

(Traduction du Greffe)

TRIBUNAL INTERNATIONAL DU DROIT DE LA MER

Navire « Louisa »

**SAINT-VINCENT-ET-LES GRENADINES
c. ROYAUME D'ESPAGNE**

DEMANDE EN PRESCRIPTION DE MESURES CONSERVATOIRES PRÉSENTÉE
CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 290, PARAGRAPHE 1, DE LA CONVENTION
DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER

LE 23 NOVEMBRE 2010

DEMANDE EN PRESCRIPTION DE MESURES CONSERVATOIRES PRÉSENTÉE
EN VERTU DE L'ARTICLE 290, PARAGRAPHE 1, DE LA CONVENTION DES
NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER

CHAPITRE PREMIER

Introduction

1. Conformément aux articles 287, paragraphe 1, lettre a) et 290, paragraphe 1) de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (ci-après dénommée la « Convention »), et à l'article 25 de l'annexe VI de la Convention, Saint-Vincent-et-les Grenadines prie le Tribunal international du droit de la mer (ci-après dénommé le « Tribunal ») de prescrire les mesures conservatoires énoncées ci-dessous dans le différend opposant Saint-Vincent-et-les Grenadines au Royaume d'Espagne et faisant l'objet d'une requête introductive d'instance déposée ce jour. Bien que les origines du différend remontent à 2006, l'intransigeance dont n'a cessé de faire preuve le défendeur et la détérioration des deux navires saisis par lui rendent nécessaire une action urgente du Tribunal.

2. Le demandeur prie le Tribunal de prescrire les mesures conservatoires ci-après :
 - a) déclarer que le Tribunal a compétence en vertu des articles 287 et 290 de la Convention pour connaître de la demande en prescription de mesures conservatoires concernant la saisie du navire « Louisa » (dénommé ci-après le « Louisa »), en violation des obligations qui incombent au défendeur au titre de plusieurs articles de la Convention, dont notamment les articles 73 (notification de la saisie), 87 (liberté de la haute mer), 226 (enquêtes), 245 (recherche scientifique), et 303 (objets archéologiques);

 - b) déclarer que la demande est recevable, que les allégations du demandeur sont bien fondées, et que le défendeur a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de la Convention;

 - c) ordonner au défendeur de procéder à la mainlevée de l'immobilisation du navire « Louisa » et de son navire auxiliaire, le « Gemini III », selon les conditions et modalités que le Tribunal jugera raisonnables;

 - d) ordonner la restitution des résultats des recherches scientifiques, des informations et des biens détenus depuis 2006; et

 - e) ordonner que le défendeur assume les frais encourus par le demandeur en ce qui concerne la présente Demande, et notamment les honoraires des agents, avocats et experts, les frais de transport, d'hébergement et de subsistance, sans que cette énumération soit limitative.

3. Le demandeur fonde cette requête sur : les articles 287 et 290, ayant trait à la compétence [du Tribunal], ainsi que sur les graves violations [commises par le

défendeur] relativement aux articles 73, 87, 226, 245 et 303 de la Convention; les articles 54 et 89-90 du Règlement du Tribunal (ci après dénommé le « Règlement »); et enfin sur les moyens tels qu'ils figurent dans l'exposé des faits et des moyens de droit ainsi que dans les documents à l'appui qui s'y rapportent.

4. En application du Règlement, les agents ont été autorisés à introduire la présente Demande au nom de Saint-Vincent-et-les Grenadines. Les documents à l'appui de l'autorisation y sont joints. Par ailleurs, conformément au Règlement, le demandeur certifie qu'un exemplaire de la présente Demande et de tous les documents à l'appui a été remis au Tribunal pour transmission au défendeur.

5. En application de l'article 56, paragraphe 2, du Règlement, M. G. Grahame Bollers et Mme Rochelle Forde (Saint-Vincent-et-les Grenadines), et M. S. Cass Weiland (Etats-Unis d'Amérique), ont été désignés par le Gouvernement de Saint-Vincent-et-les Grenadines comme agents aux fins de la présente demande et pour tous les actes de procédure s'y rapportant. M. G. Grahame Bollers a été désigné comme agent principal.

6. Le demandeur prie [le Tribunal] de transmettre copie de toutes communications adressées par le Tribunal à l'agent de Saint-Vincent-et-les Grenadines en la présente procédure, par télécopie ou messagerie électronique aux conseils, dont les noms et coordonnées figurent dans la présente Demande, ainsi qu'aux agents. Le demandeur prie également [le Tribunal] de donner aux conseils et agents la possibilité d'assister par téléphone à toutes conférences qui pourraient être tenues avant l'audience en la présente procédure.

CHAPITRE 2

Exposé des faits

A) Aperçu général

7. La présente Demande en prescription de mesures conservatoires est déposée conjointement à une requête soumise aux fins du règlement du différend au fond. La présente Demande concerne le « Louisa », navire de recherche qui a été arraisonné par les autorités du défendeur le 1^{er} février 2006 et qui, depuis cette date, se trouve immobilisé à quai dans le port espagnol de El Puerto de Santa María, près de Cadix. Par ailleurs, les autorités du défendeur ont saisi un deuxième navire, le « Gemini III », servant de navire auxiliaire au « Louisa ».

