

OPINION DISSIDENTE DE M. VUKAS

[Traduction]

1. Je souscris au raisonnement développé par le Tribunal au sujet de sa compétence en l'espèce (paragraphe 45 à 48 de l'arrêt), et, de ce fait, j'ai voté en faveur de la première conclusion du dispositif contenu au paragraphe 78 de l'arrêt. Toutefois, étant donné que je ne partage pas l'opinion du Tribunal selon laquelle la demande du Panama était recevable, j'ai voté contre la deuxième conclusion du dispositif contenu au paragraphe 78 de l'arrêt. La conséquence en a été que j'ai dû voter contre le reste des conclusions du dispositif.

2. Avant d'exposer les arguments sur lesquels repose mon opinion dissidente, je voudrais exprimer la raison fondamentale pour laquelle je rejette la recevabilité de la demande du Panama. La demande est fondée sur l'article 292 de la Convention qui porte sur la « prompte mainlevée de l'immobilisation du navire ou prompte libération de son équipage ». Cependant, le Panama a invoqué les dispositions relatives à la prompte mainlevée d'une manière qui n'est pas conforme aux dispositions de la Convention, et qui n'a pas été envisagée par la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer (ci-après « troisième Conférence sur le droit de la mer »), qui a introduit cette innovation dans le droit international de la mer.

3. La raison de l'introduction de la procédure de prompte mainlevée à la troisième Conférence sur le droit de la mer était fondée sur l'idée que, dans certains cas d'immobilisation d'un navire ou d'arrestation de son équipage, la mainlevée de l'immobilisation du navire et la mise en liberté de son équipage pourraient intervenir « sans préjudice quant au fond de l'affaire et sans que, de quelque manière que ce soit, la juridiction de l'Etat qui a procédé à l'immobilisation et à l'arrestation ne soit exclue ».¹

Etant donné que l'exigence de promptitude dans la mainlevée de l'immobilisation du navire et dans la mise en liberté de l'équipage constitue le but principal de cette nouvelle procédure, il y a plusieurs éléments essentiels qui permettent d'atteindre ce but :

- a) Ce n'est pas seulement l'Etat du pavillon du navire qui peut faire la demande de mainlevée ou de mise en liberté; la demande peut également être faite au nom de l'Etat du pavillon (article 292, paragraphe 2). Ainsi, un Etat peut donner l'autorisation de présenter

¹A.O. Adede, *The System for Settlement of Disputes under the United Nations Convention on the Law of the Sea, A Drafting History and a Commentary*, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht/Boston/Lancaster, 1987, p. 161.

une demande à un de ses représentants officiels, au capitaine ou au propriétaire du navire.²

- b) Bien que l'article 292, paragraphe 1, reconnaisse l'égalité des procédures contenues dans ce paragraphe, et le droit des parties à choisir d'un commun accord une cour ou un tribunal, l'une de ces procédures – le Tribunal international du droit de la mer – a été choisie pour les situations où les parties ne parviennent pas à se mettre d'accord.
- c) Un troisième élément contribuant à la promptitude est constitué par la courte période au cours de laquelle devraient agir tous les acteurs concernés (l'Etat qui a procédé à l'immobilisation ou à l'arrestation, l'Etat du pavillon et tous ceux qui sont concernés par le traitement que subissent le navire immobilisé et l'équipage arrêté, les cours et tribunaux compétents). Dans un délai de 10 jours à compter du moment de l'immobilisation ou de l'arrestation, l'Etat qui a procédé à l'immobilisation ou à l'arrestation doit prendre des dispositions pour la 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 situation, dans le cas où la mainlevée de l'immobilisation d'un navire et la mise en liberté de l'équipage n'interviennent pas au cours de cette période initiale, se trouve fort bien décrite par Shabtai Rosenne et Louis Sohn :

Si le tribunal interne rejette la demande de mainlevée en échange du dépôt d'une caution, ou si la caution est considérée par la partie concernée comme n'étant pas raisonnable, ladite partie doit essayer d'obtenir que la décision soit rapportée, s'il y a encore du temps pour cela avant l'expiration de la période de 10 jours. S'il n'y a pas de possibilité d'appel, ou qu'il n'y ait aucune chance qu'une décision soit rendue au sujet dudit appel avant l'expiration de la période de 10 jours, les parties doivent essayer de convenir d'un commun accord de la désignation de la cour ou du tribunal auquel la question de la mainlevée ou de la mise en liberté doit être soumise. Si aucun accord ne peut être conclu concernant une telle cour ou un tel tribunal avant l'expiration de la période de 10 jours, alors les dispositions de la Convention relatives au choix du tribunal s'appliquent.³

²Center for Oceans Law and Policy, University of Virginia, *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, A Commentary*, Vol. V, M.H. Nordquist, Editor-in-Chief, S. Rosenne and L.B. Sohn, Volume Editors, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht/Boston/London, 1989, pp. 70 et 71.

³*Ibid.*, pp. 69 et 70.

