

(Traduction du Greffe, corr)

TRIBUNAL INTERNATIONAL DU DROIT DE LA MER

NAVIRE « VIRGINIA G »

RÉPUBLIQUE DU PANAMA *c.* RÉPUBLIQUE DE GUINÉE-BISSAU

Affaire N° 19

**PIÈCE DE PROCÉDURE SUPPLÉMENTAIRE DE
LA RÉPUBLIQUE DU PANAMA
PORTANT SUR LA DEMANDE RECONVENTIONNELLE DE LA GUINÉE-BISSAU**

21 DÉCEMBRE 2012

TABLE DES MATIÈRES

Chapitre 1 : Introduction et Contexte

- I Introduction
- II Procédure

Chapitre 2 : Conclusions additionnelles relatives à la demande reconventionnelle de la Guinée-Bissau

- I La Guinée-Bissau est irrecevable à former la présente demande reconventionnelle contre le Panama, en vertu de la règle de l'estoppel
- II Il existe un lien substantiel entre le VIRGINIA G et l'Etat de son pavillon, le Panama, et le Panama n'a pas enfreint l'article 91 de la Convention.
 - A. *La nationalité du VIRGINIA G*
 - B. *Obligations de l'Etat du pavillon*
 - C. *Obligations additionnelles de l'Etat du pavillon*
 - D. *La nationalité de l'équipage*
 - E. *Nationalité du propriétaire du navire – Penn Lilac*
 - F. *Le Club P&I du VIRGINIA G*
 - G. *Éclaircissements au sujet du sens donné par le TIDM (Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)) et par la Cour de Justice de l'Union Européenne à la notion de « lien substantiel »*
- III Aucune indemnisation n'est due à la Guinée-Bissau au titre des prétendus dommages causés par le Panama, étant donné que la Guinée-Bissau n'a apporté aucune preuve du lien de causalité.

Chapitre 3 : Conclusions

CHAPITRE 1 INTRODUCTION et PROCÉDURE

I. Introduction

1. Ce document contient la pièce de procédure supplémentaire de la République du Panama (« **Panama** ») portant sur la demande reconventionnelle soumise par la République de Guinée-Bissau (« **Guinée-Bissau** »).
2. Le Panama a été autorisé par le Tribunal international du droit de la mer (le « **Tribunal international** ») à soumettre cette pièce de procédure supplémentaire en vertu de l'ordonnance 2012/3 du 2 novembre 2012, dans les circonstances plus amplement détaillées aux paragraphes 17 à 19 ci-dessous.

II. Procédure

3. Le 3 juin 2011, le Panama a engagé une procédure contre la République de Guinée-Bissau en vertu de l'article 286 et de l'annexe VII de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 (la « **Convention** ») en relation avec un différend surgi du fait de l'arraisonnement par la Guinée-Bissau, le 21 août 2009, du navire *VIRGINIA G* (le « **VIRGINIA G** ») battant pavillon du Panama, suivi de l'immobilisation prolongée du navire, de la détention de son capitaine et de son équipage, et de la confiscation de la cargaison de gazole se trouvant à bord (la « **notification d'arbitrage** »)¹.
4. Le Panama a demandé au Tribunal arbitral de statuer dans les termes indiqués aux points a) à j) de ladite notification d'arbitrage, points qui ont déjà été exposés dans le mémoire du Panama².
5. Dans son mémoire, le Panama a exposé que le Panama et la Guinée-Bissau ont conclu un compromis par un échange de lettres du 29 juin 2011 et du 4 juillet 2011, visant à soumettre leur différend concernant le *VIRGINIA G* à la compétence du Tribunal international, afin qu'il soit réglé par la voie d'une procédure d'arbitrage, conformément à l'article 55 du Règlement du Tribunal international (le « **compromis** »).
6. Le compromis a été notifié au Greffier du Tribunal international par l'agent du Panama, par lettre datée du même jour, 4 juillet 2011. Le Greffier du Tribunal international a adressé copie d'une *Note verbale* (également envoyée à la Guinée-Bissau) au Panama, faisant référence au consentement de la Guinée-Bissau concernant le transfert de l'affaire devant le Tribunal international, « dont la Guinée-Bissau reconnaît pleinement la compétence en l'espèce », et à la déclaration de la Guinée-Bissau selon laquelle la « proposition susvisée et la présente lettre constituent entre les deux parties un compromis concernant la soumission de l'affaire au Tribunal international du droit de la mer ».

