

Original : ANGLAIS

(Traduction)

TRIBUNAL INTERNATIONAL DU DROIT DE LA MER

LE *HOSHINMARU* 88

JAPON c. FÉDÉRATION DE RUSSIE

(demandeur) (défendeur)

**DEMANDE DE PROMPTE MAINLEVÉE
DE L'IMMOBILISATION D'UN NAVIRE ET DE PROMPTE LIBÉRATION DE SON
ÉQUIPAGE**

LE 6 JUILLET 2007

**DEMANDE DE PROMPTE MAINLEVÉE DE L'IMMOBILISATION
DU NAVIRE *HOSHINMARU 88*
ET DE PROMPTE LIBÉRATION DE SON ÉQUIPAGE**

Demande présentée par le Japon

A. INTRODUCTION

1. Conformément à l'article 292 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (ci-après dénommée « la Convention »), le demandeur prie le Tribunal international du droit de la mer (ci-après dénommé « le Tribunal ») de rendre un arrêt aux termes duquel :
 - a) il déclare que le Tribunal est compétent, en vertu de l'article 292 de la Convention, pour connaître de la demande relative à la détention par le défendeur du navire *Hoshinmaru 88* (ci-après dénommé « le *Hoshinmaru* ») et de son équipage, laquelle enfreint les obligations qui lui incombent au titre de l'article 73, paragraphe 2, de la Convention;
 - b) il déclare que la demande est recevable, que l'allégation du demandeur est bien fondée et que le défendeur a violé les obligations qui lui incombent au titre de l'article 73, paragraphe 2, de la Convention; et
 - c) il ordonne au défendeur de procéder à la mainlevée de l'immobilisation du *Hoshinmaru* et à la prompte libération de son équipage dans les termes et conditions que le Tribunal jugera raisonnables.
2. Le demandeur présente cette demande en se fondant sur les articles 73 et 292 de la Convention. Les documents à l'appui, dont la liste figure ci-après, sont joints à la présente demande.
3. Conformément à l'article 56, paragraphe 2, du Règlement du Tribunal, le Gouvernement japonais a désigné M. Ichiro KOMATSU, Directeur général du

Bureau international des affaires juridiques au Ministère des affaires étrangères du Japon, comme son agent aux fins de toutes procédures liées à cette demande. Le Gouvernement japonais a également désigné M. Tadakatsu ISHIHARA, Consul général du Japon à Hambourg comme son co-agent, aux fins de toutes procédures liées à la présente demande.

4. Le Gouvernement japonais fournit les coordonnées ci-après pour ce qui est des communications entre le Tribunal et le Gouvernement japonais.

Adresse :

M. Tadakatsu ISHIHARA,
Hamburg Japanisches Generalkonsulat
Rathausmarkt 5,
20095 Hambourg, République fédérale d'Allemagne

Téléphone : (49-40) 3330170

Télécopie : (49-40) 30399915

B. EXPOSÉ DES FAITS

a) Présentation générale

5. La présente demande se rapporte au *Hoshinmaru*, navire de pêche japonais, qui a été arraisonné le 1^{er} juin 2007 dans la Zone économique exclusive russe (ci-après dénommée « ZEE ») par les autorités du défendeur, et qui est détenu depuis le 3 juin 2007 dans le port russe de Petropavlovsk-Kamchatskii.
6. Le *Hoshinmaru* est un navire de pêche dont le propriétaire et l'exploitant est la Ikeda Suisan Co., une société japonaise immatriculée au 370, Ashizaki, Nyuzen-machi, Shimoniikawa-gun, Préfecture de Toyama (Japon). Le *Hoshinmaru* battait

pavillon japonais au moment de son immobilisation et possède toujours la nationalité japonaise au moment de l'introduction de la présente demande. Il est immatriculé à Nyuzen-machi. Le *Hoshinmaru* jauge 173 tonneaux. Sa capacité de cargaison est de 22,48 mètres cubes de congélateur et de 140,35 mètres cubes pour le reste de la cargaison. La valeur du navire est estimée à 18 843 000 yen. Les documents attestant de la propriété et des spécifications du *Hoshinmaru* et appuyant l'estimation de sa valeur figurent à l'annexe 1.

