



HAL
open science

La jurisprudence récente du Tribunal international du droit de la mer

Suzanne Storgårds

► **To cite this version:**

Suzanne Storgårds. La jurisprudence récente du Tribunal international du droit de la mer. Droit. 2011. dumas-01628416

HAL Id: dumas-01628416

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01628416>

Submitted on 26 Dec 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

UNIVERSITÉ DE DROIT D'ÉCONOMIE ET DES SCIENCES D'AIX-MARSEILLE
FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE D'AIX-MARSEILLE

CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS

**La jurisprudence récente du Tribunal international
du droit de la mer**

Mémoire pour le Master 2 du droit maritime et des transports

Présenté par Susanne Storgårds

Soutenu le 16 septembre 2011

Sous la direction de Monsieur Christian Scapel

ABSTRACT

The International Tribunal for the Law of the Sea, although it has been in existence for several years, has only fairly recently been presented with a variety of different cases. Its previous case law has been predominantly related to the prompt release of vessels, and although this issue is still the basis of the majority of the Tribunal's activities, recent years have brought with them different types of problems.

The past decade has seen the Tribunal confronted with a larger number of environmental issues. These concerns, and those related to branches of the law of the sea other than the prompt release of vessels, have been brought before the Tribunal, so that this international court has been forced to resolve problems that directly influence all of mankind. One may ask oneself if the International Tribunal for the Law of the Seas is finally beginning to achieve its full potential as an international authority in all that relates to the oceans.

Le Tribunal international du droit de la mer, même s'il existe depuis plusieurs années, n'a que récemment été présenté avec plusieurs types d'affaires. Sa jurisprudence précédente a surtout traité la prompte mainlevée des navires, et, même si cette question reste toujours à la base de la plupart des activités du Tribunal, ces dernières années ont porté avec elles plusieurs types de problèmes à résoudre.

Cette dernière décennie, le Tribunal s'est confronté à un plus grand nombre de sujets relatifs à l'environnement. Ces sujets, et ceux relatifs aux domaines du droit de la mer autres que la prompte mainlevée, ont été portés devant le Tribunal de façon à ce que cette cour internationale eût été obligée de résoudre des problèmes qui ont une influence directe sur toute l'humanité. On peut se poser la question de savoir si le Tribunal international du droit de la mer est enfin en train de réaliser son potentiel comme une autorité internationale dans tout ce qui relève des océans.

SOMMAIRE

INTRODUCTION	4
PREMIÈRE PARTIE. LA JURISPRUDENCE RELATIVE À LA PROMPTE MAINLEVÉE, AUX TRAVAUX DE POLDÉRISATION ET À LA DÉLIMITATION DE LA FRONTIÈRE MARITIME	10
CHAPITRE 1. LA PROMPTE MAINLEVÉE	10
CHAPITRE 2. LES TRAVAUX DE POLDÉRISATION ET LA DÉLIMITATION DE LA FRONTIÈRE MARITIME	28
DEUXIÈME PARTIE. LA JURISPRUDENCE DE LA CHAMBRE POUR LE RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS RELATIFS AUX FONDS MARINS...35	
CHAPITRE 1. LES FONDS MARINS	35
CHAPITRE 2. LA SOLUTION DE LA CHAMBRE	38
CONCLUSION	63
ANNEXES	64
BIBLIOGRAPHIE	67
TABLE DES MATIÈRES	70

INTRODUCTION

La mer crée, et a toujours créé, des rapports complexes entre les États. Ou peut-être la mer n'est pas à l'origine de ces rapports, mais n'est que la simple victime des relations compliquées entre des différents pays. Qu'elle soit l'agent ou l'objet de cette tension, il est impossible de nier l'importance que possède la mer quant aux relations interétatiques. La liberté de prendre la mer, la possibilité d'empêcher la navigation dans le territoire d'un État, les droits de la pêche, les pouvoirs militaire et politique sont parmi les nombreux intérêts étroitement liés à la mer. Autrefois, le pouvoir des grandes nations était souvent lié à la mer, la communication entre les civilisations se faisait surtout par voie maritime, et le commerce employait les navires de mer. Il n'est donc pas étonnant que les règles qui régissent la mer, le droit de la mer, ont une telle importance pour les relations internationales. Cette importance existe depuis toujours et existera toujours, et elle ne se limite pas aux États côtiers, mais concerne tous les États, qu'ils se trouvent ou non à bord de la mer. La volonté de régler, de façon pacifique ou non, les relations entre les États par rapport à la mer n'a donc rien de surprenant.

Le Tribunal international du droit de la mer, institution créée pour régler les conflits qui peuvent naître entre des États, apporte une aide considérable au maintien de ces relations pacifiques. Ce Tribunal est le produit d'un long développement historique du droit de la mer et son importance n'est pas à nier. Il est vrai que cette institution relativement jeune n'a pas encore connu un aussi grand succès que des autres tribunaux internationaux, telle la Cour internationale de Justice, mais cela ne veut pas dire que ce succès ne viendra pas avec le temps. Le développement du droit de la mer a pris son propre temps, évoluant plus ou moins lentement pendant des siècles. L'évolution du Tribunal international de la mer est déjà plus rapide, sa jurisprudence comptant aujourd'hui dix-neuf cas en quinze années d'existence depuis son inauguration en 1996.

Le droit de la mer est « l'ensemble des règles du droit international qui déterminent les droits et obligations des États en matière d'utilisation et d'exploitation des espaces maritimes »¹. Ce droit, essentiel pour le fonctionnement de la communauté internationale, est une des branches les plus anciennes du droit international public. « Les traités conclus entre les nations du Sud-Est asiatique environ 1 000 avant Jésus-Christ en vue

¹ BONASSIES, Pierre et SCAPEL, Christian. *Traité de droit maritime*. 2 éd. Paris : L.G.D.J., 2010, p. 30.

de régler les différentes activités maritimes des États sont parmi les plus anciens accords internationaux connus »². Cette branche de droit si ancienne a gardé son importance essentielle pendant les siècles suivants. Par conséquent, il est tout à fait naturel que ce droit a été le sujet de plusieurs théories et développements durant les temps.

La théorie de la souveraineté nationale a été forte pendant des siècles, chaque État voulant accaparer le plus de pouvoir politique en agrandissant son territoire et son contrôle là-dessus. L'objectif était d'exercer le plus d'autorité possible sur les mers voisines, et même celles lointaines. Les notions de « Mare Nostrum » et « Mare Clausum » étaient très souvent employées. Ces expressions, liées à l'idée de la propriété des mers, montraient un désir des États côtiers d'exclure les autres États de certaines parties de la mer³.

C'était le célèbre Hollandais, Hugo Grotius, qui, en 1609, suite à un conflit entre les Hollandais et les Portugais, a lancé l'idée d'une mer libre : le fameux « Mare Liberum ». Cet auteur et philosophe avait comme objectif une vie où les nations et les peuples pouvaient vivre en paix, chacun respectant l'autre⁴. C'est dans cette perspective que le « Mare Liberum » a été conçu. La nature propre de la mer empêchait qu'une ou quelques nations ne se l'appropriassent. En revanche, chaque nation devait pouvoir utiliser les mers de façon libre, selon Grotius.

La notion de la liberté des mers n'a pas tout de suite été acceptée par les grandes puissances maritimes. C'était seulement à partir de l'industrialisation de l'Europe, où chaque État avait besoin de la mer pour pouvoir exporter ses produits, que cette notion a été acceptée en tant que principe universel du droit international public⁵. La liberté des mers est alors devenue la norme. Cette notion l'emportait jusqu'aux alentours des années 1930 où un « nouveau » droit de la mer a commencé à prendre forme⁶.

On peut donc dire que les débuts du nouveau droit de la mer datent de 1930 où la Ligue des Nations s'est réunie à La Haye au sujet de la délimitation de la mer territoriale et

² « Fördragen som slöts mellan nationerna i Sydostasien ca. 1.000 år före Kristus för att reglera staters olika verksamheter på haven hör till de äldsta kända internationella överenskommelserna ». BRING, Ove et al. *Sverige och folkrätten*. 4 éd. Vällingby : Norstedts Juridik, 2011. p. 273.

³ BRING, Ove et MAHMOUDI, Said. *Sverige och folkrätten*. 2 éd. Göteborg : Norstedts Juridik, 2001. p. 168.

⁴ TAMM, Ditlev. *Romersk rätt och europeisk rättsutveckling*. 2 éd. Stockholm : Thomson Fakta, 2002, p. 297.

⁵ BRING, Ove et MAHMOUDI, Said, *Sverige och folkrätten*, op. cit. p. 168.

⁶ BONASSIES, Pierre et SCAPEL, Christian, *Traité de droit maritime*, op. cit. p. 30.

sur quelques questions de pêche. S'agissant de la mer territoriale, il y avait à l'époque des disputes concernant l'étendu de celle-ci. La règle classique de la portée des canons voulait que cette distance soit de trois milles marins ; cependant, certains États, comme les pays nordiques, étendaient leurs mers territoriales à quatre milles marins, tandis que d'autres encore, réclamaient six milles marins comme distance⁷. La conférence avait comme objectif de régler ces divergences d'opinion. Même si cette conférence n'a pas abouti à des résultats positifs, elle a marqué le début d'une nouvelle ère du droit de la mer.

Après la Seconde Guerre mondiale, la situation empirait de plus belle. Plusieurs États, notamment de l'Amérique du Sud, ont étendu leurs eaux territoriales jusqu'à 200 milles marins⁸. Ces actions ont eu comme réaction la rédaction de la Convention de Genève de 1958 sur le droit de la mer, convention adoptée à la première Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer (le « UNCLOS I »). Cette convention, loin d'être un échec total, n'a quand même pas été acceptée par un grand nombre d'États et il a fallu non seulement une deuxième conférence (UNCLOS II en 1960), conférence vouée à l'échec, mais aussi une troisième conférence (UNCLOS III). Cette dernière a abouti à une nouvelle convention : la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, dite la Convention de Montego Bay.

Cette troisième conférence était une conférence tout à fait unique. « Aucune autre conférence n'a jamais eu un mandat aussi exhaustif. Et jamais avant les intérêts divergents d'autant de nations n'ont été l'objet d'une discussion internationale »⁹. L'objectif de cette conférence était d'adopter une convention unique et universelle qui réglerait toutes les questions relatives au droit de la mer. Cet objectif avait une telle importance « que les rédacteurs du mandat n'auraient par [sic] hésité à déclarer que le succès de la Conférence était indissociable de l'adoption d'une convention, et l'impossibilité de conclure celle-ci synonyme d'un échec »¹⁰.

La création du nouveau droit de la mer était un travail de compromis. Des intérêts variés des États devaient être pris en considération. Il était aussi évident que plusieurs

⁷ BRING, Ove et MAHMOUDI, Said, *Sverige och folkrätten*, op. cit. p. 169.

⁸ BONASSIES, Pierre et SCAPEL, Christian, *Traité de droit maritime*, op. cit. p. 40.

⁹ « Ingen annan konferens har haft en så omfattande dagordning. Aldrig heller har så många nationers motstridiga intressen varit föremål för internationell förhandling ». BRING, Ove et MAHMOUDI, Said. *Sverige och folkrätten*, op. cit. p. 171.

¹⁰ DE LACHARRIÈRE, Guy. (1983) « La réforme du droit de la mer et le rôle de la Conférence des Nations Unies. » In BARDONNET, Daniel (éd.), VIRALLY, Michel (éd.). *Le nouveau droit international de la mer*. Paris : Éditions A. Pedone, p. 3.

questions relatives au droit de la mer devaient être réglées ensemble. « [I]l était facile de montrer que les différents aspects du droit de la mer étaient intimement liés entre eux, de sorte que leur solution devait être envisagée d'une manière cohérente et globale »¹¹. Pour ces raisons, deux méthodes de travail ont été adoptées à la conférence : le consensus et le « paquet ». Le consensus était employé comme mode de prise de décision pour que les propositions puissent être acceptées par tous les États. Quant au « paquet » (« package deal » en anglais), celui-ci avait comme objectif l'adoption de la convention en sa totalité. Parce que les aspects du droit de la mer étaient étroitement liés, la convention qui allait être prise devait régler tous ces aspects. La convention en tant que produit « fini » allait être, comme nous avons évoqué avant, un compromis. La possibilité de choisir de n'adhérer qu'à certaines parties de la convention serait contraire à cet esprit de compromis et à la création d'un nouveau droit de la mer. Pour cette raison, la convention devait être ratifiée en sa totalité ou ne pas ratifiée du tout.

Cette convention a été adoptée et connaît un grand succès malgré le fait que les États-Unis ne l'ont pas ratifiée. La convention, outre des règles générales de droit, a innové sur un point très important : elle a créé le Tribunal international du droit de la mer. Ce Tribunal est une des quatre juridictions compétentes pour le règlement des différends. L'article 287 de la Convention de Montego Bay traite le régime des différends. Il énonce les quatre institutions qui peuvent régler ces différends. Elles sont le Tribunal international du droit de la mer, la Cour internationale de Justice, un tribunal arbitral et un tribunal arbitral spécial.

La création du Tribunal international du droit de la mer a abouti à un tribunal qui peut statuer sur « tout différend soumis par les États et né de l'application des règles de la Convention sur le droit de la mer »¹². Le Tribunal n'a cependant pas enlevé leur compétence aux autres juridictions sur les questions du droit de la mer. La Cour internationale de justice reste compétente, et cela en concurrence avec le Tribunal. Cependant, le Tribunal est unique compétent quant aux questions relatives à l'exploitation des fonds marins. Il existe une chambre spéciale, la Chambre pour le règlement des différends relatifs aux fonds marins, qui statue sur ce sujet.

Jusqu'à présent, le Tribunal a été saisi au sujet des questions aussi variées que la prompte mainlevée d'une immobilisation, la nationalité du navire, la pêche, le droit de

¹¹ Ibidem. p. 2.

¹² BONASSIES, Pierre et SCAPEL, Christian, *Traité de droit maritime*, op. cit. p. 29.

poursuite, le lien effectif entre le navire et son pavillon, la protection de l'environnement maritime, la commission d'un centre nucléaire, des travaux de poldérisation et la délimitation d'une frontière maritime. Il a aussi, cette année même¹³, par voie de sa Chambre pour le règlement des différends relatifs aux fonds marins, rendu un avis consultatif sur les responsabilités et les obligations des États dans le cadre des activités dans la Zone.

Cette Zone est constituée des grands fonds marins au-delà des plateaux continentaux et ses ressources. Elle a été créée par la Convention de Montego Bay. Elle est le résultat d'une proposition de l'ambassadeur de Malte aux Nations Unies, Arvid Pardo, en 1967, proposition qui voulait que ces fonds soient « le patrimoine commun de l'humanité » (« the common heritage of mankind »). Les questions relatives à cette Zone sont, comme nous l'avons remarqué antérieurement, de la compétence exclusive du Tribunal.

L'institution du Tribunal et sa première jurisprudence a fait l'objet de plusieurs études dont deux mémoires du Centre de droit maritime et des transports à l'Université Aix-Marseille. Le premier de ces mémoires¹⁴ traite l'organisation du Tribunal tandis que le deuxième¹⁵ s'intéresse à la jurisprudence du Tribunal et analyse les arrêts rendus par celui-ci de son inauguration jusqu'à sa dixième décision, rendue en novembre 2001¹⁶.

Notre étude se délimitera à la jurisprudence récente du Tribunal, c'est-à-dire la jurisprudence postérieure à celle qui a déjà fait l'objet de la recherche de Monsieur Thelcide. Nous allons étudier les dernières neuf affaires du Tribunal, en excluant les questions de la compétence et la juridiction du Tribunal, comme celles-ci ont été scrupuleusement étudiées par Hans Martin Schellhase parmi d'autres. Nous nous concentrerons donc sur les questions de fond relevées dans les affaires les plus récentes du Tribunal. Dans une première partie, nous traiterons la jurisprudence du Tribunal à partir de 2002 jusqu'à aujourd'hui, à l'exception de l'avis consultatif donné par la Chambre pour le règlement des différends relatifs aux fonds marins. Ces arrêts traitent surtout de la question de la prompte mainlevée, des travaux de poldérisation et de la délimitation des frontières maritimes. La prompte mainlevée est le sujet qui a le plus souvent été porté devant le Tribunal et qui continuerait plus

¹³ L'année 2011.

¹⁴ SCHELLHASE, Hans Martin. *Le Tribunal international du droit de la mer*. Mémoire de D.E.S.S. Université Aix-Marseille : 2000-2001. Disponible à la bibliothèque de l'Université.

¹⁵ THELCIDE, Christophe. *La jurisprudence du Tribunal international du droit de la mer*. Mémoire de D.E.S.S. Université Aix-Marseille : 2001-2002.

¹⁶ Le premier arrêt était l'affaire du navire SAIGA, différend entre Saint-Vincent-et-les-Grenadines et la Guinée et le dixième arrêt était celui de l'usine MOX qui concernait l'Irlande et le Royaume-Uni.

probablement à fonder la majorité de sa jurisprudence. Les affaires portant sur la délimitation de la frontière maritime et des travaux de poldérisation sont plus rares, mais aussi intéressantes, car on peut dire qu'elles traitent du droit de la mer « pur », des questions qui ont, ou pourraient avoir, un grand intérêt public.

L'arrêt de la Chambre des fonds marins date de février de cette année et règle, comme nous l'avons déjà évoqué, les responsabilités et obligations des États qui patronnent des personnes et des entités dans le cadre d'activités menées dans la Zone. Cette affaire étant le premier avis consultatif jamais donné par la Chambre des fonds marins, elle a donc une importance capitale. Par conséquent, elle sera étudiée de plus près. Elle fera l'objet d'une deuxième partie consacrée à la Chambre des fonds marins et son premier avis consultatif.

PREMIÈRE PARTIE. LA JURISPRUDENCE RELATIVE À LA PROMPTE MAINLEVÉE, AUX TRAVAUX DE POLDÉRISATION ET À LA DÉLIMITATION DE LA FRONTIÈRE MARITIME

Dans une première partie, nous allons étudier la jurisprudence du Tribunal international du droit de la mer à partir de 2002 sauf l'avis consultatif de la Chambre des fonds marins. Il s'agit d'une jurisprudence relative à la prompte mainlevée, aux travaux de poldérisation et aux questions de délimitation des zones maritimes.

Nous commencerons par la jurisprudence relative à la prompte mainlevée. Comme nous l'avons déjà évoqué dans l'introduction, la plupart des affaires relèvent de ce sujet. Nous trouvons donc approprié de commencer par le traitement de ces affaires. La jurisprudence relative à la prompte mainlevée fera de ce fait l'objet d'un premier chapitre.

CHAPITRE 1. LA PROMPTE MAINLEVÉE

La prompte mainlevée concerne la restitution d'un navire immobilisé à son propriétaire. Un navire immobilisé génère des coûts considérables pour son exploitant. Il s'agit non seulement de l'impossibilité de poursuivre ses opérations commerciales, mais aussi des coûts liés au navire, comme le coût de l'entretien de l'équipage. Outre la question économique, il faut aussi tenir compte des droits des membres de l'équipage qui pourraient être retenus à bord.