- d) Si la mainlevée de l'immobilisation du navire et la mise en liberté de l'équipage n'interviennent pas, et que la question de cette mainlevée et de cette mise en liberté est soumise à une cour ou un tribunal conformément à l'article 292, paragraphe 1, il est prévu que « la cour ou le tribunal examine promptement cette demande » (paragraphe 3). Conformément à cette disposition, le Règlement du Tribunal contient des dispositions assurant que la demande de mainlevée de l'immobilisation d'un navire et de mise en liberté de son équipage est examinée sans délai (Règlement, articles 110 à 114).
- e) Enfin, dès le dépôt d'une caution ou d'une 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 » (Convention, article 292, paragraphe 4).

4. Compte tenu de tout ce qui précède, il est clair que la procédure de prompt mainlevée a été conçue par la troisième Conférence sur le droit de la mer pour permettre à l'Etat du pavillon, ou à une personne agissant en son nom, de soumettre la question à une juridiction internationale, dès que toutes les conditions énoncées à l'article 292, paragraphe 1, sont satisfaites. Cela ne signifie pas que, dans tous les cas où la mainlevée de l'immobilisation du navire et/ou la mise en liberté de l'équipage ne sont pas intervenues, l'affaire doit être soumise à une procédure internationale immédiatement après l'expiration du délai de 10 jours. Des motifs valables peuvent exister concernant le retard, tels qu'une promesse de l'Etat ayant procédé à l'immobilisation ou à l'arrestation selon laquelle la mainlevée de l'immobilisation et la mise en liberté interviendraient rapidement, avec ou sans le dépôt d'une caution, ou l'existence d'une longue procédure pour l'obtention de l'autorisation d'agir au nom de l'Etat du pavillon, etc.

Ainsi, l'Etat du pavillon peut instituer une procédure en vertu de l'article 292, lorsqu'il juge que cela s'impose dans l'intérêt du navire immobilisé et/ou de son équipage arrêté, ou il peut mettre à profit les recours internes. Bien entendu, aux fins des dispositions concernant la prompt mainlevée contenues à l'article 292, l'épuisement des recours internes n'est pas requis (article 295) en tant que condition préalable à la soumission d'une demande de prompt mainlevée à une juridiction internationale.⁴

⁴Voir R. Lagoni, « The Prompt Release of Vessels and Crews before the International Tribunal for the Law of the Sea : A Preparatory Report », *The International Journal of Marine and Coastal Law*, Vol. 11, No. 2, 1996, p. 152.

Néanmoins, il peut exister des propriétaires de navires et/ou des Etats du pavillon qui préféreraient soumettre l'affaire de l'immobilisation de leur navire et de l'arrestation de son équipage à une juridiction locale ou à une autre autorité compétente relevant du droit interne de l'Etat qui a immobilisé le navire. Il s'agissait là exactement de l'attitude qu'ont adoptée les propriétaires du *Camouco* et son Etat du pavillon, le Panama.

5. L'« [e]xposé des faits » contenu dans l'arrêt (paragraphe 25 à 42), montre clairement que, le 8 octobre 1999, peu de temps après la saisie du navire (29 septembre 1999), le tribunal d'instance de Saint-Paul a ordonné que la mainlevée de l'immobilisation du navire « se ferait sous paiement, entre les mains de la Caisse des Dépôts et Consignation, d'une caution d'un montant de 20 millions de francs français, soit en espèces, ou chèque certifié ou chèque bancaire » (paragraphe 36 de l'arrêt).

Bien que le propriétaire du *Camouco*, la société *Merce-Pesca*, ait considéré la caution fixée comme n'étant pas « raisonnable », ni le propriétaire, ni l'Etat du pavillon n'a entrepris quoi que ce soit pour instituer la procédure envisagée à l'article 292, paragraphe 1. *Merce-Pesca* et le capitaine du navire ont plutôt fait déposer une assignation en référé devant le tribunal d'instance de Saint-Paul, afin de contester la décision rendue auparavant et d'obtenir la prompte mainlevée sur la base d'une « caution raisonnable » (22 octobre 1999).

Même lorsque le tribunal d'instance de Saint-Paul a rendu une ordonnance par laquelle il a rejeté la demande (14 décembre 1999), *Merce-Pesca* a interjeté appel contre l'ordonnance devant la cour d'appel de Saint-Denis. L'appel a été introduit le 27 décembre 1999, et il n'est pas surprenant qu'il soit encore pendant devant la cour d'appel de Saint-Denis.

Ce qui constitue une véritable surprise, c'est par contre le fait que juste avant d'avoir épuisé tous les recours internes français, le propriétaire et l'Etat du pavillon « aient découvert » la procédure de prompt mainlevée prévue à l'article 292 de la Convention. De fait, ce fut seulement le 7 janvier 2000 que le requérant a adressé une lettre au Ministre français des affaires étrangères pour solliciter la mainlevée de l'immobilisation du *Camouco*, en mentionnant la procédure prévue à l'article 292.

