

**OPINION DISSIDENTE DE MM. PARK, NELSON,
CHANDRASEKHARA RAO, VUKAS ET NDIAYE, JUGES**

[Traduction]

1. Si nous avons voté pour la compétence du Tribunal pour connaître de la requête introduite par Saint-Vincent-et-les-Grenadines (ci-après dénommé le demandeur), nous regrettons de ne pas pouvoir souscrire aux conclusions du Tribunal exposées aux alinéas 2 à 5 du dispositif de l'arrêt. Nous tâcherons d'en expliquer les raisons aussi succinctement que possible.

2. A notre avis, le principal point à examiner par le Tribunal afin de statuer sur la requête est la question de savoir si celle-ci relève du champ d'application de l'article 292 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (ci-après dénommée la Convention). Le demandeur allègue que l'arraisonnement et l'immobilisation par les autorités guinéennes du *Saiga*, le pétrolier en cause en l'espèce, constituent une violation de l'article 73 de la Convention. Pour cette raison, il demande au Tribunal d'ordonner la mainlevée de l'immobilisation du navire et la mise en liberté de son équipage conformément à l'article 292 de la Convention.

3. La Guinée (ci-après dénommée le défendeur) affirme que le Tribunal n'a pas compétence pour connaître de la requête au motif qu'elle n'établit pas que les autorités guinéennes n'ont pas observé une quelconque disposition de la Convention prévoyant la mainlevée de l'immobilisation du navire dès le dépôt d'une caution ou d'une autre garantie financière. De fait, tout le raisonnement du défendeur est fondé sur la prémisse que le *Saiga* a été arraisonné pour «contrebande», ce qui équivaut à un rejet pur et simple de l'application de l'article 73 de la Convention sur lequel repose la requête du demandeur.

4. La question qui se pose est celle de savoir si on peut faire appel à l'article 73 de la Convention dans cette affaire. L'article 73 est libellé comme suit :

- «1. Dans l'exercice de ses droits souverains d'exploration, d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources biologiques de la zone économique exclusive, l'Etat côtier peut prendre toutes mesures, y compris l'arraisonnement, l'inspection, la saisie et l'introduction d'une instance judiciaire, qui sont nécessaires pour assurer le respect des lois et règlements qu'il a adoptés conformément à la Convention.
2. Lorsqu'une caution ou autre garantie suffisante a été fournie, il est procédé sans délai à la mainlevée de la saisie dont un navire aurait fait l'objet et à la libération de son équipage.
3. Les sanctions prévues par l'Etat côtier pour les infractions aux lois et règlements en matière de pêche dans la zone économique exclusive

ne peuvent comprendre l'emprisonnement, à moins que les Etats concernés n'en conviennent autrement, ni aucun autre châtiment corporel.

4. Dans les cas de saisie ou d'immobilisation d'un navire étranger, l'Etat côtier notifie sans délai à l'Etat du pavillon, par les voies appropriées, les mesures prises ainsi que les sanctions qui seraient prononcées par la suite.»

5. Il ne fait aucun doute que, si l'article 73 peut entrer en jeu, l'article 292 peut être invoqué en tant que fondement de l'allégation mentionnée dans la requête. Cela ressort clairement de l'article 292, paragraphe 1, de la Convention qui est libellé comme suit :

«Lorsque les autorités d'un Etat Partie ont immobilisé un navire battant pavillon d'un autre Etat Partie et qu'il est allégué que l'Etat qui a immobilisé le navire n'a pas observé les dispositions de la Convention prévoyant la prompte mainlevée de l'immobilisation du navire ou la mise en liberté de son équipage dès le dépôt d'une caution raisonnable ou d'une autre garantie financière, la question de la mainlevée ou de la mise en liberté peut être portée devant une cour ou un tribunal désigné d'un commun accord par les parties; à défaut d'accord dans un délai de 10 jours à compter du moment de l'immobilisation du navire ou de l'arrestation de l'équipage, cette question peut être portée devant une cour ou un tribunal accepté conformément à l'article 287 par l'Etat qui a procédé à l'immobilisation ou à l'arrestation, ou devant le Tribunal international du droit de la mer, à moins que les parties n'en conviennent autrement.»