Il est évident que les affaires de prompte mainlevée doivent être traitées d'une manière prompte. « La procédure de prompte mainlevée offre une certaine garantie, dans des situations bien déterminées, aux puissances maritimes et aux personnes physiques ou morales engagées dans les activités de navigation maritime face à la détention prolongée d'un navire et de son équipage et des préjudices qui en découlent, tant sur le plan humanitaire que sur le plan économique »¹⁷.

Le Tribunal a été accordé une juridiction résiduelle obligatoire pour connaître les demandes de prompte mainlevée qui nécessitent un traitement rapide. Il s'agit du cas où un

¹⁷ AKL, J., « La procédure de prompte mainlevée du navire ou prompte libération de son équipage devant le Tribunal international du droit de la mer », ADM, 2001, tome IV, p. 220 cité dans BOUGEARD, Laure et SALCICCIA, Catherine. *Le Tribunal international du droit de la mer*. Dispensé par J.-P. BEURIER. 2005-2006, p. 10.

État Partie à la Convention demande la prompte mainlevée d'un de ses navires, et son équipage, qui a été immobilisé et détenu dans le port d'un autre État Partie en raison d'une prétendue violation des lois ou règlements de l'État saisissant¹⁸.

La Convention de Montego Bay traite la prompte mainlevée dans son article 292. Cet article prévoit la compétence du Tribunal international du droit de la mer. L'article énonce ainsi :

« 1. Lorsque les autorités d'un État Partie ont immobilisé un navire battant pavillon d'un autre État Partie et qu'il est allégué que l'État 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'État 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'État 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'État 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'État 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. »

¹⁸ MENSAH, Thomas A. « The Tribunal and the Prompt Release of Vessels. » *The International Journal of Marine and Coastal Law*. 2007, vol. 22, n°3, p. 425.

Pour que la juridiction résiduelle obligatoire du Tribunal joue, il faut que les États Parties ne soient pas parvenus à un accord dans les dix jours qui suivent l'immobilisation du navire. La demande de mainlevée ne peut être faite que par l'État du pavillon du navire ou en son nom. Le Tribunal ne peut traiter que la question de mainlevée et sa décision ne portera pas préjudice aux actions devant la juridiction nationale. Le Tribunal ne connaît donc pas le fond de l'affaire ou ses suites¹⁹.

En traitant les affaires de prompt mainlevée, le Tribunal doit prendre en compte les intérêts des transporteurs, des équipages et des États côtiers. Les transporteurs ne doivent pas subir trop de dommages économiques, les équipages ne doivent pas subir trop de souffrance physique, et les États côtiers ne doivent pas subir des dommages écologiques ou liés à la sécurité de leur pays²⁰. Le Tribunal doit trouver un équilibre entre les intérêts de l'État côtier et ceux de l'État de pavillon.

Nous comptons six affaires relatives à la prompt mainlevée postérieure à 2001. Parmi ces six affaires, quatre sont résolues tandis que deux viennent d'être portées devant le Tribunal. Les affaires déjà résolues sont les suivantes : affaire no. 11 (navire *Volga*), affaire no. 13 (navire *Juno Trader*), affaire no. 14 (navire *Hoshinmaru*), et affaire no. 15 (navire *Tomimaru*). Elles seront traitées dans une première section.

Les deux dernières affaires du Tribunal sont encore loin d'être résolues et seront donc traitées séparément. Ces affaires non résolues sont le numéro 18 (navire *MV Louisa*) et le numéro 19 (navire *Virginia G*) et elles feront l'objet d'une deuxième section.

SECTION 1. ARRÊTS RENDUS

Depuis 2002, les affaires relatives à la prompt mainlevée déjà rendues par le Tribunal sont au nombre de quatre. Dans un premier paragraphe, nous allons traiter les affaires numéros 11 et 13, respectivement les navires *Volga* et *Juno Trader*. Ces affaires datent de 2002 et de 2004. Dans un deuxième paragraphe, nous traiterons deux affaires dont les jugements ont été rendus

¹⁹ KAMTO, Maurice. « Regard sur la jurisprudence du tribunal international du droit de la mer depuis son entrée en fonctionnement (1997-2004). » *Revue générale de droit international public*. 2005, vol. 109, n°4, p. 807.

²⁰ KEYUAN, Zou. « The International Tribunal for the Law of the Sea: Procedures, Practices, and Asian States. » *Ocean Development & International Law*. 2010, 41:2, p. 134.

le même jour et où les parties étaient les mêmes. Il s'agit des affaires *Hoshinmaru* et *Tomimaru* de 2007.

§ 1. LES AFFAIRES VOLGA ET JUNO TRADER

Dans l'affaire du navire *Volga*, les deux parties concernées étaient la Fédération de Russie et l'Australie. L'affaire concernait, comme nous avons déjà évoqué, la demande de prompt mainlevée. Celle-ci a été faite par la Russie. Les faits dans cette affaire étaient les suivants :

Le navire *Volga*, un palangrier, battait pavillon de la Fédération de Russie. Ce navire avait une licence de pêche russe qui lui permettait d'entreprendre des activités de pêche commerciale. En février 2002, quand la *Volga* se trouvait au-delà de la zone économique exclusive (la ZEE) d'Australie, des militaires australiens ont arraisonné le navire. Les militaires australiens sont descendus en hélicoptère et sont montés à bord du navire de cette façon. Il n'est pas établi que les autorités australiennes eussent contacté le navire quand celui-ci se trouvait dans les eaux intérieures, la mer territoriale, la zone contiguë ou la zone économique exclusive australiennes. La Russie faisait valoir qu'aucune communication n'ait été faite. En revanche, l'Australie maintenait que la *Volga* était en fuite de la ZEE australienne, et c'était pour cette raison qu'il a fallu l'arraisonner. L'Australie faisait valoir que ces autorités avaient contacté la *Volga* et l'avaient informée qu'elle allait être arraisonnée²¹. Il est vrai que la *Volga* se trouvait au-delà de la ZEE australienne, mais il a été maintenu par le gouvernement australien que les autorités australiennes avaient cru que le navire était dans les limites de la zone.

Une fois la *Volga* arraisonnée, son capitaine a été notifié que le navire était immobilisé parce qu'il a pêché de façon illégale dans la ZEE. Le navire, son capitaine et son équipage ont tous été détenus. Vingt jours plus tard, le navire a été saisi. Les autorités australiennes ont évalué la *Volga* à un montant de 1 million de dollars des États-Unis et le carburant, les lubrifiants et le matériel à 147 460 dollars australiens²². La prise de pêche à bord de la *Volga* a été vendue. La somme obtenue de cette vente était conservée par les autorités australiennes en attente de l'issue de la procédure devant les tribunaux australiens.

²¹ Affaire No. 11. Affaire du « Volga » (Fédération de Russie c. Australie), prompt mainlevée § 33.

²² Ibid. § 37.

Un mois après la détention du navire, trois membres de l'équipage, tous espagnols, ont été inculpés d'un délit relatif à la pêche par un tribunal australien. Ces membres ont été mis en liberté sous caution et sont retournés en Espagne en attente de leur procès criminel. Les autres membres de l'équipage sauf le capitaine, qui est mort dans un hôpital australien, ont tous été rapatriés.

Suite à une demande du propriétaire de la *Volga*, les autorités australiennes ont notifié celui-ci du montant de la caution et les conditions qu'elles exigeraient pour une mainlevée du navire. La caution demandée par l'Australie s'élevait à 3 332 500 dollars australiens. Elle était composée des trois éléments suivants : « une garantie destinée à couvrir la valeur estimée du navire, du combustible, des lubrifiants et des appareils de pêche (1 920 000 dollars australiens) ; un montant (412 500 dollars australiens) destiné à garantir le paiement des amendes qui pourraient être imposées aux membres de l'équipage dans les poursuites judiciaires en cours ; [et] une garantie (1 000 000 de dollars australiens) concernant l'installation à bord d'un système de suivi des bateaux pleinement opérationnel et l'observation des mesures de conservation édictées par la CCAMLR »²³. L'Australie exigeait aussi des informations très détaillées relatives à l'identité et aux coordonnées des propriétaires en titre et des propriétaires effectifs du navire. La Russie contestait le montant de la caution et la légalité des conditions supplémentaires. Selon elle, ces conditions ne constituaient pas une caution raisonnable.

Après avoir examiné la question de sa compétence, question que nous ne traitons pas dans ce mémoire pour les raisons évoquées dans l'Introduction, le Tribunal s'est lancé dans une étude de l'article 73, paragraphe 2 de la Convention. Cet article énonce : « Lorsqu'une caution ou autre 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 ». La Russie a fait valoir que l'Australie n'ait pas respecté cette disposition. Selon la Russie, les conditions de garantie exigées par l'Australie étaient contraires à la Convention. Selon l'Australie, la caution exigée était raisonnable.

En déterminant ce qui constitue une caution ou garantie raisonnable, le Tribunal a fait appel à sa jurisprudence précédente, notamment l'affaire du navire *Camouco*²⁴ et l'affaire du navire *Monte Confurco*²⁵. Dans la première de ces deux affaires, le Tribunal avait

²³ Ibid. § 72.

²⁴ Affaire No. 5. Affaire du « Camouco » (Panama c. France), prompt mainlevée.

²⁵ Affaire No. 6. Affaire du « Monte Confurco » (Seychelles c. France), prompt mainlevée.

indiqué plusieurs facteurs qui devraient être pris en compte pour évaluer si une caution était raisonnable ou non. Parmi ceux-ci figuraient la gravité des infractions imputées, les sanctions pouvant être imposées, la valeur du navire et de la cargaison saisie, le montant et la forme de la caution exigée²⁶. Dans la deuxième affaire, le Tribunal a précisé que cette énumération n'était pas exhaustive.

Selon le Tribunal, « en évaluant le caractère raisonnable de la caution ou autre garantie, il doit être dûment tenu compte des conditions que l'État qui a immobilisé le navire a fixées en matière de caution ou de garantie, compte tenu de toutes les circonstances de l'espèce »²⁷. Cela pourrait être interprété comme une sorte de consolidation de la jurisprudence précédente du Tribunal²⁸. La jurisprudence précédente a été confirmée mais aussi élargie.

Le Tribunal a évalué plusieurs des éléments qui devraient être pris en compte. Il a jugé que les infractions imputées étaient de nature grave selon la loi australienne. Cela n'a pas été contesté par la Russie. Il n'y avait pas non plus de contestation entre les parties quant à la valeur du navire. Le montant de 1 920 000 dollars australiens était raisonnable. Ce montant se referait à la valeur du navire, son carburant et son équipement.

En revanche, le Tribunal a estimé que la partie de la caution qui se referait à la libération des trois membres de l'équipage n'était pas utile²⁹. Comme les membres de l'équipage avaient déjà obtenu la permission de rentrer en Espagne, cette partie de la caution serait sans utilité.

Le Tribunal s'est ensuite intéressé aux conditions qui ont été fixées par l'Australie pour obtenir la mainlevée de la *Volga*. Le Tribunal s'est posé la question de savoir si ces conditions – l'installation d'un système de suivi des bateaux (VMS) et les renseignements sur l'identité et les coordonnées des propriétaires du navire – pourraient faire partie d'une caution raisonnable.

La réponse à cette question était non. Selon le tribunal, la notion de « caution ou autre garantie » est une notion ou garantie de nature financière. Dans d'autres articles relatifs à la prompt mainlevée, la Convention utilise l'expression « caution ou autre garantie

²⁶ Affaire du « Camouco ». op. cit. § 67.

²⁷ Affaire du « Volga ». op. cit. § 65.

²⁸ ROTHWELL, Donald R. et STEPHENS, Tim. *The International Law of the Sea*. 1 éd. Oxford et Portland, Oregon : Hart Publishing, 2010. p. 429.

²⁹ Affaire du « Volga ». op. cit. § 74.

financière ». Cela est le cas pour les articles 292, 220 et 226. Quand la Convention envisage des conditions additionnelles à une caution ou garantie financière, elle le dit expressément³⁰. C'est pour cette raison que des conditions autres que telles financières ne peuvent être exigées. Le Tribunal note, de façon un peu crasse, que l'objet de l'article 73, paragraphe 2, lu conjointement avec l'article 292, « est de fournir à l'État du pavillon un mécanisme lui permettant d'obtenir la prompte mainlevée de l'immobilisation du navire et la libération de l'équipage détenus au titre de violations présumées en matière de pêche en versant une garantie de caractère financier dont le caractère raisonnable peut être évalué en termes financiers. L'inclusion de conditions non-financières additionnelles dans une telle garantie ferait échec à son objet et à son but »³¹. Il est intéressant d'apprendre que le caractère raisonnable n'est qu'un caractère financier.

Ce que l'Australie a essayé de faire était de garantir la protection du milieu marin en attendant l'issue de la procédure judiciaire. Cette protection serait assurée par la mise en place d'un système de suivi des bateaux pleinement opérationnels sur la *Volga*. Cette condition de caution exigée par l'Australie serait une espèce de « gage de bonne conduite »³². Le Tribunal a jugé qu'une telle condition de garantie n'était pas conforme à la notion de caution ou autre garantie au sens de l'article 73, paragraphe 2. Cet article traite des violations des lois qui *auraient déjà* été commises et non des éventuelles violations futures. La condition exigée par l'Australie avait comme but d'empêcher des futures violations. Pour cette raison, elle n'était pas conforme à la Convention.

Le Tribunal a considéré que la caution exigée par l'Australie n'était pas raisonnable. L'Australie était tenue de procéder à la prompte mainlevée de l'immobilisation du navire.

L'essence de l'affaire de la *Volga* est l'analyse de la caution raisonnable. Le Tribunal a repris sa jurisprudence précédente, en ajoutant qu'une caution ou autre garantie ne peut être que de nature financière. Des conditions qui n'ont pas de nature financière sont définitivement exclues. Le Tribunal interprète la notion de « caution ou autre garantie » de manière très stricte³³.

³⁰ Ibid. § 77.

³¹ Ibid.

³² Ibid. § 79.

³³ MENSAH, Thomas A. « The Tribunal and the Prompt Release of Vessels ». op. cit. p. 443.

En 2004, le Tribunal a eu à résoudre l'affaire du *Juno Trader*, une autre affaire qui traitait l'application de l'article 73, paragraphe 2 et la notion d'une caution raisonnable. Cette affaire opposait Saint-Vincent-et-les-Grenadines à la Guinée-Bissau. Ce n'était pas la première fois que Saint-Vincent-et-les-Grenadines se constitue partie devant le Tribunal. La toute première affaire du Tribunal, l'affaire du *Saiga* était une affaire de prompte mainlevée dont Saint-Vincent-et-les-Grenadines faisait partie. On peut donc dire que ce pays a en quelque sorte inauguré le Tribunal.

Dans l'affaire du *Juno Trader*, le navire en question était un « reefer », c'est-à-dire un navire de transport frigorifique qui battait pavillon de Saint-Vincent-et-les-Grenadines. Il avait une licence valide pour le transport des produits secs frigorifiés. En septembre 2004, le navire a reçu plus de mille tonnes de poisson congelé de son « sister-ship ». Ce dernier était un chalutier qui possédait une licence mauritanienne et qui opérait dans la zone économique exclusive mauritanienne. Une fois le transbordement effectué, le *Juno Trader* a quitté les eaux de la Mauritanie et a continué vers sa destination, le Ghana, où il devait décharger la cargaison. Le navire est entré dans les eaux territoriales de la Guinée-Bissau. Selon Saint-Vincent-et-les-Grenadines, un zodiac s'est approché du *Juno Trader*, les personnes à bord gesticulant. Quelques minutes plus tard, les personnes sur le zodiac ont ouvert feu et un membre de l'équipage du *Juno Trader* a été blessé. Le capitaine, pensant qu'il s'agissait d'un acte de piraterie, a envoyé un signal de détresse. Deux heures et demie plus tard, après une poursuite, le navire a été arraisonné par des autorités bissau-guinéennes. Le capitaine et l'équipage, à part la personne blessée qui a été évacuée vers un navire-hôpital, ont été assignés à bord. Ils ont été surveillés par des hommes armés³⁴.

Selon la Guinée-Bissau, les autorités bissau-guinéennes avaient aperçu le *Juno Trader*, un navire dont la présence leur était inconnue. Le navire se trouvait à côté d'un autre navire, qui, lui, était en train de pêcher. Quand le *Juno Trader* a vu les autorités bissau-guinéennes, il a tout de suite pris la fuite. C'est pour cette raison, le comportement douteux du *Juno Trader*, que la Guinée-Bissau a envoyé le zodiac pour intercepter le navire.

Des agents de l'inspection de la pêche bissau-guinéenne, après une analyse des espèces de poisson trouvé à bord du navire, ont trouvé que le *Juno Trader* avait pêché de façon illégale dans la ZEE. La Guinée-Bissau a imposé au navire une amende de plus de 175

³⁴ Affaire No. 13. Affaire du « Juno Trader » (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Guinée-Bissau), prompte mainlevée. § 40.

000 euros et au capitaine une amende de plus de 8 700 euros pour manque de coopération avec les autorités. La Guinée-Bissau s'est déclarée propriétaire du poisson à bord du navire.

L'armateur du *Juno Trader* a proposé, et payé, à la Guinée-Bissau une caution ne dépassant pas 50 000 euros pour obtenir la mainlevée du navire et son équipage. Pourtant, les autorités du Service national d'inspection et de contrôle des activités de la pêche de Guinée-Bissau ont annoncé que « la propriété du navire *Juno Trader* est [...] revenue de droit à l'État de Guinée-Bissau, faute de paiement de l'amende imposée »³⁵. En effet, un décret-loi bissau-guinéen autorisait l'État de s'approprier des biens saisis pour manque de paiement des amendes imposées. Mais, un tribunal régional de Bissau a suspendu la décision des autorités en attente du règlement définitif de l'affaire.

La Guinée-Bissau faisait valoir que Saint-Vincent-et-les-Grenadines n'était plus l'État du pavillon du *Juno Trader* parce que le navire est devenu la propriété de la Guinée-Bissau. Le Tribunal a jugé que dans les circonstances particulières de l'espèce, il n'y avait pas de fondement juridique pour affirmer un changement définitif de la nationalité du navire³⁶. Selon le Tribunal, la décision du tribunal régional de Bissau a rendu inapplicable toute sanction imposée pour un manque de paiement de l'amende, y compris une confiscation du navire.

La Guinée-Bissau a fait valoir que la caution offerte par l'armateur du navire n'était pas assez élevée et ne pouvait donc pas être considérée comme une caution raisonnable selon l'article 73, paragraphe 2 de la Convention. Le Tribunal a observé que la Guinée-Bissau n'avait jamais demandé une caution pour la mainlevée de l'immobilisation du navire ou la mise en liberté de l'équipage. Elle n'a pas non plus réagi au dépôt de la caution fait par l'armateur. Elle n'a pas non plus informé l'armateur que la caution versée n'était pas, selon elle, raisonnable.