7. Le *Hoshinmaru* a un équipage de 17 membres japonais, y compris son capitaine, qui sont tous détenus à Petropavlovsk-Kamchatskii.
8. Les autorités du défendeur ont intenté une procédure pénale contre le capitaine et ouvert une procédure administrative contre l'armateur. Aucune caution ou autre garantie financière qui aurait permis au navire et à son équipage de quitter Petropavlovsk-Kamchatskii dès le dépôt de cette caution n'a été fixée.

b) Chronologie des événements

9. Le *Hoshinmaru* était autorisé par le défendeur à pêcher dans la ZEE de celui-ci pendant la période allant du 15 mai au 31 juillet 2007 (voir annexe 2). Conformément à son permis de pêche, le *Hoshinmaru* se livrait à des opérations de pêche dans la ZEE au large de la côte Est de la péninsule du Kamchatka.
10. Le *Hoshinmaru* se trouvait au large de la côte Est de la péninsule du Kamchatka lorsqu'il fut arraisonné par des agents d'un patrouilleur appartenant au défendeur. Le *Hoshinmaru* a reçu du patrouilleur l'ordre de stopper le 1^{er} juin 2007 vers 8h30 (heure légale du Japon) et a été arraisonné par trois agents des autorités du défendeur le 1^{er} juin 2007 à 12 heures (heure légale du Japon). Il a été dérouté le 3 juin 2007 vers le port russe de Petropavlovsk-Kamchatskii, où le navire et son équipage sont détenus depuis le 5 juin 2007.

11. L'arrestation du *Hoshinmaru* a été évoquée dans une lettre en date du 2 juin 2007, adressée par le Général Lebedev (Service fédéral de sécurité de la Fédération de Russie) à M. Takumi Nakano, Vice-Consul (Consulat général du Japon à Vladivostok) (voir annexe 3), ainsi que dans un exposé général établi par le Service fédéral de sécurité de la Fédération de Russie et remis à M. Takumi Nakano, Vice-Consul (Consulat général du Japon à Vladivostok) (voir annexe 4). Selon ces documents, l'arraisonnement a eu lieu par 56-09N, 165-28E, points situés dans la ZEE du défendeur. Dans ladite lettre, il est allégué que la quantité et le type de poisson transportés par le *Hoshinmaru* semblaient être différents de ceux consignés dans son registre de bord, et que cette anomalie constituait une violation de la législation interne du défendeur.
12. Par lettre en date du 26 juin 2007, la Direction des garde-côtes de la frontière Nord-Est du Service fédéral de sécurité de la Fédération de Russie a informé le Consulat général du Japon à Vladivostok (voir annexe 5) qu'une enquête judiciaire avait été ouverte contre le capitaine du *Hoshinmaru*. Par ailleurs, un agent de la Direction des garde-côtes de la frontière Nord-Est a indiqué au Consulat général du Japon à Vladivostok qu'une procédure administrative a été ouverte contre l'armateur et que l'enquête dont ce dernier faisait l'objet suivrait son cours. Les membres de l'équipage avaient reçu l'ordre de ne pas quitter la ville de Petropavlovsk-Kamchatskii. Ils sont toujours en détention.
13. Les autorités du défendeur ont, le 7 juin, inspecté la cargaison du *Hoshinmaru* dans le port de Petropavlovsk-Kamchatskii. La prise illégale présumée du *Hoshinmaru* a été saisie et mise en dépôt par les autorités du défendeur, tandis que le reste de la prise est conservée à bord du *Hoshinmaru*.
14. Plus de quatre semaines se sont écoulées depuis la détention du *Hoshinmaru* et de son équipage. Aucune caution ou autre garantie financière qui aurait permis au navire et à son équipage de quitter Petropavlovsk-Kamchatskii dès le dépôt d'une de cette caution n'a été fixée.

c) **Communications entre le Gouvernement japonais et le Gouvernement de la Fédération de Russie**