¹ Le texte de la notification d'arbitrage est disponible au Greffe du Tribunal international du droit de la mer, ou sur son site internet, rubrique « Affaires », Affaire No. 19 <http://www.itlos.org/index.php?id=171>

² Pour éviter la répétition, nous renvoyons au paragraphe 2 du mémoire du Panama, p. 3-4.

7. Le différend a été soumis au Tribunal international le 4 juillet 2011 en vertu du compromis conclu entre les parties, conformément à l'article 24 de l'annexe VI de la Convention (Statut du Tribunal international du droit de la mer).
8. Par ordonnance 2011/3 du 18 août 2011, conformément au compromis et aux termes de l'accord intervenu entre les agents et conseils du Panama et de la Guinée-Bissau au cours des consultations tenues le 17 août 2011, le Président du Tribunal international a fixé au 4 janvier 2012 la date de présentation du mémoire du Panama (conformément à l'article 59 et à l'article 60 du Règlement du Tribunal international).
9. Par lettre datée du 13 décembre 2011, adressée au Greffier du Tribunal international, l'agent et conseil du Panama a nommé le Professeur Tullio Treves comme juge *ad hoc* pour le Panama, conformément aux articles 17 3) et 19 1) du Statut du Tribunal, sans que la Guinée-Bissau ne soulève d'objection.
10. Par lettre datée du 3 janvier 2012, adressée au Greffier du Tribunal international, l'agent de la Guinée-Bissau a nommé le Professeur José Manuel Sérvulo Correia comme juge *ad hoc* pour la Guinée-Bissau, conformément à l'article 19 1) du Statut du Tribunal, sans que le Panama ne soulève d'objection.
11. Par ordonnance 2011/8, à la requête du Panama, le Président du Tribunal international, ayant recueilli les vues de la Guinée-Bissau, a reporté la date limite de présentation du mémoire du Panama au 23 janvier 2012.
12. Le mémoire du Panama, accompagné de ses annexes, a été soumis le 23 janvier 2012 sous forme électronique et par courrier électronique³, ce qui a été immédiatement suivi de la transmission requise sur papier, en un original, une copie certifiée et 65 copies supplémentaires.
13. Par lettre datée du 3 avril 2012, le Greffe du Tribunal international a informé l'agent du Panama que les annexes 22, 32, 44 et 55 devraient être présentées de nouveau, en raison de leur mauvaise lisibilité ou de leur traduction incomplète. Les annexes ont été de nouveau soumises le 12 avril 2012 sous forme électronique et par courrier électronique, puis transmises immédiatement sur papier, en un original, une copie certifiée et 65 copies supplémentaires.
14. Par lettre datée du 31 mai 2012, le Greffe du Tribunal international a informé l'agent du Panama de la présentation par la Guinée-Bissau de son contre-mémoire accompagné de ses annexes. Par lettre datée du 11 juin 2012, le Greffe du Tribunal international a informé l'agent du Panama de la présentation par la Guinée-Bissau d'ajouts/de corrections apportés aux annexes 9, 16 et 19 de son contre-mémoire, comme le Tribunal international le lui avait demandé.
15. Par ordonnance 2011/3 du 18 août 2011, conformément au compromis et aux termes de l'accord intervenu entre le Panama et la Guinée-Bissau au cours des consultations tenues le 17 août 2011, le Président du Tribunal international a fixé au 21 août 2012 la date limite de présentation de la réplique du Panama.

³ Ainsi qu'il est prévu au paragraphe 10 des Directives concernant la préparation et la présentation des affaires devant le Tribunal.

