

OPINION INDIVIDUELLE DE M. MENSAH

[Traduction]

1. J'ai voté en faveur du point 3 du dispositif de l'arrêt en dépit de sérieux doutes à propos de l'état d'immatriculation du *Saiga* au moment de l'incident qui a donné lieu au différend. J'ai eu l'occasion de lire les opinions dissidentes de MM. Warioba et Ndiaye, juges, sur la question de l'immatriculation et de la nationalité du *Saiga*, et je souscris à l'essence de leur opinion selon laquelle il ressort d'une interprétation correcte de la *Merchant Shipping Act* de Saint-Vincent-et-les-Grenadines (ci-après dénommée « loi sur la marine marchande »), faite à la lumière des dispositions pertinentes de la Convention, que le *Saiga* n'était pas en droit de battre le pavillon de Saint-Vincent-et-les-Grenadines le 28 octobre 1997, parce que, à cette date, son immatriculation provisoire avait expiré et qu'aucune autre immatriculation le concernant n'était intervenue en vertu des lois de Saint-Vincent-et-les-Grenadines. J'ai également lu l'opinion individuelle de M. Wolfrum, Vice-Président, sur ce point, et j'approuve sans réserve son raisonnement et ses conclusions.

2. Les faits relatifs à l'immatriculation du *Saiga* au cours de la période allant du 12 mars 1997 au 28 novembre 1997 ne sont pas contestés. Les deux parties conviennent que le navire ne disposait pas d'un document d'immatriculation valide entre le 12 septembre 1997, date à laquelle le certificat provisoire d'immatriculation était censé avoir expiré, et le 28 novembre 1997, date à laquelle le certificat définitif d'immatriculation a été établi pour le navire (le certificat provisoire d'immatriculation qui a été délivré au *Saiga* le 14 avril 1997 contient la mention suivante : « le présent certificat expire le 12 septembre 1997 »). Il n'est pas contesté non plus que l'inscription au registre maritime de Saint-Vincent-et-les-Grenadines indiquait que l'immatriculation provisoire du *Saiga* n'était valide que jusqu'au 12 septembre 1997 (« valable : jusqu'au 12/9/97 »). Le désaccord entre les parties concerne la conclusion qui peut être tirée de ces faits. La Guinée soutient que la seule conclusion à tirer de l'absence aussi bien d'un certificat d'immatriculation en cours de validité que d'une inscription valable au registre maritime est que le navire n'était pas immatriculé à Saint-Vincent-et-les-Grenadines. Par conséquent, elle conclut que le navire n'avait pas la nationalité de Saint-Vincent-et-les-Grenadines au cours de la période en question. En revanche, Saint-Vincent-et-les-Grenadines affirme que l'immatriculation provisoire était encore valide au cours de ladite période, nonobstant le fait que le certificat provisoire d'immatriculation avait expiré et que l'inscription au registre maritime signalait que l'immatriculation cessait d'être valide à compter du 12 septembre 1997.

3. Saint-Vincent-et-les-Grenadines étaye sa thèse par des arguments fondés sur son interprétation de certaines dispositions de la loi sur la marine marchande de 1982, en particulier la section 36, paragraphe 2. Elle invoque également un certain nombre d'« indications » de la nationalité visibles sur le navire ou se trouvant à son bord, ainsi que des documents et des déclarations émanant des autorités de son administration maritime. Toutefois, ces renseignements et déclarations s'appuient sur les dispositions de la loi sur la marine marchande, faisant ainsi de l'interprétation par Saint-Vincent-et-les-Grenadines desdites dispositions le vrai fondement de son argumentation. L'arrêt stipule à son paragraphe 72 que le Tribunal considère que ce « moyen de preuve » est suffisant pour établir que le *Saiga* avait la nationalité vincentaise au moment où il a été arraisonné par la Guinée. Je ne souscris pas à cette conclusion.

4. Ainsi que M. Wolfrum, Vice-Président, et MM. Warioba et Ndiaye, juges, l'ont démontré de manière exhaustive et concluante dans leurs opinions, on ne peut pas dire que l'un quelconque des moyens de preuve présentés par Saint-Vincent-et-les-Grenadines a « établi » que le *Saiga* était immatriculé à Saint-Vincent-et-les-Grenadines le 28 octobre 1997, que ce soit en vertu de la loi sur la marine marchande ou, de façon plus importante encore, par référence à l'article 91 de la Convention, qui constitue la disposition pertinente sur cette question. Je me limiterai donc à récapituler l'exposé détaillé des faits et des arguments figurant dans leurs opinions.