15. Le demandeur a demandé au défendeur qu'il soit procédé à la prompte mainlevée de l'immobilisation du *Hoshinmaru* et à la prompte libération de son équipage. Le 6 juin 2007, M. Takashi Kurai, Ministre à l'Ambassade du Japon auprès de la Fédération de Russie, a transmis une Note verbale à M. O.V. Ivanov, Directeur adjoint, Premier département des affaires asiatiques au Ministère des affaires étrangères de la Fédération de Russie (voir annexe 6). Dans cette Note verbale, l'Ambassade du Japon a instamment demandé qu'une caution ou autre garantie soit immédiatement fixée et qu'il soit procédé à la prompte mainlevée de l'immobilisation du *Hoshinmaru*, dès le dépôt d'une caution ou d'une autre garantie conformément aux dispositions de l'article 73, paragraphe 2, de la Convention.
16. Le 8 juin 2007, le Consulat général du Japon à Vladivostok a également adressé, à cet effet, une lettre au représentant du bureau du Ministère des affaires étrangères de la Fédération de Russie à Petropavlovsk-Kamchatskii (voir annexe 7), en y joignant un duplicata de la Note verbale susmentionnée.
17. Le 9 juin 2007, M. Tomonori Hasegawa, Consul général par intérim du Japon à Vladivostok, a fait la même demande, par téléphone, au Général A.A. Lebedev, Service fédéral de sécurité de la Fédération de Russie.
18. Le demandeur a ensuite continué à effectuer des démarches analogues auprès du défendeur. C'est ainsi que M. Akira Muto, Directeur de la Division russe du Ministère des affaires étrangères du Japon, a, le 12 juin 2007, adressé une communication à M. A.V. Costin, Conseiller à l'Ambassade de la Fédération de Russie au Japon, et que M. Yasuo Saito, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire du Japon près de la Fédération de Russie, a, le 21 juin 2007,

adressé une communication à M. A.P. Losyukov, Ministre adjoint des affaires étrangères de la Fédération de Russie.

19. Dans ces communications, le demandeur a rappelé l'obligation de procéder sans délai à la mainlevée de la saisie du navire et à la libération de son équipage dès le dépôt d'une caution ou d'une garantie financière suffisante en vertu de l'article 73, paragraphe 2, de la Convention. Le demandeur s'est également référé à l'article 292, paragraphe 1, de la Convention et a rappelé au défendeur que, si les parties ne peuvent s'accorder dans un délai de 10 jours à compter du moment de l'immobilisation du navire, sur la désignation d'une cour ou d'un tribunal appelé à connaître de la mainlevée de l'immobilisation, cette question peut être portée devant le Tribunal.
20. Malgré ces démarches, aucune caution ou autre garantie financière qui permettrait, dès le dépôt de cette caution, la mainlevée de l'immobilisation du *Hoshinmaru* et la libération de son équipage n'a été fixée par le défendeur.

C. COMPÉTENCE DU TRIBUNAL ET RECEVABILITÉ DE LA DEMANDE

a) Compétence

21. Le demandeur et le défendeur sont tous deux Parties à la Convention. Le Japon a ratifié la Convention le 20 juin 1996 et la Convention est entrée en vigueur à l'égard du Japon le 20 juillet 1996. La Fédération de Russie a ratifié la Convention le 12 mars 1997 et celle-ci est entrée en vigueur pour la Fédération de Russie le 11 avril 1997. Le *Hoshinmaru* et son équipage sont en détention depuis le 3 juin 2007
22. L'article 292 de la Convention dispose ce qui suit :

*« 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 la mise en liberté de son équipage. »

23. Le demandeur a demandé au défendeur qu'il soit procédé à la prompte mainlevée

de l'immobilisation du *Hoshinmaru* et à la prompte libération de son équipage. Le demandeur et le défendeur n'ont pu s'accorder pour porter la question de la mainlevée devant une cour ou un tribunal dans un délai de 10 jours à compter du moment de l'immobilisation du navire. L'article 292 de la Convention désigne ce Tribunal comme la cour ou le tribunal devant lequel la question de la prompte mainlevée peut être portée à défaut d'un accord désignant toute autre cour ou tribunal. L'Union des Républiques socialistes soviétiques, qui était le prédécesseur du défendeur avait reconnu « la compétence du Tribunal international du droit de la mer, telle qu'énoncée dans l'article 292, pour ce qui est des questions relatives à la prompte mainlevée de l'immobilisation des navires et la libération des équipages détenus » dans sa déclaration marquant la signature de la Convention le 10 décembre 1982 (voir annexe 8). Le demandeur n'a fait aucune déclaration ou intervention de cet ordre à l'occasion de la signature ou de la ratification de la Convention.

