

### OPINION INDIVIDUELLE DE M. LE JUGE NDIAYE

1. Je voudrais ajouter quelques brèves remarques sur les conditions d'exercice, par le Tribunal, de sa juridiction dans la présente procédure de prompt mainlevée de l'immobilisation d'un navire ou prompt libération de son équipage, entre Saint-Vincent-et-les Grenadines (le demandeur) et le Gouvernement de la Guinée-Bissau (le défendeur) à la suite de l'exposé des faits.

2. Sur ordre de son propriétaire/exploitant, le *Juno Trader* s'est trouvé le 18 septembre 2004 à 22h00 au large de Nouadhibou, Mauritanie, afin de charger une cargaison de poisson capturée à l'intérieur de la zone économique exclusive mauritanienne par le navire de pêche *Juno Warrior*. Ce dernier navire était en possession d'une licence de pêche délivrée par les autorités mauritaniennes.

3. Le processus de transbordement de la cargaison du *Juno Warrior* vers le *Juno Trader* (un navire de transport frigorifique, « reefer vessel ») a commencé le 19 septembre 2004 à 22h40. Il s'est agi d'abord de transborder 1 183,830 métritonnes de plusieurs espèces de poisson frais congelé. Le poisson se trouvait dans 39 461 cartons pesant chacun 30 kilos. Cette opération fut achevée le 22 septembre 2004 à 18h00. Elle fut suivie d'une seconde opération de transbordement, concernant, cette fois-ci, des sacs de farine de poisson (2 800 sacs pesant chacun 40 kilos). Cette opération, commencée le 22 septembre 2004 à 19h00, était achevée le lendemain, 23 septembre 2004, à 03h30.

4. Chargé donc de poisson congelé et de farine de poisson, et après qu'il fut approvisionné en fioul par le navire avitaleur *Amursk* (opération complétée le 24 septembre 2004, vers 20h00), le *Juno Trader* quitte les eaux mauritaniennes à destination du Ghana en vue d'y décharger sa cargaison au profit de la société « Unique Concerns Limited », qui entretemps était devenue le propriétaire de la cargaison sur la base de plusieurs connaissements établis le 23 septembre 2004. C'est pendant que le *Juno Trader* traversait la zone économique exclusive de la République de Guinée-Bissau que les événements qui donnent lieu à la présente affaire se sont produits. Abordé le 26 septembre 2004 vers 17h00 par des éléments de la marine nationale de Guinée-Bissau, le *Juno Trader* a été conduit au port de Bissau le lendemain, 27 septembre 2004, vers 16h00 et placé sous le contrôle des autorités bissau-guinéennes. Les documents desdites autorités relatifs aux raisons de l'immobilisation du navire et de l'arrestation de l'équipage seront délivrés plus tard.

5. Le 18 octobre 2004, la Commission d'inspection maritime a fait les constatations suivantes :

1. Le 26 septembre 2004, les agents du Service d'inspection de pêche se trouvant à bord du navire CACINE ont trouvé le navire « JUNO TRADER » à l'ancre dans la zone de pêche de la Guinée-Bissau, au point des coordonnées **11° 42' et 017° 09' en parallèle avec le navire FLIPPER 1** (« em paralelo com o Navio Flipper 1 »);
2. En s'apercevant de l'approche du navire d'inspection, le navire « JUNO TRADER » a levé l'ancre et pris la fuite avant d'être arrêté au point des coordonnées 11° 29' et 017° 13' après une poursuite ayant duré deux heures et trente minutes (02h30);

[. . .]

5. Selon le rapport d'inspection des prises se trouvant à bord, établi par les experts du Centre de recherches appliquées sur les pêches (CIPA) à la demande de la FISCAP, les espèces identifiées (allache, carangue du Sénégal, maquereau, bonite, chinchard et denté) sont semblables à celles que l'on trouve dans nos eaux. (Acte de la réunion No. 12/CIFM/04 du 18 octobre 2004).

6. Le 19 octobre 2004, « [. . .] la Commission interministérielle d'inspection maritime a décidé ce qui suit :

1. Imposer une amende de 175 398 (cent soixante-quinze mille trois cent quatre-vingt dix-huit) euros au dit navire, qui a été arrêté le 26 septembre 2004 dans les eaux maritimes de la Guinée-Bissau, pour infractions à notre législation en matière de pêche;
2. Imposer, conformément aux dispositions de l'article 58 de la Loi générale relative aux pêches, une amende de 8 770 (huit mille sept cent soixante-dix) euros, au capitaine du « JUNO TRADER », pour absence de coopération avec les inspecteurs, comme en témoigne la tentative de fuite du navire;
3. Déclarer devenu propriété de l'Etat de Guinée-Bissau tout le poisson se trouvant à bord du navire arrêté dont on considère qu'il a été pêché et transbordé dans les eaux maritimes de la Guinée-Bissau sans autorisation en bonne et due forme;
4. Ordonner que le montant total de l'amende (184 168 euros) soit déposé sur le compte No. 305.1000.5001.S00 du Trésor public de la Guinée-Bissau, auprès du siège de la BCEAO à Bissau, au plus tard dans les quinze jours à compter de la date de notification de la présente décision. (Acte No. 14/CIFM/04 du 19 octobre 2004).

