

Original : ANGLAIS

(Traduction)

TRIBUNAL INTERNATIONAL DU DROIT DE LA MER

**LE *TOMIMARU* 53**

**JAPON c. FÉDÉRATION DE RUSSIE**  
**(demandeur) (défendeur)**

**DEMANDE DE PROMPTE MAINLEVÉE  
DE L'IMMOBILISATION D'UN NAVIRE**

**LE 6 JUILLET 2007**

**DEMANDE DE PROMPTE MAINLEVÉE  
DU NAVIRE « TOMIMARU 53 »**

**Demande présentée par le Japon**

**A. INTRODUCTION**

1. Conformément à l'article 292 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (ci-après dénommée « la Convention »), le demandeur prie le Tribunal international du droit de la mer (ci-après dénommé « le Tribunal ») de rendre un arrêt aux termes duquel :
  - a) il déclare que le Tribunal est compétent, en vertu de l'article 292 de la Convention, pour connaître de la demande relative à la détention par le défendeur du navire *Tomimaru 53* (ci-après dénommé le « *Tomimaru* ») laquelle enfreint les obligations qui lui incombent au titre de l'article 73, paragraphe 2, de la Convention;
  - b) il déclare que la demande est recevable, que l'allégation du demandeur est bien fondée et que le défendeur a violé les obligations qui lui incombent au titre de l'article 73, paragraphe 2, de la Convention; et
  - c) il ordonne au défendeur de procéder à la mainlevée de l'immobilisation du navire *Tomimaru* dans les termes et conditions que le Tribunal jugera raisonnables.

2. Le demandeur présente cette demande en se fondant sur les articles 73 et 292 de la Convention. Les documents à l'appui, dont la liste figure ci-après, sont joints à la présente demande.
  
3. Conformément à l'article 56, paragraphe 2, du Règlement du Tribunal, le Gouvernement japonais a désigné M. Ichiro KOMATSU, Directeur général du Bureau international des affaires juridiques au Ministère des affaires étrangères du Japon, comme son agent aux fins de toutes procédures liées à cette demande. Le Gouvernement japonais a également désigné M. Tadakatsu ISHIHARA, Consul général du Japon à Hambourg comme son co-agent, aux fins de toutes procédures liées à la présente demande.
  
4. Le Gouvernement japonais fournit les coordonnées ci-après pour ce qui est des communications entre le Tribunal et le Gouvernement japonais.

Adresse :

M. Tadakatsu ISHIHARA,

Hamburg Japanisches Generalkonsulat

Rathausmarkt 5,

20095 Hamburg, République fédérale d'Allemagne

Téléphone : (49-40) 3330170

Télécopie : (49-40) 30399915

## **B. EXPOSÉ DES FAITS**

### **a) Présentation générale**

5. La présente requête se rapporte au *Tomimaru*, navire de pêche japonais immobilisé dans la Zone économique exclusive russe (ci-après dénommée « ZEE ») par les autorités du défendeur depuis le 2 novembre 2006 et qui est actuellement détenu dans le port russe de Petropavlovsk-Kamchatskii.
6. Le *Tomimaru* est un navire de pêche dont le propriétaire et l'exploitant est la Kanai Gyogyo Co., une société japonaise immatriculée au 6-3-25, Kushiro city, Hokkaido (Japon). Le *Tomimaru* battait pavillon japonais au moment de son immobilisation et conservait la nationalité japonaise au moment de l'introduction de la présente requête. Il est immatriculé à Kushiro city, Hokkaido (Japon). Le *Tomimaru* jauge 279 tonneaux, sa capacité de cargaison est de 263,6 mètres cubes de congélateur et de 580,6 mètres cubes de chambre froide et de citernes à poissons. La valeur du navire et de son matériel est estimée à 92 894 507 yen. Les documents attestant de la propriété et des spécifications du *Tomimaru* et appuyant l'estimation de sa valeur figurent à l'annexe 1.
7. Le *Tomimaru* a un équipage de 14 membres japonais, y compris son capitaine et de 7 membres indonésiens. Le capitaine et tous les autres membres de l'équipage ont

maintenant quitté la Russie.

8. Deux instances distinctes ont été introduites contre le capitaine et l'armateur du *Tomimaru* devant les juridictions nationales du défendeur : a) une procédure pénale intentée contre le capitaine, au regard de laquelle une caution de 8 800 000 roubles (soit approximativement 343 000 dollars des Etats-Unis) a été fixée le 12 décembre 2006; b) une procédure administrative ouverte contre l'armateur du *Tomimaru*, au regard de laquelle aucune caution n'a été fixée.

**b) Chronologie des événements**

9. Le *Tomimaru* était autorisé par le défendeur à pêcher dans la ZEE de celui-ci pendant la période allant du 1<sup>er</sup> octobre au 31 décembre 2006 (voir annexe 2). Conformément à son permis de pêche, le *Tomimaru* se livrait à des opérations de pêche dans la ZEE du défendeur et avec la permission de celui-ci dans la mer de Béring occidentale. Le 31 octobre 2006, alors que le *Tomimaru* faisait route de sa zone de pêche autorisée vers le port de Kushiro au Japon, il a été arraisonné par des agents du navire patrouilleur No. 160 appartenant au défendeur. Selon le capitaine du *Tomimaru*, l'arraisonnement s'est produit à 18h20 (heure légale du Japon) le 31 octobre 2006 et il a été effectué par trois agents relevant du défendeur. Selon le capitaine du *Tomimaru*, le lieu de l'arraisonnement se situait par 52-16N et 160-52E, soit à l'intérieur de la ZEE du défendeur.