6. L'article 292, paragraphe 1 requiert que trois conditions soient réunies pour que le Tribunal ordonne la mainlevée de l'immobilisation d'un navire ou la mise en liberté de son équipage. La première condition est qu'un navire battant pavillon d'un Etat Partie ait été immobilisé par les autorités d'un autre Etat Partie, et la deuxième que l'Etat du pavillon du navire ait allégué que l'Etat qui a immobilisé le navire n'a pas observé «les dispositions de la Convention prévoyant la prompte mainlevée de l'immobilisation du navire ou la mise en liberté de son équipage dès le dépôt d'une caution raisonnable ou d'une autre garantie financière». La troisième condition est que l'Etat du pavillon et l'Etat ayant procédé à l'immobilisation ou à l'arrestation n'aient pas convenu, dans un délai de 10 jours à compter du moment de l'immobilisation du navire ou de l'arrestation de l'équipage, d'une autre instance ou procédure pour régler le différend.

7. Etant donné que nous pensons comme l'arrêt que les première et troisième conditions sont réunies, le seul point à trancher est la question de savoir s'il a été satisfait à la deuxième condition mentionnée plus haut. S'il conclut à ce que l'allégation du demandeur est bien fondée, le Tribunal est habilité à ordonner la mainlevée de l'immobilisation du navire et la mise en liberté de son équipage dès le dépôt d'une caution raisonnable ou d'une autre garantie financière, comme le prévoit l'article 292.

8. Nous ne considérons pas que le simple fait d'alléguer que l'Etat ayant procédé à l'immobilisation ou à l'arrestation n'a pas observé les dispositions de l'article 73 puisse satisfaire à la troisième condition pour que l'article 292 soit applicable. Il faut qu'il y ait un lien direct entre l'allégation et les mesures prises par l'Etat côtier dans le cadre de l'application de l'article 73. En l'absence de ce lien, le Tribunal doit conclure à ce que l'allégation n'est pas «bien fondée». A ce propos, il importe de rappeler les dispositions de l'article 113, paragraphe 1, du Règlement du Tribunal, qui est libellé comme suit :

- «1. Dans son arrêt, le Tribunal *détermine* dans chaque affaire conformément à l'article 292 de la Convention si l'allégation du demandeur selon laquelle l'Etat qui a immobilisé le navire n'a pas respecté une des dispositions de la Convention concernant la mainlevée de l'immobilisation du navire ou la libération de son équipage dès le dépôt d'une caution raisonnable ou d'une autre garantie financière, *est ou non bien fondée.*» (c'est nous qui soulignons)

9. Ce que cette disposition requiert est que le Tribunal «détermine» que l'allégation est «bien fondée». Le demandeur ne saurait s'acquitter de l'obligation qu'il a d'établir que son allégation est «bien fondée» qu'en prouvant, à la satisfaction du Tribunal, qu'il existe un lien direct entre la saisie du navire et les mesures que le défendeur a prises en se fondant sur ses lois et règlements qui se rattachent à l'article 73 de la Convention. Comme le prescrit l'article 292, paragraphe 3, de la Convention, le Tribunal doit prendre sa décision «sans préjudice de la suite qui sera donnée à toute action dont le navire ... [peut] être l'objet devant la juridiction nationale appropriée». De même, la décision du Tribunal doit se fonder sur un examen des faits présentés par les parties, et non abstraction faite de ceux-ci. On notera que l'article 73, paragraphe 1, de la Convention permet à l'Etat côtier de saisir un navire dans les circonstances y indiquées; il offre ainsi une protection à l'Etat côtier. Si un Etat côtier soutenait que son action ne relève pas de l'article 73, cela devrait devenir un facteur pertinent, car l'Etat côtier perd ainsi un droit important qui lui est conféré par l'article 73, paragraphe 1, de la Convention.