7. Le 3 novembre 2004, le montant de l'amende imposée au capitaine (€ 8 770) a été payé par le propriétaire du navire.

8. Le 5 novembre 2004, le *Juno Trader*, ses appareils et sa cargaison sont automatiquement devenus propriété de l'Etat de Guinée-Bissau en raison du non paiement de l'amende.

9. Le 18 novembre 2004, le montant de € 50 000 a été déposé, au nom du propriétaire du navire, auprès des autorités compétentes de la Guinée-Bissau.

10. Le 23 novembre 2004, le tribunal régional de Bissau, sur la demande du requérant, a décidé des mesures ci-après en attendant une décision en l'espèce :

a) Pour les raisons susmentionnées, je suis d'avis que la présente procédure est bien fondée et, partant, j'ordonne la suspension immédiate de l'application de l'Acte no. 14/CIFM/04 de la Commission interministérielle d'inspection maritime (le défendeur) du Gouvernement de Guinée-Bissau, dans l'attente d'un règlement définitif de la présente affaire, avec toutes les conséquences juridiques que cela entraînerait, dont :

1. L'annulation immédiate de toute procédure en vue de la vente du poisson et de la farine de poisson se trouvant à bord du navire du requérant, le *Juno Trader*;
2. La levée immédiate de l'interdiction faite aux membres de l'équipage dudit navire de quitter le port de Bissau, et la restitution immédiate de leurs passeports;
3. La suspension immédiate du paiement de l'amende imposée au capitaine dudit navire et la non-invocation de la garantie bancaire déposée à cet effet, dans l'attente d'un règlement définitif de ladite affaire.

11. Le Tribunal s'est assuré qu'il est compétent pour connaître de la demande et que celle-ci est recevable. L'article 292 de la Convention énonce les conditions à remplir pour que le Tribunal soit compétent pour connaître de la demande de prompt mainlevée. Il dispose :

*Article 292*

*Prompte mainlevée de l'immobilisation du navire  
ou prompte libération de son équipage*

1. 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.

2. La demande de mainlevée ou de mise en liberté ne peut être faite que par l'Etat du pavillon ou en son nom.
3. La cour ou le tribunal examine promptement cette demande et n'a à connaître que de la question de la mainlevée ou de la mise en liberté, sans préjudice de la suite qui sera donnée à toute action dont le navire, son propriétaire ou son équipage peuvent être l'objet devant la juridiction nationale appropriée. Les autorités de l'Etat qui a procédé à l'immobilisation ou à l'arrestation demeurent habilitées à ordonner à tout moment la mainlevée de l'immobilisation du navire ou la mise en liberté de son équipage.
4. Dès le dépôt de la caution ou de l'autre garantie financière déterminée par la cour ou le tribunal, les autorités de l'Etat qui a immobilisé le navire se conforment à la décision de la cour ou du tribunal concernant la mainlevée de l'immobilisation du navire ou de la mise en liberté de son équipage.

12. En l'espèce, les deux Etats sont parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Saint-Vincent-et-les Grenadines a ratifié la Convention le 1<sup>er</sup> octobre 1993 et la Guinée-Bissau le 25 août 1986. La Convention est entrée en vigueur à l'égard des deux Etats le 16 novembre 1994. On notera qu'aucun accord n'est intervenu entre les parties relativement à la saisine d'un autre tribunal dans un délai de dix jours à compter de la date de l'immobilisation du *Juno Trader*.

13. Le problème qui s'est posé au Tribunal a trait au Statut de Saint-Vincent-et-les Grenadines en tant qu'Etat du pavillon du *Juno Trader*. Le défendeur a fait valoir, en effet, que depuis le 5 novembre 2004, le *Juno Trader* est propriété de l'Etat de Guinée-Bissau. Le titre a été transféré par application d'une loi bissau-guinéenne à un moment où le navire se trouvait physiquement sur le territoire de cet Etat (ITLOS/PV.04/03, p. 31, lignes 22 à 25). Le défendeur ajoute que tout navire confisqué cesse de battre pavillon. Le demandeur

ne s'est pas acquitté de l'obligation qui lui incombe d'établir qu'il est l'Etat du pavillon du *Juno Trader* au moment de déposer sa demande en la présente instance (ITLOS/PV.04/03, p. 32, lignes 25 à 27).