24. Le *Hoshinmaru* est un navire de pêche qui battait pavillon japonais au moment de son immobilisation et il conservait la nationalité japonaise au moment de l'introduction de la présente requête.
 25. Par conséquent, le demandeur a été, à l'époque des faits, et est toujours l'Etat du pavillon du *Hoshinmaru*, et le Tribunal a compétence pour connaître de la présente demande relative à la prompte mainlevée de l'immobilisation du *Hoshinmaru* et à la prompte libération de son équipage en vertu de l'article 292 et de l'annexe VI de la Convention.
- b) Le délai écoulé depuis l'arraisonnement initial du navire autorise le Tribunal à rendre son arrêt**
26. Une question se pose : celle de savoir si un délai suffisant s'est écoulé depuis l'arraisonnement et l'immobilisation du *Hoshinmaru*.

27. Le Tribunal a rendu plusieurs arrêts fondés sur les articles 73, paragraphe 2, et 292 de la Convention. Le délai séparant la date de l'arraisonnement et l'introduction de la requête auprès du Tribunal a été différent lors de ces affaires. Toutefois, en se fondant sur les affaires précédentes, et si l'on se réfère au paragraphe 1 de l'article 292 qui prévoit qu'une question de prompt mainlevée est portée devant une cour ou un tribunal par accord entre les parties dans un délai de 10 jours, on peut considérer qu'un certain laps de temps doit s'écouler après l'immobilisation avant qu'une demande de prompt mainlevée soit présentée au Tribunal.
28. Dans l'Affaire du navire *Saiga*, celui-ci a été arraisonné par la Guinée le 28 octobre 1997. Saint-Vincent-et-les-Grenadines a introduit une requête devant le Tribunal en cette affaire le 13 novembre 1997, soit une quinzaine de jours après l'arraisonnement. Dans l'Affaire du *Monte Confurco*, le navire a été arraisonné par des fonctionnaires français le 8 novembre 2000. Les Seychelles ont présenté une demande devant le Tribunal une vingtaine de jours après l'arraisonnement, soit le 27 novembre 2000.
29. S'agissant des six affaires précédentes dans lesquelles le Tribunal a ordonné la prompt mainlevée des navires ou la prompt libération des équipages, les défendeurs avaient, dans quatre d'entre elles (Affaire du *Camouco*, Affaire du *Monte Confurco*, Affaire du *Grand Prince*, Affaire du *Juno Trader*), fixé la caution deux à trois semaines après la date initiale de détention.
30. Dans le cas présent, plus de quatre semaines se sont écoulées depuis l'immobilisation du *Hoshinmaru*. Il est donc clair qu'un laps de temps suffisant s'est écoulé entre le moment où le navire a été détenu et le moment où l'affaire a été soumise.
31. Le demandeur a déposé la présente requête avec une certaine réticence et après avoir fait des tentatives répétées et soutenues pour trouver une solution amiable à

ce qui est devenu un problème de plus en plus urgent. L'arraisonnement et la saisie du *Hoshinmaru* par le défendeur n'est pas un incident isolé. Il s'inscrit dans le cadre d'une série de mesures illicites prises par le défendeur contre des navires de pêche battant pavillon japonais dans l'océan Pacifique du Nord-Ouest. A titre d'exemple, le *Kaiyomaru 3* a été arraisonné le 14 mars 2003 et le navire et son équipage ont été relâchés le 21 janvier 2004 après plus de dix mois de détention. Le *Yoshieimaru 63* a été arraisonné le 28 juillet 2004, et son capitaine a été libéré le 20 novembre 2004 après près de 4 mois de détention. Le *Marunakamaru 28* a été arraisonné par le défendeur le 9 février 2005; son capitaine a été libéré le 4 mai 2005 après trois mois de détention. Le *Jinpomaru 35* a été arraisonné le 17 mars 2005 et son capitaine a été libéré le 1^{er} juin 2005, soit deux mois et demi plus tard.

