

**Les rapports entre armateurs et États détenant des navires  
Le rôle du Tribunal international du droit de la mer**

*(The Relationship between the Shipowners and the Detaining State - The role  
of the International Tribunal for the Law of the Sea)*

**Prof. Dr. Syméon KARAGIANNIS\***

**ABSTRACT**

Although still not sufficiently well-known by ship-owners, the procedure under Article 292 of the UN Law of the Sea Convention covers a most substantial part of the overall activity of the International Tribunal for the Law of the Sea. This procedure enables ship-owners to obtain the prompt release of their vessels detained by coastal States for alleged illegal fishing in their EEZ as well as the prompt liberation of the detained crews upon the posting of a reasonable bond. The main objective of Article 292 procedure is for the Tribunal to appreciate the reasonableness of such a bond by the ship-owner is actually. Yet, despite the efforts of the Tribunal, many crucial questions regarding this procedure remain unanswered (criteria of the reasonableness, possibility for the detaining State to confiscate the ship ad son on).

**Keywords:** fishing vessels; detention of vessels; ship-owners; International Tribunal for the Law of the Sea; release of detained vessels and crews

**Mots clés:** navires de pêche ; détention de navires ; armateurs ; Tribunal international du droit de la mer ; libération d'équipages

---

\* Strazburg Üniversitesi.

Le Tribunal international du droit de la mer est né de la volonté de la Troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer de faire en sorte que la future Convention sur le droit de la mer comporte des mécanismes juridictionnels permettant le règlement de la plupart des litiges maritimes entre Etats, sinon carrément de tous les litiges. Certes, d'autres mécanismes juridictionnels auraient pu faire l'affaire, comme les tribunaux arbitraux ou encore la Cour internationale de justice.

Toutefois, on connaît le problème avec les tribunaux arbitraux : ils agissent ponctuellement et dépendent pour leur mise en place et leur composition des Etats parties aux litiges, ce qui, en théorie du moins, peut rendre leur effectivité aléatoire ainsi que le montre une célèbre jurisprudence de la Cour internationale de justice.<sup>1</sup> Cela dit, le danger de voir un Etat paralyser la mise en place d'un tribunal arbitral en refusant, par exemple, de nommer l'arbitre qu'il doit nommer est largement conjuré dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer<sup>2</sup>. En effet, en cas de non-nomination de « ses » arbitres par un Etat partie, c'est le Président du Tribunal international du droit de la mer qui les nommera<sup>3</sup>.

Quant à la Cour internationale de justice, son cas est un peu différent. La Cour de La Haye a sans aucun doute une grande expérience dans le domaine du droit de la mer étant donné que presque la moitié des affaires dont elle a eu à connaître depuis 1946 concernaient de près ou de loin des litiges se rapportant à la mer. Toutefois, une majorité de délégations à la Troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer a empêché que la Cour se voie attribuer le rôle unique de tribunal permanent susceptible de régler les différends relatifs à l'interprétation ou

---

<sup>1</sup> Interprétation des Traités de paix conclus avec la Bulgarie, la Hongrie et la Roumanie, avis consultatif du 30 mars 1950, Rec. p. 65.

<sup>2</sup> Entrée en vigueur le 16 novembre 1994, cette Convention est le fruit de la Troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer dont les travaux ont été clôturés en Jamaïque, dans la ville de Montego Bay. La Convention de Montego Bay (R.T.N.U., vol. 1835, p. 3), comme on l'appellera le plus souvent dorénavant, liait 166 Etats en juillet 2014.

<sup>3</sup> Article 3, *littera e*) de l'Annexe VII de la Convention.

à la mise en œuvre des dispositions de la Convention sur le droit de la mer. En effet, les États du Tiers-Monde concevaient à l'époque une indéniable méfiance vis-à-vis de la Cour de La Haye considérée comme étant par excellence une cour « occidentale ». Paradoxalement, durant la même période, qui commence à la moitié des années 1970, la Cour perd, pour diverses raisons, la confiance des États occidentaux les plus importants tandis que les États socialistes de l'époque continuaient de regarder la Cour et, plus généralement, ce que l'on appelle justice internationale avec beaucoup de suspicion.

Ce sont précisément ces méfiances combinées qui ont fait que la Conférence ait opté en faveur de la création d'un tribunal international permanent spécialisé dans les questions concernant le droit de la mer. Le Tribunal international du droit de la mer, dont le siège est à Hambourg, coexiste donc, dans la Convention de 1982, avec la Cour internationale de justice tout comme d'ailleurs avec deux types de juridictions arbitrales lesquelles relèvent, respectivement, des annexes VII et VIII de la Convention. La composition élargie du Tribunal international du droit de la mer (21 membres au lieu de 15 pour la Cour) contribue à ce que celui-ci fasse figure d'organe juridictionnel davantage « démocratique ». Inutile de dire que cette composition élargie fait également les délices des États d'Afrique, d'Asie et d'Amérique latine qui y placent plus facilement « leurs » juges que dans la Cour de La Haye.