8. Le « Louisa » est un navire de haute mer exploité par la Sage Maritime Scientific Research, Inc. (ci-après dénommée « Sage »), société des Etats-Unis d'Amérique enregistrée au Texas. Le propriétaire est une société affiliée à Sage, la JBF Holdings, LLC, régie par les lois de l'Etat du Texas. Le « Louisa » battait pavillon de Saint-Vincent-et-les Grenadines au moment de son immobilisation et conserve la nationalité de Saint-Vincent-et-les Grenadines à la date du dépôt de la présente Demande et de la Requête qui l'accompagne. Il est immatriculé à Kingstown. Le « Louisa » est un navire de 787 tonnes portant le numéro

d'immatriculation officielle 8343 et le numéro [d'identification] de l'OMI 5264259. Sa valeur estimée actuelle n'est pas connue, mais au moment de son immobilisation, sa valeur estimée était d'environ 1 000 000 de dollars des Etats-Unis. L'aspect extérieur du navire avant et après son immobilisation est illustré à l'**annexe 1**. La valeur de l'armement du « Louisa » était estimée à environ 1 000 000 de dollars des Etats-Unis. Les documents qui attestent la propriété et les caractéristiques du « Louisa » sont joints à l'**annexe 2**.

9. Le « Gemini III » est un navire de service d'environ 11 mètres. Sa valeur était d'environ 200 000 dollars des Etats-Unis. Il est amarré dans un entrepôt de Puerto Sherry (Espagne), un lieu proche de El Puerto de Santa María, depuis le 1^{er} février 2006 ou à une date proche de cette date. Les documents relatifs au « Gemini III » sont joints à l'**annexe 3**.

10. L'équipage du « Louisa » comptait, capitaine inclus plusieurs membres, tous hongrois, sauf un ressortissant des Etats-Unis d'Amérique. Certains d'entre eux ont été détenus pendant un ou deux jours après la saisie du navire, puis remis en liberté. Le capitaine n'a pas été détenu. Le citoyen américain a été détenu pendant plus de huit (8) mois.

11. Aucune notification de l'immobilisation du navire n'a été faite par le Royaume d'Espagne à Saint-Vincent-et-les Grenadines.

12. Des représentants du propriétaire et des agents du demandeur ont effectué toutes les démarches procédurales et diplomatiques connues pour essayer d'obtenir le règlement de cette question, notamment la mainlevée de l'immobilisation du « Louisa » et du « Gemini III » et la mainlevée de la saisie de leur armement. Ces efforts – notamment : voyages à Cadix (Espagne), réunions avec le juge et le procureur, réunions à l'Ambassade des Etats-Unis d'Amérique à Madrid, envoi d'une demande officielle en date du 27 avril 2010 à l'Ambassadeur d'Espagne auprès des Etats-Unis d'Amérique – ont tous été infructueux. La lettre adressée à l'Ambassadeur d'Espagne est jointe à l'**annexe 4**.

13. Outre les réunions de ses conseils à Cadix avec le juge de Diego Alegre du *Juzgado de Instrucción n° 4* de Cadix, le propriétaire, par l'intermédiaire de ses conseillers, a également essayé d'obtenir réparation en adressant à ce juge des lettres officielles, datées du 11 février 2009 et du 27 août 2009, qui sont restées sans réponse. Voir l'**annexe 5** (Traductions en anglais avec les textes originaux en espagnol).

B) Le déroulement des événements

14. Entre juin et octobre 2004, Sage a., par sonar et magnétomètre au césium, effectué des levés des fonds marins dans la baie de Cadix (Espagne). L'objet de ces levés était de détecter des indices de la présence de pétrole et de méthane et

d'enregistrer ces données.¹ Au début, Sage utilisait, pour ces levés, un navire de petite taille loué à cet effet. Sage avait pris cette mesure conformément à un permis officiel délivré à son partenaire espagnol. Une copie de ce permis est jointe à l'**annexe 6**.

15. Comme cela est expliqué plus loin avec davantage de détails, des informations confidentielles fournies à Sage, de même que des rapports ayant fait l'objet d'une large diffusion, indiquaient que la baie de Cadix était l'une des zones marines offrant le plus large potentiel de réserves pétrolifères.

16. En juin 2004, une société affiliée à Sage a entrepris d'acheter, d'armer puis d'envoyer le « Louisa » en Espagne. Parti de Jacksonville (Floride), le navire est arrivé à Cadix le 20 août 2004.

17. Pendant une brève période, courant 2004, le « Louisa » a été utilisé pour effectuer d'autres levés, puis il a été amarré à quai près de Cadix pour l'hiver.

18. En raison de problèmes de navigation dus à la taille du « Louisa », une autre société affiliée à Sage a acheté en février 2005 un navire plus petit, le « Gemini III ». Le « Gemini III », et non pas le « Louisa », a effectué des levés supplémentaires dans la baie de Cadix et a servi d'auxiliaire au « Louisa » pendant les premiers mois de l'année 2005. Toutes les opérations ont toutefois pris fin en avril 2005.

19. Ayant terminé son programme d'exploration pétrolière et gazière, Sage a frété le « Gemini III » courant 2005, lorsque l'occasion se présentait. A la suite de l'expiration du dernier contrat de frètement en 2005, Sage a tenté de vendre le « Louisa » et le « Gemini III », ou de leur trouver d'autres utilisations.

