

OPINION INDIVIDUELLE DE M. CHANDRASEKHARA RAO

[Traduction]

1. Tout en souscrivant au dispositif de l'arrêt du Tribunal, j'ai estimé que je devais joindre cette opinion individuelle à l'arrêt pour mettre en relief un certain nombre d'aspects qui, à mon sens, sont essentiels du point de vue du droit. Je ne souscris pas nécessairement à tous les motifs invoqués par le Tribunal à l'appui de ses conclusions. Mon désaccord concerne notamment les motifs sur lesquels le Tribunal a fondé son arrêt à propos de deux questions : l'immatriculation du *Saiga* et l'épuisement des recours internes.

2. Les faits ainsi que les thèses opposées de Saint-Vincent-et-les-Grenadines et de la Guinée sur la question de l'immatriculation du *Saiga* se trouvent exposés dans l'arrêt. Je ne souscris toutefois pas aux conclusions qui ont été tirées de ces faits et de ces thèses par le Tribunal. Le *Saiga* a été immatriculé sur une base provisoire le 12 mars 1997 en tant que navire de Saint-Vincent-et-les-Grenadines, en vertu de la section 36 de la *Merchant Shipping Act* de 1982 de Saint-Vincent-et-les-Grenadines (ci-après dénommée « la loi sur la marine marchande »). Le certificat provisoire d'immatriculation, délivré au *Saiga* le 14 avril 1997, indiquait : « [l]e présent certificat expire le 12 septembre 1997 ». Le registre maritime de Saint-Vincent-et-les-Grenadines indiquait que l'immatriculation provisoire du *Saiga* y avait été portée le 26 mars 1997 et que ladite immatriculation restait en cours de validité jusqu'au 12 septembre 1997. Le *Saiga* a été arraisonné par les agents de la Guinée le 28 octobre 1997. Un certificat définitif d'immatriculation a été établi pour le navire le 28 novembre 1997.

3. La Guinée a soutenu que les demandes de Saint-Vincent-et-les-Grenadines en l'espèce étaient irrecevables pour un certain nombre de motifs, dont le principal était que, au moment des faits, c'est-à-dire lorsque le *Saiga* a été arraisonné le 28 octobre 1997, il n'était pas immatriculé en tant que navire de Saint-Vincent-et-les-Grenadines et que, dès lors, Saint-Vincent-et-les-Grenadines n'était pas habilitée à soumettre les demandes présentées par elle. Cet argument soulève la question de savoir si Saint-Vincent-et-les-Grenadines était bien l'Etat du pavillon du *Saiga* au moment des faits.

4. Aucune des parties ne prétend que le certificat provisoire d'immatriculation n'avait pas été valablement établi en vertu de la section 36 de la loi sur la marine marchande. Par conséquent, comme cela est dit dans le libellé du certificat provisoire, il doit être entendu que celui-ci est arrivé à expiration le 12 septembre 1997. Il est évident que, si la validité de l'immatriculation provisoire devait se poursuivre après l'arrivée à expiration

du certificat provisoire d'immatriculation, celui-ci aurait dû, soit être remplacé par un nouveau certificat provisoire, soit voir sa date d'expiration prorogée. Il n'a même pas été allégué qu'une quelconque mesure de cette nature ait été prise en l'espèce.

5. Sur quelle base, l'arrêt peut-il, dès lors, soutenir que, aux termes de la législation de Saint-Vincent-et-les-Grenadines, l'immatriculation du *Saiga* n'avait pas été éteinte au cours de la période allant de la date de l'arrivée à expiration du certificat provisoire d'immatriculation à la date à laquelle a été établi le certificat définitif d'immatriculation ? Le paragraphe 67 de l'arrêt énonce deux fondements sur lesquels reposerait cette conclusion : i) la loi sur la marine marchande, et ii) certaines « indications de la nationalité vincentaise que portait le navire ou qui existaient à son bord. » Pour traiter, en premier, des prétendues indications de la nationalité vincentaise, il convient de noter que l'on ne voit pas clairement comment lesdites indications auraient à elles seules pour effet que l'immatriculation provisoire reste en cours de validité. Quoi qu'il en soit, la loi sur la marine marchande n'indique rien de tel. Bien que cela n'ait pas été dit dans l'arrêt, le fondement principal sur lequel repose la conclusion du Tribunal selon laquelle l'immatriculation provisoire est restée valide même après la date du 12 septembre 1997 est la section 36, paragraphe 2), de la loi sur la marine marchande qui est ainsi conçue :

Le certificat provisoire d'immatriculation établi 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.

6. Les parties sont divisées sur les effets juridiques de la section 36, paragraphe 2). Alors que Saint-Vincent-et-les-Grenadines a soutenu que, en vertu de la section 36, paragraphe 2), « le certificat provisoire a continué à avoir le même effet qu'un certificat ordinaire au cours d'une période d'une année, à compter de la date du 12 mars 1997 », la Guinée a soutenu quant à elle que la section 36, paragraphe 2), ne pouvait pas être interprétée comme ayant un tel effet et que cette section disposait de manière spécifique qu'un certificat provisoire ne pouvait pas être établi pour une période de plus d'une année à compter de sa date d'émission.