14. Il convient de rappeler que l'article 73 de la Convention traitant de la « Mise en application des lois et règlements de l'Etat côtier » dispose en son paragraphe premier que :

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.

15. C'est donc au législateur national que revient la prérogative d'établir le droit de la pêche sous forme de lois et règlements. L'on trouve ainsi des législations très complètes sur les délits de pêche et le régime des sanctions applicables. Ces dispositions législatives sont appliquées par le juge national saisi d'un cas concret, sur la base des preuves fournies.

16. Ainsi, lorsqu'un navire est arraisonné, l'autorité administrative en charge des affaires maritimes prononce l'immobilisation ou la saisie conservatoire du navire, laquelle sera, en toute vraisemblance, confirmée par une ordonnance du tribunal saisi qui devra également fixer le montant de la caution à verser en vue de la mainlevée de l'immobilisation (*Affaire du navire « SAIGA »*, arrêt du 4 décembre 1997; *Affaire du « Camouco »*, arrêt du 7 février 2000; *Affaire du « Monte Confurco »*, arrêt du 18 décembre 2000; devant le Tribunal international du droit de la mer).

17. Dans le cas de la Guinée-Bissau, la situation est quelque peu différente. En effet, l'article 46, paragraphe 3 du décret-loi No. 6-A/2000 du 22 août 2000 indique que,

en toute circonstance, le ministère responsable des pêches doit transmettre le procès verbal (d'arraisonnement) dans un délai de 24 heures, au procureur général ou au représentant du ministère public près le tribunal territorialement compétent ou décider, le cas échéant, d'infliger l'amende prévue à l'article 53 du présent décret-loi.

18. Il apparaît ainsi que la saisine du procureur général n'est nullement une obligation puisqu'une alternative est offerte : l'administration des pêches peut, elle-même infliger l'amende prévue à l'article 53. C'est ce que la Commission interministérielle d'inspection maritime a fait (avec son Acte No. 14/CTFM/04

du 19 octobre 2004). Et c'est pourquoi aucune procédure judiciaire n'a été instituée, ni aucune action intentée, par cette administration à l'encontre des propriétaires du *Juno Trader*, ou de son équipage. De même, le défendeur n'a fixé aucune caution pour la mainlevée de l'immobilisation du *Juno Trader* et n'a pas réagi au dépôt d'une caution par le représentant de l'armateur relativement au caractère raisonnable ou non de celle-ci.

19. Curieusement, l'arrêt ne dit mot sur ces dispositions législatives fondamentales qui permettent de comprendre la mise en œuvre des lois et règlements de l'Etat défendeur.

20. Il faut rappeler que l'article 60 dudit décret-loi prévoit que :

1. Les amendes infligées pour toute infraction à la présente loi doivent être payées dans un délai de quinze jours à compter de la date à laquelle aucun appel ne peut plus être interjeté contre cette décision, ou de la date de sa mise en application par la Commission interministérielle des pêches, selon le cas.
2. A la demande de l'armateur ou de son représentant, le délai défini au paragraphe précédent peut être prorogé d'une nouvelle période (de quinze jours).
3. Au cas où tout ou partie de l'amende ne serait pas payé avant que prenne fin la prorogation du délai visée au paragraphe précédent, tout bien saisi revient de droit à l'Etat.

21. La demande de l'armateur, tendant à ce que le délai de paiement de l'amende soit prorogé de quinze jours, n'ayant pas été accueillie, et l'amende n'ayant pas été payée, le défendeur a fait valoir que le titre a été transféré par la mise en œuvre des dispositions du droit national applicables; ci-dessus rappelées.

22. Le 23 novembre 2004, le tribunal régional du Bissau a pris une ordonnance prescrivant des mesures conservatoires, « en attendant une décision définitive en l'espèce », qui s'analysent pour l'essentiel en un sursis à exécution de la décision de la Commission interministérielle. Le problème est que cette injonction conservatoire – qui n'est donc guère revêtue de l'autorité de la chose jugée – et qui a été faite en attendant la décision définitive en l'espèce **est éteinte par l'application des dispositions législatives en vigueur**. Ces dispositions législatives s'appliquent, en effet, *ope legis* comme conséquence directe de la loi sans tenir compte de quelque décision administrative ou judiciaire. Il s'y ajoute que lesdites dispositions ont pris effet, le 5 novembre 2004, avant le dépôt de l'acte introductif d'instance intervenu le 18 novembre 2004.