20. En février 2006, la Garde civile espagnole a saisi le « Louisa » et le « Gemini III » à quai, et arrêté un citoyen des Etats-Unis d'Amérique ainsi que des membres hongrois de l'équipage. M. Mario Avella, membre de l'équipage au service de Sage en qualité de prestataire indépendant, ne se trouvait pas en Espagne lors de l'arrestation. Aucune mise en examen n'a été prononcée, mais le *Juzgado de Instrucción n° 4* de Cadix a mené une instruction aux motifs tirés des allégations de vol du « patrimoine » espagnol au cours de la conduite des recherches sous-marines effectuées par Sage, et de la présence d'armes à bord du « Louisa ». Ces armes avaient été placées à bord du « Louisa » pour la protection de son équipage contre les pirates, suivant des instructions données par la compagnie ASP Seascot, l'agent maritime du « Louisa ».

21. En mai 2006, M. Avella, un membre de l'équipage, a été arrêté au Portugal alors qu'il se rendait en Espagne. Transféré à Cadix, il a été mis en détention motif tiré de son service à bord du « Louisa ». M. Avella a été illégalement retenu en détention jusqu'au mois de février 2007.

22. Selon nos informations, nous sommes portés à croire que l'instruction espagnole visait M. Avella, les membres de l'équipage du « Louisa », Sage et son

¹ Sage et ses sociétés affiliées ont une longue tradition d'exploration et de commerce de pétrole et de gaz aux Etats-Unis d'Amérique, en Russie et en Amérique latine.

propriétaire ainsi que et plusieurs citoyens espagnols. L'instruction a été menée par le *Juzgado de Instrucción n° 4* de Cadix, sous la direction du juge Luis de Diego Alegre. Après plus de quatre ans et demie (4 ½ ans) [d'instruction], aucun chef d'accusation n'a été signifié et aucune mesure de confiscation des navires n'a été décidée.

23. En raison de ces retards procéduraux et de l'absence de prise de mesures par le défendeur, l'état du « Louisa » s'est sensiblement détérioré dans le port de El Puerto de Santa María, ce navire n'ayant fait l'objet d'aucune maintenance et d'aucune autre forme d'entretien depuis son immobilisation.

24. Au cours d'une visite à El Puerto de Santa María en septembre 2007, des représentants du propriétaire n'ont pas pu trouver le « Gemini III », et des responsables de l'Autorité portuaire de Cadix ont refusé de leur révéler le lieu où il se trouvait.

25. En mars 2009, des représentants du propriétaire se sont de nouveau rendus à El Puerto de Santa María aux fins d'insister pour qu'il soit procédé à la mainlevée de l'immobilisation des navires, qui se trouvaient alors dans un état de délabrement extrême. Au cours de ce voyage d'inspection, des agents ont finalement pu localiser le « Gemini III », à Puerto Sherry, mais son état s'était lui aussi dégradé. Des objets personnels de valeur manquaient à bord des deux navires, y compris des ordinateurs et des données scientifiques. L'officier de la Garde civile espagnole de service à ce moment-là, n'a pas pu expliquer pourquoi l'immobilisation se poursuivait encore. Le « Louisa » est chargé de quelque 5 000 gallons (18 925 l) d'huile de graissage ainsi que d'une quantité indéterminée de gasoil, et l'état du navire laisse penser que cela constitue une menace pour l'environnement et que le propriétaire et l'Etat du pavillon encourent un risque important de voir leur responsabilité engagée. Voir l'annexe 1 illustrant le « Louisa » avant et après cette immobilisation.

C) Historique et fonction de la société Sage

1. Sage Maritime Scientific Research, Inc.

26. L'exploitant du navire « Louisa » est la société Sage Maritime Research Inc., société texane (« Sage »).² Cette société était chargée de mener toutes sortes d'opérations licites, y compris celles liées à la prospection pétrolière et à la production d'hydrocarbures et de gaz naturel. Dès le début de ses activités, la société Sage et ses sociétés affiliées ont réalisé des projets pétroliers et gaziers dans de nombreux pays.

27. La société Sage a été constituée dans l'Etat du Texas le 3 décembre 1976. Elle a pour Président et unique Directeur Linda K. Thomas. Il s'agit d'une société affiliée à la JBF Holdings, LLC, propriétaire du navire « Louisa ».

² La société s'appelait initialement « Sage Enterprises, Inc. »

2. *Programme de prospection dans la baie de Cadix et résultats de ce programme*

28. La société Sage a commencé en 2003 à envisager de procéder à des travaux de prospection dans la baie de Cadix. Des images aéromagnétiques à grande résolution ainsi qu'une étude réalisée spécifiquement à son intention par Nefco Exploration en 2003, ont renforcé la société dans l'idée que la baie de Cadix était l'une des zones maritimes du monde offrant le plus large potentiel de réserves pétrolifères. La société Sage a donc conclu un accord avec un partenaire espagnol, qui a obtenu le permis approprié, avant de lancer son programme visant à évaluer en 2004-2005, les réserves d'hydrocarbures dans la baie de Cadix. Dans ce but, elle a acheté le navire « Louisa », qu'elle a immatriculé à Saint-Vincent-et-les Grenadines.