10. A notre avis, la requête ne satisfait pas aux conditions qu'imposent l'article 292 de la Convention et l'article 113, paragraphe 1, du Règlement

du Tribunal. Il n'y a pas de preuve que les mesures prises par les autorités guinéennes à l'encontre du *Saiga* s'inscrivaient dans le cadre des lois et règlements de la Guinée concernant l'exploration, l'exploitation, la gestion et la conservation des ressources biologiques marines ou la prévention de la pêche clandestine. Le défendeur a de prime abord maintenu, sans faille et sans ambiguïté, que le *Saiga* avait été saisi pour un délit de contrebande, en ce sens *qu'il ravitaillait illégalement en carburant les bateaux de pêche en contravention de la législation douanière*. A ce propos, le défendeur a souligné l'importance pour son économie nationale des recettes douanières provenant de produits pétroliers, lesquelles constituent, d'après lui, pas moins de 37% de son revenu national total.

11. Si le demandeur a allégué que le défendeur avait agi «en violation de l'article 73 de la Convention», il n'a pas, que ce soit dans sa requête ou dans sa plaidoirie, expliqué de quelle manière le défendeur avait manqué aux dispositions de cet article. A l'appui de son allégation selon laquelle le défendeur avait agi en violation de l'article 73 de la Convention, le demandeur a invoqué la référence faite à l'article 40 du code de la marine marchande guinéenne dans le procès-verbal du 13 novembre 1997 dressé par les officiels guinéens à l'occasion de l'arraisonnement du *Saiga*. Dans ce document, il a été fait référence à l'article 40 du code de la marine marchande guinéenne, aux articles 1 et 8 de la loi 007 de 1994, aux articles 316 et 317 du code des douanes et aux articles 361 et 363 du code pénal. Le demandeur s'est essentiellement appuyé sur la référence à l'article 40 du code de la marine marchande en s'efforçant d'établir un lien entre l'arraisonnement du *Saiga* et les lois guinéennes relatives à la pêche, et, partant, d'étayer son allégation selon laquelle l'article 73 de la Convention s'applique en l'espèce. L'article 40 du code guinéen de la marine marchande est libellé comme suit :

«La République de Guinée exerce, dans la zone économique exclusive qui s'étend depuis la limite de la mer territoriale jusqu'à 188 milles marins au-delà de cette limite, des droits souverains en ce qui concerne l'exploration et l'exploitation, la conservation et la gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, des fonds marins et de leur sous-sol et des eaux subjacentes, ainsi qu'en ce qui concerne d'autres activités tendant à l'exploration et l'exploitation de la zone à des fins économiques.»

12. Reste la question de savoir quelles sont les mesures prises par le défendeur en vertu de l'article 40 qui font que l'affaire relève du champ d'application de l'article 73 de la Convention. Le demandeur soutient ce qui suit :

[Traduction]

«Nous estimons que les activités d'avitaillement menées par le *Saiga* dans la zone économique exclusive de la Guinée sont des activités qui pourraient être visées par l'article 40 du code de la marine marchande de la Guinée, lequel article se rattache manifestement, à notre avis, à l'article 73 de la Convention. S'agissant d'une question qui se rattache à l'article 73 de la Convention, cette affaire relève donc de l'article 292 et de la compétence de ce Tribunal.

Pour situer cette conclusion dans son contexte, supposons une situation où un petit bateau de pêche peut uniquement se déplacer dans des secteurs limités de la zone économique exclusive s'il fait le plein de carburant dans un port de l'Etat côtier, ce qui devrait donc en limiter les prises s'il devait se ravitailler à ce port. Toutefois, s'il a la possibilité de s'avitailer également en haute mer, le petit bateau de pêche pourrait multiplier le volume de ses prises du fait qu'il serait à même de couvrir de plus grandes distances dans la zone économique exclusive et de demeurer plus longtemps dans cette zone sans devoir regagner le port de soutage de l'Etat côtier.