5. Selon la loi sur la marine marchande, un navire acquiert la nationalité vincentaise uniquement par immatriculation conformément aux modalités définies à cet effet dans ladite loi. La section 2 de la loi sur la marine marchande stipule qu'« un navire de Saint-Vincent-et-les-Grenadines s'entend d'un navire immatriculé en vertu de la présente loi ou d'un navire qui est réputé être immatriculé en vertu de la présente loi ». Il s'ensuit qu'un navire qui n'est pas immatriculé en vertu de ladite loi n'a pas la nationalité vincentaise, quelles que puissent être les déclarations des autorités vincentaises à ce sujet. Les faits de l'espèce montrent que le *Saiga* n'était pas immatriculé (à titre provisoire ou définitif) selon les modalités requises par la loi en question. Saint-Vincent-et-les-Grenadines reconnaît que le certificat provisoire d'immatriculation du *Saiga* était venu à expiration le 12 septembre 1997. Dans une lettre datée du 1er mars 1999, le commissaire adjoint aux affaires maritimes de ce pays a signalé que, « dans la présente affaire », comme c'est souvent le cas, les propriétaires du *Saiga* avaient laissé passer une certaine période après l'arrivée à expiration du certificat provisoire avant de demander soit une prorogation de la validité du certificat provisoire, soit la délivrance d'un certificat définitif. Par conséquent, il y a eu une interruption de l'immatriculation entre la date à laquelle le certificat provisoire d'immatriculation a expiré et celle à laquelle le certificat définitif d'immatriculation a été établi pour le navire, c'est-à-

dire entre le 12 septembre et le 28 novembre 1997. A mon avis, cette interruption ne peut être comblée ni par la loi sur la marine marchande, car aucune de ses dispositions ne prévoit la situation en question, ni par les déclarations des représentants officiels de l'administration maritime de Saint-Vincent-et-les-Grenadines, d'autant que ces déclarations s'inscrivent dans le cadre d'instances auxquelles ces représentants officiels sont parties.

6. Saint-Vincent-et-les-Grenadines s'efforce de trouver une explication convaincante à l'interruption de l'immatriculation en invoquant la section 36, paragraphe 2, de la loi sur la marine marchande. Cette disposition est ainsi conçue : « Le certificat provisoire d'immatriculation délivré en vertu du paragraphe 1 a le même effet qu'un certificat ordinaire d'immatriculation au cours d'une période d'une année à compter de sa date d'établissement ». L'argument de Saint-Vincent-et-les-Grenadines est que cette disposition permet de maintenir la validité d'un certificat provisoire d'immatriculation au-delà de la période précisément indiquée sur ledit certificat au moment de son établissement et expressément mentionnée sur ce dernier. En quelque sorte, l'argument de Saint-Vincent-et-les-Grenadines est que, quand bien même le certificat provisoire d'immatriculation serait arrivé à expiration (« est arrivé à expiration », selon sa propre expression), le 12 septembre 1997, il n'en aurait pas moins continué à être valide après cette date, tout simplement parce que la section 36, paragraphe 2, de la loi sur la marine marchande stipule qu'un certificat provisoire d'immatriculation a le même effet qu'un certificat ordinaire d'immatriculation, au cours d'une période d'une année.

7. Saint-Vincent-et-les-Grenadines étaye son argumentation en faisant valoir que « lorsqu'un navire est immatriculé sous son pavillon, il le demeure jusqu'à ce qu'il soit radié du registre ». Dans les conclusions qu'elle a présentées devant le Tribunal, Saint-Vincent-et-les-Grenadines a fait observer que : « lorsqu'un navire est immatriculé sous le pavillon de Saint-Vincent-et-les-Grenadines, il le demeure jusqu'à ce qu'il soit radié du registre, et ce conformément aux conditions prescrites à la section 1, articles 9 à 42 et 59 à 61, de la loi sur la marine marchande de 1982. A l'immatriculation, un certificat provisoire est délivré, lequel est suivi par un certificat définitif d'immatriculation lorsque certaines conditions sont remplies. Dans le cas du *Saiga*, l'endroit où il se trouvait a empêché de lui faire parvenir le certificat définitif d'immatriculation, mais cela n'avait en aucune façon privé le navire de son caractère vincentais, ni n'avait abouti à sa radiation du registre. S'il y avait le moindre doute à ce sujet, l'inspection du registre d'immatriculation l'aurait éliminé. »