Selon le Tribunal, l'article 73, paragraphe 2 doit être lu dans le contexte de l'article 73 dans son ensemble. « L'obligation de procéder à la prompte mainlevée de l'immobilisation d'un navire et à la prompte mise en liberté de son équipage englobe des considérations élémentaires d'humanité et la garantie d'une procédure régulière. L'exigence que la caution ou toute autre garantie financière soit raisonnable démontre que l'équité est l'une des finalités de cette disposition »³⁷. Le Tribunal a ensuite déclaré que la Guinée-Bissau

³⁵ Ibid. § 53.

³⁶ Ibid. § 63.

³⁷ Ibid. § 77.

n'avait pas respecté article 73, paragraphe 2. Il n'est pas entré dans les détails sur les raisons pour lesquelles cela était le cas, mais il semble que le critère d'équité qu'il a cité soit la raison primaire de cette décision.

Quant à la caution raisonnable, le Tribunal a réitéré sa jurisprudence précédente en notant des facteurs qui devaient être pris en compte. Il a cité sa jurisprudence des affaires *Camouco* et *Monte Confurco*. La gravité des violations alléguées est un de ces facteurs. Le Tribunal a ajouté que, pour déterminer cette gravité, il fallait se référer aux sanctions imposées ou imposables au titre de l'État qui a procédé à l'immobilisation. Ce sont ces sanctions qui ont été prises en compte dans l'affaire. Le Tribunal a jugé que l'évaluation de ces facteurs devait être faite de façon objective³⁸. Il a décidé que la Guinée-Bissau devait procéder à la prompte mainlevée du *Juno Trader* et de son équipage. Cette décision a été prise à l'unanimité.

L'affaire du *Juno Trader* n'a pas franchement innové au sujet de la prompte mainlevée. Elle a plutôt confirmé la jurisprudence antérieure du Tribunal. La nouveauté de cette affaire était d'inclure l'élément d'équité dans l'analyse de l'article 73, paragraphe 2. Mais l'issue de l'affaire n'avait rien de surprenant.

§ 2. LES AFFAIRES HOSHINMARU ET TOMIMARU

Le 6 août 2007, le Tribunal a rendu deux arrêts opposant le Japon et la Fédération de Russie. Ces deux affaires de prompte mainlevée différaient des autres affaires déjà jugées par le Tribunal, parce que les deux affaires de 2007 traitaient la pêche illégale où le navire en question possédait un permis valide de pêche pour la zone en question. Vu que la date des deux affaires est la même, les parties sont les mêmes et le sujet est similaire, il convient d'étudier les deux affaires dans un même paragraphe.

Dans l'affaire du *Hoshinmaru*, il s'agissait d'un navire de pêche battant pavillon japonais. Le navire possédait un permis pour la pêche du saumon et de la truite au filet dans la zone économique exclusive de la Russie. En juin 2007, quand il était en train de pêcher dans cette zone, le *Hoshinmaru* a été arraisonné et inspecté par les autorités russes. Celles-ci ont découvert du saumon rouge en dessous de la couche du saumon kéta. Selon les autorités russes, il s'agissait d'une dissimulation d'une partie de la prise de saumon rouge. De fausses

³⁸ Ibid. § 85.

données ont aussi été notées dans le livre de bord. Les autorités russes ont saisi le *Hoshinmaru*. Une procédure pénale a été ouverte contre le capitaine.

Le Japon a demandé qu'une caution soit établie pour la mainlevée de la saisie et la libération de l'équipage. La Russie a demandé une caution de 22 000 000 de roubles. Dans cette somme était inclus le montant des dommages causés aux ressources biologiques marines. Le montant de la caution a pris en compte l'amende maximale dont le capitaine était passible, l'amende maximale dont l'armateur était passible, la valeur du poisson capturé, les frais de procédure, la sanction pécuniaire pour des dommages causés par la capture illicite de ressources biologiques marines protégées et la valeur du navire. Le Japon n'a pas payé la caution. Il a considéré que celle-ci n'était pas raisonnable.

Selon la Russie, le Tribunal n'avait qu'à s'occuper du montant, de la forme et de la nature de la caution. Selon la Russie, le Tribunal n'avait pas la compétence de déterminer les termes et conditions sous lesquelles il fallait procéder à la mainlevée³⁹. Le Tribunal n'a pas trouvé que cela était le cas. Selon lui, cet argument n'avait pas de fondement. Le Japon, à son tour, a affirmé que la Russie avait pris trop de temps pour fixer le montant de la caution. Cette caution a été fixée une semaine après que la demande de mainlevée a été faite et cinq semaines après l'immobilisation. Le Tribunal a remarqué que la Convention ne donnait pas de délai spécifique pour fixer la caution. Pourtant, selon le Tribunal, le délai pour la fixation de la caution devait être raisonnable⁴⁰.

S'agissant du caractère raisonnable de la caution, le Tribunal a réaffirmé sa jurisprudence précédente, telle l'affaire *Camouco*, l'affaire *Monte Confurco*, et les affaires de la *Volga* et du *Juno Trader*. Ensuite, il a constaté l'existence dans l'espèce d'une Commission russo-japonaise sur la pêche. Dans les deux sessions antérieures à l'affaire au Tribunal, les représentants russes ont expliqué aux représentants japonais la procédure qui allait être appliquée en cas de saisie des navires japonais de pêche dans la zone économique exclusive russe. Les représentants japonais n'avaient pas émis des objections à cette procédure. Le Tribunal a jugé que le fait de ne pas faire objection ne pourrait pas être vu comme une acceptation de cette procédure par le Japon⁴¹. En revanche, il admettait que, dans le principe, une procédure arrêtée de commun accord visant à la fixation de caution en cas de saisie de

³⁹ Affaire No. 14. Affaire du « Hoshinmaru » (Japon c. Fédération de Russie), prompte mainlevée. § 67.

⁴⁰ Ibid. § 80.

⁴¹ Ibid. § 85.

navires pouvait avoir de la valeur, surtout quand il s'agissait des États avec des relations de longue date dans le domaine de la pêche. Mais, dans l'espèce, un consentement tacite de la part du Japon ne pouvait pas être présumé.

Le Tribunal a jugé que la caution devait être proportionnelle à la gravité des infractions présumées. Selon le Tribunal, la caution de 22 000 000 de roubles n'était pas raisonnable. Il n'était pas raisonnable de fixer la caution sur la base des sanctions maximales dont l'armateur et le capitaine étaient passibles⁴². La caution ne devrait pas non plus être calculée sur la base de la valeur du navire. La raison pour cette évaluation était le fait que l'infraction commise était une infraction aux règles relatives à l'établissement des rapports, le rapport de la quantité de la prise dans l'espèce.

Le fait d'exclure la valeur du navire dans l'évaluation du montant de la caution était une pratique inhabituelle pour le Tribunal. Dans sa jurisprudence précédente, cette valeur avait toujours été incluse. La raison pour laquelle cette valeur n'a pas été comprise dans l'espèce semble être liée au fait que le navire japonais possédait un permis de pêche⁴³. Juge Kolodkin, le juge russe, dans une déclaration indépendante, a critiqué cette nouvelle analyse. Selon ce juge, la caution « ne tient pas compte de la gravité de l'infraction. De plus, ses modalités de calcul ne sont pas conformes à la pratique du Tribunal, lequel, en règle générale, inclut la valeur du navire dans le montant de la caution »⁴⁴. La déclaration du juge russe semble être tout à fait en ordre. Il ne semble pas logique que le fait de détenir un permis de pêche puisse réduire la gravité d'une infraction. L'infraction pourrait même être considérée comme encore *plus* grave à cause d'élément de dissimulation. Le *Hoshinmaru* a eu la chance d'obtenir un permis de pêche. Le fait de profiter de ce signe de confiance accordé par le gouvernement russe n'est rien d'autre que scandaleux.

Le Tribunal a également évoqué la coopération étroite entre le Japon et la Russie dans le domaine de la pêche. Cette coopération inclut l'objectif de promouvoir la conservation et la reproduction de salmonidés d'origine russe dans la zone économique exclusive russe⁴⁵. Pour le Tribunal, cette coopération semble réduire la gravité de l'infraction commise⁴⁶. Cela

⁴² Ibid. § 93.

⁴³ « Le Tribunal note que l'affaire en question se distingue des affaires dont il a eu à connaître précédemment, car elle ne concerne pas la pêche sans permis ». Ibid. § 98.

⁴⁴ Déclaration de Monsieur Kolodkin, juge. Affaire du « Hoshinmaru ».

⁴⁵ Affaire du « Hoshinmaru ». op. cit. § 98.

⁴⁶ BENDER, Philip. « Current Legal Developments. International Tribunal for the Law of the Sea. » *The International Journal of Marine and Coastal Law*. 2008, vol. 23, p. 358.

nous semble aussi choquant que l'évaluation selon laquelle la détention d'un permis de pêche peut réduire la gravité de l'infraction. Nous trouvons que l'évaluation doit plutôt être le contraire. Une telle coopération devrait même avoir comme résultat une augmentation de la gravité de l'infraction. Les relations entre les deux États et leur objectif de conservation des espèces du poisson ne seraient rien d'autre qu'une moquerie si les infractions contre ces objectifs n'étaient pas prises au sérieux.

Dans son article⁴⁷, le docteur Philip Bender de la Tasmanie a évoqué les graves conséquences de la pêche qui n'a pas fait l'objet des rapports. Selon lui, le fait de ne pas rapporter leur prise est une méthode que les pêcheurs utilisent aux fins de dissimuler leur prise illégale. Cette dissimulation est aussi grave que la pêche sans permis parce que les deux comportements illégaux aboutissent à une diminution des réserves de poissons dans une zone économique exclusive. La pêche illégale, qu'elle se fasse avec ou sans permis, peut causer des dommages graves au milieu marin. Nous partageons entièrement l'opinion du docteur Bender. La décision du Tribunal dans l'affaire du *Hoshinmaru* n'est rien d'autre que décevante.

Dans l'affaire du navire *Tomimaru*, le Tribunal a rendu une décision qui pourrait éventuellement être interprétée de manière plus positive. Dans cette affaire, le *Tomimaru* était aussi un navire de pêche battant pavillon japonais. Ce navire possédait un permis de pêche pour la goberge et le hareng dans la zone économique exclusive de la Russie. Lorsqu'il pêchait dans cette zone, le *Tomimaru* a été arraisonné et inspecté par les autorités russes. Elles ont trouvé des quantités de goberge non déclarées à bord du navire. Il y avait également des types de poissons dont la capture était interdite. Une procédure pénale a été ouverte contre le capitaine, et il a dû rester en Russie en attendant le procès. Le navire a été immobilisé, mais les autres membres de l'équipage ont été autorisés à quitter la Russie. Une procédure administrative a été entamée contre l'armateur du navire. Une caution de 8 800 000 roubles a été demandée, mais celle-ci n'a pas été payée.

La procédure devant le tribunal a résulté en une condamnation du capitaine du *Tomimaru*. Le jugement a ensuite été confirmé en appel, et le navire a été confisqué par l'État russe. L'armateur a présenté une objection écrite dans le cadre de la procédure de révision de la Cour suprême de la Russie. La procédure de révision était en instance à l'ouverture de la procédure devant le Tribunal international du droit de la mer, mais avant la fin de cette procédure internationale, la Cour suprême russe avait rejeté l'objection.

⁴⁷ Ibid.

Devant le Tribunal, la Russie a fait valoir que celui-ci n'était pas compétent pour examiner la demande de prompt mainlevée du Japon parce que l'affaire avait déjà été examinée devant la juridiction nationale compétente et une décision avait déjà été rendue. La Russie a invoqué l'article 292, paragraphe 3 de la Convention, selon lequel le Tribunal n'a à connaître que de la question de la mainlevée, sans préjudice de la suite qui sera donnée à l'action devant la juridiction nationale⁴⁸. La Russie a également rappelé que la décision prise par la juridiction nationale était déjà entrée en vigueur et avait été exécutée. Le *Tomimaru* était alors un navire russe.

Le Tribunal a souligné qu'il s'agissait de deux questions distinctes. La première était de savoir si la confiscation pourrait avoir un effet sur la nationalité d'un navire. Le Tribunal a constaté que la confiscation d'un navire ne résultait pas automatiquement en un changement du pavillon du navire. Selon lui, « la confiscation change la propriété d'un navire, mais la propriété d'un navire et sa nationalité sont des questions distinctes. [...] Compte tenu des fonctions importantes de l'État du pavillon, visées à l'article 94 de la Convention et du rôle central joué par l'État du pavillon pour entamer la procédure de prompt mainlevée de l'immobilisation d'un navire, aux termes de l'article 292 de la Convention, on ne peut pas tenir pour acquis qu'un changement de propriétaire entraîne automatiquement un changement du pavillon ou sa perte »⁴⁹. C'est l'État du pavillon qui est accordé une grande importance dans la Convention. Le Tribunal semble vouloir affirmer que la nationalité d'un navire a plus d'importance que sa propriété, s'agissant des demandes de prompt mainlevée⁵⁰.

La deuxième question à laquelle il fallait répondre était de savoir si la confiscation rendait une demande de prompt mainlevée d'immobilisation d'un navire sans objet. Pour répondre à cette question, le Tribunal a dû prendre en compte l'objet et le but de la procédure de prompt mainlevée. Il a cité sa jurisprudence précédente dans l'affaire du *Monte Confurco* où il a noté l'équilibre établi dans la Convention entre les intérêts de l'État du pavillon et ceux de l'État côtier. Le Tribunal a souligné le fait qu'un arrêt rendu en vertu de l'article 292 devrait être sans préjudice de la suite donnée à une action devant la juridiction nationale. Les dispositions de cet article étaient conçues dans l'objet de trouver un équilibre

⁴⁸ Affaire No. 15. Affaire du « Tomimaru » (Japon c. Fédération de Russie), prompt mainlevée. § 59.

⁴⁹ Ibid. § 70.

⁵⁰ BENDER, Philip. « Current Legal Developments. International Tribunal for the Law of the Sea ». op.cit. p. 352.

entre les intérêts de l'État du pavillon et l'État côtier⁵¹. Le Tribunal a aussi considéré que la confiscation ne devait pas être utilisée comme moyen de compromettre l'équilibre de ces intérêts.

Selon le Tribunal, la confiscation a pour effet de supprimer le caractère provisoire de la détention de la prompte mainlevée et de rendre la procédure de prompte mainlevée sans objet. Une décision de confisquer un navire ne devrait donc pas être prise trop vite. Une décision de confisquer un navire n'empêcherait cependant pas le Tribunal d'examiner une demande de prompte mainlevée juste parce que les tribunaux nationaux de l'État qui avait procédé à l'immobilisation avaient été saisis⁵². Le fondement de cette évaluation était, selon le Tribunal, l'objet et le but de la procédure de prompte mainlevée.

En revanche, dans l'espèce, les procédures devant la juridiction nationale étaient déjà terminées. Toutes les voies de recours avaient été épuisées, et la décision de la Cour suprême russe était finale. La confiscation du *Tomimaru* était définitive. Le Tribunal a considéré que dans une telle situation, « une décision tendant à procéder à la mainlevée de l'immobilisation du navire, prise en application de l'article 292 de la Convention, contredirait la décision mettant un terme aux procédures engagées devant les instances nationales et s'immiscerait dans l'exercice de compétences nationales, contrevenant ainsi aux dispositions de l'article 292, paragraphe 3, de la Convention »⁵³. Par conséquent, la demande du Japon était sans objet.

Le Tribunal semble avoir conclu que la procédure de prompte mainlevée dans l'article 292 était possible uniquement quand les mesures nationales d'immobilisation d'un navire étaient de nature provisoire. Dès qu'une décision nationale définitive avait été prise, la procédure de prompte mainlevée de l'article 292 ne serait plus possible⁵⁴. Il semble donc que toutes les voies de recours nationales doivent être épuisées pour qu'une décision nationale soit définitive. Suivant le système de l'État en question, cela pourrait se produire rapidement ou avec beaucoup plus de lenteur.

L'issue de l'affaire du *Tomimaru* était positive et pourrait éventuellement être le premier pas vers une jurisprudence plus soucieuse de la conservation et la protection du

⁵¹ Affaire du « Tomimaru ». op. cit. § 74.

⁵² Ibid. § 78.

⁵³ Ibid. § 80.

⁵⁴ BENDER, Philip. « Current Legal Developments. International Tribunal for the Law of the Sea ». op.cit. p. 353.

milieu marin. Mais cela n'est pas nécessairement le cas. Le Tribunal n'a pas expressément dit qu'une décision nationale serait considérée comme définitive et empêchant une procédure de prompt mainlevée uniquement quand toutes les voies de recours nationales auraient été épuisées. Si cela est le cas, les conséquences pour le milieu marin pourraient être graves. Un navire qui a pêché de façon illégale pourrait obtenir une mainlevée et repartir pour pêcher illégalement à nouveau juste parce que toutes les voies de recours nationales n'avaient pas été épuisées. Les pêcheurs ayant commis des infractions de pêche auraient plus de chance d'obtenir une mainlevée si le critère était que toutes voies de recours devaient être épuisées⁵⁵. Le Tribunal a souligné qu'une décision de confisquer ne devrait pas être prise trop rapidement. Mais si un État ne prend pas de décision de façon rapide et que les appels ne se font pas de façon rapide, jamais une confiscation n'aurait effectivement lieu. Il faudrait aussi se demander dans quelle mesure le propriétaire du navire qui a pêché illégalement serait prêt à coopérer avec une décision nationale définitive de confiscation, une fois le navire relâché de façon provisoire par une procédure de prompt mainlevée. Les autorités nationales auraient également du mal à faire exécuter leurs décisions de confiscation.

Il est néanmoins possible que le Tribunal décide de ne pas exiger que toute voie de recours soit épuisée avant d'empêcher une procédure internationale de prompt mainlevée. Cela montrerait un vrai égard pour la protection du milieu marin et les effets négatifs de la pêche illégale. Il faudrait attendre de voir quelle sera la jurisprudence future du Tribunal pour voir quels intérêts pèsent le plus fort.

SECTION 2. AFFAIRES PENDANTES

À l'heure actuelle, il y a deux affaires de prompt mainlevée devant le Tribunal et qui attendent une résolution. Ces deux affaires, celle du navire *MV Louisa* et celle du navire *Virginia G* feront l'objet de cette deuxième section. Vu le fait qu'elles ne sont que portées récemment devant le Tribunal, il ne serait pas possible de les examiner en grand détail ou d'en tirer des conclusions quant à la jurisprudence du Tribunal. Pourtant, nous voulons brièvement présenter les requêtes qui ont été faites comme ces demandes deviendront la prochaine jurisprudence du Tribunal.

⁵⁵ Ibid. p. 354.

§ 1. L’AFFAIRE DU MV LOUISA

La première des deux affaires de prompt mainlevée qui sont actuellement pendantes devant le Tribunal est celle du *MV Louisa*. Cette affaire oppose Saint-Vincent-et-les-Grenadines au Royaume d’Espagne. Jusqu’à présent, le Tribunal a rendu une ordonnance relative aux mesures conservatoires, mais il n’a pas encore rendu de décision sur le fond de l’affaire.