10. Aucune accusation ou allégation concernant une éventuelle violation de la réglementation du défendeur n'a été faite au moment de l'arraisonnement; toutefois, le *Tomimaru* a reçu l'ordre de faire route vers le port de Petropavlovsk-Kamchatskii, où le navire et son équipage ont été détenus. Pendant la traversée vers ce port, un agent du défendeur qui avait pris place à bord du *Tomimaru* a indiqué que la quantité effective de poisson transportée par le *Tomimaru* semblait être différente de celle consignée dans son registre de bord et que cette différence était d'environ cinq tonnes.
  
11. Selon les explications du capitaine, le navire est arrivé et a jeté l'ancre dans le port de Petropavlovsk-Kamchatskii le 4 novembre 2006. Une inspection a été effectuée le 5 novembre par des fonctionnaires de la Direction des garde-côtes de la frontière Nord-Est du Service fédéral de sécurité de la Fédération de Russie.
  
12. Le 9 novembre 2006, une note verbale No. 018-32006 a été publiée par le représentant du ministère des affaires étrangères de la Fédération de Russie à Petropavlovsk-Kamchatskii (voir annexe 3). Cette note indiquait que :
  - 1) une procédure pénale a été instituée contre le capitaine du *Tomimaru* le 8 novembre 2006;
  - 2) le *Tomimaru* avait été autorisé à pêcher dans la zone économique exclusive russe une quantité maximale de 1,163 tonnes de colin et 18 tonnes de hareng pendant la période allant du 1<sup>er</sup> octobre au 31 décembre 2006;
  - 3) l'inspection effectuée le 8 novembre 2006 a montré que le *Tomimaru*

transportait plus de 20 tonnes de goberges de l'Alaska qui n'étaient pas mentionnées sur le registre de bord;

- 4) plus de 19,5 tonnes de flétan, 3,2 tonnes de raie, 4,9 tonnes de morue et plus de 3 tonnes d'autres poissons représentant une valeur totale supérieure à 8 500 000 roubles (environ 330 000 dollars des Etats-Unis) ont été découvertes à bord du *Tomimaru*.

13. Le *Tomimaru* lui-même a été cité comme pièce à conviction dans la procédure et a été immobilisé dans le port de Petropavlovsk-Kamchatskii. Cela a été confirmé dans deux lettres ultérieures : 1) la lettre No. 21/705/1/3/1/9400 de M. S. Yu. Surin, Chef par intérim de la Direction des garde-côtes de la frontière Nord-Est, Service fédéral de sécurité de la Fédération de Russie, adressée au Consul général du Japon à Vladivostok en date du 1<sup>er</sup> décembre 2006 et reçue par le Consul général le 4 décembre 2006 (voir annexe 4), et ii) la lettre No. 1-640571-06 de M. A.N. Teplyakov, Procureur interrégional pour la protection de la nature au Kamchatka, adressée au Consul général du Japon à Vladivostok en date du 1<sup>er</sup> décembre 2006 et reçue par le Consul général le 6 décembre 2006 (voir annexe 5).

14. La partie présumée illicite de la prise du *Tomimaru* a été confisquée par les autorités du défendeur. Elle a été transférée au Service national des finances du défendeur. Le reste de la prise a été vendue par l'agent de l'armateur du navire et le montant de cette vente a été restitué à l'armateur.

15. Deux procédures distinctes ont été engagées contre le capitaine, l'équipage et l'armateur du *Tomimaru* : i) une procédure pénale engagée contre le capitaine, et ii) une procédure administrative engagée contre l'armateur du *Tomimaru*. L'armateur du *Tomimaru* s'est déclaré prêt à déposer à tout instant une caution ou autre garantie financière concernant l'ensemble de la procédure pour obtenir la mainlevée de l'immobilisation du navire et de son capitaine, et la libération de son équipage, sous réserve que la caution ou autre garantie financière soit fixée et que son montant et les conditions de son règlement soient raisonnables. Le 30 novembre 2006 et le 8 décembre 2006, l'armateur du *Tomimaru* a saisi le procureur d'une demande de mainlevée de l'immobilisation du navire et de son équipage dès le dépôt d'une caution ou autre garantie financière portant sur les deux procédures (pénale et administrative).

### **Procédure pénale**

16. Selon le capitaine du *Tomimaru*, une caution d'un montant de 8 800 000 roubles (environ 343 000 dollars des Etats-Unis) a été fixée le 12 décembre 2006 par les procureurs interrégionaux pour la protection de la nature au Kamchatka; celle-ci indiquait que le navire ne serait pas empêché de reprendre la mer si la caution était déposée. Ainsi qu'il est indiqué au paragraphe 19 ci-après, la caution applicable à la procédure pénale ne garantirait pas la mainlevée de l'immobilisation du navire. Aucune caution ou autre garantie financière n'a été fixée pour la mainlevée de l'immobilisation du navire, ainsi qu'il est mentionné au paragraphe 19 ci-après.



17. Tous les membres de l'équipage, à l'exception du capitaine, ont été autorisés à partir pour le Japon avant la fin mars 2007.
  
18. Une audience concernant la procédure pénale engagée contre le capitaine s'est tenue le 2 mars 2007. Le 15 mai 2007Le tribunal municipal de Petropavlovsk-Kamchatskii a condamné le capitaine à verser une amende (50 000 roubles, soit environ 19 367 dollars des Etats-Unis) ainsi que des dommages et intérêts (9 000 000 roubles environ, soit approximativement 348 618 dollars des Etats-Unis). Le capitaine s'est pourvu en appel devant le tribunal régional du Kamchatska. Il a versé l'amende, mais non les dommages et intérêts et a été autorisé le 30 mai 2007 à quitter Petropavlovsk-Kamchatskii pour le Japon. Cette procédure judiciaire n'a pas encore été conclue.