Ironie de l'histoire pourtant, alors même que le Tribunal était vu comme le futur principal tribunal maritime, la Cour continue d'accaparer l'essentiel du contentieux maritime qu'il s'agisse du contentieux de la délimitation maritime (toujours aussi fourni) que d'autres questions maritimes, concernant la pêche, des incidents navals, etc. A tel point que certains ont pu s'interroger naguère sur le luxe inutile que constituerait le

Tribunal international du droit de la mer dans le petit monde des juridictions internationales<sup>4</sup>.

Il est vrai bien sûr que le Tribunal n'a aucune sorte de monopole en ce qui concerne les différends maritimes et que l'expérience mais aussi la confiance dont bon nombre d'Etats a réinvesti la Cour de La Haye depuis le début des années 1990 font que le nombre d'affaires dont a pu être saisi le Tribunal de Hambourg reste plutôt modeste. Son rôle d'affaires compte, entre 1997 et 2014, vingt-deux affaires. Or, un peu moins de la moitié concerne un type d'affaires assez particulier. C'est justement ce type d'affaires qui sera l'objet de cette brève étude. Il s'agit de la procédure de l'article 292 de la Convention de Montego Bay portant sur la prompte mainlevée de l'immobilisation des navires ou la prompte libération de leurs équipages. Il est caractéristique que, déjà, la première affaire qui a été soumise au Tribunal, l'affaire du navire « Saiga »<sup>5</sup>, concernait déjà cette procédure.

Le succès qu'a pu connaître le Tribunal au sujet de cette procédure n'est pas dû au fait que le Tribunal possède un monopole de jure en ce qui concerne ce type d'affaires. Mais, en réalité, on est assez proche d'une sorte de monopole. En effet, dans ce genre d'affaires, le Tribunal devient seul compétent pour régler le litige si, dans un délai de 10 jours, les deux Etats concernés par le litige n'arrivent pas, d'un commun accord, à désigner une autre juridiction internationale.

La procédure de l'article 292 présuppose qu'un Etat côtier ait immobilisé, en principe dans un de ses ports, un navire battant pavillon étranger. Il est fréquent que l'Etat côtier ait également procédé à la détention des membres de l'équipage du navire ou du moins de certains d'entre eux (le plus souvent, le capitaine du navire). Souvent, les membres de l'équipage, privés de leurs passeports, seront assignés à bord. Sauf

---

<sup>4</sup> Voir, entre autres, Shigeru ODA, « The International Court of Justice Viewed from the Bench (1976 – 1993) », *R.C.A.D.I.*, 1993/VII, tome 244, pp. 9 – 190, spéc. p. 145, n° 230 ; Jillaine SEYMOUR, « The International Tribunal for the Law of the Sea: A Great Mistake? », *Indiana Journal of Global Legal Studies*, 2006, pp. 1-35.

<sup>5</sup> Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Guinée), arrêt du 4 décembre 1997.

erreur, dans la totalité des affaires portées en vertu de l'article 292 devant le Tribunal, ce qui était reproché au navire immobilisé était une activité de pêche illégale. En fait, l'article 73 de la Convention de Montego Bay prévoit explicitement la possibilité pour l'Etat côtier de prendre de telles mesures dans sa lutte contre les infractions à sa réglementation relative à la conservation de ses ressources biologiques marines. Une autre possibilité serait l'immobilisation du navire et la détention de son équipage au cas où ce navire serait soupçonné d'actes de pollution en vertu des articles 220 et 226 de la Convention. La question de savoir si des infractions à d'autres réglementations nationales de l'Etat côtier peuvent conduire à l'immobilisation du navire et à la détention de son équipage et, simultanément, à la mise en œuvre de la procédure de l'article 292 de la Convention reste toujours une question controversée.

Il est important de comprendre en quoi consiste exactement cette procédure de l'article 292. Il ne faut surtout pas croire qu'elle puisse permettre au Tribunal de régler l'affaire au fond, de dire, en d'autres termes, que le navire a effectivement violé la réglementation de l'Etat côtier relative à la pêche ou à la préservation de l'environnement ou, au contraire, que l'Etat côtier a immobilisé le navire et détenu son équipage de manière illégale. L'objectif poursuivi par l'article 292 est bien plus modeste. Cette procédure permet uniquement au Tribunal de statuer sur le caractère raisonnable de la caution ou autre garantie financière déposée par l'armateur auprès du Trésor de l'Etat côtier.