32. Du 2 au 4 novembre 2006, le *Tomimaru 53*, le *Youkeimaru 5* et le *Gyokuryumaru* ont été saisis par le défendeur. Le demandeur a fait une demande distincte concernant la prompte mainlevée de l'immobilisation du *Tomimaru 53*, qui reste détenu. Le *Gyokuryumaru* et son équipage ont été libérés le 29 décembre 2006. Le *Youkeimaru 5* et son équipage (à l'exception du capitaine) ont été libérés le 12 janvier 2007, et le capitaine a été autorisé à repartir pour le Japon le 28 février 2007. Cette liste n'est pas exhaustive. Dans de nombreux autres cas, des navires et membres d'équipage ont été retenus pendant plusieurs mois ou davantage par le défendeur.
33. Il n'entre pas dans l'intention du demandeur de prier le Tribunal de rendre un arrêt sur l'illégalité de l'immobilisation de navires autres que le *Hoshinmaru*, et de leurs équipages, lors de la présente procédure (le demandeur a prié le Tribunal dans une demande distincte de rendre son arrêt sur l'illégalité de l'immobilisation du navire et de l'équipage du *Tomimaru 53*). Le demandeur présente ces faits au Tribunal pour expliquer que sa patience est à bout et qu'il considère désormais qu'il n'a pas d'autre ressource raisonnable que de chercher à faire valoir ses droits en vertu de la Convention. Toutefois, le demandeur réserve tous ses droits aux

termes de la législation internationale pour engager des poursuites en matière de responsabilité d'Etat contre le défendeur, au chef de la violation de ses responsabilités au titre de la Convention, s'agissant de la prompte mainlevée de l'immobilisation de ces autres navires et de la libération de leurs équipages.

c) Le Tribunal peut rendre son arrêt même si les procédures internes se poursuivent et même si le navire est confisqué

34. Des procédures ont été engagées contre le capitaine du *Hoshinmaru* et ces procédures suivent leur cours. Toutefois, l'objet même des dispositions de la Convention en matière de prompte mainlevée consiste à obtenir la mainlevée de l'immobilisation des navires et la libération des équipages avant la conclusion des procédures ouvertes devant les tribunaux de l'Etat qui a procédé à l'immobilisation et à empêcher que l'on puisse confisquer des navires et détenir leurs équipages sans qu'une caution autorisant la prompte mainlevée de l'immobilisation des navires et la libération des équipages ne soit fixée.
35. L'effet de la poursuite des procédures internes a été abordé en l'affaire du *Camouco*. En l'espèce, le Tribunal a fait valoir que :

« 55. L'autre exception d'irrecevabilité soulevée par le défendeur est qu'une instance judiciaire interne est pendante devant la cour d'appel de Saint-Denis, à la suite de l'appel interjeté contre l'ordonnance rendue par le tribunal d'instance de Saint-Paul, appel qui a pour but d'obtenir exactement le même résultat que celui recherché, sur le fondement de l'article 292 de la Convention, à travers la présente instance. Le défendeur argue de cela pour soutenir que le requérant n'a pas de qualité pour invoquer la procédure prévue à l'article 292 en tant que « deuxième voie d'appel » à l'encontre d'une décision rendue par une juridiction interne, et pour avancer que la demande fait clairement ressortir l'existence d'une « situation de litispendance qui jette un doute sur la recevabilité » de ladite demande. Le défendeur attire l'attention à ce sujet sur l'article 295 de la

Convention qui traite de l'épuisement des recours internes, tout en observant en même temps que « la règle de l'épuisement des recours internes, énoncée à l'article 295 de la Convention, [ne devrait pas être] considérée comme étant une condition nécessaire à l'introduction d'une action au titre de l'article 292 ».