### **Procédure administrative**

19. Le 30 novembre 2006, l'armateur a demandé à la Direction des garde-côtes de la frontière Nord-Est de fixer le montant d'une caution en vue de permettre au *Tomimaru* de repartir pour le Japon. Après que la caution ait été fixée, ainsi qu'il est indiqué au paragraphe 16 ci-dessus, l'armateur a soumis une nouvelle demande du même ordre à la Direction des garde-côtes de la frontière Nord-Est. Il a été informé le 15 décembre en réponse à cette demande que cette affaire avait été transmise au tribunal municipal de Petropavlovsk-Kamchatskii et que la Direction n'avait plus autorité pour traiter de cette requête. Le 15 décembre 2006, l'armateur a présenté une

demande de caution au tribunal municipal de Petropavlovsk-Kamchatskii dans le contexte de la procédure administrative. Une lettre datée du 19 décembre 2006 et adressée par le juge I.V. Bazdnikin du tribunal municipal de Petropavlovsk-Kamchatskii à Kanai Gyogyo Co., l'armateur du *Tomimaru* (voir annexe 6), informe celui-ci que la demande visant à obtenir la mainlevée de l'immobilisation du navire dès le dépôt d'une caution ou autre garantie financière a été rejetée par le tribunal.

20. L'audience concernant la procédure administrative s'est déroulée le 28 décembre 2006. Le tribunal municipal de Petropavlovsk-Kamchatskii a décrété la confiscation du navire *Tomimaru* et il a infligé à l'armateur une amende d'un montant de 2 865 149,5 roubles (soit environ 111 000 dollars des Etats-Unis).
21. L'armateur du navire a alors présenté un recours devant le tribunal régional du Kamchatka le 6 janvier 2007. Ce tribunal a confirmé le 24 janvier 2007 la décision du tribunal municipal de Petropavlovsk-Kamchatskii ordonnant la confiscation du *Tomimaru*. L'armateur a alors présenté une objection écrite à cette décision devant le tribunal régional du Kamchatka le 12 février 2007. Cette objection ayant été rejetée par le tribunal régional du Kamchatka, l'armateur a interjeté appel devant la cour suprême fédérale de Moscou le 26 mars 2007. Aucune décision concernant cet appel n'a encore été communiquée.
22. Plus de 8 mois se sont écoulés depuis l'immobilisation du *Tomimaru*. L'armateur du *Tomimaru* a indiqué clairement et à plusieurs reprises aux autorités compétentes de la

Fédération de Russie qu'il était disposé à déposer une caution ou autre garantie financière, à condition que le montant et les conditions de dépôt de la caution soient raisonnables et que les autorités autorisent effectivement la mainlevée de l'immobilisation du navire. Toutefois, au moment de l'introduction de la présente requête, aucune caution ou autre garantie n'a été fixée et la mainlevée de l'immobilisation du navire n'a pas été prononcée.

**d) Communications entre le Gouvernement japonais et le Gouvernement de la Fédération de Russie**

23. Le demandeur a demandé à plusieurs reprises la prompte mainlevée de l'immobilisation du navire et la libération de son capitaine.
24. Les 5 et 6 novembre 2006, le Consulat général a demandé à rencontrer l'équipage pour des raisons humanitaires dans une lettre adressée par M. Masayoshi Kamohara, Consul général du Japon à Vladivostok, au (voir annexe 7); il a également demandé verbalement la prompte mainlevée de l'immobilisation du navire.
25. Le 7 novembre 2006, M. Toshio Yamamoto, Conseiller auprès de l'Ambassade du Japon à Moscou, a présenté une demande analogue à M. A.B. Khokhiov, Chef de division, Premier département des affaires asiatiques au Ministère des affaires étrangères de la Fédération de Russie.

26. D'autres demandes ont été présentées lors des démarches suivantes :
- a) une démarche orale de M. Yamamoto auprès de M. A.B. Khokhiev le 20 novembre 2006;
  - b) une démarche orale de M. Kuninori Matsuda, Directeur de la Division des affaires russes au Ministère des affaires étrangères du Japon à M. A.V. Kostin, Conseiller auprès de l'Ambassade de la Fédération de Russie au Japon le 22 novembre 2006;
  - c) une Note Verbale du Consul général du Japon à Vladivostok au Bureau du Représentant du Ministère des affaires étrangères de la Fédération de Russie à Petropavlovsk-Kamchatskii le 21 novembre 2006 (voir annexe 8);
  - d) une Note Verbale adressée à la Direction des garde-côtes de la frontière Nord-Est du Service fédéral de sécurité de la Fédération de Russie le 21 novembre 2006 (voir annexe 9); et
  - e) une Note Verbale adressée au Bureau du Procureur interrégional pour la protection de la nature au Kamchatka le 21 novembre 2006 (voir annexe 10).
27. Le défendeur ne s'est pas acquitté de l'obligation qui lui est faite de procéder à la prompte mainlevée de l'immobilisation en vertu de la Convention. Le demandeur s'est référé explicitement à la Convention dans ses démarches. Le 28 novembre 2006, M. Takashi Kurai, Ministre auprès de l'Ambassade du Japon à Moscou, a adressé à M. O.V. Ivanov, Directeur adjoint, Premier département des affaires asiatiques au Ministère des affaires étrangères de la Fédération de Russie des références explicites concernant l'obligation qui est faite à la Russie de procéder sans délai à la mainlevée

de la saisie du navire et à la libération de son équipage dès le dépôt d'une caution ou d'une garantie financière suffisante en vertu de l'article 73, paragraphe 2, de la Convention. Le demandeur s'est également référé à l'article 292, paragraphe 1, de la Convention et a rappelé au défendeur que, si les parties ne peuvent s'accorder dans un délai 10 jours à compter du moment de l'immobilisation du navire, sur la désignation d'une cour ou d'un tribunal appelé à connaître de la mainlevée de l'immobilisation, cette question peut être portée devant le Tribunal.