Il est intéressant de savoir que de telles immobilisations de navires de pêche ou de détentions de leurs équipages ne sont pas rares. Or, sans même parler du drame que peuvent vivre des équipages privés de leur liberté pendant plusieurs mois sans aucune sorte de procès, l'immobilisation d'un chalutier ou d'un autre navire moderne peut coûter extrêmement cher à son armateur. Il a été assez vite conclu au sein de la Troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer que la future Convention devait faciliter les libérations des navires et des équipages dans de telles circonstances. D'autre part, il n'était bien entendu

pas question de léser les intérêts des Etats côtiers dont les ressources biologiques, notamment dans des mers qui ne peuvent faire l'objet d'une surveillance constante, pouvaient être pillées par des chalutiers peu scrupuleux.

Le compromis fut tout trouvé. Les autorités de l'Etat côtier doivent immédiatement lever l'immobilisation du navire et libérer son équipage dès qu'une garantie, bancaire ou autre, est déposée par l'armateur du navire. Ce sera sur cette somme d'argent que pourra être payée l'amende que le tribunal national compétent pourra, le cas échéant, infliger à l'armateur ou au capitaine pour pêche illégale, pollution marine délibérée, etc.

Toute la question est maintenant de savoir si la garantie que l'armateur est disposé de déposer est suffisante aux yeux des autorités locales. C'est, justement, le Tribunal international du droit de la mer qui devra statuer sur ce point Il est remarquer cependant que « le dépôt d'une caution ou d'une autre garantie ne constitue pas nécessairement une condition préalable à la soumission d'une demande fondée sur l'article 292 de la Convention »<sup>6</sup>. L'arrêt du Tribunal pourra, en tout cas, dire si la garantie est « raisonnable » et, au cas où, à son avis, cette garantie ne l'est pas, le Tribunal va fixer lui-même ce qu'il considérera comme garantie « raisonnable ». Il n'y a pas d'appel possible contre l'arrêt du Tribunal. D'un autre côté, ce n'est pas l'arrêt du Tribunal qui aura, en soi, le don de libérer l'équipage ou de lever l'immobilisation du navire. Il faudra que l'armateur dépose la garantie prescrite par le Tribunal. Ce sont d'ailleurs, in fine, les autorités locales de l'Etat côtier qui libéreront l'équipage et le navire.

Si, en tout cas, malgré le dépôt de la garantie prescrite, les autorités de l'Etat côtier ne se conforment pas à l'arrêt du Tribunal et continuent d'immobiliser le navire ou détenir son équipage, l'Etat côtier engagera sa responsabilité internationale. Mais là on change d'affaire et possiblement de juridiction même si rien n'empêche que les deux Etats acceptent la

---

<sup>6</sup> Affaire du "Camouco" (Panama c. France), arrêt du 7 février 2000, par. 63.

compétence du Tribunal de Hambourg pour régler ce nouveau litige. Toutefois, à la connaissance de l'auteur de ces lignes, aucune difficulté majeure ne s'est jamais présentée sur ce point. Tout au plus peut-on remarquer que, parfois, la mainlevée de l'immobilisation du navire et/ou la libération de son équipage ne s'effectuent pas immédiatement après le dépôt de la garantie financière prescrite par l'arrêt du Tribunal<sup>7</sup>. Ainsi, par exemple, selon certaines informations, la Guinée-Bissau n'a pas libéré dès le dépôt de la garantie le navire « Juno Trader » qu'elle détenait sous prétexte que les modalités du dépôt qu'avait privilégiées l'armateur n'étaient pas adéquates et allaient coûter cher à cet Etat africain désireux de recouvrer le montant de la garantie bancaire au plus vite et au coût bancaire le moins élevé possible. La fixation des modalités appropriées du dépôt de la garantie peut donc devenir un nouveau chantier délicat pour le Tribunal international du droit de la mer dans le cadre de la procédure de l'article 292 de la Convention de Montego Bay.

Derrière ce cadre général qu'esquisse l'article 292 se cachent certains aspects contentieux qui n'avaient pas forcément été prévus par la Troisième Conférence. Il ne s'agit pas ici d'épuiser la matière mais juste de faire mention de quelques uns de ces aspects un peu secrets de la procédure de l'article 292.

