

OPINION INDIVIDUELLE DE M. TREVES

[Traduction]

Tout en faisant miennes les conclusions auxquelles le Tribunal est parvenu dans l'arrêt, je voudrais ajouter quelques observations concernant deux aspects du raisonnement du Tribunal.

1. Le premier aspect concerne le moment pertinent relatif au statut de l'Etat requérant en tant qu'Etat du pavillon du navire. L'arrêt ne prend pas explicitement position sur cette question. Dans les arrêts rendus dans les affaires du « *Camouco* » (paragraphe 46) et du « *Monte Confurco* » (paragraphe 58), le Tribunal a déclaré que le statut de l'Etat requérant en tant qu'Etat du pavillon n'était pas contesté « tant au moment de l'incident que présentement » (c'est-à-dire, au moment où l'arrêt est rendu). De mon point de vue, il s'agit là, toutefois, de simples constatations de fait qui ne sauraient être interprétées comme une expression de la position du Tribunal sur la question juridique du moment pertinent (ni comme une indication que le Tribunal peut ou non mettre en cause la nationalité du navire, lorsque celle-ci n'a pas été contestée par une partie).

A mon sens, la question du moment pertinent relatif au statut de l'Etat requérant en tant qu'Etat du pavillon du navire doit être examinée à la lumière de l'article 292 pris dans son ensemble.

L'article 292 de la Convention établit, à des fins limitées, une forme de protection diplomatique. En présentant une demande de mainlevée, l'Etat du pavillon prend à son compte une prétention d'ordre privé de personnes ayant un lien avec l'Etat du pavillon par le biais de la nationalité du navire. Ceci devient encore plus évident lorsque l'on prend en considération le fait que la demande peut également être présentée directement par les personnes privées intéressées « au nom » de l'Etat du pavillon.

Dans des affaires de protection diplomatique, la condition de la nationalité doit être satisfaite, au moins au moment de la soumission de la réclamation et au moment de la commission de l'acte illicite. Le moment de la présentation de la demande ne soulève pas en général de difficulté majeure, tout comme dans une procédure de prompt mainlevée. L'arrêt, à son paragraphe 66, en invoquant le paragraphe 2 de l'article 292, semble se fonder sur l'hypothèse que le moment pertinent est de fait celui de la présentation de la demande.

S'agissant du moment de la commission de l'acte illicite, l'on doit noter que, dans l'arrêt rendu dans l'*Affaire du navire « SAIGA »* (No. 2), le Tribunal a examiné la question de la nationalité du Saiga au moment de l'arraisonnement du navire. En vérité, il s'agissait là du moment de la commission de l'acte illicite allégué, attendu que Saint-Vincent-et-les-

Grenadines a prétendu que l'arraisonnement avait été effectué en violation de la Convention.

Dans une affaire soumise au Tribunal pour solliciter la prompte mainlevée d'un navire, l'acte illicite allégué n'est, toutefois, pas l'arraisonnement du navire. Il s'agit plutôt du non-respect d'une disposition de la Convention prévoyant la prompte mainlevée de l'immobilisation d'un navire dès le dépôt d'une caution raisonnable ou autre garantie financière. Par conséquent, le moment pertinent est celui où l'on peut alléguer qu'une telle violation de la Convention a eu lieu. Ce moment intervient à une date faisant suite à la date à laquelle le navire a été arraisonné. Cette date peut être la date à laquelle l'Etat qui a procédé à l'immobilisation du navire a refusé de procéder à la mainlevée de cette immobilisation, en dépit du dépôt d'une caution raisonnable, la date à laquelle l'offre d'une telle caution a été refusée, la date à laquelle il pourrait être allégué que la mainlevée de l'immobilisation n'intervient pas promptement, la date à laquelle une caution est fixée, mais est considérée comme étant déraisonnable et les dates auxquelles d'autres violations concevables de règles, telles que celles de l'article 73, paragraphe 2, peuvent avoir été commises suivant l'allégation faite à ce sujet.

Dans la présente affaire, cette date semble ne pas être antérieure au 12 janvier 2001, date à laquelle le tribunal d'instance a fixé une garantie, d'une forme et d'un montant déterminés, pour obtenir la mainlevée de l'immobilisation du navire ou, peut-être, à une date aussi tardive que le 22 février 2001, lorsque le paiement de la garantie a été rejeté par ordonnance du juge du tribunal d'instance.