28. Des demandes analogues ont été présentées par les Notes Verbales suivantes émanant du Consulat général du Japon à Vladivostok :

- a) M-134-2006 en date du 27 novembre 2006 adressée au Bureau du représentant du Ministère des affaires étrangères de la Fédération de Russie à Petropavlovsk-Kamchatskii (voir annexe 11);
- b) A-75-2006 (voir annexe 12) en date du 28 novembre 2006 adressée à la Direction des garde-côtes de la frontière Nord-Est du Service fédéral de sécurité de la Fédération de Russie; et
- c) A-76-2006 (voir annexe 13) en date du 28 novembre 2006 adressée à la Direction des garde-côtes de la frontière Nord-Est du Service fédéral de sécurité de la Fédération de Russie et au Bureau du procureur interrégional pour la protection de la nature au Kamchatka.

29. Des requêtes analogues ont été renouvelées verbalement dans des communications

officielles faites par le demandeur le 7 décembre 2006 à Moscou, le 12 décembre 2006 à Moscou, le 13 décembre 2006 à Tokyo, le 20 décembre 2006 à Moscou, le 22 décembre 2006 à Moscou, le 28 décembre 2006 à Tokyo et le 28 décembre 2006 à Moscou.

30. Le demandeur a réitéré ces requêtes en saisissant toutes les occasions qui lui étaient offertes. Les contacts suivants ont notamment été pris :
- a) une démarche effectuée par M. Yasuo Saito, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire du Japon près la Fédération de Russie, auprès de M. A.P. Losyukov, Ministre adjoint des affaires étrangères le 18 janvier 2007;
  - b) une démarche effectuée par M. Shotaro Yachi, Vice-Ministre des affaires étrangères et M. Chikahito Harada, Directeur général du Bureau des affaires européennes au Ministère des affaires étrangères du Japon respectivement, auprès de M. A.P. Losyukov, Ministre adjoint des affaires étrangères le 23 janvier 2007, pour communiquer une Note Verbale datée du même jour (voir annexe 14);
  - c) une démarche effectuée par M. Taro Aso, Ministre des affaires étrangères du Japon auprès de M. Viktor Khirstenko, Ministre de l'industrie et de l'énergie de la Fédération de Russie le 26 février 2007;
  - d) une démarche effectuée par M. Shinzo Abe, Premier Ministre du Japon, auprès de M. Mikhail Fradkov, Président du Gouvernement, le 28 février 2007;
  - e) une démarche effectuée par M. Toshio Yamamoto, Conseiller à l'Ambassade du Japon à Moscou auprès de M. Andrei Fabrichnikov, Conseiller principal,

Premier département des affaires asiatiques, Ministère des affaires étrangères de la Fédération de Russie, le 7 mars 2007, pour communiquer une note verbale datée du même jour (voir annexe 15);

- f) une démarche effectuée par M. Toshikatsu Matsuoka, Ministre de l'Agriculture, des forêts et des pêcheries auprès de M. Mikhail Bely, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de la Fédération de Russie auprès du Japon, le 23 mars 2007;
- g) une démarche effectuée par M. Jun Yamashita, Directeur général du Département de la gestion des ressources, Agence des pêcheries, auprès de M. Valerii Toloknev, Conseiller à l'Ambassade de la Fédération de Russie au Japon, le 15 mai 2007.

31. Cela étant, jusqu'à la date de l'introduction de la présente requête auprès du Tribunal, aucune caution ou autre garantie financière susceptible de conduire à la mainlevée de l'immobilisation du *Tomimaru* n'a été fixée par le défendeur.

## **C. COMPÉTENCE DU TRIBUNAL ET RECEVABILITÉ DE LA REQUÊTE**

### **a) Compétence**

32. Le demandeur et le défendeur sont tous deux Parties à la Convention. Le Japon a ratifié la Convention le 20 juin 1996 et la Convention est entrée en vigueur à l'égard du Japon le 20 juillet 1996. La Fédération de Russie a ratifié la Convention le 12 mars 1997 et celle-ci est entrée en vigueur pour la Fédération de Russie le 11 avril

1997. L'arraisonnement du *Tomimaru* a eu lieu le 31 octobre 2006.

33. L'article 292 de la Convention dispose ce qui suit :

« Article 292

*Prompte mainlevée de l'immobilisation du navire ou prompte libération de son équipage*

1. Lorsque les autorités d'un Etat Partie ont immobilisé un navire battant pavillon d'un autre Etat Partie et qu'il est allégué que l'Etat qui a immobilisé le navire n'a pas observé les dispositions de la Convention prévoyant la prompte mainlevée de l'immobilisation du navire ou la mise en liberté de son équipage dès le dépôt d'une caution raisonnable ou d'une autre garantie financière, la question de la mainlevée ou de la mise en liberté peut être portée devant une cour ou un tribunal désigné d'un commun accord par les parties; à défaut d'accord dans un délai de 10 jours à compter du moment de l'immobilisation du navire ou de l'arrestation de l'équipage, cette question peut être portée devant une cour ou un tribunal accepté conformément à l'article 287 par l'Etat qui a procédé à l'immobilisation ou à l'arrestation, ou devant le Tribunal international du droit de la mer, à moins que les parties n'en conviennent autrement.

2. La demande de mainlevée ou de mise en liberté ne peut être faite que par l'Etat du pavillon ou en son nom.



3. La cour ou le tribunal examine promptement cette demande et n'a à connaître que de la question de la mainlevée ou de la mise en liberté, 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. Les autorités de l'Etat qui a procédé à l'immobilisation ou à l'arrestation demeurent habilitées à ordonner à tout moment la mainlevée de l'immobilisation du navire ou la mise en liberté de son équipage.