8. Comme l'a démontré M. Wolfrum, Vice-Président, on ne peut pas invoquer la loi sur la marine marchande à l'appui de cette déclaration. Même si cette déclaration peut être fondée dans le cas d'un navire qui a été immatriculé à titre définitif en vertu de la loi sur la marine marchande, elle ne peut l'être dans celui d'un navire qui est immatriculé à titre provisoire en

vertu de cette même loi. Aux termes de la section 36, paragraphe 2, de ladite loi, dont se prévaut Saint-Vincent-et-les-Grenadines, un navire qui est immatriculé provisoirement cesse d'être immatriculé un an après la date de la délivrance du certificat provisoire d'immatriculation, à moins qu'un certificat définitif ne lui ait été délivré avant cette échéance ou à la date de cette échéance. Aucun acte précis ou aucune décision précise n'est nécessaire pour mettre fin à l'immatriculation provisoire. De même, en vertu de la section 37 de ladite loi, un navire immatriculé à titre provisoire cesse de l'être 60 jours après la date de son immatriculation si ses propriétaires ne satisfont pas les conditions précisées dans la même section. Là encore, aucune décision ou acte officiel n'est requis pour rendre effective la cessation de l'immatriculation provisoire. D'ailleurs, en dépit de ce qu'avance Saint-Vincent-et-les-Grenadines, aucune disposition ne prévoit la radiation du registre d'un navire immatriculé à titre provisoire. Cela n'est pas surprenant. L'expression « immatriculation provisoire » signifie exactement ce qu'elle dit : un statut accordé à titre temporaire. Un navire est donc immatriculé pour une période précise indiquée dans le document délivré à cet effet. A l'expiration de la période en question, il cesse d'être immatriculé à moins que l'une des deux mesures suivantes soit prise par les propriétaires : soit la soumission d'une demande de prorogation de la validité de l'immatriculation provisoire (sous réserve de la restriction qui veut que la période totale de l'immatriculation provisoire ne dépasse pas une année), soit, à défaut, la présentation d'une demande d'immatriculation définitive, étant entendu toutefois que les conditions y relatives stipulées dans la loi sur la marine marchande doivent avoir été remplies. Ladite loi ne prévoit aucune autre possibilité, une fois que la période de validité de l'immatriculation provisoire a pris fin. Le navire se voit accorder une prorogation de l'immatriculation provisoire ou une immatriculation à titre définitif. Faute de quoi, il cesse automatiquement d'être immatriculé. Ainsi, l'assertion de Saint-Vincent-et-les-Grenadines selon laquelle un navire immatriculé à titre provisoire sous son pavillon le demeure jusqu'à ce qu'il soit radié du registre est non fondée.

9. L'affirmation selon laquelle chaque certificat provisoire, quelle que soit la période de validité qui y est indiquée, continue d'être valide pendant une année en toute circonstance semble être contredite par la pratique adoptée par la même administration maritime qui a fait cette affirmation. Ainsi que l'indique la brochure publiée par le commissaire aux affaires maritimes, la pratique habituelle est de délivrer des certificats provisoires pour une durée de six mois avec la possibilité de les faire renouveler. Le commissaire adjoint a expliqué que « l'un des buts de cette pratique consiste à encourager les propriétaires à se conformer aux formalités de l'immatriculation définitive suffisamment à temps avant l'expiration de la période de validité d'une année de l'immatriculation provisoire, tel que cela est

prévu à la section 36, paragraphe 2, de la loi sur la marine marchande. » Cette pratique n'est pas incompatible avec la section 36, paragraphe 2, de la même loi. Cette section fixe pour une année la période maximale de l'immatriculation provisoire, mais ne précise pas la période minimale au cours de laquelle une immatriculation provisoire peut être accordée. Telle que je la comprends, la pratique indiquée dans la brochure met en application la section 36, paragraphe 2, d'une manière qui est entièrement conforme à son sens et à son but. Dans ces conditions, on peut se demander quelle serait l'utilité de faire renouveler un certificat d'immatriculation de six mois, si ce dernier a en fait un effet obligatoire pour une période d'un an, quelle que soit la date d'expiration qu'il porte ? Et, si l'administration interprète réellement la section 36, paragraphe 2, dans le sens où l'immatriculation provisoire demeure valide pendant une année entière dans tous les cas, quelle importance doit-on accorder alors à l'inscription figurant au registre maritime et qui indique que l'immatriculation provisoire du *Saiga* était « valable : jusqu'au 12/09/1997 » ?