2. Le deuxième aspect du raisonnement du Tribunal sur lequel je voudrais émettre quelques observations concerne la question cruciale de savoir si le Belize était effectivement l'Etat du pavillon au moment pertinent. L'analyse des documents produits devant le Tribunal, comme cela est exposé dans l'arrêt, semble avoir été faite de manière adéquate pour me convaincre que, aux dates pertinentes, le Belize n'était pas l'Etat du pavillon du *Grand Prince*. Davantage que les arguments fondés sur la différence de rang hiérarchique, au sein de l'appareil gouvernemental du Belize, des autorités qui ont signé les communications examinées par le Tribunal, ou davantage que la charge de la preuve, qui ne semble pas être pertinente dans une situation dans laquelle le Tribunal agit d'office, c'est la remarque faite dans l'arrêt selon laquelle les deux documents des 26 et 30 mars 2001 « au vu de leur libellé, avaient pour objet d'autoriser les propriétaires du navire à introduire en tant que "recours" la présente demande » (paragraphe 84) qui me semble la plus importante.

Lesdits documents et d'autres documents soumis au Tribunal ne montrent aucune trace de mesure prise par le propriétaire du navire pour prévenir – ou remédier à – une extinction de l'immatriculation, fixée à la date du

29 décembre 2000 dans la patente provisoire de navigation, ou pour réagir à la sanction de radiation du registre mentionnée dans la note verbale du Ministère des affaires étrangères en date du 4 janvier 2001. L'impression que l'on tire de cela est que la seule préoccupation du propriétaire du navire était d'obtenir l'autorisation de présenter au Tribunal une demande au nom du Belize, alors que son esprit était déjà tourné vers une immatriculation du navire au Brésil.

Le propriétaire, par l'intermédiaire de son avocat, a été en effet autorisé à agir au nom du Belize par lettre de l'*Attorney General* en date du 15 mars 2001. Ni cette lettre, ni la mention qu'elle contient selon laquelle le *Grand Prince* était immatriculé au Belize, n'annihile toutefois le fait que, plus de deux mois avant l'envoi de ladite lettre, la date de péremption de l'immatriculation avait été atteinte et que le Ministère des affaires étrangères du Belize avait envoyé une communication à l'effet que l'immatriculation avait soit été annulée ou était sur le point d'être annulée avec effet immédiat, à titre de sanction prévue par la législation bélizienne. La conclusion qui peut raisonnablement être tirée de cela est que l'immatriculation du *Grand Prince*, si elle était restée effective à la date pertinente, l'était de fait uniquement aux fins de la présentation d'une demande au titre de l'article 292.

Il s'agissait là d'une création artificielle, d'une fiction, tel que cela a été relevé dans l'arrêt à propos de l'observation faite au sujet de la déclaration bélizienne suivant laquelle le navire était « toujours considéré » comme immatriculé au Belize (paragraphe 85). Ni l'attitude du propriétaire du navire, ni, et cela est plus important, celle du Belize telle qu'elle émane des documents, ne montre que l'« immatriculation » était considérée comme impliquant les conséquences normales de l'immatriculation, à savoir le droit de naviguer sous pavillon de l'Etat qui a procédé à l'immatriculation, et toutes les obligations en découlant dans les domaines administratif, technique et social visées à l'article 94 de la Convention. Lesdites obligations ont pour objet, comme cela est indiqué par le Tribunal dans l'arrêt qu'il a rendu le 1er juillet 1999 dans l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*, « d'assurer un respect plus efficace par les Etats du pavillon de leurs obligations », en établissant un lien substantiel avec le navire (paragraphe 83). Une « immatriculation » de caractère aussi artificiel que celle qui pourrait avoir existé pour le *Grand Prince*, quelle que soit l'appellation qui lui est donnée, ne saurait être considérée comme une « immatriculation » au sens de l'article 91 de la Convention. Et c'est uniquement la forme d'immatriculation énoncée dans ledit article qui fait d'un Etat un Etat du pavillon aux fins de l'article 292 de la Convention.

(Signé) Tullio Treves