Le navire *MV Louisa*, battant pavillon de Saint-Vincent-et-les-Grenadines, menait des levés des fonds marins par sonar et magnétomètre dans la baie de Cadix. Le 1^{er} février 2006, le navire a été arrêté par des autorités espagnoles. La raison de cette arrestation était des infractions alléguées à la législation espagnole sur le patrimoine historique ou sur le milieu marin⁵⁶. Plusieurs membres de l’équipage ont été arrêtés, mais ils ont ensuite été libérés. Le navire et sa vedette, *Gemini III*, ont été immobilisés sans aucune caution. Selon Saint-Vincent-et-les-Grenadines, la *MV Louisa* se livrait à des activités scientifiques pour lesquelles elle possédait un permis valable. Saint-Vincent-et-les-Grenadines a demandé que le Tribunal ordonne des mesures conservatoires, dont la mainlevée de l’immobilisation de la *Louisa* et du *Gemini III* et la restitution des recherches scientifiques et d’autres biens. Saint-Vincent-et-les-Grenadines a aussi demandé un minimum de 10 millions de dollars en dommages et intérêts.

Selon l’Espagne, le navire a commis plusieurs infractions, dont le délit continu d’atteinte au patrimoine historique espagnol et le délit connexe de détention ou stockage d’armes. Elle a demandé au Tribunal de rejeter la demande des mesures conservatoires faite par Saint-Vincent-et-les-Grenadines.

Le Tribunal a souligné qu’il devait vérifier qu’il avait compétence *prima facie* pour connaître le différend concernant la *Louisa* avant de pouvoir prescrire des mesures conservatoires. Cette règle était imposée par l’article 290, paragraphe 1 de la Convention. Cet article énonce : « Si une cour ou un tribunal dûment saisi d’un différend considère, *prima facie*, avoir compétence en vertu de la présente partie ou de la section 5 de la partie XI, cette cour ou ce tribunal peut prescrire toutes les mesures conservatoires qu’il juge appropriées en la circonstance pour préserver les droits respectifs des parties en litige ou pour empêcher que le milieu marin ne subisse de dommages graves en attendant la décision définitive ».

⁵⁶ Affaire No. 18. Affaire du navire « Louisa » (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Royaume d’Espagne). Communiqué de Presse. ITLOS/Press 154, le 24 novembre 2010.

Le Tribunal a alors examiné sa compétence. Il s'est référé à sa toute première affaire, le navire *Saiga*, où il avait jugé ne pas être obligé de s'assurer de manière définitive qu'il a compétence quant au fond de l'affaire. Il devait pourtant vérifier que les dispositions invoquées par le demandeur semblaient *prima facie* constituer une base sur laquelle sa compétence pourrait être fondée⁵⁷. Dans l'affaire, c'était le cas. Le Tribunal s'est trouvé compétent.

Quant à la demande de prise de mesures conservatoires, le Tribunal n'a pas trouvé que les circonstances dans l'espèce étaient de nature à exiger la prescription des mesures conservatoires en application de l'article 290, paragraphe 1 de la Convention. Selon le Tribunal, il n'existait pas de « risque réel et imminent qu'un préjudice irréparable soit causé »⁵⁸. L'amarrage du navire au quai ne constitue pas de risque pour le milieu marin, car le navire est sous la surveillance des autorités portuaires. La capitainerie a également un protocole actualisé pour réagir contre les accidents environnementaux dans le port. Le Tribunal a considéré que ces mesures espagnoles étaient suffisantes.

L'ordonnance du Tribunal ne préjuge pas la question du fond du différend, ni la compétence du Tribunal pour connaître le fond. La question du fond sera examinée à une date ultérieure. Il faudrait attendre cette décision.

§ 2. L'AFFAIRE DE LA VIRGINIA G

L'affaire du navire *Virginia G* est une affaire très récente qui vient à peine d'être introduite devant le Tribunal. Les deux États Parties à cette affaire sont la République du Panama et la République de Guinée-Bissau. Ces deux pays ont adressé une notification au Tribunal visant leur intention de soumettre au Tribunal un différend concernant le navire *Virginia G*. Cette notification a été faite le 4 juillet de cette année. La Guinée-Bissau n'a, à cette date, pas encore présenté sa version des faits. Pour cette raison, nous nous contenterons de présenter la version du Panama, demandeur dans l'affaire. Il est vrai qu'une ordonnance a déjà été rendue par le Tribunal, mais cette ordonnance, qui date du 18 août de cette année, ne concerne pas

⁵⁷ Affaire No. 18. Affaire du navire « Louisa » (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Royaume d'Espagne). Ordonnance du 23 décembre 2010. § 69.

⁵⁸ Ibid. § 72.

autre chose que la fixation des dates d'expiration des délais de présentation des pièces de procédure dans l'affaire. Jusqu'à présent, il n'y a que la version des faits du Panama.

Le navire *Virginia G* est un pétrolier. Selon le Panama, ce navire effectuait des opérations de ravitaillement en combustible des navires de pêche dans la zone économique exclusive de la Guinée-Bissau. Le 21 août 2009, lorsqu'elle ravitaillait quatre navires de pêche, la *Virginia G* a été saisie par des autorités bissau-guinéennes. Une mainlevée de saisie a été prononcée, et le navire a été rendu quatorze mois après la saisie sans que des sanctions lui soient imposées. Le Panama maintient que la *Virginia G* a subi des dommages graves pendant les mois d'immobilisation. Il demande réparation pour ces dommages.

Comme pour l'affaire du navire *MV Louisa*, il faudrait attendre pour apprendre la suite qui sera donnée à cette demande. Avec aussi peu d'informations, il est trop tôt pour spéculer sur ce qu'elle sera. Il est pourtant évident que la jurisprudence relative à la prompte mainlevée et ses questions annexes ne manque pas devant le Tribunal.

CHAPITRE 2. LES TRAVAUX DE POLDÉRISATION ET LA DÉLIMITATION DE LA FRONTIÈRE MARITIME

Dans un deuxième chapitre, nous étudierons deux affaires qui sont, au moins à présent, des affaires uniques devant le Tribunal. Une des deux affaires traite des travaux de poldérisation tandis que la deuxième affaire, affaire encore pendante, traite de la délimitation de la frontière maritime. Ces deux affaires sont en quelque sorte unique, parce qu'elles sont parmi les seules affaires portées devant le Tribunal qui traitent ces deux questions⁵⁹. Il semble que les États hésitent à porter des affaires relatives à la délimitation de la frontière maritime devant le Tribunal. Il semble que la Cour internationale de Justice soit toujours plus cotée que le Tribunal s'agissant des différends relatifs au « vrai » droit de la mer. Le Tribunal n'a pas réussi à devenir la première juridiction pour des questions relatives à la délimitation des frontières maritimes⁶⁰. C'est pour cette raison que les deux affaires qui seront traitées dans ce

⁵⁹ L'Affaire No. 11. Affaire de l'usine MOX (Irlande c. Royaume-Uni), mesures conservatoires traite aussi des sujets similaires.

⁶⁰ KEYUAN, Zou. « The International Tribunal for the Law of the Sea: Procedures, Practices, and Asian States ». op. cit. p. 141.

chapitre sont uniques : elles traitent toutes les deux du « vrai » droit de la mer. C'est aussi pour cette raison que ces deux affaires seront traitées dans le même chapitre.

SECTION 1. LES TRAVAUX DE POLDÉRISATION : L'AFFAIRE DU DÉTROIT DE JOHOR

Selon le Petit Larousse, la poldérisation est « la transformation d'une région en polder »⁶¹. Pas entièrement satisfaite de cette définition, nous avons, pour mieux comprendre l'essence de l'affaire portée devant le Tribunal, cherché le mot « polder ». Ceci est une « terre gagnée sur la mer, plus rarement sur des eaux intérieures (lacs, marais, etc.), endiguée, drainée et mise en valeur »⁶². Le terme anglais « land reclamation » semble en quelque sorte plus clair.

Les travaux de poldérisation ont fait l'objet de la douzième affaire portée devant le Tribunal, l'affaire entre la Malaisie et Singapour relative aux travaux de poldérisation à l'intérieur et à proximité du détroit de Johor. Il s'agissait d'une demande des mesures conservatoires faite par la Malaisie. Le Tribunal a rendu une ordonnance le 8 octobre 2003. Cette affaire fera l'objet d'une première section.

§ 1. FAITS ET ARGUMENTATION DES PARTIES

La Malaisie a soumis au Tribunal une demande de la prescription des mesures conservatoires contre Singapour. Cette demande a été faite dans l'attente de la constitution d'un tribunal arbitral conformément à l'annexe VII de la Convention. Comme nous l'avons vu pour l'affaire du *MV Louisa*, l'article 290 permet au Tribunal de prescrire des mesures conservatoires si ces mesures seraient nécessaires pour « préserver les droits respectifs des parties en litige, ou pour empêcher que le milieu marin ne subisse de dommages graves ». Il doit cependant trouver, *prima facie*, que le tribunal arbitral qui doit être constitué serait compétent. Il faudrait aussi que l'urgence de la situation exige que les mesures conservatoires soient prises.

⁶¹ *Le Petit Larousse Compact*. Larousse: Paris. 2003. p. 799.

⁶² *Ibid.*

Selon la Malaisie, Singapour avait entrepris des travaux de poldérisation près de Pulau Tekong et de Tuas, à l'intérieur et à proximité du détroit de Johor. Ce détroit sépare la Malaisie de Singapour. Les travaux de poldérisation auraient causé des dommages graves et irréversibles au milieu marin et porteraient atteinte aux droits de la Malaisie. Ces travaux auraient provoqué une érosion côtière. La Malaisie voulait préserver ses droits relatifs au milieu marin et aussi relatifs à l'accès maritime à son littoral. Elle a soutenu que Singapour avait empiété sur des parties de la mer territoriale de la Malaisie du fait des travaux de poldérisation⁶³. En attendant la constitution du tribunal arbitral, la Malaisie a demandé au Tribunal de prescrire des mesures conservatoires. Les mesures demandées étaient la suspension des travaux de poldérisation par Singapour.

Singapour a demandé au Tribunal de rejeter la demande en prescription de mesures conservatoires de la Malaisie. Selon Singapour, le Tribunal n'était pas compétent de connaître la demande. Singapour faisait valoir que les conditions prescrites à l'article 283 de la Convention n'étaient pas satisfaites. L'article 283, paragraphe 1, stipule : « Lorsqu'un différend surgit entre des États Parties à propos de l'interprétation ou de l'application de la Convention, les parties en litige procèdent promptement à un échange de vues concernant le règlement du différend par la négociation ou par d'autres moyens pacifiques ». Selon Singapour, cet échange de vues n'avait pas été terminé. Les deux États avaient commencé des négociations, mais celles-ci n'étaient pas terminées. C'était la Malaisie qui avait interrompu les négociations. Pour cette raison, Singapour maintenait que le Tribunal n'était pas compétent.

Bien que nous ne voulions pas entrer dans une analyse de la compétence du Tribunal, pour cette affaire, il semble difficile de complètement éviter une discussion de cette compétence. La raison pour ceci est le fait que la compétence du Tribunal est le principal sujet de son ordonnance. Nous allons donc brièvement exposer la partie de l'ordonnance qui réfère à la compétence du Tribunal avant de présenter sa solution matérielle.

§ 2. SOLUTION DU TRIBUNAL

⁶³ Affaire No. 12. Affaire relative aux travaux de poldérisation par Singapour à l'intérieur et à proximité du détroit de Johor (Malaise c. Singapour), mesures conservatoires. § 70.

Dans l'ordonnance qu'il a rendue, le Tribunal a commencé par un examen de sa compétence. Il a dû examiner la question de savoir si le tribunal arbitral avait, *prima facie*, compétence pour connaître le différend entre la Malaisie et Singapour. Pour répondre à cette question, le Tribunal a analysé l'article 283 de la Convention. Selon le Tribunal, la Malaisie n'était pas tenue de poursuivre un échange de vues quand elle avait conclu que cet échange ne pouvait pas aboutir à un résultat positif⁶⁴. En outre, lors des négociations avec Singapour, la Malaisie avait informé ce dernier que ces négociations seraient sans préjudice à son droit de poursuivre l'arbitrage selon l'annexe VII de la Convention ou de faire une demande des mesures conservatoires devant le Tribunal. Le Tribunal a donc conclu que les conditions de l'article 283 avaient été satisfaites et à la compétence *prima facie* du tribunal arbitral.

Quant à la demande de la prescription des mesures conservatoires, le Tribunal a jugé que la Malaisie n'avait pas démontré l'existence d'une « situation d'urgence ou un risque qu'il soit porté irrémédiablement atteinte aux droits qu'elle revendique en ce qui concerne une partie de mer territoriale, d'ici à l'examen de l'affaire au fond par le tribunal arbitral prévu à l'annexe VII »⁶⁵. Le Tribunal n'a pas jugé approprié de prescrire des mesures conservatoires.

Pendant la procédure orale, Singapour avait proposé à la Malaisie de lui communiquer des informations sur les travaux de poldérisation et de lui permettre de présenter ses observations sur ces travaux. À la demande de la Malaisie, le Tribunal a pris note de ces assurances faites par Singapour.

La Malaisie avait souligné que les travaux de remblaiement que Singapour était en train d'effectuer dans un secteur appelé « Secteur D » étaient une préoccupation majeure pour elle. À la demande de la Malaisie, le Tribunal a pris note de l'assurance de Singapour qu'il n'allait pas prendre de mesure irréversible dans le cadre de ces travaux de remblaiement avant l'issue de l'affaire devant le tribunal arbitral.

Le Tribunal admettait que les travaux de poldérisation pourraient avoir un impact négatif sur le milieu marin de la Malaisie. Il a donc jugé approprié que les deux États échangent de l'information et des évaluations au sujet des travaux de poldérisation. Il a ordonné la mise en place d'un groupe d'experts indépendants chargé de mener « une étude visant à déterminer l'impact des travaux de poldérisation de Singapour conformément au cadre de référence qui doit être défini d'un commun accord par la Malaisie et Singapour, et de proposer, le cas échéant, des mesures pour faire face à tout impact négatif éventuel de ces

⁶⁴ Ibid. § 45.

⁶⁵ Ibid. § 72.

travaux »⁶⁶. Le Tribunal a aussi ordonné que Singapour ne devait pas mener des travaux de poldérisation de façon à porter préjudice aux droits de la Malaisie ou de causer des dommages graves au milieu marin.

L'obligation de coopération a bien fonctionné. Les deux États ont mis en place un groupe d'experts. Suite à l'étude faite par ce groupe, les deux États ont également pu trouver une solution à leur différend par voie des négociations⁶⁷.

SECTION 2. LA DÉLIMITATION DE LA FRONTIÈRE MARITIME : L'AFFAIRE DU GOLFE DU BENGALE

L'autre affaire concernant le droit de la mer « pur » était celle de la délimitation de la frontière maritime entre la République populaire du Bangladesh et l'Union du Myanmar dans le golfe du Bengale. Cette affaire est encore pendante et ne pourrait être étudiée que de façon très sommaire. Le Tribunal a très récemment rendu une ordonnance dans cette affaire, mais cette ordonnance ne concerne que la fixation de la date de l'ouverture de la procédure orale, date fixée au 8 septembre de cette année⁶⁸. La seule chose qui pourrait être présentée à présent est donc la demande faite par le Bangladesh.

§ 1. LES FAITS

Le Bangladesh avait institué une procédure arbitrale contre le Myanmar et l'Inde en 2009. Cette procédure avait comme objectif la délimitation intégrale et satisfaisante des frontières maritimes du Bangladesh. Le Myanmar avait proposé au Bangladesh que le différend, en ce qu'il concernait le Myanmar et le Bangladesh, soit soumis au Tribunal. Le Bangladesh a accepté et a ensuite soumis la demande du règlement du différend au Tribunal.

⁶⁶ Ibid. § 106.

⁶⁷ KEYUAN, Zou. « The International Tribunal for the Law of the Sea: Procedures, Practices, and Asian States ». *op. cit.* p. 136.

⁶⁸ Affaire No. 16. Différend relatif à la délimitation de la frontière maritime entre le Bangladesh et le Myanmar dans le golfe du Bengale (Bangladesh c. Myanmar). Ordonnance du 19 août 2011.

Le différend concerne la délimitation de la frontière maritime entre le Bangladesh et le Myanmar dans le Golfe du Bengale. Il concerne également « les forages exploratoires et autres activités illicites menés par les titulaires de concessions délivrées par le Myanmar dans des zones maritimes revendiquées par le Bangladesh »⁶⁹. À présent, il n'existe aucun traité ou autre accord international ratifié par les deux États qui délimiterait la frontière maritime dans le Golfe du Bengale.

En 1974, le Bangladesh et le Myanmar ont signé un procès-verbal intitulé « Procès-verbal convenu entre la délégation du Bangladesh et la délégation birmane concernant la délimitation de la frontière maritime entre les deux pays ». Ce procès-verbal n'a cependant jamais été ratifié. Depuis la signature de cet accord, les deux pays ont mené de nombreuses négociations au sujet de la délimitation de cette frontière maritime, mais ces négociations n'ont jamais abouti à un accord.

En 1974, le gouvernement du Bangladesh a adopté une loi qui définit les frontières maritimes du pays. La frontière est composée de « deux lignes parallèles s'étendant vers le sud, le long des méridiens de longitude, à partir des lignes de base correspondant au littoral du Bangladesh, jusqu'aux limites extérieures de la marge continentale »⁷⁰. La même année, le Myanmar a revendiqué une frontière basée sur un principe de « ligne d'équidistance ». Le Bangladesh a rejeté cette frontière parce qu'il la trouvait inéquitable. En 1979, le Bangladesh a proposé une autre ligne de délimitation, ligne qu'il trouvait plus équitable. Le Myanmar n'a jamais formellement accepté cette ligne, appelée la « ligne d'amitié », mais le pays a agi de façon conforme à cette frontière proposée.

§ 2. LA DEMANDE DU BANGLADESH

Selon le Bangladesh, le Myanmar ne respecte plus la « ligne de l'amitié », et ce depuis 2005. À partir de cette date, les titulaires des concessions accordées par le Myanmar ont entrepris des forages et d'autres activités de prospection dans les zones en litige. Le Bangladesh n'avait pas été avisé de ces travaux. Son consentement n'a pas non plus été demandé. Selon le Bangladesh, les activités de Myanmar porte « sérieusement préjudice aux droits du

⁶⁹ Affaire No. 16. Différend relatif à la délimitation de la frontière maritime entre le Bangladesh et le Myanmar dans le golfe du Bengale. Notification et exposé des conclusions. p. 2.

⁷⁰ Ibid. p. 4.

Bangladesh à une délimitation équitable et à ses droits souverains d'exploration et d'exploitation des ressources naturelles dans la zone économique exclusive et sur le plateau continental en vertu de la Convention »⁷¹.