10. Il convient de noter également à ce sujet que la déclaration de Saint-Vincent-et-les-Grenadines, qui figure au paragraphe 7 ci-dessus, ne correspond pas aux faits tels qu'ils ont été présentés devant le Tribunal. L'assertion selon laquelle « l'endroit où se trouvait le *Saiga* a empêché de lui faire parvenir le certificat définitif » n'est pas corroborée par les moyens de preuve produits qui montrent qu'il n'a existé à aucun moment de certificat définitif ou autre avant le 28 novembre 1997. Dès lors, l'absence d'un certificat définitif d'immatriculation à bord du navire n'avait rien à voir avec l'endroit où ce dernier se trouvait. La raison en est simple : ledit certificat n'existait pas pendant la période en question. Par ailleurs, l'idée qu'une inspection du registre maritime aurait confirmé la non-interruption de l'immatriculation du navire n'est pas corroborée par les faits. Avant le 28 novembre 1997, la seule inscription figurant au registre maritime de Saint-Vincent-et-les-Grenadines était celle indiquant que l'immatriculation du navire avait cessé d'être valide à compter du 12 septembre 1997 (« valable : jusqu'au 12/09/1997 »). Ainsi, l'examen du registre peu après l'arraisonnement, ou à n'importe quel moment avant le 28 novembre 1997, n'aurait fait que confirmer que, si le navire avait bien été auparavant immatriculé à Saint-Vincent-et-les-Grenadines, cette immatriculation avait cessé d'être valide.

11. J'estime par conséquent qu'aucune disposition de la loi sur la marine marchande ne justifie l'affirmation de Saint-Vincent-et-les-Grenadines selon laquelle la section 36, paragraphe 2, de cette loi peut être interprétée comme prorogeant la période de validité de tout certificat provisoire d'immatriculation au-delà de la date à laquelle la validité du certificat en question est réputée expressément avoir expiré.

12. Je voudrais souligner que, en estimant que le Tribunal ne devrait pas accepter l'assertion de Saint-Vincent-et-les-Grenadines selon laquelle la section 36, paragraphe 2, de la loi sur la marine marchande comble l'interruption de l'immatriculation du *Saiga* en l'espèce, je ne propose pas au Tribunal de chercher à interpréter la loi sur la marine marchande, ni même de s'interroger sur la réaction qui aurait été celle d'un tribunal de Saint-Vincent-et-les-Grenadines devant une telle allégation. Je propose seulement que le Tribunal applique un principe que je considère comme généralement applicable en matière contentieuse internationale et approprié dans le traitement de la présente affaire. Selon ce principe, rien n'empêche une cour internationale ou un tribunal international d'examiner si un Etat, en interprétant et en appliquant ses lois, agit en conformité avec les obligations que lui impose le droit international, en l'occurrence la Convention qui a force obligatoire pour les deux parties au différend. Dans le présent différend, Saint-Vincent-et-les-Grenadines prétend qu'un navire, pour lequel aucun certificat d'immatriculation valide n'existe et pour lequel il n'existe aucune inscription au registre maritime, doit être, néanmoins, considéré comme ayant la nationalité vinentaise. Saint-Vincent-et-les-Grenadines soutient que, en vertu de ses lois, un navire dont le certificat d'immatriculation est venu à expiration continue toutefois à avoir sa nationalité. La Guinée conteste cette allégation en invoquant l'article 91 de la Convention. La tâche du Tribunal est de déterminer si l'interprétation de la loi sur la marine marchande, telle que présentée par Saint-Vincent-et-les-Grenadines, est en conformité avec l'article 91 de la Convention. Concernant un autre aspect de la présente affaire, le Tribunal a, légitimement à mon avis, appliqué le même principe susmentionné pour déclarer que l'interprétation de ses lois par la Guinée et l'application desdites lois par elle dans son rayon des douanes étaient incompatibles avec les dispositions de la Convention (paragraphe 121 et 136 de l'arrêt). De mon point de vue, dans ce contexte également, le Tribunal a compétence pour examiner l'interprétation de la loi sur la marine marchande telle qu'invoquée par Saint-Vincent-et-les-Grenadines, afin de déterminer si cette loi, ainsi interprétée, est conforme aux obligations de celle-ci au regard de la Convention. Il me semble que cela est encore plus approprié en l'espèce, dans la mesure où, comme M. Rao, juge, l'a pertinemment signalé dans son opinion (paragraphe 7), l'interprétation donnée de la loi sur la marine marchande par Saint-Vincent-et-les-Grenadines n'est pas fondée sur le prononcé d'un arrêt rendu par un tribunal de Saint-Vincent-et-les-Grenadines, mais est une simple argumentation présentée par un conseil représentant Saint-Vincent-et-les-Grenadines dans une procédure judiciaire. Je rappelle également que la Guinée a présenté une allégation analogue en ce qui concerne l'interprétation d'une disposition de sa législation nationale relative au rayon des douanes. A ce sujet, le Tribunal a fait observer, encore

une fois à juste titre à mon avis, que la Guinée n'avait produit aucun moyen de preuve à l'appui de son interprétation et qu'elle s'est contentée d'affirmer que cette interprétation est conforme à la pratique systématique de ses autorités et de ses juridictions (paragraphe 122 de l'arrêt). Il est également important que le Tribunal ait lui-même réaffirmé le principe selon lequel le droit interne est un fait qui doit être étayé devant le Tribunal par des moyens de preuve probants (paragraphe 120 de l'arrêt). En se fondant sur ce principe, le Tribunal ne fait que son devoir judiciaire en demandant à une partie de lui fournir des moyens de preuve et des arguments probants à l'appui d'une assertion selon laquelle une règle donnée fait partie de sa législation nationale.