7. Il est pertinent de se demander ici comment la section 36, paragraphe 2), est appliquée dans la pratique à Saint-Vincent-et-les-Grenadines. Aucune décision des tribunaux du pays n'a été invoquée à l'appui de l'une ou l'autre interprétation. Toutefois, Saint-Vincent-et-les-Grenadines a joint à son mémoire une brochure publiée par son administration maritime. Cette brochure explique la procédure à suivre pour l'immatriculation, telle que prévue dans la loi sur la marine marchande. Elle

indique, entre autres, que : « le certificat provisoire d'immatriculation est établi pour une période de six mois et peut être prorogé, dans certaines circonstances, pour une nouvelle période de six mois » (c'est nous qui soulignons). Cette déclaration, qui a été réitérée au cours des plaidoiries, devrait, par conséquent, être considérée comme représentant l'interprétation officielle de Saint-Vincent-et-les-Grenadines concernant le sens et la portée de la section 36, paragraphe 2. Le Tribunal doit appliquer cette section comme elle l'aurait été à Saint-Vincent-et-les-Grenadines (voir *Emprunts brésiliens, arrêt n° 15, 1929, C.P.J.I. série A n° 21*, p. 124).

8. La déclaration précitée signifie que la période totale de validité d'un certificat provisoire ne saurait dépasser une année à compter de la date d'établissement dudit certificat; qu'un certificat provisoire d'immatriculation est établi pour une période de six mois et non pas pour une période d'une année; qu'il doit être prorogé pour que sa validité puisse aller au-delà de la période initiale de six mois, et qu'une telle prorogation peut intervenir « dans certaines circonstances ». Si tel est le cas, il ne serait pas logique de soutenir que, en vertu de la section 36, paragraphe 2), un certificat provisoire établi pour une période de six mois continuerait à être valide pendant une période d'une année, même s'il n'a pas été prorogé et même s'il n'a pas été tenu compte des « circonstances » le concernant.

9. En outre, Saint-Vincent-et-les-Grenadines a clairement reconnu qu'il était permis que la période de validité du certificat provisoire d'immatriculation soit dépassée avant l'établissement d'un nouveau certificat. Dans une lettre datée du 1er mars 1999, lettre qui a été présentée au Tribunal au cours des plaidoiries, le commissaire adjoint aux affaires maritimes de Saint-Vincent-et-les-Grenadines a expliqué qu'« 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 (comme ce fut le cas ici) ». Cette explication confirme clairement la thèse selon laquelle, une fois qu'un certificat provisoire expire, un nouveau certificat provisoire ou un certificat définitif doit être obtenu. Et, tel que noté ci-dessus, Saint-Vincent-et-les-Grenadines n'a pas affirmé qu'un nouveau certificat avait été soit sollicité soit accordé. Le seul certificat qui a été établi après le 12 septembre 1997 a été le certificat définitif d'immatriculation.

10. L'argument de Saint-Vincent-et-les-Grenadines selon lequel, lorsqu'un navire est immatriculé sous son pavillon, « il reste immatriculé jusqu'à sa radiation du registre » n'est étayé par aucune disposition de la loi sur la marine marchande ou par aucune autre preuve probante. Même si le *Saiga* devait continuer à apparaître sur le registre maritime de Saint-Vincent-et-les-Grenadines, après l'arrivée à expiration de son certificat provisoire d'immatriculation, comme l'a prétendu Saint-Vincent-et-les-Grenadines, il

ne s'ensuivrait pas que l'immatriculation provisoire était restée en cours de validité. Si l'on laisse expirer une immatriculation provisoire, celle-ci ne saurait recouvrer une validité que par l'établissement d'un nouveau certificat.

11. Aux termes de la loi sur la marine marchande, un navire marchand acquiert la nationalité vincentaise par voie d'immatriculation. Puisque le *Saiga* est resté sans immatriculation au cours de la période allant de la date de l'arrivée à expiration du certificat provisoire d'immatriculation à celle de l'établissement du certificat définitif, je suis clairement d'avis que Saint-Vincent-et-les-Grenadines n'était pas, à la période considérée, l'Etat du pavillon du *Saiga*, aux fins de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 (ci-après dénommée « la Convention »).