4. Dès le dépôt de la caution ou de l'autre garantie financière déterminée par la cour ou le tribunal, les autorités de l'Etat qui a immobilisé le navire se conforment à la décision de la cour ou du tribunal concernant la mainlevée de l'immobilisation du navire ou la mise en liberté de son équipage. »

34. Le demandeur a présenté au défendeur une demande de prompt mainlevée de l'immobilisation du navire *Tomimaru*. Le demandeur et le défendeur n'ont pu s'accorder pour porter la question de la mainlevée devant une cour ou un tribunal dans un délai de 10 jours à compter du moment de l'immobilisation du navire. L'article 292 de la Convention désigne ce Tribunal comme la cour ou le tribunal devant lequel la question de la prompt mainlevée peut être portée à défaut d'un accord désignant toute autre cour ou tribunal. L'Union des Républiques socialistes soviétiques, qui était le prédécesseur du défendeur avait reconnu « la compétence du Tribunal international du droit de la mer, telle qu'énoncée dans l'article 292, pour ce qui est des questions relatives à la prompt mainlevée de l'immobilisation des navires

et la libération des équipages détenus » dans sa déclaration marquant la signature de la Convention le 10 décembre 1982 (voir annexe 16). Le demandeur n'a fait aucune déclaration ou intervention de cet ordre à l'occasion de la signature ou de la ratification de la Convention.

35. Le *Tomimaru* est un navire de pêche qui battait pavillon japonais au moment de son immobilisation et il possède toujours la nationalité japonaise au moment de l'introduction de la présente requête. Lors de la procédure administrative ouverte contre l'armateur du *Tomimaru*, le tribunal municipal de Petropavlovsk-Kamchatskii a décrété la confiscation du navire. Toutefois l'armateur a interjeté appel auprès de la cour suprême fédérale.
36. Le demandeur n'a aucune preuve au moment où est présentée cette requête que la procédure de confiscation a été effectivement achevée. La décision est toujours subordonnée à la procédure d'appel engagée par l'armateur du *Tomimaru* et ce dernier n'a pas été invité à suivre les procédures nécessaires à un changement de propriétaire ou de nationalité du navire. Le navire est contrôlé physiquement par une société privée désignée par les autorités du défendeur; ceci a seulement pour objet de garantir la préservation et la sécurité du navire. En conséquence, la propriété du navire demeure inchangée et la nationalité du navire continue à être celle du demandeur (voir le paragraphe 6 ci-dessus).
37. En tout état de cause, la position concernant la nationalité du *Tomimaru* serait

identique même si ce navire avait été confisqué par la Fédération de Russie. En l'affaire du *Juno Trader*, le Tribunal a opéré une distinction entre « un changement définitif de propriété d'un navire » et la question de la nationalité du navire (Affaire du *Juno Trader*, arrêt, 18 décembre 2004, par. 63). Dans leur opinion individuelle émise à titre collectif, MM. les juges Mensah et Wolfrum ont mentionné spécifiquement cette distinction. A leur avis, « il n'est pas juridiquement fondé d'affirmer qu'il y a automatiquement changement de pavillon pour le navire dès lors qu'il y a changement de propriétaire » (Affaire du *Juno Trader*, Opinion individuelle émise à titre collectif par MM. les juges Mensah et Wolfrum, par. 9).

38. En conséquence, le demandeur a toujours été et demeure l'Etat du pavillon du *Tomimaru* et le Tribunal a compétence pour connaître de la présente demande de prompt mainlevée de l'immobilisation du navire *Tomimaru* en vertu de l'article 292 et de l'annexe VI de la Convention.

**b) Le délai écoulé depuis l'arraisonnement initial du navire autorise le Tribunal à rendre son arrêt**

39. Il se pose la question de savoir si un délai suffisant s'est écoulé depuis l'arraisonnement et l'immobilisation du *Tomimaru* et si un délai trop long a suivi cette immobilisation.

40. Le Tribunal a rendu plusieurs arrêts fondés sur les articles 73, paragraphe 2, et 292 de

la Convention. Le délai séparant la date de l'arraisonnement et l'introduction de la requête auprès du Tribunal a été différent lors de ces affaires. Toutefois, en se fondant sur les affaires précédentes, et si l'on se réfère au paragraphe 1 de l'article 292 qui prévoit qu'une question de prompt mainlevée est portée devant une cour ou un tribunal par accord entre les parties dans un délai de 10 jours, on peut considérer qu'un certain laps de temps doit s'écouler après l'immobilisation avant qu'une demande de prompt mainlevée soit présentée.

41. Dans le cas présent, près de neuf mois se sont écoulés depuis l'immobilisation du *Tomimaru*. Cette période se situe largement dans les délais que le Tribunal a acceptés lors des affaires précédentes. De plus, il s'agit d'une période que la Fédération de Russie a manifestement jugée raisonnable lorsqu'elle a introduit sa propre demande, dix mois après l'arraisonnement initial, dans l'Affaire du *Volga*.
  
42. Dans l'Affaire du navire « *Saiga* », celui-ci a été arraisonné par la Guinée le 28 octobre 1997. Saint-Vincent-et-les-Grenadines a introduit une requête devant le Tribunal en cette affaire le 13 novembre 1997, soit une quinzaine de jours après l'arraisonnement. Dans l'Affaire du *Monte Confurco*, le navire a été arraisonné par des fonctionnaires français le 8 novembre 2000. Les Seychelles ont présenté une demande devant le Tribunal une vingtaine de jours après l'arraisonnement, soit le 27 novembre 2000. Dans l'Affaire du *Juno Trader*, le navire a été arraisonné par des fonctionnaires de la Guinée-Bissau le 26 septembre 2004. Saint-Vincent-et-les-Grenadines a déposé sa demande auprès du Tribunal le 18 novembre 2004, soit un peu

moins de deux mois après l'arraisonnement. En l'espèce, plus de huit mois se sont écoulés depuis l'arraisonnement du *Tomimaru*. Il est évident qu'un laps de temps suffisant s'est écoulé entre l'arraisonnement du navire et l'introduction de l'instance.

