

DÉCLARATION DE MONSIEUR YANAI, JUGE

(Traduction du Greffe)

Je souscris à l'arrêt rendu dans l'*Affaire du « Tomimaru »* mais souhaiterais formuler quelques observations concernant la question du bon fonctionnement de la procédure de prompt mainlevée.

1. La question centrale soulevée par l'*Affaire du « Tomimaru »* était l'effet de la confiscation du navire sur la procédure de prompt mainlevée conformément à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Cependant, la Cour suprême de la Fédération de Russie ayant rendu la confiscation définitive le 26 juillet 2007, le Tribunal a dit « que la demande du Japon est désormais sans objet et qu'il n'y a dès lors pas lieu de statuer ». (Dispositif de l'arrêt.) De ce fait, le Tribunal n'a pas eu l'occasion d'exprimer ses vues sur les autres aspects de l'affaire, en particulier sur la question de la caution. Je voudrais par conséquent offrir mes observations sur certains de ces aspects, autres que le caractère raisonnable du montant de la caution.

2. L'*Affaire du « Tomimaru »* a été compliquée par deux éléments. Premièrement, l'Etat du pavillon, le Japon, a attendu trop longtemps avant de déposer sa demande devant le Tribunal. Le navire a été arraisonné et inspecté par des agents de la Russie le 31 octobre 2006 dans la zone économique exclusive russe et a ensuite été détenu, mais la demande n'a été déposée que le 6 juillet 2007. Pendant toute cette période, la procédure de confiscation du navire a suivi son cours en Fédération de Russie.

Un autre élément a été la complexité des procédures concernant la mainlevée de l'immobilisation de navires de pêche étrangers immobilisés et le système des cautions en Fédération de Russie.

Le propriétaire du *Tomimaru* a été informé par les autorités russes compétentes, dans une lettre datée du 12 décembre 2006, que le montant des dommages que le navire avait causés à la Fédération de Russie représentait l'équivalent de 8,8 millions de roubles et que les autorités russes ne s'opposeraient pas à la libre activité du chalutier une fois que la caution aurait été payée (paragraphe 36 de l'arrêt). Le propriétaire n'a pas payé ce montant, ayant des raisons de penser que son navire ne serait pas libéré après paiement de cette caution, qu'il considérait comme se rapportant uniquement à l'affaire pénale et n'englobant pas l'action intentée du chef d'infractions administratives contre le propriétaire du navire. Aussi a-t-il demandé au tribunal d'instance de Petropavlovsk-Kamchatskii de fixer le montant d'une caution pour l'affaire fondée sur les infractions administratives. Le tribunal d'instance a rejeté cette demande le 19 décembre 2006, faisant valoir que le Code des infractions administratives de la Fédération de Russie ne prévoyait

pas la possibilité, dans le cas d'infractions administratives, de procéder à la mainlevée de la saisie d'un bien après le dépôt d'une caution par l'inculpé (paragraphe 39 de l'arrêt).

En bref, il a été fixé une caution pour l'affaire pénale mais pas pour l'affaire administrative, le Code des infractions administratives ne comportant aucune disposition pertinente à ce sujet. La caution s'est ainsi trouvée fragmentée.

Le propriétaire du navire était confronté à une autre difficulté, à savoir que la nature de la somme de 8,8 millions de roubles demandée par les autorités russes n'était pas claire à ce moment-là, en décembre 2006. Il a été expliqué au propriétaire qu'il s'agissait d'une réparation volontaire des dommages causés par le *Tomimaru* mais, pendant les audiences, le défendeur en a parlé comme étant une caution. Le propriétaire et le capitaine du navire se sont également heurtés à d'autres difficultés administratives ou de procédure, mais je m'abstiendrai d'entrer davantage dans les détails.

3. Les Etats côtiers doivent exercer leurs droits souverains dans leurs zones économiques exclusives conformément aux dispositions pertinentes de la Convention et veiller à ce que leurs législations et procédures nationales soient conformes à celle-ci, de sorte que le régime établi par le droit international de la mer, y compris pour ce qui est de la procédure de prompt mainlevée, puisse fonctionner comme il convient. Mes observations ont pour but non pas de critiquer un Etat ou sa législation nationale, mais plutôt d'améliorer le fonctionnement de la procédure de prompt mainlevée prévue par la Convention. Cela étant et à la lumière de l'expérience tirée de l'*Affaire du « Tomimaru »* et de l'*Affaire du « Hoshinmaru »*, je voudrais avancer les considérations suivantes:

a) Les cautions ou autres garanties prévues par les législations nationales devraient être unifiées et non fragmentées. Autrement dit, les navires immobilisés et leurs équipages devraient être promptement libérés dès le dépôt d'une caution raisonnable ou autre garantie sans être soumis au paiement de cautions parallèles ou à d'autres conditions.

b) La procédure nationale de prompt mainlevée de l'immobilisation d'un navire, y compris en ce qui concerne le dépôt d'une caution ou d'une autre garantie, devrait être simple et transparente, de sorte que les propriétaires des navires immobilisés et les Etats du pavillon puissent comprendre facilement les procédures appliquées par les Etats côtiers intéressés, ce qui éviterait des conflits entre les Etats ayant procédé à l'immobilisation et les Etats du pavillon.



c) Les Etats ayant procédé à l'immobilisation des navires devraient décider du montant de la caution ou de l'autre garantie et le communiquer aux propriétaires des navires et autres personnes intéressées avec une célérité raisonnable étant donné que tout retard injustifié dans la mise en œuvre de la procédure de prompt mainlevée est de nature à causer un préjudice économique aux propriétaires des navires et des problèmes humanitaires pour leurs équipages.

d) La procédure nationale de prompt mainlevée devrait être fondée sur le principe de la garantie d'une procédure régulière afin qu'elle soit appliquée de manière équitable.

(signé) S. Yanai