Ainsi, avant tout, se pose la question de la fixation du montant de la caution ou garantie financière raisonnable. La Convention de Montego Bay restant muette sur ce point, c'est forcément le Tribunal lui-même qui tentera, au fil de ses arrêts, de mettre en place quelques critères en la matière. La « doctrine » du Tribunal sur ce point n'est peut-être pas définitive mais on voit habituellement qu'il prend en considération la

---

<sup>7</sup> Pourtant, l'expression de l'article 292 § 4 est bien claire : « Dès le dépôt de la caution ou de l'autre garantie financière ». La même clarté et la même indication de simultanéité entre le dépôt de la garantie et la libération du navire et de l'équipage se retrouve également dans la version anglaise de la Convention (« Upon the posting of the bond or other financial security ») mais pas forcément dans d'autres versions officielles de la Convention (« Una vez constituida la fianza u otra garantía financiera »; « После предоставления залога или иного финансового обеспечения »).

valeur marchande du navire et celle de son éventuelle cargaison ou encore la nature de l'infraction qui est reprochée au capitaine ainsi que le montant de l'amende ou l'importance d'une autre peine qui est prévue dans la législation nationale pour ces infractions.

A cet égard, on peut, néanmoins, se demander ce qui peut se passer si, de manière assez évidente, le navire ne semble pas avoir commis l'infraction qui lui est reprochée. C'est ainsi que le conseil de Saint-Vincent-et-les-Grenadines a soutenu que le navire « Juno Trader », immobilisé depuis quelques mois par les autorités de Guinée-Bissau, ne pouvait raisonnablement pas avoir pêché les poissons qui se trouvaient à son bord dans la zone économique exclusive de Guinée-Bissau parce que, primo, il possédait les certificats officiels requis attestant que ces poissons avaient été capturés dans la zone économique exclusive de la Mauritanie, fait que les autorités mauritaniennes, à nouveau sollicitées, ont immédiatement confirmé ; secundo, parce que le « Juno Trader » n'était pas un bateau de pêche mais un navire frigo ne possédant absolument pas de capacités de pêche ; tertio, parce que, sur requête de l'armateur, le tribunal administratif de Bissau avait déjà ordonné aux autorités de libérer le navire et son équipage. Malgré tout, le Tribunal de Hambourg n'a pas voulu abandonner sa traditionnelle jurisprudence en la matière en fixant, comme le lui suggérait le conseil de Saint-Vincent, le montant de la caution raisonnable quelque part entre 0 et 30000 euros<sup>8</sup>. Le fait, cependant, qu'il a estimé cette dernière à 300000 euros et non pas à 1300000 euros, comme le demandait la Guinée-Bissau, en dit déjà long sur le fait qu'il n'a pas été - totalement - insensible sur les circonstances particulières de cette affaire, circonstance qui, bien sûr, relevaient davantage du fond du litige que de la simple analyse de l'affaire sous l'angle de la procédure de l'article 292.

Un autre aspect intéressant de la procédure de l'article 292 est de savoir si, en fait, le Tribunal pourra effectivement statuer sur l'affaire dont

---

<sup>8</sup> Affaire du « Juno Trader », Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Guinée-Bissau, arrêt du 18 décembre 2004.

il est saisi. Comme il est énoncé dans le paragraphe 2 de l'article 292, la demande de mainlevée du navire et la demande de mise en liberté de son équipage ne peuvent être introduites auprès du Tribunal que par l'Etat du pavillon ou en son nom. Or, dans certains cas, l'Etat côtier avait confisqué le navire qu'il avait immobilisé lorsque l'affaire est arrivée devant le Tribunal. Cette mesure de confiscation est parfois prévue comme sanction par le droit pénal de certains Etats côtiers, mais la confiscation fait que l'Etat du pavillon se trouve, dans un tel cas, dans une situation assez délicate et particulière. On ne sait plus si, suite à cette confiscation, il continue d'être l'Etat du pavillon. Si la confiscation a pour conséquence que l'Etat du pavillon initial cesse d'être Etat du pavillon, il est manifeste qu'il ne pourra pas porter ce litige devant le Tribunal et demander la libération du navire qui, juridiquement, est devenu maintenant propriété de l'Etat côtier. Une telle hypothèse a été avancée par la Guinée-Bissau dans l'affaire « Juno Trader ». Toutefois, les circonstances de l'affaire et, avant tout, l'extrême précipitation dans laquelle la confiscation s'est opérée donnaient l'impression que son seul objectif poursuivi par cette confiscation était d'empêcher le Tribunal du droit de la mer de statuer dans cette affaire.