56. Le requérant rejette l'argument du défendeur et soutient que l'appel interjeté devant les juridictions internes ne porte nullement préjudice à son droit d'invoquer la compétence du Tribunal en vertu de l'article 292 de la Convention.

57. De l'avis du Tribunal, il ne serait pas logique de lire dans l'article 292 l'exigence d'une application de la règle des recours internes ou de toute autre règle analogue. L'article 292 de la Convention vise à obtenir la mainlevée de l'immobilisation d'un navire et la mise en liberté de son équipage après une immobilisation et une arrestation prolongées dues à l'imposition de cautions déraisonnables par des juridictions internes, qui infligent ainsi des pertes - pouvant être évitées - au propriétaire du navire ou à d'autres personnes affectées par cette immobilisation et cette arrestation. Parallèlement, l'article préserve les intérêts de l'Etat côtier en prévoyant que la mainlevée ne pourrait intervenir que contre le dépôt d'une caution raisonnable ou d'une autre garantie financière, à déterminer par la cour ou le tribunal visés à l'article 292, 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.

58. L'article 292 prévoit une procédure indépendante mais non un recours en appel contre une décision rendue par une juridiction interne. Aucune limitation ne doit être lue dans l'article 292, qui irait à l'encontre de l'objet et du but mêmes de cet article. De fait, l'article 292 autorise la soumission d'une demande de mainlevée après une courte période à compter du moment de l'immobilisation et, dans la pratique, les recours internes ne peuvent normalement pas être épuisés dans un délai aussi court. »

(Affaire du Camouco, arrêt, 7 février 2000)

36. Pour les raisons qui précèdent, la présente demande relève de la compétence du Tribunal et elle est donc recevable.

D. LE DÉFENDEUR A ENFREINT SES OBLIGATIONS EN MATIÈRE DE PROMPTE MAINLEVÉE

a) Considérations générales

37. Il ne fait aucun doute, si on se base sur les faits énoncés à la section B ci-dessus que le navire *Hoshinmaru* a été arraisonné et immobilisé sous l'autorité du défendeur. L'armateur du navire s'est déclaré prêt à déposer une caution ou autre garantie financière en vue de la mainlevée de l'immobilisation du navire et de la libération de son équipage, sous réserve que cette caution soit raisonnable; l'armateur demeure ainsi disposé. Toutefois, aucune caution ou autre garantie financière n'a été fixée par le défendeur et le *Hoshinmaru* reste immobilisé et son équipage n'a pas été libéré.
38. Il ressort clairement des dispositions de l'article 73, paragraphe 2, de la Convention, si on l'interprète de bonne foi conformément au sens ordinaire donné aux termes de cet article, que le défendeur est tenu de fixer une caution ou autre garantie financière raisonnable, s'agissant des navires et de leur équipage immobilisés, et de procéder sans délai à la mainlevée de la saisie dont un navire a fait l'objet et à la libération de son équipage, dès le dépôt de cette caution ou autre garantie financière. L'article 73 de la Convention dispose ce qui suit :

« Article 73

Mise en application des lois et règlements de l'Etat côtier

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 lui sont

nécessaires pour assurer le respect des lois et règlements qu'il a adoptés conformément à la Convention.

2. Lorsqu'une caution ou une 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 châtement 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. »

39. L'article 73 établit un juste équilibre entre les intérêts de l'Etat du pavillon et ceux de l'Etat côtier. Le Tribunal, en l'Affaire du *Monte Confurco*, a défini comme suit la nature de l'article 73 :

« 70. L'article 73 identifie deux intérêts, l'intérêt que représente pour l'Etat côtier la prise de toutes mesures qui lui sont nécessaires pour assurer le respect des lois et règlements qu'il a adoptés d'une part, et l'intérêt que représente pour l'Etat du pavillon l'obtention sans délai d'une mainlevée de l'immobilisation de ses navires et d'une libération de leurs équipages, d'autre part. Se trouve ainsi établi un juste équilibre entre les deux intérêts. L'article stipule qu'il doit être procédé à la mainlevée de l'immobilisation du navire et à la libération de son équipage dès le dépôt d'une caution ou d'une autre garantie raisonnable, en protégeant ainsi les intérêts de l'Etat du pavillon et des autres personnes affectées par l'immobilisation du navire et l'arrestation de son équipage. La mainlevée et la libération ne sauraient être subordonnées qu'à une caution « raisonnable ».