16. Par ordonnance 2012/2, et à la demande du Panama, le Tribunal international a reporté la date limite de présentation de la réplique du Panama au 28 août 2012, date à laquelle le Panama a dûment présenté cette réplique.
17. Le Panama a en outre demandé au Tribunal international de l'autoriser à déposer une pièce de procédure additionnelle portant uniquement sur la demande reconventionnelle soumise par la Guinée-Bissau (dans le cadre de son contre-mémoire), de manière à lui permettre de présenter, en relation avec la demande reconventionnelle, un nombre de pièces de procédure écrites égal à celui de la partie adverse.
18. Le Tribunal international a examiné la demande du Panama et, par lettre datée du 6 octobre 2012, il a demandé au Panama et à la Guinée-Bissau de soumettre leurs observations sur la question de la recevabilité de la demande reconventionnelle de la Guinée-Bissau, conformément à la prérogative reconnue au Tribunal international par l'article 98 du Règlement du Tribunal.
19. Le Tribunal international a examiné la question de la recevabilité de la demande reconventionnelle de la Guinée-Bissau, ainsi que la demande du Panama sollicitant l'autorisation de présenter une pièce de procédure additionnelle (portant uniquement sur la demande reconventionnelle). Par ordonnance 2012/3 du 2 novembre 2012, le Tribunal international a dit (par 18 voix contre 4) que la demande reconventionnelle présentée par la Guinée-Bissau était recevable conformément au paragraphe 1 de l'article 98 du Règlement du Tribunal, a autorisé à l'unanimité le Panama à présenter une pièce de procédure supplémentaire portant uniquement sur la demande reconventionnelle soumise par la Guinée-Bissau, et a fixé au 21 décembre 2012 la date d'expiration du délai pour le dépôt de ladite pièce.
20. La présente pièce de procédure supplémentaire est donc soumise conformément à l'ordonnance 2012/3 du Tribunal international.

* * *

CHAPITRE 2

CONCLUSIONS ADDITIONNELLES RELATIVES À LA DEMANDE RECONVENTIONNELLE DE LA GUINÉE-BISSAU

21. Au chapitre VII (paragraphe 256 à 266) de son contre-mémoire, la Guinée-Bissau formule une demande reconventionnelle à l'encontre du Panama, alléguant que le Panama a violé l'article 91 de la Convention, et réclamant une indemnisation d'un montant de 4 millions de dollars E.-U. – pour reprendre les termes de la Guinée-Bissau – *pour les dommages causés à l'environnement, la perte de recettes fiscales et le pillage de ses ressources marines.*
22. Au chapitre VII (paragraphe 217 à 234) de sa duplique, la Guinée-Bissau réitère sa demande reconventionnelle et tente d'expliquer le raisonnement sous-tendant sa demande d'indemnisation de 4 millions de dollars E.-U. en alléguant les *dommages causés à l'environnement, la perte de recettes fiscales et le pillage de ses ressources marines.*
23. En conséquence, la Guinée-Bissau prétend que :
 - i. le Panama a violé l'article 91 de la Convention ;
 - ii. le Panama doit verser à la Guinée-Bissau des réparations pour les dommages et pertes prétendument causés en conséquence de cette violation prétendue de l'article 91.
24. Le Panama reconnaît que le Tribunal international a autorisé la présentation de la présente pièce de procédure supplémentaire uniquement en relation avec la demande reconventionnelle de la Guinée-Bissau. Le Panama souligne toutefois que la Guinée-Bissau a ajouté peu de choses (dans la section de sa duplique consacrée à la demande reconventionnelle) pour développer ou détailler la demande reconventionnelle qu'elle avait déjà formulée dans son contre-mémoire. Néanmoins, la Guinée-Bissau consacre les paragraphes 64 à 88 de sa duplique à quelques arguments supplémentaires, mais ils se rapportent exactement au même objet et reposent sur la même base en droit que sa demande reconventionnelle d'origine (de manière étonnante, elle ne reformule pas les mêmes remarques dans la section de sa duplique consacrée à sa demande reconventionnelle). Dans ces conditions, le Panama estime qu'il est nécessaire de lui permettre au minimum de faire des observations, dans la présente pièce de procédure supplémentaire, au sujet du contenu des paragraphes précités, tout se réservant le droit de présenter des informations, arguments et pièces justificatives supplémentaires, si besoin est.
25. Le Panama conteste la demande reconventionnelle de la Guinée-Bissau dans son intégralité, et soumet les conclusions additionnelles suivantes à l'examen du Tribunal international, qui sont résumées ci-après :
 - I. la Guinée-Bissau est irrecevable à former la présente demande reconventionnelle à l'encontre du Panama, en vertu de la règle de l'estoppel, au motif que la Guinée-Bissau a attendu la présentation de son contre-mémoire dans la présente procédure pour remettre en question pour la première fois l'existence d'un « lien substantiel » ou formuler pour la première fois des allégations à ce propos ;