Dans pareil cas, il n'est pas difficile d'imaginer que *les stocks de poissons des Etats côtiers pourraient à la longue être épuisés par des petits bateaux de pêche qui tirent parti de la possibilité de s'avitailer dans la zone économique exclusive* pour augmenter leurs prises de sorte qu'un Etat côtier serait, à notre avis, habilité à exercer ses droits souverains sur ces activités conformément à l'article 73, c'est-à-dire ses droits ayant trait à l'exploitation et à la gestion des ressources naturelles.» (C'est nous qui soulignons)

13. Le demandeur n'a apporté aucune preuve que les autorités guinéennes ont mené leur action à l'encontre du navire dans le cadre d'une opération anti-avitaillement pour protéger leurs stocks de poissons dans la zone économique exclusive de la Guinée. Aucun élément de preuve à l'appui de cette thèse n'a été non plus avancé dans les documents portés devant le Tribunal. De fait, la conclusion même du demandeur renforce cette constatation, lorsqu'il indique :

[Traduction]

«En vérité, pour autant que nous le sachions, malgré des recherches minutieuses et le fait que les autorités guinéennes ont maintenant présenté leur moyen de défense dans un exposé des conclusions porté aujourd'hui devant le Tribunal, il semblerait que le Gouvernement guinéen n'a pas encore lui-même promulgué de législation spécifique concernant les droits des navires de soutage dans sa zone économique

- exclusive, et que, par conséquent, *il n'y a pas de législation que le Saiga aurait pu enfreindre ou violer, et partant, qu'il n'est pas du droit, potentiel certes, mais non exercé*, du gouvernement guinéen d'exercer des pouvoirs sur des navires de soutage dans sa zone économique exclusive de façon à infliger des sanctions au *Saiga*.» (C'est nous qui soulignons)

14. L'argument du demandeur selon lequel le défendeur aurait pu prendre une mesure du genre de celle qu'il a prise contre le *Saiga* en vertu de l'article 40 du code de la marine marchande peut être considéré comme une vaine tentative de sa part visant à rattacher l'allégation qu'il a faite au titre de l'article 292 de la Convention à l'article 73 de la Convention en passant par l'article 40 du code de la marine marchande. On se rappellera que le défendeur s'est également référé dans le procès-verbal à l'article premier et à l'article 8 de la loi 1994, aux articles 317 et 316 du code des douanes de 1990 et aux articles 361 et 363 du code pénal. L'article premier et l'article 8 de la loi de 1994 portent sur l'interdiction de l'importation, du transport, du stockage et de la distribution de carburant par toute personne physique ou morale non légalement autorisée, et sur les sanctions encourues. Les articles 317 et 316 du code des douanes traitent des actes de contrebande et des sanctions auxquels ils donnent lieu. Les articles 361 et 363 du code pénal traitent de l'emprisonnement des délinquants, receleurs et complices impliqués dans des activités de contrebande, et de la confiscation des biens provenant de toute importation frauduleuse etc. Ainsi, toutes ces lois portent sur des infractions que l'on peut, en gros, qualifier d'infractions douanières, ainsi que sur les sanctions et peines qui peuvent être infligées en pareil cas. Elles n'ont rien à voir avec la protection des ressources biologiques dans la zone économique exclusive de la Guinée. On ne saurait non plus interpréter les mesures prises en vertu de ces lois comme des mesures d'exécution relevant de l'article 73, paragraphe 1, de la Convention. En outre, rien dans les mesures prises par les autorités guinéennes après l'arraisonnement du *Saiga* (mesures administratives, judiciaires ou para-judiciaires) ne donne à penser que le défendeur a à un moment ou l'autre lié la saisie du navire et l'arrestation de son équipage à la mise en oeuvre d'une loi ayant trait à la réglementation ou au contrôle des activités de pêche dans la zone économique exclusive. L'article 40 aurait pu être mentionné par les autorités guinéennes simplement pour indiquer la zone maritime dans laquelle elles auraient pu croire pouvoir faire respecter leur législation visée plus haut. Il peut y avoir également une autre explication. Cela dit, l'important en l'espèce est que l'article 40, ou en l'occurrence le code de la marine marchande lui-même, ne crée pas d'infraction pénale du type auquel cette affaire aurait donné lieu d'après le défendeur. La référence à l'article 40 ne saurait être considérée abstraction faite des autres lois et règlements invoqués par le défendeur.