71. De même, l'objet de l'article 292 de la Convention est de concilier l'intérêt que représentent pour l'Etat du pavillon la prompte mainlevée de l'immobilisation de son navire et la prompte mise en liberté de l'équipage de

celui-ci avec l'intérêt que représentent pour l'Etat qui a procédé à l'immobilisation et à l'arrestation la représentation en justice du capitaine et le paiement des sanctions imposées. »

(Affaire du Monte Confurco, arrêt, 18 décembre 2000)

40. Le demandeur admet parfaitement qu'il est dans l'intérêt du défendeur de prendre des mesures efficaces pour assurer la mise en œuvre de ses lois et règlements internes qui protègent ses droits souverains dans sa zone économique exclusive. Toutefois, les droits et intérêts de l'Etat côtier ne sont pas absolus et ils n'existent pas isolément. L'Etat du pavillon a également ses droits et ses intérêts. Il convient d'établir un juste équilibre entre ces droits et intérêts; et c'est précisément ce à quoi vise l'article 73 en créant le droit de demander une prompte mainlevée dès le dépôt d'une caution ou autre garantie financière raisonnable. Dans le cas présent, les droits du demandeur, en tant qu'Etat du pavillon du *Hoshinmaru*, visant à obtenir une prompte mainlevée de l'immobilisation du navire en question ont manifestement été violés par le défendeur.

b) Le *Hoshinmaru* est « immobilisé » et son équipage détenu

41. Ainsi qu'il a été indiqué à la section B ci-dessus, le navire a été arraisonné et immobilisé par le défendeur. Il ne fait aucun doute que le *Hoshinmaru* et son équipage sont placés sous le contrôle de l'autorité du défendeur depuis le 3 juin 2007 et qu'il reste sous son contrôle à l'heure actuelle.

c) Le navire n'a pas fait l'objet d'une « prompte mainlevée »

42. Il ressort clairement des faits décrits à la section B ci-dessus que plus de quatre semaines se sont écoulées depuis l'arraisonnement initial du *Hoshinmaru* par les agents du défendeur. Le défendeur n'a pas procédé promptement à la mainlevée de l'immobilisation du *Hoshinmaru*, ainsi qu'il est prévu à l'article 73, paragraphe 2, de la Convention.

d) Responsabilité de l'Etat : réserve des droits

43. En droit international, un Etat responsable d'un fait internationalement illicite a l'obligation d'y mettre fin et de veiller à ce qu'il ne se répète pas. De plus, l'Etat responsable est tenu de réparer intégralement le préjudice causé par le fait internationalement illicite. (Voir les articles sur la responsabilité des Etats pour faits internationalement illicites de la Commission du droit international annexés à la résolution de l'Assemblée générale A/RES/56/83, 12 décembre 2001, articles 30 et 31).
44. La présente demande traite exclusivement de la prompte mainlevée de l'immobilisation du *Hoshinmaru* et de la prompte libération de son équipage. Le demandeur réserve tous ses droits d'intenter un recours en responsabilité contre le défendeur aux termes du droit international en ce qui concerne l'immobilisation du navire et de son équipage, et notamment en matière de réparation.

E. QUESTION DES CAUTIONS EN L'ESPECE

45. Le défendeur ne s'est pas acquitté de son obligation de fixer une caution ou autre garantie financière raisonnable et d'autoriser la prompte mainlevée de l'immobilisation du *Hoshinmaru* et la prompte libération de son équipage dès le dépôt de cette caution. La position du Tribunal concernant la détermination du caractère raisonnable d'une caution ou autre garantie financière est désormais bien établie. En l'Affaire du *Volga*, le Tribunal a déclaré :