43. L'argument inverse, selon lequel une demande est irrecevable si un délai trop long s'est écoulé depuis la saisie initiale avait été soulevé par la France en tant que défendeur en l'Affaire du *Camouco*. Dans ce dernier cas, le navire avait été arraisonné le 28 septembre 1999 et Panama avait déposé une demande auprès du Tribunal le 17 janvier 2000. La France a contesté la recevabilité de cette demande, en arguant notamment du fait qu'un délai de trois mois s'était écoulé depuis l'immobilisation du *Camouco*. Toutefois, le Tribunal a exprimé un avis différent. Il a déclaré :

« 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. «

*(Affaire du Camouco, arrêt, 7 février 2000)*

44. Dans l'Affaire du *Volga*, dix mois se sont écoulés entre la saisie du navire le 7 février 2002 et le dépôt de la demande par la Fédération de Russie le 2 décembre 2002. L'Australie, en tant que défendeur, n'a soulevé aucune objection; d'autre part, le Tribunal n'a aucunement laissé entendre qu'il avait modifié la position qu'il avait prise à ce sujet dans l'Affaire du *Camouco*.
45. Par ailleurs, en fixant des délais pour le dépôt des demandes de prompte mainlevée, on risquerait de décourager la recherche d'un règlement à l'amiable des différends entre les Etats Parties par l'entremise de négociations bilatérales.
46. Le demandeur a déposé la présente requête avec une certaine réticence et après avoir fait des tentatives répétées et soutenues pour trouver une solution amiable à ce qui est devenu un problème de plus en plus urgent. L'arraisonnement et la saisie du *Tomimaru* par le défendeur n'est pas un incident isolé. Il s'inscrit dans le cadre d'une

série de mesures illicites prises par le défendeur contre des navires de pêche battant pavillon japonais dans l’océan Pacifique du Nord-Ouest. A titre d’exemple, le *Kaiyomaru 3* a été arraisonné le 14 mars 2003 et son équipage a été libéré le 25 janvier 2004 après plus de dix mois de détention. Le *Yoshieimaru 63* a été arraisonné le 28 juillet 2004, et son capitaine a été libéré le 20 novembre 2004 après près de 4 mois de détention. Le *Marunakamaru 28* a été arraisonné par le défendeur le 9 février 2005; son capitaine a été libéré le 8 mai 2005 après trois mois de détention. Le *Jimpomaru 35* a été arraisonné le 18 mars 2005 et son capitaine a été libéré le 5 juin, soit deux mois et demi plus tard.

47. Le 31 octobre 2006, lors de l’arraisonnement du *Tomimaru* par le défendeur, le *Youkeimaru 5* et le *Gyokuryumaru* ont également été arraisonnés par le défendeur. Le *Gyokuryumaru* et son équipage ont été libérés le 29 décembre 2006. Le *Youkeimaru 5* et son équipage (à l’exception du capitaine) ont été libérés le 12 janvier 2007, et le capitaine a été autorisé à repartir pour le Japon le 28 février 2007. Plus récemment encore, le *Hoshinmaru 88* a été arraisonné le 3 juin 2007 et il est immobilisé depuis plus de trente jours sans qu’aucune caution ou autre garantie financière n’ait été fixée pour la prompte mainlevée de son immobilisation. Cette liste n’est pas exhaustive. Dans de nombreux autres cas, des navires et membres d’équipage ont été retenus pendant plusieurs mois ou davantage par le défendeur.
48. Il n’entre pas dans l’intention du demandeur de prier le Tribunal de rendre un arrêt sur l’illégalité de l’immobilisation de navires autres que le *Tomimaru*, et de leurs

équipages, lors de la présente procédure (le demandeur a prié le Tribunal dans une demande distincte de rendre son arrêt sur l'illégalité de l'immobilisation du navire et de l'équipage du *Hoshinmaru 88*). Le demandeur présente ces faits au Tribunal pour expliquer que sa patience est à bout et qu'il considère désormais qu'il n'a pas d'autre ressource raisonnable que de chercher à faire valoir ses droits en vertu de la Convention. Toutefois, le demandeur réserve tous ses droits aux termes de la législation internationale pour engager des poursuites en matière de responsabilité d'Etat contre le défendeur, au chef de la violation de ses responsabilités au titre de la Convention, s'agissant de la prompte mainlevée de l'immobilisation de ces autres navires et de la libération de leurs équipages.

**c) Le Tribunal peut rendre son arrêt même si les procédures internes se poursuivent et même si le navire est confisqué**

49. Une procédure pénale et une procédure administrative ont été ouvertes contre l'armateur du navire devant les juridictions internes du défendeur, et ces procédures suivent leur cours. Toutefois, l'objet même des dispositions de la Convention en matière de prompt mainlevée consiste à obtenir la mainlevée de l'immobilisation des navires et la libération des équipages avant la conclusion des procédures ouvertes devant les tribunaux de l'Etat qui a procédé à l'immobilisation et à empêcher que l'on puisse confisquer des navires et détenir leurs équipages sans qu'une caution autorisant la prompt mainlevée de l'immobilisation des navires et la libération des équipages ne soit fixée.