3. *Matériel utilisé pour l'étude d'évaluation des réserves en hydrocarbures*

29. Nefco Exploration a recommandé à la société Sage d'utiliser un magnétomètre numérique à césium et un sonar à balayage latéral pour évaluer les conditions géologiques dans la baie de Cadix. Sage a notamment utilisé à bord de ses navires le *Geometrics G-882*, magnétomètre marin ultra-sensible à forte fréquence d'échantillonnage conçu pour l'évaluation des réserves pétrolières et gazières en eaux peu profondes et en eaux profondes. En utilisant le G-882 pour effectuer un levé magnétique de la baie de Cadix, la société Sage a pu déterminer la localisation la plus probable de roches sédimentaires pétrolifères. Pendant cette phase d'évaluation, la société a enregistré, traité, cartographié et interprété les variations magnétiques enregistrées. Les données ainsi accumulées lui ont fourni des informations géologiques importantes sur les réserves éventuelles d'hydrocarbures dans la baie de Cadix. Parallèlement au levé magnétique, la société Sage a utilisé un sonar numérique à balayage latéral (100 et 500 kHz), pour visualiser les variations des fonds marins (dômes et failles, par exemple) et déceler les suintements riches en hydrocarbures. Des données électroniques extrêmement importantes ont été stockées sur un ordinateur à bord du « Louisa ». La société a un besoin urgent de ces données, qui devraient lui être restituées.

4. *Conclusions de l'étude technique*

30. Les informations techniques recueillies pendant le programme d'évaluation mené dans la baie de Cadix, ont établi l'existence de failles qui pourraient indiquer la présence d'un ou de plusieurs importants gisements d'hydrocarbures et de gaz dans la baie de Cadix. Les relevés du magnétomètre à césium et du sonar numérique à balayage latéral ont montré qu'il existait une forte probabilité de présence de réserves pétrolifères dans la baie de Cadix. Une grande partie de ces importantes informations ont été détournées par le défendeur au mépris des articles 226 et 245 de la Convention.

D) Communications entre le Gouvernement de Saint-Vincent-et-les Grenadines et le Gouvernement espagnol

31. A la date de la saisie des navires, en février 2006, la société Sage était titulaire de l'autorisation appropriée pour entreprendre les levés préliminaires. Le « Louisa » battait officiellement le pavillon de Saint-Vincent-et-les Grenadines.
32. Au mépris de l'article 73 de la Convention et du droit espagnol, le défendeur n'a jusqu'à présent adressé aucune notification officielle à Saint-Vincent-et-les Grenadines concernant la saisie du « Louisa » et l'arrestation des membres de son équipage.
33. A la demande du propriétaire du « Louisa », l'administration maritime de Saint-Vincent-et-les Grenadines a tenté de contacter les autorités espagnoles (voir l'**annexe 7**). A ce jour, les autorités espagnoles n'ont pas répondu sur le fond de l'affaire. Voir également l'**annexe 8** (plainte adressée par le propriétaire aux autorités espagnoles).
34. Malgré la saisie, le défendeur n'a pas fixé de caution ou autre garantie financière qui aurait permis de procéder à la mainlevée de l'immobilisation du « Louisa » ou de son navire auxiliaire, le « Gemini III ».
35. Les autres tentatives menées par les représentants du « Louisa » pour trouver une solution au différend ont été infructueuses. Les rencontres avec le juge espagnol, le procureur (*fiscal*) et la Garde civile sont restées infructueuses.. Une lettre officielle adressée à l'Ambassadeur d'Espagne aux Etats-Unis [d'Amérique] par le conseil du propriétaire du navire est restée sans réponse. Voir l'**annexe 4**.

CHAPITRE 3

I. Compétence du Tribunal et recevabilité de la demande

A) Compétence

36. Le demandeur comme le défendeur sont Parties à la Convention. Saint-Vincent-et-les Grenadines est l'Etat du pavillon du navire immobilisé. Saint-Vincent-et-les Grenadines a ratifié la Convention le 1^{er} octobre 1993. Le Royaume d'Espagne l'a ratifiée le 15 janvier 1997. Saint-Vincent-et-les Grenadines a déjà porté devant le Tribunal des affaires qui ont abouti à une solution satisfaisante.
37. L'article 290 de la Convention se lit comme suit :