15. En tout état de cause, comme indiqué plus haut, le demandeur lui-même a admis que le défendeur n'avait exercé aucun droit en vertu de l'article 40 du code de la marine marchande. Si le demandeur lui-même soutient que le défendeur n'a exercé aucun droit en vertu de l'article 40, comment pourrait-il même alléguer que le défendeur a agi dans le cadre de l'article 73 de la Convention? Une allégation ne saurait entrer dans le champ d'application de l'article 292 de la Convention compte tenu de ce qu'un Etat côtier aurait pu faire mais n'a incontestablement pas fait.

16. Le défendeur a nié que les mesures qu'il avait prises relevaient de l'article 73, paragraphe 1, de la Convention. De fait, il a constamment soutenu avoir engagé une action contre le *Saiga* en raison de la vente de combustible à trois chalutiers dans la zone économique exclusive, ce qui, d'après le défendeur, constitue un acte de contrebande réprimé par les lois guinéennes applicables. Le défendeur soutient également que, s'il est vrai que l'arraisonnement a eu lieu en dehors des eaux guinéennes, il n'en est pas moins conforme à la loi car les autorités guinéennes y ont procédé dans l'exercice du droit de poursuite en conformité avec l'article 111, paragraphe 1, de la Convention. A ce propos, il est à constater que le défendeur maintient que l'infraction commise par le *Saiga* est une infraction douanière qui relève de la compétence des instances guinéennes appropriées, et que, en vertu de la législation guinéenne, les autorités douanières ne sont pas tenues d'offrir une procédure de prompt mainlevée dans le cas d'un navire saisi pour infraction à la législation douanière. Il n'appartient pas au Tribunal d'examiner, en l'espèce, le bien-fondé de cette thèse. L'important est que le défendeur fonde sa thèse sur ce qu'il considère comme une infraction par le *Saiga* à sa législation nationale sur la contrebande qui, affirme-t-il, porte directement un grave préjudice à son économie. Si le défendeur pensait que son action était liée à l'application de sa législation douanière, son argument devant la cour ou le tribunal compétent pour connaître des faits de la cause serait admis ou rejeté sur une telle base légale. Il n'appartient pas au Tribunal de chercher ou de présupposer une justification possible de l'action du défendeur. La loi guinéenne 95/13/CTRM du 15 mai 1995, dont il est fait état au paragraphe 64 de l'arrêt, n'a même pas été citée par les parties dans leurs plaidoiries. Du moment que les parties n'invoquent pas cette loi, il n'est pas opportun, à notre avis, d'en examiner la pertinence au regard des positions contradictoires des parties, eu égard en particulier à la déclaration non équivoque du demandeur selon laquelle le défendeur n'a pas de législation définissant les droits des navires de soutage.

17. Le défendeur a soutenu, de façon convaincante, à notre avis, que les mesures qu'il avait prises contre le *Saiga* visaient à faire respecter sa législation sur la répression de la contrebande. Rien ne justifie que cette qualification du fondement de l'action du défendeur soit modifiée de façon à passer d'un délit de contrebande à une infraction de la législation sur la pêche,

le but étant de faire entrer cette action dans le champ d'application de l'article 73 aux fins de l'application de l'article 292 de la Convention. Rien ne permet de méconnaître la qualification donnée par le défendeur lui-même.