Le Bangladesh demande au Tribunal de délimiter la frontière maritime entre le Bangladesh et le Myanmar dans le Golfe du Bengale, dans la mer territoriale et la zone économique exclusive et sur le plateau continental, y compris la partie du plateau continental qui se trouve à plus de 200 milles marins des lignes de base. Le Bangladesh demande au Tribunal de confirmer la frontière qui a été convenue dans le procès-verbal de 1974.

Il serait intéressant de voir quelle frontière maritime le Tribunal choisirait. Accorderait-il plus d'importance aux actions précédentes du Myanmar, au fait que ce pays avait agi conformément à la « ligne d'amitié », même si cette ligne n'avait jamais été officiellement acceptée ? Ou bien, considérerait-il que les accords écrits ont plus de valeur que la coutume ? Il est possible que le fait de ne jamais avoir signé quelque accord que ce soit ne soit pas considéré comme un accord tacite. Le Tribunal trouverait-il que la ligne d'équidistance est un principe qui a plus de valeur que le principe d'équité évoqué par le Bangladesh ?

L'issue de l'affaire aura une grande importance. Il s'agit, après tout, de la première affaire de délimitation de la frontière maritime qui n'ait jamais été portée devant le Tribunal. Il sera intéressant de voir si cette affaire sera la première de plusieurs ou un événement isolé.

⁷¹ Ibid. p. 5

DEUXIÈME PARTIE. LA JURISPRUDENCE DE LA CHAMBRE POUR LE RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS RELATIFS AUX FONDS MARINS

Les arrêts que nous venons d'étudier sont certes plus nombreux que la jurisprudence de la Chambre pour le règlement des différends relatifs aux fonds marins. Jusqu'à ce jour, cette dernière Chambre n'a rendu qu'un seul arrêt, plus précisément un avis consultatif. Il n'est nullement sans intérêt d'étudier cet avis de plus près. Un premier avis rendu, il pourrait être le premier de plusieurs arrêts et son importance pourrait être primordial. Il est encore tôt pour voir quelle influence cet avis consultatif aura dans le monde du droit de la mer, mais il n'est pas trop tôt pour analyser ce dont il s'agit.

Nous allons donc, dans une deuxième partie, étudier la jurisprudence de la chambre pour le règlement des différends relatifs aux fonds marins, appelée la « Chambre ». Nous commencerons par une présentation de la Chambre avant de nous lancer dans l'étude de l'avis consultatif du 1^{er} février 2011.

CHAPITRE 1. LES FONDS MARINS

La Chambre a été mise en place, comme nous le savons, par la Convention de Montego Bay. Cette convention a innové sur ce sujet, mais cette innovation n'est pas apparue comme par miracle. La création de la Chambre a fait l'objet de discussion et de compromis, comme a fait la Convention elle-même. Nous pourrions dire que la création de la Chambre a été le fruit d'un processus, processus qui lui, a duré des années.

L'historique derrière la création de la Chambre mérite d'être détaillé dans ce mémoire. Elle a contribué non seulement à l'instauration de la Chambre, chose qui est évidente, mais aussi à distinguer les limites des pouvoirs de la Chambre. Les décisions qui seront prises par la Chambre seront sans doute influencées par son historique. Les compromis qui ont été à la base de la création de la Chambre se manifesteront peut-être dans les solutions proposées par cette Chambre.

Nous consacrerons ce chapitre à la Chambre. Nous commencerons par exposer l'historique de son fondement. Les événements qui ont donné naissance à la Chambre ne sont pas sans leur propre intérêt. Cela fera l'objet d'une première section. Ensuite, dans une

deuxième section, nous exposerons les faits qui fondent l'arrière-plan du premier avis consultatif de la Chambre.

SECTION 1. HISTORIQUE

En 1967, Dr. Arvid Pardo, le représentant maltais aux Nations Unies a fait une proposition qui a révolutionné le droit de la mer jusqu'à aujourd'hui. La célèbre proposition voulait que les fonds marins et ses ressources en dehors de la juridiction nationale soient proclamés patrimoine commun de l'humanité (« the common heritage of mankind »)⁷². Cette proposition était encore plus émouvante parce qu'elle venait du représentant d'un pays récemment indépendant, elle était la première de son genre et aussi la raison pour laquelle Pardo a souvent été appelé le « Père de la Conférence du droit de la mer ». C'était la proposition de Pardo qui a abouti à la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer et par la suite à la Convention de Montego Bay.

Le représentant maltais savait qu'il existait un risque que les mers soient appropriées par des États individuels et cela, de façon arbitraire. L'appropriation des 200 milles marins par les États sud-américains en faisait déjà la preuve. Il était essentiel d'éviter un tel comportement par les États et en même temps de trouver un système pour régler l'usage des parties de la mer qui n'appartenaient à aucun État.

Les nobles objectifs qui fondaient la proposition de Pardo étaient d'éviter que la mer soit la scène des conflits et tensions entre les États, de freiner la pollution et de protéger les ressources de la mer. La proposition tentait de régler ces problèmes en instaurant une réglementation internationale sur les usages de la mer. Les fonds marins et leurs ressources devaient appartenir à l'humanité. Cette idéologie faisait écho à celle du philosophe Immanuel Kant. Les océans appartenant à tout le monde et en même temps à personne, leurs ressources devaient en faire autant.

Arvid Pardo adressait la question du déséquilibre entre les pays industrialisés et les pays « en voie de développement ». Les premiers étaient les seuls qui avaient les moyens d'exploiter les fonds marins et d'en extraire des ressources utilisables. Cependant, pour les derniers, cette utilisation des ressources étaient d'une importance primordiale. Les pays en voie de développement voulaient aussi pouvoir bénéficier de ce que les océans avaient à

⁷² BRING, Ove et MAHMOUDI, Said, *Sverige och folkrätten*, op. cit. p. 170.

offrir. Il n'était pas souhaitable qu'une course à l'exploitation des fonds marins se fasse, course que, dans les circonstances de l'époque et peut-être même aujourd'hui, uniquement les pays industrialisés réussissent à gagner. Il ne fallait pas non plus que les États puissants puissent contrôler le monde par voie d'un éventuel contrôle des fonds marins par leurs forces armées.

C'était là où Pardo a montré son génie. Chaque État devait s'abstenir de l'exploitation des fonds marins et de leurs ressources en attendant un régime uniforme qui réglerait cette utilisation. Aucun État et aucune entreprise ne pourraient s'accaparer ces zones ou une partie de ces zones. Les États en voie de développement considéraient que l'idée d'un patrimoine commun de l'humanité était un parfait exemple du Nouvel ordre économique mondial qu'ils souhaitaient si fortement⁷³. Ils voulaient qu'une équité s'établisse entre les différents pays du monde. Ces États, soutenus par les pays du bloc de l'Est, « voyaient dans les ressources minérales des fonds marins une possibilité de supprimer le clivage entre les pays riches et les pays pauvres »⁷⁴. En revanche, les pays industrialisés comptaient s'assurer une réserve de minéraux sans devoir passer par l'importation depuis les pays en voie de développement, jugés trop politiquement instables. Les deux groupes des pays ont quand même réussi à se mettre d'accord sur au moins le fait que les ressources devaient constituer un patrimoine commun de l'humanité⁷⁵.

Deux résolutions ont ensuite été adoptées par la communauté internationale. Ces résolutions, dont la deuxième a obtenu le soutien de 108 des États membres des Nations Unies à l'époque, ont déclaré l'utilisation pacifique des fonds marins et les ont nommés le patrimoine commun de l'humanité.

La prochaine étape était donc la rédaction de la convention internationale sur le droit de la mer, convention qui, nous le savons, est devenue la Convention de Montego Bay de 1982. Cette convention a créé et défini la « Zone », l'espace qui allait être le patrimoine commun de l'humanité. À la rédaction de la Convention, plusieurs États industrialisés dont les États-Unis, le Royaume-Uni, la République Fédérale de l'Allemagne, les Pays-Bas, la Belgique et les États du bloc de l'Est n'ont pas voté pour l'adoption de cette convention. Ce

⁷³ ROTHWELL, Donald R. et STEPHENS, Tim. *The International Law of the Sea*. op. cit. p. 127.

⁷⁴ « ... såg i mineraltillgångarna på djuphavsbotten en möjlighet att överbrygga klyftan mellan de fattiga och de rika länderna... ». BRING, Ove et MAHMOUDI, Said, *Sverige och folkrätten*, op. cit. p. 200.

⁷⁵ Ibid.

n'étaient que les États-Unis et trois autres États (Israël, Turquie et Venezuela⁷⁶) qui ont voté *contre* la Convention, mais 17 États dont ceux mentionnés ci-dessus se sont abstenus. Les États concernés étaient des États intéressés par la minière des fonds marins⁷⁷. Leur abstention de vote à une Convention qui avait comme objectif d'être adoptée par consensus montrait qu'il n'y avait pas vraiment de consensus sur le sujet de l'exploitation des fonds marins.

Pour que ces pays acceptent de ratifier la Convention, un groupe de représentants des pays développés et en voie de développement ait été établi de façon informelle. En 1994, un accord, l'Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention, a été conclu. Cet accord a voulu modifier la Convention, mais il fallait garder le système où les pays ne pouvaient pas se réserver contre certaines parties de la Convention. Il fallait maintenir le système de « paquet » que nous avons déjà présenté dans l'Introduction de ce mémoire. L'accord de 1994 ne pouvait être adopté par un État que si cet État avait déjà ratifié la Convention. Une fois l'Accord adopté par l'Assemblée générale des Nations Unies, un État qui ratifiait la Convention acceptait aussi l'Accord⁷⁸.

L'Accord de 1994 a trouvé un équilibre entre les intérêts des pays industrialisés intéressés par la minière des fonds marins et les pays en voie de développement. Cet équilibre instauré, l'accord a sapé une partie de la puissance de la vision de Arvid Pardo. Toute mention d'un nouvel ordre économique mondial a disparu. Cela consistait, avant l'Accord de 1994, à exiger un transfert de technologie obligatoire, une limite de production et des grandes sommes à payer à l'Autorité internationale des fonds marins⁷⁹. Cette Autorité, une institution créée pour la gestion des fonds marins, sera traitée dans le paragraphe suivant. L'orientation de l'Entreprise, un organe subsidiaire à l'Autorité, créée dans le but de participer dans le système de réglementation des fonds marins, est devenue plus commerciale et basée sur la rentabilité avec l'Accord de 1994. Avant c'était l'idée d'équité économique qui était prédominante. Mais, il a fallu se plier à la volonté de capitaliser sur l'exploitation des fonds marins, volonté des pays industrialisés et exploitants. Sans cette nouvelle orientation, la ratification de la Convention par ces pays n'aurait pas été obtenue. Les pays en voie de développement, en revanche, auraient voulu que les organes internationaux aient plus de pouvoir et une idéologie d'équité au lieu d'une idéologie de rentabilité. Comme c'est si souvent le cas dans les

⁷⁶ Ibid. p. 172.

⁷⁷ ROTHWELL, Donald R. et STEPHENS, Tim. *The International Law of the Sea*, op. cit. p. 130-131.

⁷⁸ Ibid. p. 134.

⁷⁹ BRING, Ove et MAHMOUDI, Said, *Sverige och folkrätten*, op. cit. p. 202.

relations internationales, cet esprit humaniste a dû passer au second plan par rapport aux intérêts économiques.

Une fois l'Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention mis en place, les grandes puissances qui n'ont pas voulu ratifier la Convention l'ont fait. C'était le cas pour le Royaume-Uni et l'Allemagne, mais les États-Unis ne sont toujours pas partie à la Convention.

La Convention et l'Accord de 1994 en place, la Zone est mise en existence. Elle a été définie et délimitée et son exploitation a été réglementée d'une certaine manière. C'est cette Zone qui sera étudiée de plus près dans un premier paragraphe.

§ 1. LA ZONE

L'article premier de la Convention de Montego Bay définit la « Zone » comme « les fonds marins et leur sous-sol au-delà des limites de la juridiction nationale. Cette Zone et ses ressources sont, énonce l'article 136, « le patrimoine commun de l'humanité ».

Les limites de la juridiction nationale sont à 200 milles marins à partir des lignes de bases ou jusqu'au rebord externe de la marge continentale comme définie par l'article 76 de la Convention⁸⁰. Les limites de la Zone ne sont pas établies de façon définitive à présent. Cela résulte du fait que la procédure pour l'établissement de la marge continentale est compliquée, et de ce fait, toutes les marges continentales ne sont pas encore établies⁸¹. On peut quand même dire, de façon approximative, que la Zone comprend la moitié de la surface de la Terre (voir l'Annexe 2).

La Zone a un énorme intérêt pour les États du monde, car elle contient de vastes quantités de minéraux et d'autres ressources. Parmi les ressources, on compte d'énormes quantités de nickel, de cuivre, de cobalt et de manganèse⁸². Il n'est pas étonnant que les différents pays aient eu autant de mal à résoudre la question de la propriété de cette Zone. Il est évident que chacun voudrait pouvoir profiter de ces vastes ressources précieuses. Ce n'est pas pour rien qu'il a été dit qu'il « existe un véritable conflit entre le principe de la liberté des

⁸⁰ ROTHWELL, Donald R. et STEPHENS, Tim. *The International Law of the Sea*, op. cit. p. 121 et 123.

⁸¹ Ibid. p. 123.

⁸² BRING, Ove et MAHMOUDI, Said, *Sverige och folkrätten*, op. cit. p. 200.

mers, base juridique retenue par le législateur national [français], et le concept du patrimoine commun de l'humanité, fondement du régime adopté par la Convention »⁸³. Les ressources de la Zone sont assez importantes pour qu'un tel conflit soit entretenu.

Les ressources de la Zone sont de plusieurs types. La partie la plus importante concerne des nodules polymétalliques, lesquels contiennent du nickel, du cuivre, du cobalt et du manganèse. À part ces nodules, il existe aussi des espèces d'encroûtements de ferromanganèse qui sont riches en cobalt. Ces encroûtements cobaltifères sont également riches en manganèse et en nickel⁸⁴. Les sulfures polymétalliques sont un troisième type de ressources. Ces sulfures polymétalliques peuvent se trouver à une profondeur de 4 000 mètres⁸⁵. Ces sulfures contiennent du plomb, du zinc, du cuivre et même de l'argent et de l'or.

Les ressources de la Zone font l'objet d'une exploitation minière, mais cette exploitation n'est, à présent, faite que par un petit nombre d'entreprises, dont une Française (l'IFREMER). L'exploitation minière de la Zone n'est pas sans risques environnementaux. Il est même vrai que les risques pour l'environnement sont considérables. Surtout les activités minières autour des nodules polymétalliques sont à relever. Ces activités comportent un danger pour les espèces vivantes des fonds marins. Il est à craindre qu'une exploitation considérable des ressources polymétalliques entraîne l'extinction de plusieurs espèces à présent inconnues vivant dans les fonds marins⁸⁶.

Compte tenu de tous les problèmes relatifs aux fonds marins, il n'est pas étonnant que la Convention de Montego Bay ait voulu régler la définition et l'exploitation de cette zone. La création de la Zone a aussi entraîné la création des institutions qui devaient gérer son exploitation. Les différentes idéologies politiques ont joué un rôle dans le pouvoir qui a été donné à ces institutions. Cependant, la communauté internationale était plus ou moins d'accord sur la création de telles institutions internationales. Il a semblé nécessaire que cela soit une institution internationale qui gère la Zone parce que celle-ci était le patrimoine commun de l'humanité et ne pourrait être gérée par aucun autre type d'entité.

La création d'une institution internationale a été vue comme la création d'un système parallèle, une sorte de compromis entre les idéologies des pays industrialisés et les

⁸³ LANGAVANT, E. Droit de la mer. Tome III. Le droit des richesses marines. 1 éd. Paris : Éditions Cujas, 1984. p. 281.

⁸⁴ ROTHWELL, Donald R. et STEPHENS, Tim. *The International Law of the Sea*, op. cit. p. 124.

⁸⁵ Ibid.

⁸⁶ Ibid.

pays en voie de développement. Les pays en voie de développement avaient souhaité que les ressources de la Zone soient considérées comme appartenant exclusivement à toute l'humanité. L'humanité serait le seul et unique propriétaire de ces ressources, et leur exploitation devrait être faite par un organe international créé spécifiquement dans ce but. Cet organe, et personne d'autre, serait compétent pour extraire ces ressources, pour les vendre et pour diviser les profits entre les États du monde selon leur besoin⁸⁷. Quant à eux, les pays industrialisés, même en acceptant le principe de patrimoine commun, avaient demandé que l'exploitation soit soumise à la liberté de la haute mer. Selon eux, chaque pays devrait pouvoir exploiter les fonds marins comme il voulait et un système de paiement des royalties serait mis en place. Ces deux façons de voir la gestion des fonds marins peuvent être considérées comme rien d'autre qu'une extension du débat initial entre un patrimoine commun ou la liberté individuelle. Un compromis, le système parallèle, a d'abord été achevé. Mais, comme nous avons remarqué dans la section précédente, le système parallèle n'a pas été accepté par plusieurs pays industrialisés, notamment les États-Unis, le Royaume-Uni et l'Allemagne. Pour que ces pays ratifient la Convention le compromis ait été tellement délavé de sa couleur humanitaire initiale qu'il n'est pas faux de dire que ce sont les pays industrialisés qui ont « gagné » la bataille. Cela a été le résultat de l'Accord de 1994.

L'Autorité internationale des fonds marins a été créée. Cela était la volonté des pays en voie de développement. En revanche, les compétences de cette Autorité, avec ces objectifs de rentabilité, étaient un cadeau fait aux pays industrialisés mécontents, pour une raison ou autre, d'une équité humaine.

L'Autorité internationale des fonds marins est l'institution qui a été créée pour gérer la Zone. Sa mission consiste à organiser la gestion de l'exploitation des fonds marins. Tous les États qui ont ratifié la Convention de Montego Bay sont membres de l'Autorité. Elle est composée de deux organes : l'Assemblée et le Conseil. Les membres de l'Assemblée sont tous les États signataires de la Convention. Les membres du Conseil, qui est la branche exécutive de l'Autorité, sont 36 en nombre, élus par l'Assemblée. Les membres sont choisis conformément à certains critères comme une représentation géographique équitable et aux quantités de production ou de consommation des minéraux qui peuvent être extraits des fonds marins. Au sein de l'Autorité, la prise des décisions se fait en principe par consensus.

⁸⁷ BRING, Ove et al. *Sverige och folkkrätten*. 4 éd. Vällingby : Norstedts Juridik, 2011. p. 297.

Outre l'Assemblée et le Conseil, l'Autorité est composée d'un Secrétariat, une Commission juridique et technique, une Commission des finances et une Entreprise. L'Entreprise est un organe subsidiaire important. Elle est un « organe d'action chargé de l'exploitation de la zone, en quelque sorte une entreprise minière mondiale, analogue à ce qui était, au plan national, les Charbonnages de France »⁸⁸. L'Entreprise est censée agir comme l'opérateur exploitant de l'Autorité.