Article 290
Mesures conservatoires

1. Si une cour ou un tribunal dûment saisi d'un différend considère, *prima facie*, avoir compétence en vertu de la présente partie ou de la section 5 de la partie XI, cette cour ou ce tribunal peut prescrire toutes mesures conservatoires qu'il juge appropriées en la circonstance pour préserver les droits respectifs des parties en litige ou pour empêcher que le milieu marin ne subisse de dommages graves en attendant la décision définitive.
 2. Les mesures conservatoires peuvent être modifiées ou rapportées dès que les circonstances les justifiant ont changé ou cessé d'exister.
 3. Des mesures conservatoires ne peuvent être prescrites, modifiées ou rapportées en vertu du présent article qu'à la demande d'une partie au différend et après que la possibilité de se faire entendre a été donnée aux parties.
 4. La cour ou le tribunal notifie immédiatement toute mesure conservatoire ou toute décision la modifiant ou la rapportant aux parties au différend et, s'il le juge approprié, à d'autres Etats Parties.
 5. En attendant la constitution d'un tribunal arbitral saisi d'un différend en vertu de la présente section, toute cour ou tout tribunal désigné d'un commun accord par les parties ou, à défaut d'accord dans un délai de deux semaines à compter de la date de la demande de mesures conservatoires, le Tribunal international du droit de la mer ou, dans le cas d'activités menées dans la Zone, la Chambre pour le règlement des différends relatifs aux fonds marins, peut prescrire, modifier ou rapporter des mesures conservatoires conformément au présent article s'il considère, *prima facie*, que le tribunal devant être constitué aurait compétence et s'il estime que l'urgence de la situation l'exige. Une fois constitué, le tribunal saisi du différend, agissant conformément aux paragraphes 1 à 4, peut modifier, rapporter ou confirmer ces mesures conservatoires.
 6. Les parties au différend se conforment sans retard à toutes mesures conservatoires prescrites en vertu du présent article.
38. L'Espagne a reconnu la compétence du Tribunal international du droit de la mer dans la déclaration faite à l'occasion de la ratification de la Convention, le 15 janvier 1997.
39. Saint-Vincent-et-les Grenadines a ratifié la Convention le 1^{er} octobre 1993 et a également déposé la déclaration appropriée auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies (**annexe 10**).

40. Le « Louisa » est un navire d'exploration qui, au moment de sa saisie, battait le pavillon de Saint-Vincent-et-les Grenadines, pays dont il a toujours la nationalité à la date du dépôt de la présente Demande.

41. En conséquence, le demandeur était, à l'époque des faits, et demeure encore aujourd'hui l'Etat du pavillon du « Louisa », et le Tribunal a compétence pour connaître de la présente Demande ainsi que de la Requête introductive d'instance qui l'accompagne. Saint-Vincent-et-les Grenadines est en droit de demander ces mesures conservatoires.

CHAPITRE 4

Moyens de droit

A) La jurisprudence du Tribunal en application de l'article 292 est parfaitement applicable

1) Le temps écoulé depuis l'arraisonnement initial du navire autorise le Tribunal à prescrire des mesures conservatoires

42. Par sa nature même, cette affaire comporte des éléments qui appellent une procédure de prompt mainlevée conformément à l'article 292. C'est la raison pour laquelle les précédents de l'application de l'article 292 par le Tribunal sont éminemment pertinents et les considérations invoquées dans ces affaires s'appliquent tout autant à la présente demande.

43. Ainsi donc, le Tribunal peut examiner si une période de temps suffisante s'est écoulée entre la saisie et l'immobilisation du « Louisa » et le dépôt de la présente Demande. Le « Louisa » a été immobilisé en février 2006. Le propriétaire du « Louisa » et du « Gemini III » a tenté d'obtenir la mainlevée de cette immobilisation par des voies privées avant de demander finalement au requérant d'invoquer ses droits au titre de la Convention. De toute évidence, un délai suffisant s'est écoulé.

44. A l'inverse, la présente Requête n'est pas irrecevable du fait qu'une période de temps trop considérable se serait écoulée depuis l'immobilisation du « Louisa ». Le Tribunal a déjà traité de cette question dans l'*Affaire du « Camouco »*, au titre de l'article 292. Dans cette dernière espèce, le navire avait été immobilisé le 28 septembre 1999, et le Panama avait saisi le Tribunal de sa demande le 17 janvier 2000. La France avait mis en doute la recevabilité de la demande du fait que plus de trois mois s'étaient écoulés depuis l'immobilisation du « Camouco ». Le Tribunal a toutefois rejeté cet argument en déclarant :

« 54. Le Tribunal estime qu'il ne saurait suivre le défendeur dans ses arguments concernant le retard qu'aurait connu la soumission de la demande. Quoi qu'il en soit, l'article 292 de la Convention fait obligation de procéder à une prompt mainlevée de l'immobilisation du navire ou à la mise en liberté de son équipage dès que le Tribunal conclut que l'allégation objet de la demande est bien fondée. **L'article ne requiert**

pas de l'Etat du pavillon de soumettre une demande à un moment particulier après l'immobilisation d'un navire ou l'arrestation de son équipage. La période de 10 jours visée à l'article 292, paragraphe 1, de la Convention a pour objet de permettre aux parties de porter la question de la mainlevée de l'immobilisation du navire devant une cour ou un tribunal désigné d'un commun accord par elles. Cette période de 10 jours ne doit pas être interprétée comme indiquant qu'une demande qui n'aurait pas été soumise à une cour ou un tribunal au cours de ladite période de 10 jours, ou au Tribunal immédiatement après la période de 10 jours, ne devra pas être considérée comme une demande de « prompte mainlevée », dans le sens de l'article 292. »

(« *Camouco* » (*Panama c. France*) *prompte mainlevée, arrêt, TIDM Recueil 2000, p. 10*) (sans caractères gras dans l'original)

45. Dans l'affaire du « *Volga* » [(*Fédération de Russie c. Australie*) *prompte mainlevée, arrêt TIDM Recueil 2002, p. 10*], dix mois s'étaient écoulés entre l'immobilisation du navire, le 7 février 2002, et le dépôt de la demande par la Fédération de Russie, le 2 décembre 2002. L'Australie, défenderesse, n'a soulevé aucune objection, et le Tribunal n'a rien dit qui puisse être interprété comme un changement par rapport à la position adoptée à cet égard dans *l'affaire du « Camouco »*.