23. Au reste, le demandeur en est bien conscient lorsqu'il déclare :

Dans un document signé M. Malal Sane, le coordinateur de la FISCAP, mais non daté, l'auteur reconnaît que le représentant de l'armateur a sollicité une prorogation du délai de paiement de l'amende de 15 jours, en ajoutant que cette prorogation n'a pas été concédée. Libre à l'administration de Guinée-Bissau, au terme du décret-loi, si je comprends bien, de concéder ou de ne pas concéder cette prorogation. Des raisons plus qu'élémentaires d'équité et de probité imposent que l'administration se donne la peine de répondre à l'armateur, qui attend cette réponse à sa demande de prorogation, surtout si à la clef la sanction qui menace l'armateur n'est autre que la confiscation du navire. Aucune démarche n'a été entreprise pour informer qui que ce soit de la part de l'administration de pêche guinéenne. La confiscation et le changement de propriétaire sont censés avoir eu lieu le 5 novembre (ITLOS/PV.04/04, p. 22, lignes 27 à 36).

24. En l'occurrence, la décision définitive en l'espèce n'est autre que celle de la Commission interministérielle qui aboutit à la confiscation de droit. La question qui se pose dès lors est celle de savoir si le recours contentieux en annulation de l'acte de la Commission interministérielle, que veut tenter le demandeur, peut suspendre ses effets. Ce qui est sûr, c'est que quel que soit le recours offert aux propriétaires du *Juno Trader* à l'encontre de la décision de la Commission interministérielle en Guinée-Bissau, le demandeur peut difficilement faire prospérer sa cause sur le fondement de l'article 292.

25. La procédure interne a conduit au prononcé d'une condamnation à la confiscation de droit du navire au motif que l'armateur ne s'est pas acquitté des sanctions à lui imposées dans un délai de 15 jours. C'est ce que prescrit la loi bissau-guinéenne sur la pêche. Cela signifie que le recours à la procédure de la prompte mainlevée ne se justifie plus pour défaut d'objet, parce que la confiscation transfère et de façon définitive le *Juno Trader* au Gouvernement de la Guinée-Bissau. La nature particulière de la procédure ne permet absolument pas au Tribunal d'apprécier les actions d'un Etat côtier dans l'exercice de ses droits souverains. Le paragraphe 3 de l'article 292 ne laisse subsister aucun doute à ce propos. Cette procédure de prompte mainlevée se destine – très modestement – à assurer la prompte mainlevée de l'immobilisation d'un navire dès le dépôt d'une caution en attendant la fin des procédures internes; que celles-ci soient judiciaires ou administratives.

26. Dès lors, il n'appartient pas au Tribunal d'apprécier la validité des actes de puissance publique de l'Etat côtier, ne disposant guère de critères sûrs à cet effet et étant bridé par cette procédure spécifique. Le Tribunal doit appliquer les actes publics de l'Etat côtier sans examen au fond.

27. En examinant la question de sa compétence pour connaître de la demande, le Tribunal arrive à la conclusion suivante :

Paragraphe 63 (de l'arrêt) : En tout état de cause, quel que puisse être l'effet d'un changement définitif de propriété d'un navire sur sa nationalité, le Tribunal estime que, dans les circonstances particulières de l'espèce, il n'y a pas de fondement juridique pour affirmer qu'il y a eu effectivement changement définitif de la nationalité du *Juno Trader*.

64. Aussi, le Tribunal constate qu'il n'y a aucun fondement juridique pour que le défendeur soutienne que Saint-Vincent-et-les Grenadines n'était pas l'Etat du pavillon du navire le 18 novembre 2004, date à laquelle a été présentée la demande de prompte mainlevée.

28. Si le Tribunal s'est déclaré compétent en la présente espèce c'est simplement par recours à des critères formels voire formalistes avec la distinction subtile et quelque peu artificielle entre le titre de propriété et le pavillon. Le transfert du titre de propriété n'engendre pas, en effet, automatiquement celui du pavillon. Il y a des formalités à accomplir et qui n'ont manifestement pas été accomplies au moment du dépôt de l'acte introductif d'instance.

29. Ainsi, le défendeur n'a fait valoir devant le Tribunal aucune mesure, par lui prise, tendant à prouver qu'il a désarmé le *Juno Trader*, qu'il exerce sa juridiction – conformément à son droit interne – sur le navire, le capitaine, les officiers et l'équipage pour les questions d'ordre administratif, technique et social. Le défendeur n'a pas non plus indiqué les mesures relatives à l'immatriculation du navire sur le registre maritime de Guinée-Bissau, ou encore une offre de vente. La seule formalité accomplie par le défendeur a consisté à notifier au demandeur la confiscation avec l'acte du 3 décembre 2004.

30. Evidemment, avec ce genre de solution, le risque est grand de se retrouver un jour avec un pavillon fantôme.

(Signé) Tafsir Malick Ndiaye