- II. Subsidiairement, et sans préjudice de ce qui précède, il existe effectivement un lien substantiel entre le Panama et son navire, le *VIRGINIA G*, et le Panama n'a pas violé l'article 91 de la Convention ;
- III. En toute hypothèse, le Panama ne doit aucune indemnisation à la Guinée-Bissau en réparation des *dommages causés à l'environnement, de la perte de recettes fiscales et du pillage de ses ressources marines*, étant donné que la Guinée-Bissau n'a pas satisfait (et n'a peut-être jamais même tenté de satisfaire) aux exigences posées en matière de preuve du lien de causalité, et que rien ne justifie qu'elle formule ces demandes de réparation.

I. La Guinée-Bissau est irrecevable à former la présente demande reconventionnelle contre le Panama, en vertu de la règle de l'estoppel

- 26. Le Panama soutient que bien que le Tribunal international ait décidé que la demande reconventionnelle de la Guinée-Bissau est recevable en vertu du Règlement du Tribunal⁴, la demande reconventionnelle de la Guinée-Bissau à l'encontre du Panama se heurte à la règle de l'estoppel ; en effet, la Guinée-Bissau n'a pas formulé ses allégations relatives au « lien substantiel », ou ni même exprimé ses préoccupations à ce sujet, jusqu'au moment où elle a soumis son contre-mémoire dans la présente procédure.
- 27. Les préoccupations apparentes de la Guinée-Bissau à propos de l'existence d'un lien substantiel entre le Panama et le *VIRGINIA G* n'ont jamais été manifestées ni même évoquées (par la Guinée-Bissau à l'encontre du Panama), que ce soit avant les événements d'août 2009 (au cours des missions précédentes du *VIRGINIA G*), ou à un moment quelconque au cours de l'arraisonnement et de l'immobilisation prolongée du navire pendant 14 mois, ni même à aucun moment avant que la Guinée-Bissau ne présente son contre-mémoire le 28 mai 2012.
- 28. La Cour internationale de justice (« CIJ ») a jugé que la règle de l'estoppel oblige un Etat « à être cohérent dans son attitude face à une situation factuelle ou légale donnée »⁵. Ce principe est tel que la Guinée-Bissau ne doit pas, en l'espèce, bénéficier de sa propre incohérence⁶.
- 29. Le Panama soutient que la Guinée-Bissau est irrecevable à former la présente demande reconventionnelle au motif que l'attitude et la conduite de la Guinée-Bissau réunissent les éléments fondamentaux pour que la règle de l'estoppel s'applique, à savoir : a) un Etat doit faire une déclaration à un autre Etat ; b) la déclaration doit être inconditionnelle et faite par une autorité compétente ; et c) l'Etat invoquant la règle de l'estoppel doit se fonder sur la déclaration.
- 30. *Un Etat doit faire une déclaration à un autre Etat* : la jurisprudence de la CIJ démontre que l'estoppel peut découler du silence⁷, et on peut voir, d'après les faits et les documents qui ont

⁴ Par ordonnance 2012/3 du 2 novembre 2012, le Tribunal international a estimé (par 18 voix contre 4) que la demande reconventionnelle de la Guinée-Bissau était recevable conformément au paragraphe 1 de l'article 98 du Règlement du Tribunal.

⁵ Ian MacGibbon, « Estoppel in International Law » (1957) 7 *International and Comparative Law Quarterly*, 458,468 cité dans Alexander Ovchar, « Estoppel in the Jurisprudence of the ICJ: A principle promoting stability threatens to undermine it », *Bond Law Review*, Vol.21 (2009), Issue. 1, Art. 5, p. 1. (Traduction du Greffier).

⁶ Alexander Ovchar, « Estoppel in the Jurisprudence of the ICJ: A principle promoting stability threatens to undermine it », *Bond Law Review*, Vol. 21 (2009), Issue. 1, Art. 5, p. 3

été produits à l'appui de ces faits, que la nationalité du *VIRGINIA G* et l'existence d'un lien substantiel n'ont pas été contestées par la Guinée-Bissau.