18. L'arrêt indique au paragraphe 68 que le PV29 fait état de renseignements reçus par la vedette guinéenne concernant «la présence clandestine d'un tanker dans la zone économique exclusive de[s] ... eaux guinéennes», en faisant observer : «Comment pourrait-on considérer la présence d'un pétrolier dans la zone économique exclusive comme clandestine si rien ne laissait penser à une atteinte aux droits souverains de la Guinée et à sa juridiction dans la zone économique exclusive?» Il est difficile de voir dans quelle mesure la qualification par les autorités guinéennes de la nature de la présence du pétrolier dans la zone économique exclusive de la Guinée permet automatiquement d'établir que l'article 73 de la Convention, qui traite de l'application des lois et règlements des Etats côtiers en matière de ressources biologiques marines dans la zone économique exclusive, entre en jeu.

19. L'arrêt constate au paragraphe 72 :

«Pourquoi le Tribunal préfère-t-il la qualification qui rattache ces lois à l'article 73 à celle avancée par l'Etat ayant procédé à l'immobilisation? La réponse à cette question est que qualifier de 'législation douanière' l'interdiction de l'avitaillement de navires de pêche fait que l'on peut très bien soutenir que, étant donné les faits évoqués aux paragraphes 61 et 70 ci-dessus, les autorités guinéennes ont d'emblée agi en violation du droit international, tandis que la qualification au titre de l'article 73 laisse présumer que la Guinée était persuadée d'être dans son bon droit en vertu de la Convention lorsqu'elle avait arraisonné le *Saiga*. Le Tribunal est d'avis qu'à choisir entre une qualification juridique qui entraîne une violation du droit international et une qualification qui permet d'éviter une telle conséquence, il doit opter pour cette dernière.»

20. A notre avis, il n'est ni nécessaire ni opportun que le Tribunal expose ses vues sur la validité des mesures prises par la Guinée au regard du droit international ou indique à la Guinée la façon dont elle pourrait défendre son action au regard du droit international. Nous ne saurions donner l'impression de mieux défendre les intérêts guinéens que la Guinée elle-même. Ne parlons pas du fait qu'il n'appartient pas normalement au Tribunal de jouer un tel rôle. Nous estimons qu'il est tout à fait injustifié de se servir d'une telle appréciation dénuée de fondement de la légalité des actions du défendeur pour décider si l'allégation du demandeur a été ou non étayée. Il est illogique de présumer que, pour éviter que l'article 292 de la Convention ne soit invoqué, le défendeur prendrait le risque de compromettre sa position sur les faits de la cause, laquelle fera plus tard l'objet d'une décision de la cour ou du tribunal compétent. Aussi, nous

concluons à ce que l'allégation du demandeur selon laquelle le défendeur n'a pas observé l'article 73 de la Convention n'est pas «bien fondée».

21. Le demandeur a également maintenu que, si les moyens qu'il a invoqués ne relevaient pas du champ d'application de l'article 73 de la Convention, ils pourraient relever des articles 220 et 226 de la Convention. Etant donné que, comme le constate l'arrêt au paragraphe 55, le demandeur «n'a pas développé son argumentation concernant l'applicabilité des articles 220 et 226», nous n'avons pas à nous prononcer sur cette question.

22. Le demandeur a également formulé, au passage, un argument selon lequel il faudrait considérer que l'immobilisation du *Saiga* était contraire à l'article 56, paragraphe 2, de la Convention qui dispose que «l'Etat côtier tient dûment compte des droits et des obligations des autres Etats et agit d'une manière compatible avec la Convention». L'arrêt constate au paragraphe 73 que le Tribunal «n'a pas à se prononcer sur l'interprétation non restrictive de l'article 292», puisqu'il admet que l'article 73 est applicable en l'espèce. Comme nous concluons à ce que, au vu des faits exposés, les actions du défendeur n'ont aucun lien avec l'article 73, nous considérons qu'il est nécessaire d'examiner la thèse selon laquelle la méconnaissance de l'article 56 de la Convention pourrait constituer le fondement approprié pour une requête introduite auprès du Tribunal en vertu de l'article 292 de la Convention.