12. Même si Saint-Vincent-et-les-Grenadines n'était pas l'Etat du pavillon au moment des faits, la question demeure de savoir si les demandes vincentaises sont recevables à l'égard de la Guinée. Le comportement qu'ont eu l'une et l'autre parties après l'arraisonnement du *Saiga* revêt une pertinence à cet égard. Saint-Vincent-et-les-Grenadines a toujours agi comme si elle était l'Etat du pavillon du *Saiga*, cela dès le début du différend. C'est en cette qualité qu'elle s'est prévaluée de la compétence de ce Tribunal, en vertu de l'article 292 de la Convention, pour demander la prompte mainlevée de l'immobilisation du *Saiga* et la prompte libération de son équipage, comme elle a invoqué l'article 290 pour demander la prescription de mesures conservatoires. La Guinée, en ce qui la concerne, n'a pas soulevé la question du défaut d'immatriculation du navire au moment où elle a saisi les documents du navire, après l'arraisonnement du *Saiga*. Dans les décisions rendues par les autorités judiciaires de la Guinée, Saint-Vincent-et-les-Grenadines a été mentionnée en tant qu'Etat du pavillon du *Saiga*. N'ayant pas contesté la qualité de Saint-Vincent-et-les-Grenadines en tant qu'Etat du pavillon du *Saiga* au moment où elle aurait dû le faire pour protéger ses droits, la Guinée est privée de ce droit maintenant et ne peut pas prétendre qu'elle a découvert un fait nouveau concernant la question de l'immatriculation, fait qui n'aurait pas été connu d'elle avant la présentation du mémoire. La Guinée n'a qu'à s'en prendre à elle-même pour sa propre négligence à cet égard. Les principes de l'équité imposent clairement qu'il ne soit pas permis à un Etat d'agir de manière incohérente, en particulier lorsque cela cause un préjudice à d'autres.

13. Je voudrais maintenant traiter de l'exception soulevée par la Guinée, sur la base du non-épuisement des recours internes, à l'égard de la recevabilité des demandes vincentaises. Saint-Vincent-et-les-Grenadines a soutenu que la règle des recours internes ne s'appliquait pas en l'espèce, puisque les mesures prises par la Guinée se sont traduites par une violation directe des droits que lui reconnaissent la Convention et le droit international général, alors que la Guinée a soutenu que Saint-Vincent-et-les-Grenadines n'était pas habilitée à soumettre les demandes présentées par elle, puisque

les personnes qui ont été affectées par les mesures prises par la Guinée étaient des personnes physiques et morales et que celles-ci n'avaient pas épuisé les recours internes en Guinée, tel que le requiert l'article 295 de la Convention. L'arrêt fait sien l'argument vincentais sur ce point. Je ne pense, toutefois, pas que l'argument vincentais soit bien fondé et, s'il était accepté, cela amoindrirait grandement l'efficacité de l'article 295 de la Convention.

14. Les réparations demandées par Saint-Vincent-et-les-Grenadines en l'espèce découlent principalement de l'exercice illicite par la Guinée du droit de poursuite prévu à l'article 111 de la Convention. Le paragraphe 8 dudit article dispose qu'« [u]n navire qui a été stoppé ou arrêté en dehors de la mer territoriale dans des circonstances ne justifiant pas l'exercice du droit de poursuite est indemnisé de toute perte ou de tout dommage éventuels. » Le verbe « est » se rapporte, à ce paragraphe, au navire et non à l'Etat du pavillon. L'Etat du pavillon n'est, par conséquent, pas en droit de soutenir que tout exercice illicite du droit de poursuite entraîne une violation directe de ses droits plutôt que de ceux du navire. Ceci est à l'inverse, par exemple, de ce qui est énoncé à l'article 106 de la Convention, qui traite de la responsabilité en cas de saisie d'un navire ou d'un aéronef sans motif valable. Ledit article dispose que, dans un tel cas, « l'Etat qui y a procédé est responsable vis-à-vis de l'Etat dont le navire ou l'aéronef a la nationalité de toute perte ou de tout dommage causé de ce fait ». L'article 106, à l'inverse de l'article 111, dispose ainsi que c'est à l'Etat du pavillon qu'il appartient de présenter une demande de réparation pour toute perte ou tout dommage causés par la saisie illicite.

15. Lorsque l'article 111, paragraphe 8, énonce que c'est le navire qui doit être indemnisé, le terme « navire » constitue ici une référence symbolique à tout ce qui se trouve sur le navire et à toute personne impliquée dans l'activité du navire ou qui a un intérêt lié à ladite activité. En résumé, tous les intérêts directement affectés par l'arraisonnement illicite d'un navire ont droit à une réparation pour toute perte ou tout dommage qui aurait été subi du fait d'un tel arraisonnement.

16. Etant donné que, comme constaté ci-dessus, en l'espèce, il s'agit du droit à la réparation d'un navire, en principe, les recours internes ouverts en Guinée doivent être épuisés par les personnes affectées par l'arraisonnement du *Saiga*, avant que Saint-Vincent-et-les-Grenadines ne puisse soumettre ses demandes à ce Tribunal. Toutefois, je souscris à ce qui est dit dans l'arrêt, à savoir que, s'agissant des faits de l'espèce (voir paragraphes 100 et 101 de l'arrêt), les parties concernées n'étaient pas dans l'obligation d'épuiser les recours internes. Compte tenu de ce point de vue, l'exception soulevée par la Guinée sur la base du non-épuisement des recours internes doit être rejetée.

(Signé) P. Chandrasekhara Rao