L'Entreprise n'est pourtant pas l'opérateur exclusif dans la Zone. Le compromis de 1994 a gentiment offert aux pays industrialisés l'opportunité pour des entreprises patronnées par des États signataires à la Convention de Montego Bay d'exploiter les ressources des fonds marins. Cette possibilité d'exploitation est également offerte aux États parties eux-mêmes et aux personnes physiques ou morales qui ont la nationalité d'un des États parties⁸⁹. Il faut quand même que ces entreprises étatiques agissent conformément aux règles de l'Autorité.

La Zone ainsi définie et régie, il n'est pas autre chose que regrettable qu'un compromis aussi saignant pour l'humanité ait été pris à ce sujet. En revanche, il n'est pas encore certain que l'exploitation des fonds marins se fasse d'une façon aussi focalisée sur la rentabilité et non l'équité. Jusqu'au présent, il n'y a pas eu autant d'exploitation des fonds marins que ce que l'on avait pensé quand les ressources sous-marines ont été découvertes. Et comme nous allons le voir dans un deuxième paragraphe, c'est la Chambre pour le règlement des différends relatifs aux fonds marins, chambre spéciale du Tribunal, qui aura à régler des questions relatives à l'exploration et à l'exploitation de la Zone. L'idéologie qu'elle prendra en compte lors de ces jugements reste à être déterminée.

§ 2. LA CHAMBRE POUR LE RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS RELATIFS AUX FONDS MARINS

Comme nous l'avons remarqué dans l'Introduction, le Tribunal international du droit de la mer est une des juridictions qui peuvent être élues par un État membre de la Convention de Montego Bay pour le règlement des conflits relatives à la Convention. Cela relève, comme nous le savons, de l'article 287 de la Convention. En revanche, quand il s'agit des conflits qui

⁸⁸ BONASSIES, Pierre et SCAPEL, Christian, *Traité de droit maritime*, op. cit. p. 64.

⁸⁹ Ibid.

touchent aux fonds marins, la Chambre pour le règlement des différends relatifs aux fonds marins (la Chambre) est seule compétente.

La raison pour laquelle ce système de règlement des conflits a été choisi est le fait que les fonds marins relèvent, comme nous l'avons vu dans le paragraphe précédent, d'une compétence internationale. La Zone appartient à toute l'humanité. Une institution internationale régit la Zone. Il semble donc tout à fait logique que le règlement des conflits qui touchent à la Zone soit fait par une juridiction internationale spécialisée dans les fonds marins. « Si une Autorité internationale était créée pour exercer dans cette zone les pouvoirs de la communauté internationale, si ces pouvoirs comprenaient le droit de réglementer l'exploration et l'exploitation, de délivrer des licences à cet effet aux États et aux compagnies présentées par eux, de surveiller leurs activités, d'entreprendre elle-même exploration et exploitation, de participer à des accords mondiaux d'organisation des marchés des produits en question, il paraissait normal qu'un système particulier de règlement des différends existe pour les fonds marins internationaux »⁹⁰.

La Chambre a une compétence exclusive pour les différends qui touchent les fonds marins. Il n'est pas possible de s'arrêter à cette constatation. Il faut aussi définir quels sont ces différends.

La Chambre a été accordée le rôle d'interpréter la Partie XI de la Convention. La Partie XI de la Convention est celle qui traite de la Zone, et il est donc normal que ce soit la Chambre qui endosse le rôle de l'interprète. Cette compétence d'interpréter la Partie XI appartient exclusivement à la Chambre. La Chambre a également la tâche d'interpréter toutes les annexes et règles qui sont à la base des activités dans la Zone⁹¹.

Les différends entre deux ou plusieurs États Parties à la Convention et au sujet de l'interprétation de cette Convention sont soumis à la Chambre. Cela va de même pour les questions d'interprétation des annexes à la Convention⁹². La Chambre est aussi compétente pour régler les différends entre les parties à un contrat qui traite la Zone, par exemple son exploration ou son exploitation. Dans ce cas, la Chambre est compétente qui que soit les

⁹⁰ DE LACHARRIÈRE, Guy. (1983) « La réforme du droit de la mer et le rôle de la Conférence des Nations Unies. » op. cit. p. 17.

⁹¹ § 25, Affaire No. 17. Responsabilités et obligations des États qui patronnent des personnes et des entités dans le cadre d'activités menées dans la Zone. (Demande d'avis consultatif soumise à la Chambre pour le règlement des différends relatifs aux fonds marins).

⁹² DE LACHARRIÈRE, Guy. (1983) « La réforme du droit de la mer et le rôle de la Conférence des Nations Unies. » op. cit. p. 22-23.

parties contractantes. Elle est compétente qu'il s'agisse d'un État, de l'Autorité, de l'Entreprise ou des entreprises étatiques ou même des personnes physiques ou morales patronnées par un État Partie à la Convention. La Chambre est aussi compétente pour régler les différends entre l'Autorité et un contractant éventuel sponsorisé au sujet de la négociation ou d'un éventuel refus du contrat d'exploitation⁹³.

Les différends qui peuvent survenir entre un État Partie à la Convention et l'Autorité « au sujet d'actes ou d'omissions de l'Autorité dont il est allégué qu'ils excèdent sa compétence ou constituent un détournement de pouvoir » relève aussi de la compétence de la Chambre⁹⁴. En revanche, il y a une limite à cette compétence. La Chambre ne peut pas :

« se prononcer sur l'exercice par l'Autorité, conformément à la présente partie, de ses pouvoirs discrétionnaires ; elle ne peut en aucun cas se substituer à l'Autorité dans l'exercice des pouvoirs discrétionnaires de celle-ci. Sans préjudice de l'article 191, lorsqu'elle exerce la compétence qui lui est reconnue en vertu de l'article 187, la Chambre pour le règlement des différends relatifs aux fonds marins ne se prononce pas sur la question de savoir si une règle, un règlement ou une procédure de l'Autorité est conforme à la convention et ne peut déclarer nul cette règle, ce règlement ou cette procédure. Sa compétence se limite à établir si l'application de règles, règlements ou procédures de l'Autorité dans des cas particuliers serait en conflit avec les obligations contractuelles des Parties au différend ou les obligations qui leur incombent en vertu de la convention, et à connaître des recours pour incompétence ou détournement de pouvoir, ainsi que des demandes de dommages et intérêts et autres demandes de réparations introduites par l'une des parties contre l'autre pour manquement de celle-ci à ses obligations contractuelles ou aux obligations qui lui incombent en vertu de la convention »⁹⁵.

Cette limite au pouvoir de la Chambre est importante parce qu'elle montre une réserve vis-à-vis de cette juridiction par rapport à l'Autorité. L'Autorité a une sorte d'autonomie par rapport à la Chambre, au moins sur ce sujet. Quand il s'agit des dommages injustifiés résultant de l'exercice des pouvoirs et fonctions de l'Autorité, la Chambre est

⁹³ Ibid. p. 23.

⁹⁴ Ibid.

⁹⁵ Article 189 de la Convention.

compétente de régler les différends entre l’Autorité et un État Partie, une entreprise étatique ou une personne physique ou morale patronnée par un État Partie.

Outre ses compétences dans le règlement des conflits, la Chambre peut donner des avis consultatifs. Ceux-ci sont donnés à la demande de l’Assemblée ou du Conseil. Ils traitent « les questions juridiques qui se posent dans le cadre de leur [l’Assemblée et le Conseil] activité »⁹⁶. Les avis consultatifs ont une grande valeur. Ils permettent à l’Autorité d’obtenir l’avis d’un organe indépendant et impartial, c’est-à-dire la Chambre⁹⁷.

SECTION 2. L’AVIS CONSULTATIF

C’est un tel avis consultatif qui a été rendu par la Chambre. Jusqu’à présent, la Chambre n’a été saisie qu’une seule fois, et, comme a déjà été évoqué, il ne s’agit pas d’un différend mais d’un avis consultatif. Comme nous l’avons remarqué dans l’introduction de ce mémoire, il est quand même intéressant d’étudier cet avis consultatif, surtout comme il s’agit de la seule affaire portée devant la Chambre jusqu’à présent.

L’affaire en question a été portée devant la Chambre par la requête de l’Autorité qui a, selon la possibilité qui lui est permise dans l’article 191 de la Convention, demandé un avis consultatif de la Chambre. Cette demande a été enregistrée le 14 mai 2010. L’affaire est la dix-septième du Tribunal international du droit de la mer, et elle est connue sous le nom de « Responsabilités et obligations des États qui patronnent des personnes et des entités dans le cadre d’activités menées dans la Zone ». Il est intéressant de noter que la totalité de l’avis consultatif a été prise à l’unanimité.

§ 1. LES FAITS

Les événements qui ont précédé la demande d’avis consultatif doivent être éclaircis. Ce paragraphe aura comme objectif de raconter les faits précédant la demande d’avis consultatif posée à la Chambre.

⁹⁶ Article 191.

⁹⁷ Affaire No. 17, op.cit. § 26.

En 2008, deux entreprises ont formulé des demandes auprès de l'Autorité. Ces demandes venaient de deux entreprises différentes : Nauru Ocean Resources Inc., entreprise patronnée par la République de Nauru, et Tonga Offshore Mining Ltd., une entreprise dont l'État patron était le Royaume de Tonga. Le contenu de ces deux demandes était l'« approbation d'un plan de travail relatif à l'exploration dans des secteurs réservés aux activités menées par l'Autorité par l'intermédiaire de l'Entreprise ou en association avec des États en développement, conformément à l'article 8 de l'annexe III à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer »⁹⁸. La République de Nauru a, le 10 mars 2008, suggéré qu'un avis consultatif soit demandé auprès de la Chambre.

La République de Nauru avait patronné Nauru Ocean Ressources Inc. Le travail de cette dernière entreprise était un travail d'exploration des nodules polymétalliques dans la Zone. La République de Nauru a fait valoir qu'elle, comme est le cas de beaucoup de pays en voie de développement, ne possédait pas encore « les moyens techniques et financiers nécessaires pour mener des opérations d'extraction sous-marine dans les eaux internationales⁹⁹ ». C'est pour cette raison qu'elle ait dû faire appel à des entreprises privées pour répondre à ce besoin.

La République de Nauru admettait qu'il était possible que les risques juridiques d'un tel projet d'exploration minière soient trop élevés pour elle. Peut-être ne serait elle pas capable de faire face à de tels risques. Quand elle a patronné le projet de Nauru Ocean Resources Inc., la République de Nauru espérait pouvoir limiter les éventuels coûts et obligations qui pourraient résulter du projet. Si elle ne pouvait pas prendre ces mesures de précaution, il serait fort possible que les éventuels coûts dépassent les moyens de cet État. Vu le fait que la Zone est le patrimoine commun de l'humanité, et qu'elle appartient donc à tous les pays du monde, un État qui serait tenu responsable en raison de ses activités dans cette Zone pourrait être obligé de rembourser plus que ce qu'il possède effectivement.

Si un État qui patronne une entreprise d'exploration ou d'exploitation dans les fonds marins peut courir ce genre de risque, c'est-à-dire un des risques très importants, il ne serait pas possible pour tous les États de patronner de telles entreprises. Dans ce cas, les États en voie de développement ne pourraient pas patronner des entreprises, car leurs moyens financiers ne sont pas les mêmes que ceux des pays développés. Par conséquent, les États en voie de développement perdraient l'occasion de profiter de la Zone, endroit qui est censé

⁹⁸ Affaire No. 17, op.cit. § 4.

⁹⁹ Ibid.

appartenir à tous. Leur situation économique les empêcherait d'exploiter les fonds marins comme peuvent faire les pays plus riches.

Il est évident qu'un tel résultat ôterait le régime des fonds marins de son esprit d'équité. Le régime soutenu par les États en voie de développement et les États du bloc de l'Est, lors de la rédaction de la Convention aurait sans aucun doute évité ce problème. Comme nous l'avons vu dans le deuxième paragraphe de la section précédente, ce n'est pas ce régime juridique qui l'a emporté. C'est pour cette raison que la Chambre s'est trouvée devant une affaire comme celle en question.

§ 2. LES QUESTIONS POSÉES ET LES QUESTIONS RETENUES

La République de Nauru a demandé que la Chambre statue sur la Partie XI de la Convention et qu'elle interprète cette partie. En ce faisant, les pays en voie de développement auraient une définition plus claire de leurs obligations et les coûts qu'ils risqueraient d'encourir en patronnant des entreprises d'exploration et d'exploitation. Armés de cette information, de tels pays pourraient plus facilement juger s'ils avaient les moyens de patronner de telles entreprises.

La demande de la République de Nauru n'a pas été reprise par le Conseil. Le Conseil a formulé la demande d'avis consultatif auprès de la Chambre d'une façon différente. Les questions retenues étaient trois en nombre. Leur caractère était plutôt abstrait.

Les questions finalement posées à la Chambre auxquelles un avis consultatif a été demandé étaient les suivantes :

« 1. Quelles sont les responsabilités et obligations des États parties à la Convention qui patronnent des activités menées dans la Zone en application de la Convention, en particulier de la partie XI de l'Accord de 1994 relatif à l'application de la partie XI de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 ?

2. Dans quelle mesure la responsabilité d'un État Partie est-elle engagée à raison de tout manquement aux dispositions de la Convention, en particulier de la partie XI, et de l'Accord de 1994, de la part d'une entité qu'il a patronné en vertu de l'article 153, paragraphe 2, lettre b), de la Convention ?

3. Quelles sont les mesures nécessaires et appropriées qu'un État qui patronne la demande doit prendre pour s'acquitter de la responsabilité qui lui incombe en application de la

Convention, en particulier de l'article 139 et de l'annexe III ainsi que de l'Accord de 1994 ? »¹⁰⁰.

Ce sont ces questions, à caractère plus abstrait mais aussi plus concis que la demande formulée par la République de Nauru, qui ont été retenues et qui font l'objet de l'avis consultatif de la Chambre.

Une fois ces questions formulées et à la demande de l'Autorité, plusieurs États ainsi que deux organisations intergouvernementales, l'Organisation mixte Interoceanmetal et l'Union internationale pour la conservation de la nature et de ses ressources, ont déposé des exposés écrits avec des informations sur ces questions. Cela a été fait conformément à l'article 133 du Règlement du Tribunal. Le Programme des Nations Unies pour l'environnement a aussi présenté un écrit. Cet écrit a été accepté par la Chambre malgré le fait qu'il a été reçu peu après la fin du délai fixé pour le dépôt de tels écrits. Cela pourrait éventuellement être un signe que la Chambre considère que les informations qui pourraient avoir de l'importance sur le fond ont la priorité sur des règles de procédure. Mais cela n'est pas nécessairement le cas. Comme la Chambre a le droit de fixer de nouveaux délais pour le dépôt des écrits¹⁰¹, il est possible qu'elle voie un dépôt en retard comme assimilable à ce droit de fixer de nouveaux délais.

Outre ces États et ces organisations, deux organisations non gouvernementales, Stichting Greenpeace Council et le Fonds Mondial pour la Nature, ont demandé le droit d'être présent à l'avis consultatif en tant que d'*amici curiae*. Cette demande a été rejetée par la Chambre.

CHAPITRE 2. LA SOLUTION DE LA CHAMBRE

Les questions posées à la Chambre pour le règlement des différends relatifs aux fonds marins ainsi précisées, nous nous occuperons ensuite de la réponse donnée par cette Chambre. Comme il a été noté précédemment, cette affaire est la première et la seule qui n'ait jamais été portée devant la Chambre. Dans l'étude de cette affaire, nous allons donc, contrairement à ce que nous avons fait pour l'étude des autres affaires du Tribunal, étudier les questions de procédure qui ont été posées devant la Chambre. Comme il s'agit de la première fois que la

¹⁰⁰ Ibid. §1.

¹⁰¹ Ce droit lui est accordé par article 133 p. 3 du Règlement du Tribunal.

Chambre statue sur sa propre compétence et la recevabilité de la demande nous pensons qu'il est important d'inclure cette partie de l'analyse de la Chambre dans notre travail. Nous commencerons donc notre étude de cet avis consultatif avec les questions de procédure. Ensuite, dans une deuxième section, nous traiterons les questions de fond.

SECTION 1. QUESTIONS DE PROCÉDURE

Les questions procédurales sont les premières qui ont été traitées par la Chambre. Avant de se prononcer sur les faits, elle a fait ce que fait le Tribunal en général : elle a statué sur sa compétence et sur la recevabilité de la demande. Nous commencerons donc cette section par l'étude des questions de compétence et de recevabilité avant d'étudier le droit applicable et son interprétation.

§ 1. COMPÉTENCE ET RECEVABILITÉ

Tout d'abord, la Chambre a statué sur sa compétence. Elle a invoqué l'article 191 de la Convention, article que nous avons déjà traité dans le deuxième paragraphe de la première section et dont nous rappelons le contenu : « La Chambre pour le règlement des différends relatifs aux fonds marins donne des avis consultatifs, à la demande de l'Assemblée ou du Conseil, sur les questions juridiques qui se posent dans le cadre de leur activité. Ces avis sont donnés dans les plus brefs délais ».

La Chambre a divisé cet article en trois conditions qui devaient être les conditions pour que sa compétence soit retenue. Ces conditions étaient les suivantes : « a) la présentation d'une demande par le Conseil ; b) cette demande porte sur des questions juridiques ; c) ces questions juridiques relèvent des activités du Conseil »¹⁰². La Chambre a étudié chacun de ces éléments avant de se prononcer compétente pour donner l'avis consultatif demandé.

La première condition n'avait rien de difficile à vérifier. C'était bien le Conseil qui avait demandé l'avis consultatif à la Chambre. Le Conseil était arrivé à sa décision de

¹⁰² Affaire No. 17, op.cit. § 32.

demander un avis consultatif par voie de consensus. La demande du Conseil était donc valide. La première condition était donc remplie.

La deuxième condition de l'article 191 a ensuite été analysée. Il fallait voir si les questions posées à la Chambre étaient bien des questions juridiques. La Chambre a remarqué que les questions posées par le Conseil visaient « l'interprétation des dispositions de la Convention et soulèvent des points de droit international général »¹⁰³. La Chambre, en se basant sur une analyse faite par la Cour internationale de Justice, a énoncé que de telles questions étaient par nature des questions qui méritaient une réponse fondée en droit. Il s'agissait bien des questions juridiques. La deuxième condition de compétence était remplie, elle aussi.

La Chambre a ensuite analysé la dernière condition de compétence. Celle-ci était la condition que les questions juridiques relèvent des activités du Conseil. Pour faire cette analyse, la Chambre a étudié la Convention et l'Accord de 1994. L'article 162 de la Convention définit le Conseil et ses fonctions. Il lui accorde le pouvoir d'arrêter « les politiques spécifiques à suivre ». Le même article, dans son deuxième paragraphe, lettre l), énonce que le Conseil « exerce un contrôle sur les activités menées dans la Zone ». La Chambre a considéré que ces dispositions vues ensemble suffisaient pour démontrer que les questions juridiques posées par le Conseil relevaient de ses activités. La troisième condition de l'article 191 était donc remplie, et la Chambre était compétente pour donner son avis consultatif.