50. L'effet de la poursuite des procédures internes a été abordé en l'affaire du *Camouco*.

En l'espèce, le Tribunal a fait valoir que :

« 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. »

*(Affaire du Camouco, arrêt, 7 février 2000)*

51. De l'avis du demandeur, il est clair que la procédure de confiscation du *Tomimaru* n'est pas encore arrivée à son terme. Mais, même si cela était le cas, cette procédure ne ferait nullement obstacle à l'exercice par le Tribunal de ses prérogatives en matière de prompt mainlevée.
52. L'effet d'une confiscation a été envisagé en l'Affaire du *Juno Trader*. A cette occasion, le Tribunal s'était référé à l'argument du défendeur selon lequel le navire avait été confisqué, n'était donc pas immobilisé, mais qu'il était la possession du défendeur en tant que propriétaire légitime. Le Tribunal, notant que cet argument était analogue à l'argument selon lequel le Tribunal n'était pas compétent du fait que le *Juno Trader* avait perdu la nationalité de l'Etat du demandeur à l'occasion de sa confiscation, a rejeté cet argument.
53. Nous faisons valoir respectueusement que le raisonnement du Tribunal est non seulement manifestement correct, mais également incontournable. Si la confiscation des navires immobilisés était autorisée ou était utilisée pour empêcher le Tribunal

d'exercer sa compétence en matière de prompt mainlevée, les obligations et procédures prévues dans la Convention en matière de mainlevée seraient dénuées de tout sens pratique et deviendraient donc sans objet. Leur objectif même est de garantir que, lorsqu'un navire est immobilisé, il n'est pas confisqué, mais que sa mainlevée s'effectue promptement dès le paiement d'une caution ou autre garantie financière raisonnable.

54. Pour les raisons qui précèdent, la présente demande relève de la compétence du Tribunal et elle est donc recevable.

#### **D. LE DÉFENDEUR A ENFREINT SES OBLIGATIONS EN MATIÈRE DE PROMPTE MAINLEVÉE**

##### **a) Considérations générales**

55. Il ne fait aucun doute, si on se base sur les faits énoncés à la section B ci-dessus que le *Tomimaru* a été arraisonné et immobilisé sous l'autorité du défendeur. L'armateur du navire s'est déclaré prêt à déposer une caution ou autre garantie financière en vue de la mainlevée de l'immobilisation du navire, sous réserve que cette caution soit raisonnable ; l'armateur demeure ainsi disposé. Toutefois, aucune caution ou autre garantie financière portant sur toutes les procédures internes n'a été fixée par le défendeur et le *Tomimaru* reste immobilisé.

56. Il ressort clairement des dispositions de l'article 73, paragraphe 2, si on l'interprète de bonne foi conformément au sens ordinaire donné aux termes de cet article, que le défendeur est tenu de fixer une caution ou autre garantie financière raisonnable, s'agissant des navires et de leur équipage immobilisés, et de procéder sans délai à la mainlevée de la saisie dont un navire a fait l'objet et à la libération de son équipage, dès le dépôt de cette caution ou autre garantie financière. L'article 73 de la Convention dispose ce qui 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 lui 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. »

57. L'article 73 établit un juste équilibre entre les intérêts de l'Etat du pavillon et ceux de l'Etat côtier. Le Tribunal, en l'Affaire du *Monte Confurco* a exposé comme suit la nature de l'article 73 :

« 70. L'article 73 identifie deux intérêts, l'intérêt que représente pour l'Etat côtier la prise de toutes mesures qui lui sont nécessaires pour assurer le respect des lois et règlements qu'il a adoptés d'une part, et l'intérêt que représente pour l'Etat du pavillon l'obtention sans délai d'une mainlevée de l'immobilisation de ses navires et d'une libération de leurs équipages, d'autre part. Se trouve ainsi établi un juste équilibre entre les deux intérêts. L'article stipule qu'il doit être procédé à la mainlevée de l'immobilisation du navire et à la libération de son équipage dès le dépôt d'une caution ou d'une autre garantie raisonnable, en protégeant ainsi les intérêts de l'Etat du pavillon et des autres personnes affectées par l'immobilisation du navire et l'arrestation de son équipage. La mainlevée et la libération ne sauraient être subordonnées qu'à une caution « raisonnable ».

71. De même, l'objet de l'article 292 de la Convention est de concilier l'intérêt que représentent pour l'Etat du pavillon la prompte mainlevée de l'immobilisation de son navire et la prompte mise en liberté de l'équipage de celui-ci avec l'intérêt que représentent pour l'Etat qui a procédé à l'immobilisation et à l'arrestation la représentation en justice du capitaine et le paiement des sanctions imposées. »

*(Affaire du Monte Confurco, arrêt, 18 décembre 2000)*

58. Le demandeur admet parfaitement qu'il est dans l'intérêt du défendeur de prendre des mesures efficaces pour assurer la mise en œuvre de ses lois et règlements internes qui protègent ses droits souverains dans sa zone économique exclusive. Toutefois, les droits et intérêts de l'Etat côtier ne sont pas absolus et ils n'existent pas isolément. L'Etat du pavillon a également ses droits et ses intérêts. Il convient d'établir un juste équilibre entre ces droits et intérêts; et c'est précisément ce à quoi vise l'article 73 en créant le droit de demander une prompte mainlevée dès le dépôt d'une caution ou autre garantie financière raisonnable. Dans le cas présent, les droits du demandeur, en tant qu'Etat du pavillon du *Tomimaru*, visant à obtenir une prompte mainlevée de l'immobilisation du navire en question ont manifestement été violés par le défendeur.