13. Je dois également souligner que, si le Tribunal avait accepté l'objection soulevée par la Guinée à l'égard de l'assertion de Saint-Vincent-et-les-Grenadines selon laquelle le *Saiga* était immatriculé dans ce dernier pays, il n'aurait pas nécessairement mis en doute la compétence exclusive que l'article 91 de la Convention accorde à Saint-Vincent-et-les-Grenadines pour fixer les conditions dans lesquelles elle immatricule les navires sur son territoire, ou accorde aux navires le droit de battre son pavillon. Conformément à l'article 91 de la Convention, il appartient à Saint-Vincent-et-les-Grenadines de fixer les conditions de l'immatriculation des navires sur son territoire et de l'octroi de sa nationalité aux navires. Saint-Vincent-et-les-Grenadines a pleinement exercé ce pouvoir dans sa loi sur la marine marchande. En vertu de cette dernière, la nationalité vincentaise est acquise par voie d'immatriculation, et cette immatriculation s'effectue par l'établissement d'un certificat d'immatriculation. Ce qui est contesté par la Guinée dans la présente affaire est l'allégation, qui sous-tend indubitablement les prétentions de Saint-Vincent-et-les-Grenadines, selon laquelle une déclaration faite par un représentant officiel de son administration maritime suffit pour donner à un navire la nationalité vincentaise, même s'il s'avère que les conditions prescrites dans la loi relative à l'immatriculation et à l'octroi du droit de battre le pavillon de Saint-Vincent-et-les-Grenadines n'ont pas été satisfaites. Pour ma part, je considère que l'exception soulevée par la Guinée est fondée. L'article 91 de la Convention accorde à chaque Etat le droit exclusif de fixer les conditions d'acquisition de sa nationalité par les navires, mais cette disposition ne peut pas être invoquée à l'appui de l'argument selon lequel un navire peut acquérir la nationalité d'un Etat par le simple fait qu'un représentant officiel dudit Etat a déclaré que ledit navire a la nationalité de son pays.

14. Il en va de même pour les signes manifestes de nationalité, tels que les inscriptions et documents sur lesquels Saint-Vincent-et-les-Grenadines s'est appuyée, et qui ont été acceptés par le Tribunal en tant que « moyens de preuve » de la non-interruption de l'immatriculation et de la nationalité (paragraphe 67 de l'arrêt). Il s'agit là de signes qui peuvent et, dans certains

cas, doivent figurer sur le navire ou se trouver à son bord. Ils sont la conséquence de l'immatriculation, mais ils ne constituent pas des preuves distinctes et suffisantes de l'immatriculation quand il n'y a pas d'autre preuve d'une telle immatriculation.

15. Au vu de toutes ces considérations, je ne peux souscrire à la conclusion de l'arrêt selon laquelle Saint-Vincent-et-les-Grenadines a « établi » que le *Saiga* était immatriculé à Saint-Vincent-et-les-Grenadines et avait la nationalité de ce pays au moment de son arraisonnement. De même, je ne puis approuver l'autre partie de la conclusion selon laquelle les moyens de preuve et les arguments présentés par la Guinée n'ont pas été suffisants pour permettre de conclure de manière justifiée que le navire n'était pas immatriculé lorsqu'il a été arraisonné. A mon avis, tout ce qu'on pouvait demander à la Guinée dans la présente affaire était de produire des moyens de preuve pour montrer que le certificat provisoire d'immatriculation du *Saiga* était venu à expiration le 12 septembre 1997, que l'immatriculation provisoire du *Saiga*, telle qu'inscrite au registre maritime, n'était plus valide après le 12 septembre 1997 et qu'aucun certificat ou aucune inscription d'immatriculation n'existait dont le *Saiga* pouvait se prévaloir pour battre le pavillon de Saint-Vincent-et-les-Grenadines le 28 octobre 1997 quand ce navire a été arraisonné. Ma conviction est que la Guinée a fait cela de manière convaincante, en présentant des moyens de preuve qui n'ont d'ailleurs pas été contestés par Saint-Vincent-et-les-Grenadines.

16. Cela dit, si je ne souscris pas à la conclusion de l'arrêt selon laquelle Saint-Vincent-et-les-Grenadines a établi que le *Saiga* était immatriculé sous son pavillon le jour de l'incident qui a donné lieu au différend, je puis, cependant, approuver la décision de rejeter l'argument de la Guinée selon lequel Saint-Vincent-et-les-Grenadines n'est pas en droit de saisir le Tribunal de ce différend. Je me suis associé à la décision tendant à examiner le fond de l'affaire, parce que je conviens, comme l'explique la lettre d) du paragraphe 73 de l'arrêt, que, dans les circonstances particulières de l'espèce, il ne serait pas conforme à la justice que le Tribunal renonce à examiner le fond du différend.