En revanche, dans les affaires des navires « Hoshinmaru » et « Tomimaru » qui ont opposé le Japon, Etat du pavillon initial, et la Russie, le Tribunal a fini par admettre la légalité de la mesure de confiscation de ces deux chalutiers japonais par l'Etat russe<sup>9</sup>. Il faut bien relever que, dans ces affaires, la procédure interne russe s'est déroulée normalement et est même arrivée devant la Cour suprême de la Fédération de Russie (laquelle a confirmé les confiscations). Pendant tout ce temps, l'armateur japonais n'avait pas réagi devant le Tribunal de Hambourg. Conclusion : l'armateur qui voit son navire immobilisé par un Etat côtier a intérêt à porter rapidement l'affaire devant le Tribunal de Hambourg et de ne pas passer beaucoup de temps devant les tribunaux nationaux de l'Etat

---

<sup>9</sup> Affaire du « Hoshinmaru » (Japon c. Fédération de Russie), arrêt du 6 août 2007 et affaire du « Tomimaru » (Japon c. Fédération de Russie), arrêt du 6 août 2007.

côtier surtout si une menace de confiscation de son navire par les autorités de l'Etat côtier se profile à l'horizon<sup>10</sup>.

Un dernier aspect de la procédure de l'article 292 qui sera examiné a trait à la personne qui peut déclencher cette procédure. Comme on l'a vu, l'article 292 § 2 prévoit que la demande de mainlevée « ne peut être faite que par l'Etat du pavillon ou en son nom ». Cette règle consacre le rôle traditionnel qu'en droit de la mer et en droit maritime joue l'Etat du pavillon. Il est donc, entre autres, exclu que la procédure puisse être déclenchée par l'Etat de nationalité de la société qui possède le navire immobilisé, par l'Etat de nationalité de la société qui est propriétaire de la cargaison se trouvant à bord du navire immobilisé ou encore par l'Etat de nationalité du capitaine ou des autres membres d'équipage détenus. Si l'on arrive, normalement, à déterminer sans trop de difficulté l'Etat du pavillon, le fait que l'article 292 § 2 prévoit que la procédure peut également être déclenchée « au nom » de l'Etat du pavillon reste un peu plus énigmatique. Il est évident que, forcément, ce sera toujours une personne physique qui agira « au nom » d'un Etat quelle que soit la procédure, internationale ou interne. Insister sur ce point, comme le fait l'article 292 § 2, peut paraître un peu suspect. L'explication de tout cela est à rechercher dans les travaux préparatoires de la Convention de Montego Bay. Le phénomène d'immobilisations, parfois intempestives ou non justifiées, de navires et surtout de chalutiers avait pu alarmer nombre d'Etat, essentiellement occidentaux, à commencer par les Etats-Unis d'Amérique. Ces Etats ont souhaité que des armateurs malheureux puissent, en cas de besoin, passer outre à l'éventuelle inertie de l'Etat du pavillon et porter eux-mêmes l'affaire de leur navire devant le Tribunal de Hambourg. Il y a eu sans doute des résistances face à cette « privatisation » possible de la justice interétatique. D'où cette formule

---

<sup>10</sup> Voir de manière plus détaillée sur la confiscation du navire en tant qu'obstacle à la compétence du Tribunal Syméon KARAGIANNIS, « A propos de quelques incertitudes concernant la demande de prompt mainlevée de l'immobilisation d'un navire devant le Tribunal international du droit de la mer », *Journal du droit international (Clunet)*, 2009, pp. 809 – 851, spéc. p. 828 et ss.

bizarre « par l'Etat du pavillon ou en son nom ». Il est vrai que la formule dans la version anglaise « on behalf of » est davantage parlante que la formule de la version française (« en son nom »)<sup>11</sup>.

Il ne semble pas que le Tribunal ait eu, jusqu'à présent, à s'occuper sérieusement de la possibilité pour un armateur de déclencher lui-même la procédure. Cela devrait néanmoins être possible pour peu que l'Etat du pavillon, à tout le moins, ne s'y oppose pas formellement. Or, comme la plupart des Etats du pavillon de chalutiers sont actuellement des Etats à pavillon de complaisance, on voit mal comment ils pourraient ne pas cautionner l'action judiciaire de l'armateur. Ce dernier garde une arme absolue. S'il n'est pas satisfait des « services » de l'Etat du pavillon, il va immatriculer son chalutier auprès d'un autre Etat, davantage compréhensif. De toute façon, une procédure devant le Tribunal de Hambourg ne coûte rien à l'Etat à pavillon de complaisance. Bien au contraire, grâce à cette procédure, beaucoup de monde apprendra enfin que cet Etat existe!

---

<sup>11</sup> On notera que les versions espagnole et russe sont, de ce point de vue, très proches de la version française (« en su nombre » « от его имени »).