**b) Le *Tomimaru* est « immobilisé »**

59. Ainsi qu'il a été indiqué à la section B ci-dessus, le navire a été arraisonné et immobilisé par le défendeur. Il ne fait aucun doute que le *Tomimaru* est placé sous le

contrôle de l'autorité du défendeur depuis le 31 octobre 2006 et qu'il reste sous son contrôle à l'heure actuelle.

c) **Le *Tomimaru* n'a pas fait l'objet d'une « prompte mainlevée »**

60. Il ressort clairement des faits décrits à la section B ci-dessus que plus de huit mois se sont écoulés depuis l'arraisonnement initial du *Tomimaru* par les agents du défendeur. Le défendeur n'a pas procédé promptement à la mainlevée de l'immobilisation du *Tomimaru*, ainsi qu'il est prévu à l'article 73, paragraphe 2, de la Convention.

d) **Responsabilité de l'Etat : réservation des droits**

61. En droit international, un Etat responsable d'un fait internationalement illicite a l'obligation d'y mettre fin et de veiller à ce qu'il ne se répète pas. De plus, l'Etat responsable est tenu de réparer intégralement le préjudice causé par le fait internationalement illicite. (Voir les articles sur la responsabilité des Etats pour faits internationalement illicites de la Commission du droit international annexés à la résolution de l'Assemblée générale A/RES/56/83, 12 décembre 2001, articles 30 et 31).

62. La présente demande traite exclusivement de la prompte mainlevée de l'immobilisation du *Tomimaru*. Le demandeur réserve tous ses droits d'intenter un



recours en responsabilité contre le défendeur aux termes du droit international en ce qui concerne l'immobilisation du navire et de son équipage, et notamment en matière de réparation.

## **E. QUESTION DES CAUTIONS EN L'ESPÈCE**

63. Le défendeur ne s'est pas acquitté de son obligation de fixer une caution ou autre garantie financière raisonnable et d'autoriser la prompte mainlevée de l'immobilisation du *Tomimaru* dès le dépôt de cette caution. La position du Tribunal concernant la détermination du caractère raisonnable d'une caution ou autre garantie financière est désormais bien établie. En l'Affaire du *Volga*, le Tribunal a déclaré :

« 63. Dans ses arrêts antérieurs, le Tribunal a indiqué certains des facteurs qui devraient être pris en compte pour évaluer le caractère raisonnable d'une caution aux fins de la mainlevée de l'immobilisation d'un navire ou de la libération de son équipage au titre de l'article 292 de la Convention. En l'Affaire du « *Camouco* », le Tribunal a précisé certains éléments pertinents retenus pour l'évaluation du caractère raisonnable d'une caution ou d'une autre garantie financière, comme suit :

Le Tribunal considère qu'un certain nombre d'éléments sont pertinents pour l'évaluation du caractère raisonnable d'une

caution ou d'une autre garantie financière. Au nombre de ces éléments, il y a : la gravité des infractions imputées, les sanctions imposées ou pouvant l'être en vertu des lois de l'Etat qui a immobilisé le navire, la valeur du navire immobilisé et celle de la cargaison saisie, le montant de la caution imposée par l'Etat qui a immobilisé le navire, ainsi que la forme sous laquelle la caution est exigée.

*(Arrêt du 7 février 2000, paragraphe 67).*

64. En l’*Affaire du « Monte Confurco »*, le Tribunal a confirmé cette déclaration en ajoutant que « [c]ette énumération ne saurait nullement être considérée comme exhaustive. Le Tribunal n'entend pas non plus déterminer des règles rigides concernant l'importance relative qui doit être attachée à l'un ou l'autre de ces éléments » (arrêt du 18 décembre 2000, paragraphe 76) ».

*(Affaire du Volga, arrêt, 23 décembre 2002).*

64. Il apparaît que le demandeur et le défendeur s'accordent sur la conduite à suivre pour déterminer le caractère raisonnable d'une caution ou autre garantie financière.
65. La question de la détermination du caractère raisonnable d'une caution ou autre garantie financière a été traitée par le défendeur en l’*Affaire du Volga* où il est dit :

« La Fédération de Russie déclare que dans les affaires précédentes du Tribunal, le raisonnement et les résultats indiquent une approche cohérente par rapport à l'établissement de la caution et de la prompte mainlevée, qui doit être suivie en l'espèce. Ces affaires ont établi des montants de caution en pourcentage. Je ne dis pas forcément qu'il s'agit d'une formule mathématique, mais d'après ces affaires, le pourcentage du montant total potentiel concernant les amendes et la confiscation varie entre 9 % et 25 %.

...

Ces affaires sont des exemples des principes directeurs, qui, d'après la Fédération de Russie, devraient être appliqués en l'espèce, lorsqu'on examine la proposition concernant les dispositions en matière de caution et les valeurs monétaires en dollars de ces dispositions. »

*[Affaire du Volga, audience, 12 décembre 2002, matinée, p. 12 et 13]*

66. Le demandeur partage l'avis exprimé ci-dessus par le défendeur.
  
67. Le demandeur considère par ailleurs que la caution ou autre sécurité financière doit être raisonnable, non seulement en ce qui concerne son montant, mais également s'agissant des autres conditions qui s'y rattachent. Ainsi, pour être raisonnable, une

caution ou autre garantie financière doit être fixée sans délai et assortie de conditions raisonnables en ce qui concerne la forme et les modalités de son dépôt, afin de permettre à l'armateur de déposer sans délai la caution ou autre sécurité et d'obtenir la mainlevée de l'immobilisation du navire.

**F. CONCLUSIONS**

68. Pour les raisons qui précèdent, le demandeur prie le Tribunal international du droit de la mer de rendre un arrêt aux termes duquel :

- a) il déclare que le Tribunal est compétent, en vertu de l'article 292 de la Convention, pour connaître de la demande relative à la détention par le défendeur du navire *Tomimaru*, laquelle enfreint les obligations qui lui incombent au titre de l'article 73, paragraphe 2, de la Convention;
- b) il déclare que la demande est recevable, que l'allégation du demandeur est bien fondée, et que le défendeur a violé les obligations qui lui incombent au titre de l'article 73, paragraphe 2, de la Convention; et
- c) il ordonne au défendeur de procéder à la mainlevée de l'immobilisation du navire *Tomimaru* dans les termes et conditions que le Tribunal jugera raisonnables.

[Signature]

(J. Komaku)

Agent du Japon

Le 6 juillet 2007