17. Bien que je ne doute pas qu'il y a eu une interruption de l'immatriculation du navire, je suis convaincu que cela a résulté de défaillances dans la législation et la pratique de l'administration maritime de Saint-Vincent-et-les-Grenadines, défaillances qui ont à leur tour favorisé une certaine négligence de la part des propriétaires et des exploitants du navire. Au vu des moyens de preuve produits en l'espèce, ma conviction est qu'aussi bien les représentants officiels de Saint-Vincent-et-les-Grenadines que les propriétaires du *Saiga* croyaient sincèrement, quoique par erreur, que l'immatriculation provisoire du navire continuait à être encore valide après le 12 septembre 1997. Cela semble expliquer le fait que les autorités

compétentes de Saint-Vincent-et-les-Grenadines, ainsi que les propriétaires et les affréteurs du navire, continuaient à l'exploiter en partant du principe qu'il était en droit de battre le pavillon de Saint-Vincent-et-les-Grenadines au cours de toute la période allant du 12 septembre au 28 novembre 1997, date à laquelle le certificat définitif d'immatriculation a été établi pour le *Saiga*. Par conséquent, ma conclusion est que l'interruption dans l'immatriculation du *Saiga*, bien que réelle, était plus technique que matérielle.

18. Je me serais senti plus à l'aise en aboutissant à cette conclusion si Saint-Vincent-et-les-Grenadines avait reconnu qu'il y avait eu une interruption de l'immatriculation et avait essayé d'en minimiser l'importance. Au lieu de cela, elle s'est efforcée, à mon avis en vain, de combler ladite interruption en invoquant les dispositions de sa loi sur la marine marchande. Durant la procédure, il est arrivé que le Tribunal n'ait pas bénéficié de toute la franchise et de la révélation de tous les faits auxquelles il a droit. A titre d'exemple, au cours de la procédure orale, le 28 novembre 1997, le conseil de Saint-Vincent-et-les-Grenadines, en réponse à une question de l'agent de la Guinée à propos de la propriété du *Saiga*, a déclaré : « Nous avons le certificat d'immatriculation de Saint-Vincent-et-les-Grenadines qui, malheureusement, bien que daté du 14 novembre 1997, a pour date d'expiration le 12 septembre 1997. Des efforts sont en cours pour l'obtention au nom des propriétaires du certificat qui ne sera plus provisoire mais définitif. C'est un document que nous espérons pouvoir soumettre au Tribunal au plus tard lors de l'interruption de l'audience » (voir ITLOS/PV.97/2, p. 2). Cependant, il s'est avéré que le certificat qui a été produit ne correspondait pas à la période au cours de laquelle le différend a eu lieu. En effet, le certificat fourni a été établi le 28 novembre 1997, le jour même où le conseil s'est engagé à nous le fournir, bien que l'impression que nous ayons eue est que le certificat existait déjà. De surcroît, aucune explication n'a été donnée au sujet des documents qui auraient existé avant l'établissement du certificat ou sur les raisons pour lesquelles aucun document qui correspondait à la période antérieure au 28 novembre 1997 n'a été fourni. Il est pertinent de noter que cette période, pour laquelle aucun document n'était disponible, s'étendait non seulement à celle au cours de laquelle le *Saiga* a été arraisonné, mais également à celle pendant laquelle Saint-Vincent-et-les-Grenadines a invoqué la compétence du Tribunal pour demander la prompte mainlevée de l'immobilisation du navire et la prescription de mesures conservatoires. C'est essentiellement en raison de cette absence de renseignements exacts de la part de Saint-Vincent-et-les-Grenadines que le Tribunal, dans son ordonnance du 11 mars 1998, a accepté sans réserve, que le *Saiga* battait le pavillon de Saint-Vincent-et-les-Grenadines. A mon avis, la tâche du Tribunal aurait été plus facilitée si Saint-Vincent-et-les-Grenadines avait fourni davantage de précisions et d'explications sur ce qui constituait un aspect important de l'affaire dont le Tribunal était saisi.

19. Quoi qu'il en soit, la conclusion que je tire des faits que le Tribunal a examinés est que l'irrégularité en matière d'immatriculation du *Saiga* était due à des défaillances dans la législation et les pratiques administratives plutôt qu'à une décision prise délibérément pour annuler l'immatriculation, ou même pour l'interrompre. Cela étant, j'ai approuvé sans difficulté la décision de procéder à l'examen du fond de l'affaire. Dans un souci de rendre mieux justice, cette décision, j'en conviens, n'aurait pas dû méconnaître ce qui n'est qu'une défaillance technique.