6. Un tel comportement de la part du Panama (à savoir le recours à la procédure de prompt mainlevée prévue à l'article 292 non pas immédiatement après l'expiration de la période de 10 jours à compter du moment de l'immobilisation du navire, mais plus de trois mois après l'événement en question) a amené la France à soutenir que « par son comportement, le Panama a laissé se créer une situation d'estoppel et que sa requête est désormais irrecevable ».⁵

⁵Exposé en réponse du Gouvernement français, 25 janvier 2000, paragraphe 10 de la partie « III-En droit ».

La possibilité que, du fait de son inaction initiale, l'Etat du pavillon soit empêché d'instituer la procédure prévue à l'article 292 a fait l'objet de commentaires de la part de spécialistes. Bien qu'il ne souscrive pas à une telle interprétation, Rainer Lagoni avance l'idée selon laquelle l'Etat du pavillon ferait preuve de sagesse en réservant en temps voulu son droit de soumettre la question au Tribunal.⁶

7. De mon point de vue, l'irrecevabilité de la demande du Panama n'est pas fondée sur l'estoppel, mais sur une mauvaise interprétation par le Panama du concept général de la prompte mainlevée tel qu'énoncé dans la Convention, et des principales dispositions de l'article 292.⁷ De fait, en s'adressant en janvier 2000 au Gouvernement de la République française et au Tribunal, la République du Panama *n'a pas initié une procédure de prompte mainlevée*. Une telle procédure, selon la demande du Panama elle-même, a été initiée devant une instance interne française – le tribunal d'instance de Saint Paul :

Le 22 octobre 1999, afin d'obtenir la prompte mainlevée de l'immobilisation du navire et la prompte libération de l'équipage, les conseils ont déposé, au nom de l'armateur Merce-Pesca, une assignation en référé ...⁸

Comme cela a été exposé au paragraphe 5 ci-dessus, tout au long des deux mois suivants, *Merce-Pesca* a continué à s'adresser aux instances internes françaises. Puis, pour une raison inconnue, avant que ne soit rendue la décision de la cour d'appel de Saint-Denis, *Merce-Pesca*, avec le soutien du Panama, décida de soumettre l'affaire à une juridiction internationale. Ce faisant, le Panama a agi à l'encontre de la doctrine de la litispendance, selon laquelle deux juridictions ne peuvent pas exercer une compétence concurrente au sujet de la même affaire (concernant les mêmes parties et la même question).

Naturellement, la litispendance ne prive pas absolument du droit d'engager une action parallèle dans chaque cas. Une telle action peut être permise sur la base d'un traité, ou si les parties ont une raison vitale quelconque de recourir à une juridiction avant d'épuiser les recours ouverts devant l'autre juridiction. Toutefois, en l'espèce, je ne vois aucune raison de s'adresser au Tribunal 100 jours à compter du moment de l'immobilisation du *Camouco*. Il n'y avait pas de circonstances nouvelles concernant soit le navire ou son capitaine au moment où le Panama a introduit son action en janvier 2000. De surcroît, il est logique de s'attendre à ce qu'une décision soit rendue sous

⁶Lagoni, *op.cit.*, p. 150.

⁷Sur la manière dont le requérant interprète le délai des 10 jours, voir la demande du Panama, paragraphe 4.

⁸Demande du Panama, paragraphe 40. Voir également la paragraphe 42 de l'arrêt.

peu au sujet de l'appel pendant devant la cour d'appel de Saint-Denis, et de s'attendre à ce que cette décision du tribunal français contienne des conclusions différentes de celles contenues dans l'arrêt du Tribunal, en ce qui concerne la mainlevée de l'immobilisation du navire et la mise en liberté du capitaine et en ce qui concerne le montant et la forme de la caution ou d'une autre garantie financière. Il est impossible de prévoir toutes les complications qui résulteront de deux décisions de justice différentes, nonobstant la conclusion séduisante qui voudrait que la décision rendue par la juridiction internationale l'emporte sur celle rendue par la juridiction interne.

8. Comme déjà mentionné au tout début, la procédure de prompt mainlevée de l'immobilisation du navire ou de prompt libération de son équipage est une innovation dans le droit international de la mer, instituée par la troisième Conférence sur le droit de la mer. Les dispositions concises de l'article 292, et le fait que, à ce jour, le Tribunal n'ait eu à se prononcer que sur une seule affaire pourraient conduire à des interprétations erronées en ce qui concerne les détails de cette procédure. Il n'en demeure pas moins que le domaine le plus important sur lequel porte l'article 292 est clair : il doit être utilisé uniquement pour assurer la prompt mainlevée de l'immobilisation du navire ou la prompt libération de son équipage dans les situations prévues à cet égard par la Convention.

Compte tenu de tous les faits susmentionnés, la demande du Panama aurait dû être déclarée irrecevable. Son interprétation des dispositions de la Convention relatives à la prompt mainlevée n'est pas en accord avec « l'objet et le but » (article 31, paragraphe 1, de la Convention de Vienne sur le droit des traités) desdites dispositions.

(Signé) Budislav Vukas