L'examen de la Chambre de sa propre compétence a été fait de façon minutieuse et ordonnée. Cela montre l'intention de la Chambre de respecter la Convention et de ne pas dépasser les pouvoirs qui lui ont été accordés. Cela est une intention tout à fait louable, et il serait intéressant de se demander si toute autre juridiction serait aussi minutieuse dans son analyse de sa propre compétence. Il est évident que les juridictions ont en général tendance à vite se déclarer compétentes. Cette analyse détaillée de sa compétence est quelque chose que la Chambre a en commun avec le Tribunal international du droit de la mer. Dans chacune des affaires qui ont été portées devant cette juridiction, le Tribunal a toujours entamé sa décision par une étude détaillée de sa compétence.

S'agissant de la recevabilité de la demande d'avis consultatif, la Chambre a vite déclaré la demande recevable. Par recevabilité, la Chambre voulait entendre le fait que, même si elle était compétente pour donner un avis consultatif, elle pourrait quand même décider s'il

¹⁰³ Ibid. § 39.

convenait qu'elle le fasse. Avant d'arriver à la conclusion que la demande était recevable, elle a quand même réfléchi sur la lettre de l'article 191 de la Convention.

Il a été argumenté par certaines des parties, notamment le Royaume-Uni, que la façon dans laquelle l'article 191 a été formulé voulait dire que la Chambre était obligée de donner un avis consultatif, une fois sa compétence établie. L'article 191 stipule que la Chambre « donne » des avis. En revanche, selon le Statut de la Cour internationale de Justice, cette dernière « peut donner » des avis consultatifs. Selon l'avis de certaines parties, cette distinction signifierait que la Chambre n'avait pas le choix de refuser un avis consultatif. La Chambre a décidé de ne pas se prononcer sur cette différence¹⁰⁴.

§ 2. DROIT APPLICABLE

Une fois que la Chambre ait retenu sa compétence et ait décidé de rendre un avis consultatif, elle a dû se demander quel était le droit applicable. Cela a facilement été fait. La Chambre a cité l'article 293 de la Convention, selon lequel ce qui s'applique est la Convention elle-même ainsi d'autres règles du droit international qui ne sont pas incompatibles avec la Convention. L'Accord de 1994 était aussi applicable. La Convention et cet accord devaient s'analyser comme un seul instrument juridique, mais c'étaient les dispositions de l'Accord qui devaient emporter sur celles de la Convention en cas de conflit entre les deux textes¹⁰⁵.

Comme la Chambre était amenée à interpréter des règles internationales, il a fallu qu'elle étudie l'interprétation de ces règles. Elle a trouvé que l'interprétation des traités internationaux avait une importance particulière. Selon la Chambre, les dispositions de la Convention de Vienne sur le droit des traités de 1969 relatives à l'interprétation des traités étaient applicables. Le raisonnement de la Chambre n'était pas bien développé. Elle a motivé cette décision par l'unique référence à la pratique du Tribunal dans le passé. Le Tribunal, même s'il n'a jamais exprimé que ces dispositions de la Convention de Vienne étaient de la coutume internationale, a néanmoins montré par ces actions implicites que cela était le cas. L'interprétation des traités contenue dans la Convention de Vienne est donc à voir comme du

¹⁰⁴ Ibid. § 48.

¹⁰⁵ Ibid. § 54.

droit international coutumier¹⁰⁶. Ces dispositions seraient également applicables par analogie sur des instruments internationaux autre que des traités.

La Chambre s'est aussi posé des questions sur la définition de certains termes importants pour l'avis consultatif et leur traduction dans le droit applicable des différents pays. C'était surtout la notion de « responsabilité » qui a posé des problèmes. La Chambre a rappelé que la Convention possède plusieurs versions originelles. Les versions anglaise, arabe, chinoise, française, russe et espagnole ont toutes la même valeur. Pourtant, la notion de « responsabilité » ne signifie pas nécessairement la même chose dans le droit de chacune de ces langues. On peut dire que la connotation linguistique peut varier selon la langue choisie. Comme les questions juridiques qui ont été posées à la Chambre ont porté sur la responsabilité des États patronnant des personnes et des entités dans la Zone, il a été nécessaire de définir ce terme avant de commencer l'analyse sur le fond. C'est dans la langue anglaise où la notion de « responsibility » n'a pas nécessairement le même sens que la notion de « responsabilité » en français.

Les « responsabilités et obligations » invoquées dans la première question sont à voir comme des obligations primaires¹⁰⁷. Ce sont les obligations qui incombent directement à l'État qui patronne en vertu de la Convention. La notion de « responsabilité » dans la question a été analysée tout simplement comme une « obligation ». Ce terme ne posait pas de problème en français ; c'étaient la version anglaise et la définition de ces termes dans son droit qui devaient être analysées de plus près.

SECTION 2. QUESTIONS DE FOND

La Chambre ayant répondu aux questions procédurales, elle s'est lancée dans la recherche d'une réponse aux trois questions juridiques qui ont été posées par le Conseil, les questions de fond. Avant de pouvoir répondre à ces questions, la Chambre a pourtant voulu définir deux notions dont l'importance pour l'avis consultatif était cardinale.

La première de ces notions était celle de « patronage ». Pour la Chambre, il était évident qu'un patronage d'un État Partie à la Convention était un critère pour qu'une personne, entreprise ou entité puisse pouvoir participer à des activités d'exploitation ou

¹⁰⁶ Ibid. § 57.

¹⁰⁷ Ibid. § 69.

d'exploration de la Zone. La raison pour laquelle il faut un État qui patronne est qu'il faut que quelqu'un, un État Partie plus précisément, puisse être tenu responsable. La Convention de Montego Bay étant une convention internationale qui ne lie que des *États*, il est évident qu'il faut qu'un État soit tenu responsable s'il ne respecte pas ses obligations. Il ne serait pas possible de demander la même chose à une entreprise privée qui n'est pas partie à la Convention. Il fallait donc que la Chambre précise que le patronage ne peut être exercé que par un État Partie à la Convention et que cet État doit avoir un contrôle effectif sur les personnes et les entités qu'il patronne. En revanche, les États Parties n'ont aucune obligation de patronner des personnes ou des entités.

La deuxième des notions qui devaient être précisées par la Chambre avant qu'elle réponde aux questions de fond était celle des « activités menées dans la Zone ». L'article 1, paragraphe 1 de la Convention a défini les activités menées dans la Zone comme « toutes les activités d'exploration et d'exploitation des ressources de la Zone ». Pourtant, cet article ne définissait pas ce qu'il fallait entendre par « exploration » et « exploitation ». Pour trouver une réponse à cette question, la Chambre a étudié la définition de ces deux notions dans le Règlement relatif aux nodules et le Règlement relatif aux sulfures. Les définitions dans ces deux règlements étaient les mêmes. La Chambre a précisé que ces règlements étaient des instruments subordonnés à la Convention. La Chambre n'a pas retenu la même définition que celle qui se trouvait dans les Règlements.

La Chambre n'a pas voulu inclure le « traitement », qui se définit comme la procédure d'extraction des métaux des minéraux, dans l'expression « activités menées dans la Zone »¹⁰⁸. Cette procédure de traitement a pourtant été incluse dans la définition des deux règlements mentionnés en sus. Les activités de transport aux destinations terrestres ne constituent pas non plus une activité d'exploration ou d'exploitation menée dans la Zone, selon la Chambre. Cela diffère de la définition dans les Règlements.

Selon la Chambre, l'exploration et l'exploitation comprennent « en premier lieu la collecte des minéraux sur le fond des océans et leur remontée en surface »¹⁰⁹, mais également les activités directement liées à cette collecte et remontée en surface.

La Chambre ayant ainsi défini ces termes essentiels à la compréhension de son avis consultatif, elle s'est ensuite penchée sur la réponse des questions de fonds posées par le

¹⁰⁸ Ibid. § 95.

¹⁰⁹ Ibid. § 94.

Conseil. Dans un premier paragraphe, nous traiterons la première question posée avant de conclure avec les réponses données aux deux autres questions dans un deuxième paragraphe.

§ 1. LES RESPONSABILITÉS ET OBLIGATIONS DES ÉTATS

La première question posée à la Chambre sur laquelle elle devait donner son avis traitait les responsabilités et les obligations des États Parties à la Convention en tant qu'États qui patronnent les activités d'une personne ou entité qui mènent des activités dans la Zone.

La Chambre discute la notion de la responsabilité de l'État qui patronne. Si un État ne veille pas aux obligations que la Convention lui impose, il serait tenu responsable de ce manquement. Cela n'a rien d'étonnant. Mais la Chambre va plus loin en précisant que le manquement à une obligation par un contractant ne met pas nécessairement en jeu la responsabilité de l'État qui patronne. « Cette responsabilité est limitée au manquement de l'État à son obligation d'assurer le respect effectif des obligations qui incombent au contractant patronné »¹¹⁰. Ce qui est encore plus important à noter est que cette obligation n'est pas une obligation de résultat. Cela veut dire que l'État qui patronne n'a pas l'obligation d'obtenir que la personne ou l'entité patronnée respecte les obligations. Il suffit que l'État mette en place des « moyens appropriés, de s'efforcer dans la mesure du possible et de faire le maximum pour obtenir le résultat »¹¹¹. Il s'agit d'une obligation de « due diligence », ou de « diligence requise » comme dit la version française de l'avis consultatif. La jurisprudence de la Cour internationale de Justice a été citée pour préciser ce qui comporte cette notion de « diligence requise »¹¹². Quant à la première question posée à la Chambre, l'État qui patronne a donc l'obligation de prendre des mesures au niveau de son ordre juridique et ces mesures doivent être « raisonnablement appropriées »¹¹³.

Mais il existe, à part la diligence requise, d'autres obligations qui incombent à l'État qui patronne. Il existe des obligations directes qui incombent à l'État qui patronne. Si les États ne remplissent pas ces obligations directes, ils peuvent être tenus responsables du

¹¹⁰ Ibid. § 109.

¹¹¹ Ibid. § 110.

¹¹² *Usines de pâte à papier sur le fleuve Uruguay (Argentine c. Uruguay)*, arrêt de la Cour internationale de Justice du 20 avril 2010.

¹¹³ Affaire No. 17, op.cit. § 120.

non-respect de l'obligation de diligence requise. En fin de compte, même si ces obligations directes sont des obligations distinctes de l'obligation de diligence requise, cette diligence peut jouer un rôle dans le respect des obligations directes. On pourrait dire que même les obligations directes comportent un élément de diligence requise.

La première de ces obligations directes est l'obligation d'aider l'Autorité dans l'exercice de son contrôle sur les activités dans la Zone. En se comportant avec une diligence requise, un État devrait facilement arriver à remplir cette obligation directe.

Une autre obligation directe est l'obligation d'adopter une approche de précaution. Cette obligation est, elle aussi, intimement liée avec l'obligation de diligence. Cette obligation de précaution est aussi à considérer comme une obligation contractuelle qui incombe à la personne ou entité qui est patronnée. C'est l'État qui patronne qui doit veiller à ce que cette obligation soit remplie. Cela fait partie de l'obligation d'une approche de précaution.

L'État qui patronne a également une obligation d'appliquer les meilleures pratiques écologiques. Cette obligation se rapproche aujourd'hui de plus en plus à l'obligation de diligence. Cela est très positif. Le rapprochement montre l'importance qui est accordée au milieu marin. Le protéger fait partie de la diligence requise qui est une obligation de base des États qui patronnent.

Une autre obligation de l'État est de prendre des mesures de garantie dans le cas où l'Autorité prendrait des mesures d'urgence pour la protection de l'espace marine. De plus, une obligation directe est l'obligation de garantir des voies de recours pour les demandes d'indemnisation des dommages causés par la pollution. L'État doit faire adopter des lois ou des règlements dans le cadre de son système juridique pour que des recours à ce sujet soient possibles.

La dernière obligation directe est l'obligation de faire des évaluations de l'impact sur le milieu marin. C'est le contractant qui doit faire procéder à l'évaluation, mais l'État qui patronne a une obligation de diligence. Il doit veiller à ce que le contractant remplisse cette obligation. À part cette obligation de diligence, la Chambre a insisté sur le fait que l'État qui patronne ait une obligation directe, et non seulement de diligence. Elle exprime cette obligation ainsi : « Il convient toutefois de souligner que l'obligation de procéder à une évaluation de l'impact potentiel sur l'environnement constitue également une obligation directe en vertu de la Convention et une obligation générale en vertu du droit international

coutumier »¹¹⁴. Cette obligation a un champ d'application très large ; toutes les activités dans la Zone y sont concernées.

Les obligations ainsi définies, la Chambre, pour pouvoir répondre à la première question, a dû adresser encore un sujet. Il a fallu voir si les obligations pouvaient éventuellement être modifiées pour les États en développement. Ces États, pourraient-ils bénéficier d'une interprétation moins stricte de ces obligations ?

Cette question renvoie aux notions d'égalité et d'équité déjà discutées dans chapitre 1, section 1. Comme a été dit, la Convention avait comme objectif de trouver un système de gestion équitable des fonds marins. Il n'est donc pas sans importance d'évaluer si les États en voie de développement puissent bénéficier des règles plus équitables.

La Chambre cite le cinquième paragraphe du préambule de la Convention. Celui-ci énonce que la réalisation des objectifs fixés dans le préambule « ...contribuera à la mise en place d'un ordre économique international juste et équitable dans lequel il serait tenu compte des intérêts et besoins de l'humanité toute entière et, en particulier, des intérêts et besoins spécifiques des pays en développement, qu'ils soient côtiers ou sans littoral »¹¹⁵.

La Chambre a dû évaluer si cet objectif d'équité devait donner lieu à des règles particulières pour les États en développement quant à leurs obligations en tant qu'État patronnant. Selon l'analyse de la Chambre, il faut que cela soit prévu « expressément »¹¹⁶. Il n'y a pas de clause générale qui prend en compte les intérêts des États en développement. Il faut que des dispositions particulières prévoient des règles particulières pour ces États.

Quant aux dispositions de la Conventions relatives aux obligations des États patronnant, il n'existe pas de règle qui accorde expressément des obligations moins sévères aux États en voie de développement comparées à celles qui incombent aux États développés. Cela veut dire que les obligations que nous venons de traiter dans ce paragraphe incombent de la même façon aux États développés et aux États en voie de développement. La Chambre n'exclut pas la possibilité que des règles qui établissent une différence entre les États développés et les États en voie de développement soient établies. Mais, pour qu'une différence de traitement soit valable, il faut quand même que ces règles soient en fait établies. Il ne suffit pas de faire valoir qu'il existe un intérêt particulier général des États en voie de développement.

¹¹⁴ Ibid. § 145.

¹¹⁵ Ibid. § 151.

¹¹⁶ Ibid. § 156.

Le raisonnement de la Chambre était basé sur l'idée des États qui patronnent « de plaisance »¹¹⁷. La Chambre a évoqué le problème qui pourrait survenir si une entreprise ayant son siège dans un État développé s'établissait dans un État en voie de développement pour pouvoir bénéficier des réglementations moins strictes de cet État. Cela serait une sorte de « pavillon de complaisance » pour l'exploration et l'exploitation de la Zone. Un tel système ne serait pas dans l'intérêt de l'humanité parce qu'il pourrait avoir comme résultat des dégâts environnementaux et une destruction du patrimoine commun de l'humanité. La Chambre maintient le principe d'un traitement uniforme des États en développement et les États développés qui patronnent des personnes et des entités.

En revanche, selon la Chambre, les États en voie de développement ont le droit d'informer l'Autorité qu'ils souhaitent soumettre un plan de travail pour un secteur réservé de la Zone. Cela suit de l'Annexe III, article 9, paragraphe 4 qui dispose que la moitié des secteurs de contrat proposés est réservée à l'Autorité et aux États en voie de développement. Les États en développement doivent être mis en mesure de pouvoir participer aux activités dans la Zone, et ils ont droit à l'assistance nécessaire, y compris la formation, pour pouvoir le faire¹¹⁸. Il reste à voir si ce partage des contrats sera vraiment fait d'une façon juste et équitable et si les États en voie de développement seront vraiment capables de participer aux activités dans la Zone sur un pied d'égalité des États développés.

La réponse à la première question soumise à la Chambre peut donc être résumée de la façon suivante : Les États qui patronnent ont deux types d'obligations, une desquelles est l'obligation de diligence requise. Cette obligation est une obligation de veiller à ce que le contractant respecte les termes du contrat et les dispositions de la Convention. Le deuxième type d'obligation est l'obligation directe. Parmi ces obligations sont l'obligation d'aider l'Autorité, l'obligation d'appliquer une approche de précaution, l'obligation d'appliquer les meilleures pratiques écologiques, l'obligation d'adopter des mesures pour obliger le contractant de fournir des garanties dans le cas où l'Autorité prend des mesures d'urgence pour la protection de l'environnement et l'obligation de créer des voies de recours. On peut dire que le fait de respecter les obligations directes joue dans le respect de l'obligation de diligence requise. Les deux types d'obligations s'appliquent de la même façon qu'il s'agisse des pays en voie de développement ou des pays développés. Pour que les pays en

¹¹⁷ Ibid. § 159.

¹¹⁸ Ibid. § 163.

développement puissent jouir des réglementations plus favorables, il faut que cela soit expressément stipulé.

§ 2. LA RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT EN CAS DE MANQUEMENT DU CONTRACTANT ET L'ACQUITTEMENT DE LA RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT QUI PATRONNE

La deuxième question qui a été posée à la Chambre était la suivante : Dans quelle mesure la responsabilité d'un État Partie est-elle engagée à raison de tout manquement aux dispositions de la Convention, en particulier de la partie XI, et de l'Accord de 1994, de la part d'une entité qu'il a patronné en vertu de l'article 153, paragraphe 2, lettre b), de la Convention ?

La Chambre a analysé article 139, paragraphe 2 de la Convention, article qui énumère les différents types de responsabilité qui existe. Cet article énonce :

« Sans préjudice des règles du droit international et de l'article 22 de l'annexe III, un État Partie ou une organisation internationale est responsable des dommages résultant d'un manquement de sa part aux obligations qui lui incombent en vertu de la présente partie ; des États Parties ou organisations internationales agissant de concert assument conjointement et solidairement cette responsabilité. Toutefois, l'État Partie n'est pas responsable des dommages résultant d'un tel manquement de la part d'une personne patronnée par lui en vertu de l'article 153, paragraphe 2, lettre b), s'il a pris toutes les mesures nécessaires et appropriées pour assurer le respect effectif de la présente partie et des annexes qui s'y rapportent, comme le prévoient l'article 153, paragraphe 4, et l'article 4, paragraphe 4, de l'annexe III ».

La Chambre constate que la lettre de cet article montre clairement que la responsabilité incombant à l'État qui patronne résulte d'un manquement à ses propres obligations. La lettre de cet article ne permet pas que la responsabilité de l'État qui patronne soit engagée par le manquement du contractant patronné de remplir ces propres obligations. Mais cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas de lien entre l'État qui patronne et la personne patronnée. « Il existe toutefois un lien entre le manquement d'un contractant patronné à ses

obligations, qui cause ainsi un dommage, et la responsabilité de l'État qui le patronne »¹¹⁹. Pour que l'État soit responsable, il faut nécessairement un lien de causalité entre le manquement à l'obligation et le dommage causé.