20. A cet égard, je note qu'une décision selon laquelle Saint-Vincent-et-Grenadines n'aurait pas qualité pour saisir le Tribunal du différend priverait effectivement les personnes impliquées dans l'activité du *Saiga* ou ayant des intérêts liés à cette activité de toute réparation au titre des dommages corporels, du préjudice et d'autres pertes subis par elles du fait de ce qui a été considéré par l'arrêt comme des violations graves par la Guinée de la Convention et d'autres règles du droit international. Les violations ne lèsent pas uniquement des intérêts commerciaux mais affectent également les droits fondamentaux et la dignité de la personne humaine. Je suis particulièrement conscient que certaines des personnes qui ont subi un préjudice ou des pertes imputables aux mesures prises par la Guinée n'avaient aucune responsabilité dans les erreurs et omissions juridiques et administratives concernant l'immatriculation du navire, erreurs et omissions qui ont suscité des doutes sur l'immatriculation et la nationalité du navire. Ainsi, refuser d'examiner le fond de l'affaire aurait été lourd de conséquences pour ces personnes. De mon point de vue, une cour de justice ou un tribunal ne devrait prendre une décision qui aboutit à un déni de justice de cette façon que s'il n'a aucun autre moyen juridique de rendre justice sur la base de moyens de preuve. Je ne pense pas que cela soit le cas dans les circonstances de l'espèce. Dans son opinion dissidente relative à l'affaire *Nottebohm*, M. Guggenheim, juge *ad hoc*, fait observer que : « [l']admission de la conclusion de non-recevabilité du chef de la nationalité empêche la Cour d'examiner le fond de l'affaire et, ainsi, de se prononcer sur l'existence ou l'inexistence d'un acte illicite de la part de l'Etat défendeur à l'égard du Liechtenstein et de son ressortissant qui n'a aucun autre moyen de protection juridique à sa disposition. Une exception préliminaire doit d'ailleurs être interprétée d'une manière étroite. *Elle ne doit pas empêcher que justice soit faite* » (c'est nous qui soulignons) (*Nottebohm, deuxième phase, arrêt, C.I.J. Recueil 1955, p. 64*). Bien que l'exception soulevée par la Guinée dans la présente affaire ne soit pas à proprement parler une « exception préliminaire », l'effet qu'aurait eu l'acceptation de l'exception d'irrecevabilité soulevée par la Guinée en l'espèce aurait été le même que celui que M. Guggenheim, juge, n'a pas trouvé acceptable. Ma position en l'espèce est fondée sur le principe si clairement formulé par l'éminent juge.

21. Cela conforte davantage mon point de vue selon lequel, en la présente affaire, une décision tendant à examiner le fond de l'affaire ne saurait porter atteinte à aucun des droits de la Guinée. Comme l'arrêt l'a noté, pendant le plus clair de la période du différend, la Guinée a accepté Saint-Vincent-et-les-Grenadines en tant qu'Etat du pavillon du *Saiga*. Je dois souligner que je ne partage pas la conclusion de l'arrêt selon laquelle la contestation par la Guinée de ce fait au cours de la présente procédure est quelque peu injustifiée ou témoigne de la mauvaise foi de la Guinée. En effet, j'estime que la Guinée est encore plus en droit de prétendre qu'elle a été la victime de la mauvaise foi de Saint-Vincent-et-les-Grenadines. Mais ce n'est pas cela qui est en cause ici. Le fait est que la Guinée a accepté l'affirmation par Saint-Vincent-et-les-Grenadines qu'elle était l'Etat du pavillon du *Saiga* au moment de l'incident et a agi sur la base de cette même affirmation. En tout état de cause, il ressort clairement des moyens de preuve soumis au Tribunal que la nationalité du *Saiga* n'a revêtu absolument aucune importance dans les décisions des autorités guinéennes relatives aux mesures qu'elles ont prises à l'encontre du navire. Rien dans les éléments de preuve n'indique que les mesures prises par la Guinée auraient été différentes si la nationalité du *Saiga* avait été autre que celle de Saint-Vincent-et-les-Grenadines. Pour les autorités guinéennes, un navire étranger se livrait dans le rayon des douanes de la Guinée à des activités, qui, à leurs yeux, violaient les lois de la Guinée. Elles ont entrepris de l'arraisonner, quelle que soit la nationalité qu'il aurait pu avoir, et de le punir conformément aux lois guinéennes telles qu'elles les interprétaient. Ainsi, la légalité des mesures ne dépendait pas de la nationalité du navire. Au regard de la Convention, la Guinée était soit en droit de prendre ces mesures à l'encontre d'un navire étranger dans les conditions que l'on sait ou n'était pas en droit de le faire. Les mesures en question auraient suscité les mêmes objections, quelle que soit la nationalité du navire contre lequel elles avaient été prises; et la défense de la Guinée devant le Tribunal aurait été la même si l'action avait été introduite par n'importe quel autre Etat du pavillon. Par conséquent, la Guinée ne subit aucun préjudice du seul fait que le navire se trouve être de nationalité vinentaise. Pour ces raisons également, j'approuve sans aucune hésitation la décision tendant à examiner l'affaire quant au fond, et par là à examiner les allégations selon lesquelles la Guinée a agi en violation des obligations que lui impose la Convention, aussi bien en ce qui concerne la nature des mesures qu'elle a prises à l'encontre du *Saiga* que pour ce qui est de la manière dont ces mesures ont été prises.

