

(Traduction)

TRIBUNAL INTERNATIONAL DU DROIT DE LA MER

Réponses aux questions posées par le Tribunal

BELIZE

6 avril 2001

A la question n° 1

Quel effet aurait la position française en ce qui concerne la compétence et la recevabilité sur l'objet et le but de l'article 292 de la Convention ?

Comme indiqué hier, la présente procédure est une procédure indépendante de celles qui ont été conduites par les juridictions internes. Les procédures se déroulent parallèlement.

Comme nous l'avons également indiqué, si la thèse soutenue par la France devait prévaloir, alors chaque Etat pourrait éluder la prompte mainlevée de l'immobilisation des navires et la prompte libération de leurs équipages simplement en engageant une rapide action en justice pour procéder à une prompte confiscation ou à un prompt emprisonnement, tout en prononçant une exécution provisoire de la décision.

Par ce biais, l'invocation de lois internes permettrait d'éluder l'obligation énoncée à l'article 72, paragraphe 2, de la Convention. Cela affecterait non seulement les navires, mais également les membres d'équipage, qui pourraient être promptement emprisonnés.

Quels sont le but et l'objet de l'article 292 de la Convention ?

Il s'agit de traiter de questions qui donnent matière à l'allégation suivant laquelle, quelque forme que cela puisse revêtir, un navire se trouve immobilisé par un Etat sans qu'il y ait possibilité d'obtenir la mainlevée de cette immobilisation dès le dépôt d'une caution raisonnable.

A cet égard, je voudrais rappeler que, comme l'a dit ce Tribunal dans l'affaire du Monte Confurco (paragraphe 70 de l'arrêt), la mainlevée et la libération ne sauraient être subordonnées qu'à une caution raisonnable.

A la question n° 2

La confiscation du *Grand Prince* pourrait-elle être annulée par la cour d'appel? Dans l'affirmative, la cour d'appel pourrait-elle décider la mainlevée de l'immobilisation de navires dès le dépôt d'une caution?

Il est évident que la cour d'appel, ou la cour suprême à Paris, pourrait parfaitement annuler ladite décision. Il existe des arguments qui peuvent être avancés pour soutenir que la confiscation ne constitue pas une sanction proportionnée à l'infraction commise. En témoigne le montant de l'amende à laquelle a été condamné le capitaine, à savoir 200 000 FF, montant qui se situe en dessous de celui des peines d'amende infligées dans d'autres affaires sur lesquelles se sont prononcées les cours de justice locales.

Mais ce qui est le plus important, c'est que même dans le cas où ladite décision serait annulée par la cour d'appel, cette cour ne se prononcera sur aucun point relatif à la mainlevée de l'immobilisation du navire en contrepartie du dépôt d'une caution ou autre garantie, puisqu'il ne s'agit pas là de l'objet de l'appel. Nous devons encore attendre que la cour suprême se prononce par une décision définitive et rendue en dernier ressort.

A la question n° 3

S'agissant de la question du propriétaire du *Grand Prince*

Il semble qu'une certaine confusion ait été créée au sujet du propriétaire du navire par la référence à Noycan en tant que société propriétaire de celui-ci dans le certificat de classification versé au dossier en tant que pièce 17 jointe à la demande.

Le propriétaire actuel du navire a acheté celui-ci le 27 mars 2000, comme cela apparaît dans l'acte de vente, dûment signé et apostillé devant notaire, qui est versé au dossier en tant que pièce 2 jointe à notre demande.

Le document numéro 3 joint à la demande constitue la preuve que, le 16 octobre 2000, le propriétaire du *Grand Prince* était la Paik Commercial Corp.

Cette qualité de propriétaire a également été confirmée par le registre bélizien de la marine marchande internationale dans sa lettre en date du 30 mars 2001, lettre qui a été faite après les indications données par le Greffier et qui se trouve versée au dossier.

Le certificat énonce en outre que, en dépit de l'arrivée à expiration de la patente provisoire de navigation, le navire reste immatriculé au Belize, étant donné que les documents relatifs au statut du navire, tels que la patente définitive de navigation et le « ship station licence » [certificat d'immatriculation], sont en cours d'établissement par le registre du Belize.

Comme vous pouvez le voir, le certificat de classification qui semble créer la confusion a été établi le 23 juin 1999, et, comme il est dit dans le même document, il arrive à expiration au bout de deux années.

Par conséquent, il est évident que le document a été établi lorsque le navire était propriété de Noycan, **antérieurement** à l'achat du navire par le propriétaire actuel, la Paik Commercial.

Il convient de noter également que la seule inspection requise, qui devait être effectuée en janvier 2000, l'a été en novembre 1999, par les soins du précédent propriétaire du navire.

Voilà la seule raison pour laquelle le nom de la Paik Commercial n'apparaît pas sur les documents de la société de classification, puisqu'il n'y a pas lieu, pour le moment, de prendre une quelconque disposition au sujet des certificats de classification.

Néanmoins, M. le Président, si le Tribunal souhaite que nous produisions tout autre élément de preuve concernant la question du propriétaire, nous serons plus que heureux de pouvoir le faire.

A la question n° 4

Quels sont le sens et les effets juridiques du mot « confiscation » dans la législation française ?

Il est évident que la confiscation implique, en principe, l'appropriation des biens par l'Etat qui a procédé à la confiscation. Quant aux effets, si l'article 73, paragraphe 2, de la Convention n'existait pas, alors l'effet immédiat serait l'immobilisation du navire et l'expropriation par l'Etat qui a procédé à l'immobilisation. Toutefois, si l'article 73, paragraphe 2 est applicable, ce qui, à mon sens, n'est pas contestable, alors il doit être procédé à la mainlevée de l'immobilisation en contrepartie d'une caution raisonnable, et cette obligation, comme l'a dit le Tribunal, ne saurait être subordonnée à aucune loi ou aucun règlement interne, si ce n'est uniquement au dépôt d'une caution raisonnable.

En dépit de ce que nous venons d'exposer, en réponse aux questions soumises par le Tribunal, il nous faut insister sur le fait que nous ne contestons pas, dans le cadre de la présente instance, la légalité des mesures en question, mais uniquement celle des mesures qui se rapportent à l'obligation de prompt mainlevée, obligation qui ne saurait être éludée par l'invocation de lois et procédures internes.

En conclusion, la France n'a pas observé les dispositions de la Convention en fixant une caution absolument déraisonnable, et par surcroît, en empêchant, une semaine seulement après, par une prompt confiscation assortie de l'exécution provisoire, toute possibilité de mainlevée de la saisie du navire.

Les questions 5, 6, et 7 ont reçu une réponse à lors des exposés faits par le Belize au cours de l'audience de la matinée d 6 avril 2001.

(Signé)

Alberto Penelas Alvarez
En qualité d'agent du Belize