46. Dans l'affaire du « *Tomimaru* » [(*Japon c. Fédération de Russie*), *prompte mainlevée, arrêt, TIDM Recueil 2007, p.*], huit (8) mois se sont écoulés entre l'immobilisation du navire, le 2 novembre 2006, et le dépôt de la demande, le 6 juillet 2007.

47. Par ailleurs, la fixation de délais pour le dépôt de demandes de prompte mainlevée pourrait être dissuasive, pour la recherche de règlements à l'amiable par le biais de négociations bilatérales en cas de différends opposant des Etats Parties. En fait, c'est à regret que Saint-Vincent-et-les Grenadines a déposé sa Requête et sa Demande de prescription de mesures conservatoires, et seulement après que des efforts considérables et soutenus aient été déployés pour obtenir la mainlevée de cette immobilisation par le biais du système juridique du défendeur. Les mesures prises par le défendeur ont été déraisonnables et inefficaces.

48. La présente demande vise aussi à obtenir une décision concernant l'illégalité de l'immobilisation du « *Gemini III* » dans cette procédure. Les faits concernant le « *Gemini III* » intéressent le Tribunal car ce navire est rattaché au « *Louisa* » et devrait être libéré avant qu'il ne se détériore plus encore et ne devienne un danger pour l'environnement.

2) Le Tribunal peut rendre son arrêt alors que les recours internes se poursuivent

49. Une procédure d'enquête a été ouverte par les autorités du défendeur, et elle n'est peut-être pas encore terminée. Il n'en reste pas moins que le pouvoir de

prescrire des mesures conservatoires prévu la Convention a justement pour objet d'offrir une solution provisoire avant l'aboutissement de la procédure engagée devant les tribunaux de l'Etat qui a procédé à la saisie du navire. Là encore, les affaires relevant de l'article 292 sont instructives et applicables.

50. Par exemple, l'effet de procédures internes en cours a également été examiné dans l'Affaire du « *Camouco* ». Dans cette espèce, le Tribunal a statué comme suit :

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.

(« *Camouco* » (*Panama c. France*), *prompte mainlevée, arrert, TIDM Recueil 2000, p. 10*)

B) Manquement aux obligations visées à l'article 73

51. La véracité des faits décrits à la section B ci-dessus concernant la saisie et l'immobilisation du navire « *Louisa* » et de son annexe « *Gemini III* » par les autorités du défendeur, ne fait aucun doute. Le propriétaire des navires était prêt et disposé à s'acquitter des cautions ou autres garanties nécessaires pour [la mainlevée de l'immobilisation du] navire ou la mise en liberté des membres de l'équipage, à condition qu'elles soient raisonnables. Le défendeur n'a toutefois jamais fixé de caution ou d'autre garantie, et des mesures conservatoires sont donc appropriées. Après tout ce temps, l'inspection effectuée par les représentants du propriétaire a montré que le « *Louisa* » a subi des détériorations ainsi que des dommages très importants. Avec son chargement d'hydrocarbures, le navire risque de provoquer une catastrophe écologique dans la zone de Puerto Santa Maria. En outre, le propriétaire continue à assurer les navires et de garder Saint-Vincent-et-les Grenadines comme Etat du pavillon du « *Louisa* ».

52. Il ressort clairement des dispositions du paragraphe 2 de l'article 73 de la Convention, si on les interprète de bonne foi et suivant le sens ordinaire à attribuer aux termes de ce texte, que le défendeur est dans l'obligation de fixer une caution ou une autre garantie [financière] d'un montant raisonnable pour les navires immobilisés et leur équipage et de procéder sans délai à la mainlevée de l'immobilisation dès le dépôt de la caution ou autre garantie financière. L'article 73 de la Convention est libellé comme 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 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.

53. Le défendeur n'a pas non plus notifié officiellement l'Etat du pavillon, au mépris du paragraphe 4 de l'article 73, ce qui a empêché le demandeur d'agir plus rapidement.

54. Il résulte clairement des dispositions de l'article 73, si on l'interprète de bonne foi et suivant le sens ordinaire à attribuer à ce texte, que le défendeur était dans l'obligation de notifier sans délai à l'Etat du pavillon, par les voies appropriées, les mesures prises ainsi que les sanctions qui pourraient être imposées par la suite. En omettant la mesure essentielle consistant à adresser la notification à l'Etat du pavillon, le défendeur a fait obstacle à l'intervention du demandeur et a effectivement occulté pendant plus de trois (3) ans, la violation du droit de l'Etat du pavillon qu'il avait commise.