23. Une analyse du texte de l'article 292 de la Convention permet d'établir clairement que cet article ne s'applique que dans les cas où la Convention comporte des dispositions spécifiques concernant la prompte mainlevée de l'immobilisation du navire et la prompte libération de son équipage dès le dépôt d'une caution raisonnable ou d'une autre garantie financière. Si l'article 292 devait également couvrir d'autres cas d'immobilisation de navire, il aurait été formulé différemment. La portée limitée de la procédure spéciale prévue par l'article 292 de la Convention est également confirmée par la genèse de cet article. Le texte de l'article 292, paragraphe 1, a pris sa forme actuelle en 1976, alors que le passage pertinent était libellé comme suit : «et n'ont pas observé les dispositions pertinentes de la Convention prévoyant la prompte mainlevée de l'immobilisation du navire ou la mise en liberté de son équipage dès le dépôt d'une caution raisonnable ou d'une autre garantie financière». Dans un exposé fait en 1985 devant la Commission préparatoire par le secrétariat à l'issue d'un examen de l'origine de l'article 292, le texte de cet article a été interprété comme signifiant que «dans les cas où d'autres dispositions de la Convention prévoient la mainlevée, dès le dépôt d'une caution ou d'une autre garantie financière, de l'immobilisation d'un navire qui n'a pas observé les règlements de l'Etat côtier, en matière de pêche et de prévention de la pollution du milieu marin, par exemple, l'Etat du pavillon peut saisir une cour internationale ou un tribunal international si la décision de mainlevée tarde. Des dispositions prévoyant la mainlevée figurent notamment aux articles 73, 220 et 226» (c'est nous qui soulignons – voir rapport de la Commission préparatoire,

vol. III, page 410, documents des Nations Unies LOS/PCN/152).

24. Le passage ci-après d'un commentaire consacré à la Convention apporte un éclairage supplémentaire sur la portée réelle du texte :

[Traduction]

«Pour bien faire comprendre que cette disposition *ne s'appliquait pas à tous les cas d'immobilisation* (y compris, par exemple, les cas d'immobilisation dans les eaux territoriales), la phrase liminaire du paragraphe 1 de la troisième version du texte du Président Amerasinghe contenait un renvoi au cas où l'Etat ayant procédé à l'immobilisation ou à l'arrestation n'observerait pas 'les dispositions pertinentes de la Convention prévoyant la prompte mainlevée de l'immobilisation du navire ou la mise en liberté de son équipage dès le dépôt d'une caution raisonnable ou d'une autre garantie'. *Ainsi le droit de porter plainte pour cause d'immobilisation est limitée aux cas prévus expressement dans le dispositif de la Convention.*» (c'est nous qui soulignons – voir *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, A Commentary* (by the Center for Oceans Law and Policy, University of Virginia), Vol. V, p. 69)

25. Il importe de souligner que la portée du texte, comme le confirment les travaux préparatoires, n'étaye pas l'interprétation extensive présentée au paragraphe 53 de l'arrêt. Il n'y a rien d'étrange ou d'illogique dans l'approche adoptée par l'article 292 de la Convention.

26. Pour ces motifs, nous ne sommes pas en mesure de déclarer recevable la requête du demandeur et déclarons que, à notre avis, la requête introduite par Saint-Vincent-et-les-Grenadines n'est pas recevable au titre de l'article 292 de la Convention.

(Signé) Choon-Ho Park

(Signé) L. Dolliver M. Nelson

(Signé) P. Chandrasekhara Rao

(Signé) Budislav Vukas

(Signé) Tafsir Malick Ndiaye