Il y a deux conditions pour que l'État soit tenu responsable. La première de ces conditions est le manquement à ces propres obligations et la deuxième est la survenance d'un dommage. Cela est une exception à la règle du droit international coutumier selon laquelle un État peut être tenu responsable s'il a manqué à ces obligations même si aucun dommage n'est survenu. Cette règle de droit international a été énoncée dans l'affaire du *Rainbow Warrior*¹²⁰. Mais ce principe a donc été écarté dans le cas des États qui patronnent. Il faut un manquement, et il faut un dommage. Le principe de diligence requise exige qu'il existe un lien de causalité entre le manquement de l'obligation de diligence et le dommage. La Chambre considère que ce lien ne peut pas être présumé¹²¹. Il s'agit d'un manquement de l'obligation de l'État et non un manquement du contractant patronné. Le manquement d'un contractant patronné ne peut pas être assimilé à un manquement de l'État même. La responsabilité de l'État qui patronne n'est pas une responsabilité stricte. Cela veut dire qu'il ne s'agit pas d'une responsabilité sans faute. La responsabilité est une responsabilité au manquement de l'obligation de diligence requise.

L'État qui patronne est exonéré de sa responsabilité s'il a pris « toutes les mesures nécessaires et appropriées pour assurer le respect effectif »¹²² des obligations par le contractant patronné. Mais cette possibilité d'exonération ne s'applique pas au manquement de l'État de remplir ces obligations directes.

La responsabilité de l'État qui patronne et la responsabilité du contractant patronné sont des responsabilités parallèles. Il ne s'agit pas d'une responsabilité solidaire. La Chambre souligne que l'État est responsable de ces propres manquements et le contractant patronné des siens. On ne peut pas tenir l'État responsable juste parce que sa responsabilité est en fonction du dommage causé par le contractant. Le dommage résultera nécessairement d'un

¹¹⁹ Ibid. § 173.

¹²⁰ *Affaire concernant les problèmes nés entre la Nouvelle-Zélande et la France relatifs à l'interprétation ou à l'application de deux accords conclus le 9 juillet 1986, lesquels concernaient les problèmes découlant de l'affaire du Rainbow Warrior*, Recueil des sentences arbitrales des Nations Unies, 1990, volume XX, p. 217 cité par la Chambre au paragraphe 178.

¹²¹ Affaire No. 17, op.cit. § 184.

¹²² Ibid. § 186.

manquement ou d'une faute du contractant. Mais l'État n'est responsable que si lui aussi a manqué à ses obligations.

Le montant qui doit être payé est celui du montant effectif du dommage. C'est l'article 22 de l'Annexe III de la Convention qui énonce ce principe. Il s'agit aussi d'une règle du droit international coutumier¹²³. Cette responsabilité de couvrir le montant actuel du dommage incombe au contractant, mais aussi à l'État si c'est celui-ci qui est fautif.

L'État qui patronne n'a pas de responsabilité résiduelle. Si un contractant patronné n'arrive pas à réparer le dommage de façon intégrale, l'État qui patronne ne sera pas tenu responsable de couvrir le montant qui n'a pas été payé. La Chambre évoque la possibilité pour l'Autorité d'établir un fond qui couvrirait les dommages non couverts.

Les principes émanant de la Convention et ses annexes ainsi établis, la Chambre a voulu préciser le rôle du droit international coutumier. Comme les dispositions de l'article 139 de la Convention sont « sans préjudice » aux règles du droit international, la Chambre a voulu examiner la possibilité pour combler des lacunes qui existent dans le régime de responsabilité des États qui patronne. La Chambre a évoqué deux situations.

La première de ces situations est celle où l'État a rempli toutes ces obligations mais un dommage est quand même survenu. Dans ce cas, l'État n'est pas responsable. On ne peut pas se servir des règles du droit international pour tenir l'État responsable. La deuxième situation est celle où l'État a manqué à ses obligations mais aucun dommage n'est survenu. Dans cette situation, le droit international coutumier peut être évoqué pour déterminer les conséquences de ces manquements.

La réponse à la deuxième question posée à la Chambre ainsi formulée, celle-ci a conclu son avis consultatif par une étude de la troisième et dernière question : Quelles sont les mesures nécessaires et appropriées qu'un État qui patronne la demande doit prendre pour s'acquitter de la responsabilité qui lui incombe en application de la Convention, en particulier de l'article 139 et de l'annexe III ainsi que de l'Accord de 1994 ?

La Convention de Montego Bay prescrit la mise en place par les États des lois, des règlements et des mesures administratives « raisonnablement appropriées » pour assurer que les personnes relevant de sa juridiction respectent leurs obligations. Cela relève de l'article 4, paragraphe 4 de l'annexe III. Selon l'interprétation de la Chambre, ces lois, règlements et mesures administratives ont deux fonctions distinctes. La première est d'assurer que le contractant patronné respecte les obligations qui lui incombent. L'autre fonction est

¹²³ Ibid. § 194.

d'exonérer l'État qui patronne de responsabilité du dommage causé par le contractant patronné¹²⁴.

L'État doit adopter et des lois et règlements et des mesures administratives. La Chambre considérait qu'il ne suffisait pas d'adopter que des mesures administratives ou que des lois et règlements. Il fallait les deux pour assurer le bon fonctionnement du système.

Pour conclure un contrat avec l'Autorité, l'État n'est pas obligé d'avoir mis en place ces lois, règlements et mesures administratives. En revanche, la mise en place des telles lois, règlements et mesures administratives est une condition pour le respect de l'obligation de diligence requise¹²⁵. Il faut aussi que ces lois, règlements et mesures administratives soient revues de temps en temps pour qu'elles soient toujours effectives. Cela a à voir avec le développement des standards de protection de l'environnement. Comme la technologie ou les méthodes de protection de l'environnement peuvent évoluer, il faut aussi que les lois applicables évoluent.

Il n'est pas possible pour un État qui patronne d'éviter l'obligation de mettre en place des lois, des règlements et des mesures administratives en évoquant le contrat qui existe entre lui et la personne patronnée. Un contrat n'a pas la même valeur que ces textes législatifs. En outre, un contrat ne peut être invoqué que par les parties au contrat : l'État qui patronne et la personne patronnée.

La Chambre a considéré qu'elle ne devait pas se prononcer sur les mesures spécifiques que l'État devait prendre pour remplir les obligations qui lui incombent en vertu de la Convention. En revanche, elle a voulu donner des idées générales. En premier lieu, les mesures prises par l'État doivent être « raisonnablement appropriées ». Cela veut dire qu'elles ne peuvent pas être arbitraires¹²⁶. Ces mesures doivent aussi être prises dans le cadre du système juridique de chaque État. Les mesures doivent aussi « tenir compte objectivement des options qui se présentent de manière raisonnable, opportune et favorable à l'humanité toute entière »¹²⁷. L'État doit aussi agir en bonne foi en adoptant ces mesures.

Quant à la protection de l'environnement, l'État peut adopter des lois, règlements et mesures administratives qui sont plus strictes que celles adoptées par l'Autorité. Les règles, règlements et procédures relatifs à la protection du milieu marin adoptées par

¹²⁴ Ibid. § 217.

¹²⁵ Ibid. § 219.

¹²⁶ Ibid. § 228.

¹²⁷ Ibid. § 230.

l'Autorité constituent la norme la moins exigeante possible. L'État qui patronne peut très bien faire adopter des textes plus exigeants. Les textes adoptés par l'État qui patronne peuvent s'appliquer aux personnes ou entités patronnées et aux navires battant son pavillon.

Les mesures prises par l'État doivent aussi être de nature à permettre au contractant patronné de remplir ses obligations. Les textes adoptés par l'État ne doivent en aucun cas empêcher le contractant de respecter ses obligations¹²⁸. Cela fait partie de l'obligation de diligence requise qui incombe à l'État qui patronne.

C'est ainsi que la Chambre conclue son premier avis consultatif. Il faut noter que la protection de l'environnement est un critère important dans l'opinion de la Chambre, chose qui est tout à fait louable. Il est aussi à remarquer que la protection de l'environnement prend le dessus sur les intérêts des États en voie de développement. Il n'est pas du tout certain que ceux-ci vont pouvoir profiter de la Zone de la même façon que les États développés. Il faudrait attendre pour voir ce qui arrivera dans l'avenir.

¹²⁸ Ibid. § 238.

CONCLUSION

Le Tribunal international du droit de la mer est, nous le voyons, une vraie juridiction internationale doté du mandat de pouvoir examiner un grand nombre de questions relatives au droit de la mer. Il est, en effet, *la* juridiction compétente de statuer sur tout ce qui traite de la mer. Il est vrai, cependant, que ce tribunal a eu tendance d'être consulté surtout dans des affaires relatives à la prompte mainlevée. Il reste aujourd'hui une juridiction extrêmement importante dans ce domaine. Deux des trois affaires actuellement pendantes devant le Tribunal traitent de la prompte mainlevée. Voici la preuve de la proportion des affaires du Tribunal qui touche à la mainlevée.

Il n'est pourtant pas faux de dire que le Tribunal est aujourd'hui, ou est en train de *devenir*, un agent important même dans d'autres domaines du droit de la mer. Le Tribunal s'est vu adresser une affaire de délimitation de la frontière maritime et une affaire relative aux travaux de poldérisation juste dans les dernières années. Même les affaires de prompte mainlevée ont une dimension environnementale. Le Tribunal se pose des questions sur la conservation et la protection du milieu marin et ce, même dans le cadre d'une affaire de prompte mainlevée.

Il ne faut surtout pas négliger l'avis consultatif du Tribunal, rendu le premier février de cette année. Comme nous avons vu, cette affaire est d'une importance capitale, non seulement pour la solution matérielle qu'elle donne aux questions posées, mais aussi parce qu'il s'agit du premier avis consultatif jamais rendu et la seule affaire portée devant la juridiction obligatoire que constitue la Chambre pour le règlement des différends relatifs aux fonds marins. Cela pourrait être le signe d'une nouvelle importance réelle qu'aura le Tribunal. Peut-être dans l'avenir, la Chambre sera consultée plus souvent. Cela sera certainement le cas quand l'exploitation dans la Zone connaîtra des avancées technologiques.

Il reste à voir quel rôle le Tribunal jouera dans l'avenir. Il faudrait attendre pour savoir si cette juridiction restera une juridiction intéressée surtout par les questions de la prompte mainlevée, ou si son vrai rôle sera quelque chose de plus grand et de plus puissant. La dernière jurisprudence du Tribunal tend à montrer que le Tribunal serait autre chose que ce qu'il était au début de son existence. Sa prochaine jurisprudence assurera ou brisera cette hypothèse.

ANNEXE 1

AFFAIRES ÉTUDIÉES

TRIBUNAL INTERNATIONAL DU DROIT DE LA MER

Affaire No. 11

Affaire du « Volga » (Fédération de Russie c. Australie), prompte mainlevée

Affaire No. 12

Affaire relative aux travaux de poldérisation par Singapour à l'intérieur et à proximité du détroit de Johor (Malaise c. Singapour), mesures conservatoires

Affaire No. 13

Affaire du « Juno Trader » (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Guinée-Bissau), prompte mainlevée

Affaire No. 14

Affaire du « Hoshinmaru » (Japon c. Fédération de Russie), prompte mainlevée

Affaire No. 15

Affaire du « Tomimaru » (Japon c. Fédération de Russie), prompte mainlevée

Affaire No. 16

Différend relatif à la délimitation de la frontière maritime entre le Bangladesh et le Myanmar dans le golfe du Bengale (Bangladesh c. Myanmar)

Affaire No. 17

Responsabilités et obligations des États qui patronnent des personnes et des entités dans le cadre d'activités menées dans la Zone. (Demande d'avis consultatif soumise à la Chambre pour le règlement des différends relatifs aux fonds marins)

Affaire No. 18

Affaire du navire « Louisa » (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Royaume d'Espagne)

Affaire No. 19

Affaire du navire « Virginia G » (Panama c. Guinée-Bissau)

ANNEXE 2 : LA ZONE

Copyright © 2010
International
Labour Office

Source : www.isa.org.jm/files/documents/EN/Areamap.pdf

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES

BONASSIES, Pierre et SCAPEL, Christian. *Traité de droit maritime*. 2 éd. Paris : L.G.D.J., 2010.

BRING, Ove et MAHMOUDI, Said. *Sverige och folkrätten*. 2 éd. Göteborg: Norstedts Juridik, 2001.

BRING, Ove et al. *Sverige och folkrätten*. 4 éd. Vällingby : Norstedts Juridik, 2011.

LANGAVANT, E. *Droit de la mer. Tome III. Le droit des richesses marines*. 1 éd. Paris : Éditions Cujas, 1984.

ROTHWELL, Donald R. et STEPHENS, Tim. *The International Law of the Sea*. 1 éd. Oxford et Portland, Oregon: Hart Publishing, 2010.

TAMM, Ditlev. *Romersk rätt och europeisk rättsutveckling*. 2 éd. Stockholm : Thomson Fakta, 2002.

MÉMOIRES

BOUGEARD, Laure et SALCICCIA, Catherine. *Le Tribunal international du droit de la mer*. Dispensé par J.-P. BEURIER. 2005-2006.

SCHELLHASE, Hans Martin. *Le Tribunal international du droit de la mer*. Mémoire de D.E.S.S. Université Aix-Marseille : 2000-2001. Disponible à la bibliothèque de l'Université.

THELCIDE, Christophe. *La jurisprudence du Tribunal international du droit de la mer*. Mémoire de D.E.S.S. Université Aix-Marseille : 2001-2002.

ARTICLES

BAIRD, Rachel. « Australia's Response to Illegal Foreign Fishing: A Case of winning the Battle but losing the Law? » *The International Journal of Marine and Coastal Law*. 2008, vol. 23, p. 95-124.

BENDER, Philip. « Current Legal Developments. International Tribunal for the Law of the Sea. » *The International Journal of Marine and Coastal Law*. 2008, vol. 23, p. 349-358.

BOYLE, Alan. « The Environmental Jurisprudence of the International Tribunal for the Law of the Sea. » *The International Journal of Marine and Coastal Law*. 2007, vol. 22, n°3, p. 369-381.

CHURCHILL, Robin. « The Jurisprudence of the International Tribunal for the Law of the Sea Relating to Fisheries: Is There Much in the Net? » *The International Journal of Marine and Coastal Law*. 2007, vol. 22, n°3, p. 383-424.

DE LACHARRIÈRE, Guy. (1983) « La réforme du droit de la mer et le rôle de la Conférence des Nations Unies. » In BARDONNET, Daniel (éd.), VIRALLY, Michel (éd.). *Le nouveau droit international de la mer*. Paris : Éditions A. Pedone, p. 1-27.

FONDIMARE, Amélie. « Tribunal international du droit de la mer : 2^{ème} semestre 2001. » *Actualité et droit international*. <http://www.ridi.org/adi/eei/fondtidm2001.htm>.

KAMTO, Maurice. « Regard sur la jurisprudence du tribunal international du droit de la mer depuis son entrée en fonctionnement (1997-2004). » *Revue générale de droit international public*. 2005, vol. 109, n°4, p. 793-828.

KEYUAN, Zou. « The International Tribunal for the Law of the Sea: Procedures, Practices, and Asian States. » *Ocean Development & International Law*. 2010, 41:2, p. 131-151.

KÖNIG, Doris. « Editor's Introduction. » *The International Journal of Marine and Coastal Law*. 2007, vol. 22, n°3, p. 347-350.

MENSAH, Thomas A. « The Tribunal and the Prompt Release of Vessels. » *The International Journal of Marine and Coastal Law*. 2007, vol. 22, n°3, p. 425-449.

TREVES, Tullio. « United Nations Convention on the Law of the Sea. Introduction. » *Audiovisual Library of International Law*. <http://untreaty.un.org/cod/avl/ha/uncls/uncls.html>.

ORREGA VICUÑA, Francisco. « The International Tribunal for the Law of the Sea and Provisional Measures: Settled Issues and Pending Problems. » *The International Journal of Marine and Coastal Law*. 2007, vol. 22, n°3, p. 451-462.

WOOD, Michael. « The International Tribunal for the Law of the Sea and General International Law. » *The International Journal of Marine and Coastal Law*. 2007, vol. 22, n°3, p. 351-367.

TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ	2
SOMMAIRE	3
INTRODUCTION	4
PREMIÈRE PARTIE. LA JURISPRUDENCE RELATIVE À LA PROMPTE MAINLEVÉE, AUX TRAVAUX DE POLDÉRISATION ET À LA DÉLIMITATION DE LA FRONTIÈRE MARITIME	10
CHAPITRE 1. LA PROMPTE MAINLEVÉE	10
SECTION 1. ARRÊTS RENDUS	12
§ 1. LES AFFAIRES VOLGA ET JUNO TRADER	13
§ 2. LES AFFAIRES HOSHINMARU ET TOMIMARU	19
SECTION 2. AFFAIRES PENDANTES	25
§ 1. L’AFFAIRE DU MV LOUISA	26
§ 2. L’AFFAIRE DE LA VIRGINIA G	27
CHAPITRE 2. LES TRAVAUX DE POLDÉRISATION ET LA DÉLIMITATION DE LA FRONTIÈRE MARITIME	28
SECTION 1. LES TRAVAUX DE POLDÉRISATION : L’AFFAIRE DU DÉTROIT DE JOHOR	29

§ 1. FAITS ET ARGUMENTATION DES PARTIES	29
§ 2. SOLUTION DU TRIBUNAL	30
SECTION 2. LA DÉLIMITATION DE LA FRONTIÈRE MARITIME : L’AFFAIRE DU GOLFE DU BENGALÉ	32
§ 1. LES FAITS	32
§2. LA DEMANDE DU BANGLADESH	33
DEUXIÈME PARTIE. LA JURISPRUDENCE DE LA CHAMBRE POUR LE RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS RELATIFS AUX FONDS MARINS	35
CHAPITRE 1. LES FONDS MARINS	35
SECTION 1. HISTORIQUE	36
§ 1. LA ZONE	39
§ 2. LA CHAMBRE POUR LE RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS RELATIFS AUX FONDS MARINS	42
SECTION 2. L’AVIS CONSULTATIF	45
§ 1. LES FAITS	45
§ 2. LES QUESTIONS POSÉES ET LES QUESTIONS RETENUES	47
CHAPITRE 2. LA SOLUTION DE LA CHAMBRE	48

SECTION 1. QUESTIONS DE PROCÉDURE	49
§ 1. COMPÉTENCE ET RECEVABILITÉ	49
§ 2. DROIT APPLICABLE	51
SECTION 2. QUESTIONS DE FOND	52
§ 1. LES RESPONSABILITÉS ET OBLIGATIONS DES ÉTATS	54
§ 2. LA RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT EN CAS DE MANQUEMENT DU CONTRACTANT ET L'ACQUITTEMENT DE LA RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT QUI PATRONNE	58
CONCLUSION	63
ANNEXE 1	64
ANNEXE 2	66
BIBLIOGRAPHIE	67
TABLE DES MATIÈRES	70