C) Manquement aux obligations visées à l'article 226

55. La Convention traite spécifiquement de la question des retards injustifiés dans l'inspection de navires étrangers. L'article 226 se lit comme suit :

Article 226

Enquêtes dont peuvent faire l'objet les navires étrangers

1. a) Les Etats ne retiennent pas un navire étranger plus longtemps qu'il n'est indispensable aux fins des enquêtes prévues aux articles 216, 218 et 220. L'inspection matérielle d'un navire étranger doit être limitée à l'examen des certificats, registres ou autres documents dont le navire est tenu d'être muni en vertu des règles et normes internationales généralement acceptées, ou de tous documents similaires; il ne peut être entrepris d'inspection matérielle plus poussée du navire qu'à la suite de cet examen et uniquement si :
 - i) il y a de sérieuses raisons de penser que l'Etat du navire ou de son équipement ne correspond pas essentiellement aux mentions portées sur les documents;
 - ii) la teneur de ces documents ne suffit pas pour confirmer ou vérifier l'infraction présumée;
 - iii) le navire n'est pas muni de certificats et documents valables.
- b) Lorsqu'il ressort de l'enquête qu'il y a eu infraction aux lois et règlements applicables ou aux règles et normes internationales visant à protéger et préserver le milieu marin, il est procédé sans délai à la mainlevée de l'immobilisation du navire, après l'accomplissement de formalités raisonnables, telles que le dépôt d'une caution ou d'une autre garantie financière.

- c) Sans préjudice des règles et normes internationales applicables en matière de navigabilité des navires, si la mainlevée de l'immobilisation d'un navire devait entraîner un risque de dommage inconsidéré pour le milieu marin, le navire en question pourrait ne pas être autorisé à poursuivre sa route ou l'être à la condition de se rendre au chantier approprié de réparation le plus proche. Dans le cas où la mainlevée de l'immobilisation du navire a été refusée ou a été soumise à des conditions, l'Etat du pavillon doit en être informé sans retard et peut demander cette mainlevée conformément à la partie XV.

2. Les Etats coopèrent à l'élaboration de procédures visant à éviter toute inspection matérielle superflue de navires en mer.

56. Comme indiqué plus haut, le défendeur a prétendument « enquêté » sur les activités du « Louisa » au moins depuis février 2006. En fait, il ressort des informations révélées au demandeur que l'enquête avait débuté bien avant la date de l'immobilisation des navires, en février 2006. Cinq ans suffisent amplement pour mener une enquête. Même en supposant qu'il y ait eu une infraction aux lois de l'Etat – ce que le demandeur conteste – l'alinéa b) du paragraphe 1 de l'article 226 exige qu'il soit procédé « sans délai » à la mainlevée. En outre, on ne saurait nier que les navires étrangers « Louisa » et « Gemini III » sont soumis à une discrimination, au mépris de l'article 227 de la Convention.

D) Manquement aux obligations visées à l'article 245

57. Le demandeur fonde également sa requête au fond visant à obtenir réparation sur le manquement à l'article 245 relatif à la recherche scientifique de la part du défendeur; cet article dit ce qui suit :

Article 245

Recherche scientifique marine dans la mer territoriale

Les Etats côtiers, dans l'exercice de leur souveraineté, ont le droit exclusif de réglementer, d'autoriser et de mener des recherches scientifiques marines dans leur mer territoriale. La recherche scientifique marine dans la mer territoriale n'est menée qu'avec le consentement exprès de l'Etat côtier et dans les conditions fixées par lui.

58. La nature exacte de ce manquement sera examinée dans le Mémoire que le demandeur déposera lorsque le Tribunal le lui demandera. Toutefois, des mesures conservatoires sont appropriées, compte tenu de la conduite adoptée par le défendeur au mépris des dispositions de l'article 245, si on l'interprète de bonne foi et suivant le sens ordinaire à attribuer à ce texte. En d'autres termes, le propriétaire avait obtenu au nom du demandeur un permis conforme à la réglementation appliquée par le défendeur pour effectuer des recherches dans la mer territoriale (baie de Cadix), et avait donc le consentement exprès de l'Etat côtier pour le faire. Voir l'**Annexe 6**. En dépit de cela, le défendeur a saisi des navires et du matériel

scientifique et a refusé au demandeur la possibilité de poursuivre l'exploitation des ressources pétrolifères et gazières. Selon les informations disponibles, il semble qu'au moins une compagnie pétrolière espagnole a entrepris à ce jour d'exploiter les réserves de méthane, en excluant les intérêts étrangers tels que ceux à l'origine de l'envoi du « Louisa » et du « Gemini III ».

E) Manquement aux obligations visées à l'article 303

59. Comme indiqué plus haut, l'enquête menée par le défendeur pendant environ cinq ans était principalement motivée par une allégation selon laquelle des membres de l'équipage du « Louisa » auraient abusivement retiré du fond de la mer des objets faisant partie du patrimoine de l'Etat côtier. L'article 303 dit ce qui suit :

Article 303

Objets archéologiques et historiques découverts en mer

1. Les Etats ont l'obligation de protéger les objets de caractère archéologique ou historique découverts en mer et coopèrent à cette fin.
2. Pour contrôler le commerce de ces objets, l'Etat côtier peut, en faisant application de l'article 33, considérer que leur enlèvement du fond de la mer dans la zone visée à cet article, sans son approbation, serait cause d'une infraction sur son territoire ou dans sa mer territoriale, aux lois et règlements de l'Etat côtier visés à ce même article.
3. Le présent article ne porte atteinte ni aux droits des propriétaires identifiables, au droit de récupérer des épaves et aux autres règles du droit maritime, ni aux lois et pratiques en matière d'échanges culturels.
4. Le présent article est sans préjudice des autres accords internationaux et règles du droit international concernant la protection des objets de caractère archéologique ou historique.