22. En étant arrivé à cette conclusion, j'estime qu'il y a lieu toutefois d'exprimer la préoccupation que j'ai quant au caractère inhabituel de certaines caractéristiques de la législation de Saint-Vincent-et-les-Grenadines et des pratiques administratives de ses autorités maritimes en

matière de délivrance de documents aux navires. Ces caractéristiques et pratiques sont à l'origine des divergences entre les parties, voire entre les membres du Tribunal au sujet de l'immatriculation du *Saiga* au moment de l'incident. L'une des caractéristiques de ladite législation est le fait que la loi sur la marine marchande permet de faire durer une immatriculation provisoire pendant une période pouvant aller jusqu'à 12 mois. Cette longue période d'immatriculation provisoire ouvre la voie aux abus que pourraient commettre des propriétaires de navires malhonnêtes qui pourraient être tentés d'exploiter des navires ne répondant pas aux normes de sécurité minimales, en tirant profit de la possibilité qui leur est ainsi donnée de faire changer de pavillon à leurs navires en bénéficiant d'« immatriculations provisoires » successives d'une année. Cette possibilité d'abus a déjà été relevée dans les discussions engagées sous les auspices de l'Organisation maritime internationale (OMI) sur le sujet des « conséquences découlant de la perte par un navire du droit de battre le pavillon d'un Etat ». Il est également préoccupant de voir que l'administration maritime semble tolérer – voire s'accommoder de – la pratique permettant à des navires d'être exploités sous des immatriculations provisoires sans avoir de certificat valide de quelque nature que ce soit. A cet égard, je rappelle la déclaration du commissaire adjoint aux affaires maritimes selon laquelle « il est fréquent que les propriétaires permettent que la période de validité du certificat provisoire initial arrive à expiration et qu'ils laissent passer une courte période avant l'obtention soit d'un nouveau certificat provisoire, soit d'un certificat définitif ». Le manque de diligence de la part des propriétaires de navires pour faire renouveler ou remplacer les certificats en temps voulu et le fait pour Saint-Vincent-et-les-Grenadines de tolérer l'utilisation de ces certificats périmés peuvent avoir des conséquences fâcheuses sur l'application des dispositions de la Convention relatives à la nationalité des navires et aux obligations des Etats du pavillon. Cette pratique peut également encourager des abus et créer des difficultés au niveau du transport maritime international. Plus précisément, elle peut inciter les propriétaires et les gérants de navires à manquer à leurs obligations ou à s'accommoder de ce manquement, ce qui pourrait conduire à des situations où, comme dans la présente affaire, un navire peut être exploité pendant plus de six semaines sans avoir à son bord un document valide attestant qu'il est effectivement immatriculé dans l'Etat dont il bat le pavillon. Il n'est guère nécessaire de souligner qu'un certificat d'immatriculation est la preuve la plus importante de la nationalité d'un navire pour les Etats tiers et d'autres parties qui pourraient avoir un intérêt quelconque lié à l'identité de l'Etat du pavillon ou à l'accomplissement par l'Etat du pavillon des obligations que lui imposent la Convention et d'autres accords internationaux relatifs à la sécurité en mer et à la prévention et au contrôle de la pollution du milieu marin par les navires. Il importe également de noter que la

délivrance desdits certificats est requise par l'article 91 de la Convention. Par conséquent, il est absolument nécessaire que chaque navire exploité au plan international détienne en permanence un certificat d'immatriculation en cours de validité.

23. Il faut souhaiter que les enseignements tirés de la présente instance inciteront l'administration maritime de Saint-Vincent-et-les-Grenadines et d'autres registres d'immatriculation à améliorer leur réglementation, et encourageront les autorités chargées de l'administration des registres maritimes à faire preuve de la vigilance voulue dans ce domaine.

(*Signé*) Thomas A. Mensah