« 63. Dans ses arrêts antérieurs, le Tribunal a indiqué certains des facteurs qui devraient être pris en compte pour évaluer le caractère raisonnable d'une caution aux fins de la mainlevée de l'immobilisation d'un navire ou de la libération de son équipage au titre de l'article 292 de la Convention. En l'Affaire du « *Camouco* »,

le Tribunal a précisé certains éléments pertinents retenus pour l'évaluation du caractère raisonnable d'une caution ou d'une autre garantie financière, comme suit :

Le Tribunal considère qu'un certain nombre d'éléments sont pertinents pour l'évaluation du caractère raisonnable d'une caution ou d'une autre garantie financière. Au nombre de ces éléments, il y a : la gravité des infractions imputées, les sanctions imposées ou pouvant l'être en vertu des lois de l'Etat qui a immobilisé le navire, la valeur du navire immobilisé et celle de la cargaison saisie, le montant de la caution imposée par l'Etat qui a immobilisé le navire, ainsi que la forme sous laquelle la caution est exigée.

(Arrêt du 7 février 2000, paragraphe 67).

64. En l'Affaire du « *Monte Confurco* », le Tribunal a confirmé cette déclaration en ajoutant que « [c]ette énumération ne saurait nullement être considérée comme exhaustive. Le Tribunal n'entend pas non plus déterminer des règles rigides concernant l'importance relative qui doit être attachée à l'un ou l'autre de ces éléments » (arrêt du 18 décembre 2000, paragraphe 76) ».

(Affaire du Volga, arrêt, 23 décembre 2002).

46. Il apparaît que le demandeur et le défendeur s'accordent sur la conduite à suivre pour déterminer le caractère raisonnable d'une caution ou autre garantie financière.

47. La question de la détermination du caractère raisonnable d'une caution ou autre garantie financière a été traitée par le défendeur en l'Affaire du *Volga* où il est dit :

« La Fédération de Russie déclare que dans les affaires précédentes du Tribunal, le raisonnement et les résultats indiquent une approche cohérente par rapport à l'établissement de la caution et de la prompte

mainlevée, qui doit être suivie en l'espèce. Ces affaires ont établi des montants de caution en pourcentage. Je ne dis pas forcément qu'il s'agit d'une formule mathématique, mais d'après ces affaires, le pourcentage du montant total potentiel concernant les amendes et la confiscation varie entre 9 % et 25 %. ...

.....

Ces affaires sont des exemples des principes directeurs, qui, d'après la Fédération de Russie, devraient être appliqués en l'espèce, lorsqu'on examine la proposition concernant les dispositions en matière de caution et les valeurs monétaires en dollars de ces dispositions. »

[Affaire du Volga, audience, 12 décembre 2002, matinée, p. 12 et 13]

48. Le demandeur partage l'avis exprimé ci-dessus par le défendeur.

49. Le demandeur considère par ailleurs que la caution ou autre sécurité financière doit être raisonnable, non seulement en ce qui concerne son montant, mais également s'agissant des autres conditions qui s'y rattachent. Ainsi, pour être raisonnable, une caution ou autre garantie financière doit être fixée sans délai et assortie de conditions raisonnables en ce qui concerne la forme et les modalités de son dépôt, afin de permettre à l'armateur de déposer sans délai la caution ou autre sécurité et d'obtenir la mainlevée de l'immobilisation du navire.

F. CONCLUSIONS

50. Pour les raisons qui précèdent, le demandeur prie le Tribunal de rendre un arrêt aux termes duquel :

- a) il déclare que le Tribunal est compétent, en vertu de l'article 292 de la Convention, pour connaître de la demande relative à la détention par le défendeur du navire *Hoshinmaru* et de son équipage, laquelle enfreint les obligations qui lui incombent au titre de l'article 73, paragraphe 2, de la Convention;
- b) il déclare que la demande est recevable, que l'allégation du demandeur est bien fondée, et que le défendeur a violé les obligations qui lui incombent au titre de l'article 73, paragraphe 2, de la Convention; et
- c) il ordonne au défendeur de procéder à la mainlevée de l'immobilisation du navire *Hoshinmaru* et à la libération de son équipage dans les termes et conditions que le Tribunal jugera raisonnables.

[Signature]

Agent du Japon

Le 6 juillet 2007