60. Si on interprète ce texte de bonne foi et suivant le sens ordinaire à attribuer aux termes qu'il contient, il apparaît que le demandeur a le devoir de coopérer avec le défendeur pour protéger les objets de caractère historique. En la présente espèce, les éléments de preuve disponibles semblent indiquer que les membres du personnel à bord du « Louisa » ont trouvé plusieurs boulets de canon, quelques poteries et une pierre percée d'un trou. L'expert du défendeur a évalué cette découverte à environ 3 000 euros. Il s'agit là d'objets que l'on trouve dans des restaurants et des hôtels sur toute la côte espagnole ! Or, le défendeur a mis en prison un membre de l'équipage pendant huit mois et immobilisé deux navires pendant plus de quatre ans et demi. Ces sanctions dépassent de toute évidence ce qui est prévu par l'article 303, et le demandeur est autorisé en conséquence à demander des mesures conservatoires.

F) Manquement aux obligations visées à l'article 87

61. Le « Louisa » est (ou était en 2006), un navire de haute mer. Il avait été armé à Jacksonville, en Floride. Seascot Ltd, l'une des compagnies maritimes les plus renommées, l'avait entièrement équipé et avait fourni un commandant et un équipage. L'article 87 dit ce qui suit :

Article 87
Liberté de la haute mer

1. La haute mer est ouverte à tous les Etats, qu'ils soient côtiers ou sans littoral. La liberté de la haute mer s'exerce dans les conditions prévues par les dispositions de la Convention et les autres règles du droit international. Elle comporte notamment pour les Etats, qu'ils soient côtiers ou sans littoral :

- a) la liberté de navigation;
- b) la liberté de survol;
- c) la liberté de poser des câbles et des pipelines sous-marins, sous réserve de la partie VI;
- d) la liberté de construire des îles artificielles et autres installations autorisées par le droit international, sous réserve de la partie VI;
- e) la liberté de la pêche, sous réserve des conditions énoncées à la section 2;
- f) la liberté de la recherche scientifique, sous réserve des parties VI et XIII.

2. Chaque Etat exerce ces libertés en tenant dûment compte de l'intérêt que présente l'exercice de la liberté de la haute mer pour les autres Etats, ainsi que des droits reconnus par la Convention concernant les activités menées dans la Zone.

62. La nature exacte de cette violation sera examinée dans le Mémoire que le demandeur déposera lorsque le Tribunal l'invitera à le faire. Toutefois, des mesures conservatoires sont appropriées au vu du refus du défendeur d'accorder au « Louisa » la liberté de navigation et la liberté de recherche scientifique qui lui reviennent de droit. Le navire du demandeur semble malheureusement avoir été détruit par la négligence et la saisie délictueuse intentionnelle du défendeur. L'incapacité actuelle de naviguer du navire ne diminue toutefois en rien la responsabilité du défendeur dans le manquement à l'article 87.

CHAPITRE 5

Besoin urgent de mesures conservatoires

63. Le défendeur continue de détenir les navires et les informations scientifiques dont il a été question plus haut, ainsi que d'autres biens, sans sembler vouloir les libérer ou être prêt à engager des négociations diplomatiques avec le demandeur. Sans l'intervention du Tribunal, le « Louisa » pourrait simplement couler à quai et laisser échapper des quantités massives d'hydrocarbures, mettant ainsi en danger les navires se trouvant dans la zone portuaire et causant des dommages considérables à son propriétaire et à l'Etat du pavillon.

Mesures sollicitées

64. Pour les raisons énumérées ci-dessus, le demandeur prie le Tribunal de prescrire les mesures conservatoires suivantes :

- a) déclarer la demande recevable;
- b) déclarer que le défendeur a enfreint les dispositions des articles 73, 87, 226, 245 et 303 de la Convention;
- c) ordonner au défendeur la mainlevée de l'immobilisation des navires « Louisa » et « Gemini III » et la restitution des biens saisis;
- d) déclarer que la mise en détention de tout membre de l'équipage était illégale; et
- e) accorder la prise en charge des honoraires des avocats dans des limites raisonnables, et celle des frais occasionnés par la présente demande, tels qu'ils seront fixés par le Tribunal.

(signé)

M. Christoph Hasche
Taylor Wessing
Hanseatic Trade Centre
Am Sandtorkal 41
D-20457 Hambourg
Téléphone : +49 (0) 40 36 80 3213
Télécopie : +49 (0) 40 36 80 3292
Adresse électronique :
c.hasche@taylorwessing.com

CONSEIL LOCAL DE SAINT-
VINCENT-ET-LES GRENADINES

G. Grahame Bollers, Agent
Barrister-at-Law, Solicitor & Notary Public
P.O. Box 1674
Kingston, Saint-Vincent
Téléphone : (784) 457-2210
Télécopie : (784) 457-1823
Adresse électronique :
bollers@vincysurf.com

S. Cass Weiland, Agent,
Attorney-at-Law
Texas Bar No. 21081300
Patton Boggs LLP

2000 McKinney Avenue, Suite 1700
Dallas, Texas 75201
Téléphone : (214) 758-1500
Télécopie : (214) 758-1550
Adresse électronique :
cweiland@pattonboggs.com

AGENTS ET CONSEIL DE SAINT-
VINCENT-ET-LES GRENADINES