31. En premier lieu, et à l'origine, avant même la naissance du présent différend, le pavillon panaméen du *VIRGINIA G* et sa nationalité panaméenne n'ont jamais été contestés pendant les précédentes missions de soutage effectuées par le navire dans la Zone économique exclusive (« ZEE »).
32. En second lieu, lors de l'arraisonnement du *VIRGINIA G*, ses documents ont été confisqués et acceptés par le Ministère des pêcheries et de l'économie maritime de Guinée-Bissau/les agents de la FISCAP* : *Nous avons vérifié les documents du navire et considéré que h) les documents étaient en règle.* (Annexe 18 du contre-mémoire de la Guinée-Bissau).
33. Pendant les 14 mois d'immobilisation du *VIRGINIA G* qui ont suivi son arraisonnement, la Guinée-Bissau n'a évoqué aucune préoccupation liée au « lien substantiel ». Or, l'article 94, paragraphe 6, de la Convention habilitait la Guinée-Bissau à signaler ses préoccupations au Panama, et aurait obligé le Panama à procéder à une enquête et à remédier, s'il y avait lieu, à la situation :

Article 94

6. Tout Etat qui a des motifs sérieux de penser que la juridiction et le contrôle appropriés sur un navire n'ont pas été exercés peut signaler les faits à l'Etat du pavillon. Une fois avisé, celui-ci procède à une enquête et prend, s'il y a lieu, les mesures nécessaires pour remédier à la situation.

34. En troisième lieu, pendant les 12 mois qui ont précédé l'engagement de la procédure d'arbitrage, le Panama a exprimé ses vues et formulé ses demandes de la manière la plus claire possible (lettres datées du 28 juillet 2010, 15 septembre 2010, 4 octobre 2010 et 19 octobre 2010). De la même manière, dans ses lettres du 15 février 2011 (échange de vues), le Panama a communiqué sa position et ses demandes de manière non équivoque, et encouragé la Guinée-Bissau à accepter une procédure d'arbitrage. Le 3 juin 2011, le Panama a officiellement institué une procédure d'arbitrage, en annexant un exposé des conclusions, contenant les faits et arguments pertinents. Ce n'est que lorsque la Guinée-Bissau a constaté que le Panama entendait s'occuper sérieusement de protéger les intérêts de son pavillon, de son navire, de ses propriétaires et de son équipage, que la Guinée-Bissau a finalement réagi le 29 juin 2011 en acceptant de soumettre le différend au Tribunal international.
35. La Guinée-Bissau n'a évoqué ses préoccupations à propos du « lien substantiel » à aucun moment pendant la procédure préalable à la saisine du Tribunal international ou dans l'intervalle entre les phases de cette procédure.

⁷ Voir (*Royaume Uni c. Norvège* [1951] CIJ Recueil, p. 116 (« *Affaire des pêcheries* ») 139 in Ovchar, *note 5 supra*, p. 11-12 : dans cette affaire, le Royaume-Uni a été débouté de son opposition au système norvégien de délimitation des zones de pêche de la Norvège dans la région bordant la mer du Nord, en vertu de la règle de l'estoppel, au motif que le Royaume-Uni, s'étant abstenu de manière prolongée de toute protestation, était désormais irrecevable à protester contre ce système de délimitation. Voir également, *Temple de Préah Vihear (Cambodge c. Thaïlande)* (Fond) [1962] CIJ Recueil, p. 6, 23-24 in Ovchar, *note 5 supra*, p. 12-13 : dans cette affaire, et toujours selon la règle de l'estoppel, la Thaïlande a été jugée irrecevable à réclamer tardivement la souveraineté sur un temple situé dans une région du territoire cambodgien, dès lors qu'elle n'avait pas auparavant contesté cette souveraineté.

* Dans l'arrêt, l'expression *Serviço Nacional de Fiscalização e Controlo das Atividades de Pesca* a été traduite par « Service national de surveillance et de contrôle des activités de pêche » (dénommé « le FISCAP »).

36. Il est important de souligner que la procédure actuellement pendante devant le Tribunal international a été engagée en vertu d'un compromis conclu entre le Panama et la Guinée-Bissau ; elle n'a donc pas été une surprise pour la Guinée-Bissau. Dans ces conditions, la Guinée-Bissau était parfaitement informée des demandes formulées par le Panama dans l'affaire du *VIRGINIA G* bien avant que la procédure ne soit engagée devant le Tribunal international.
37. Tous les documents requis (y compris un exposé complet des conclusions) ont été envoyés au Ministre des affaires étrangères de la Guinée-Bissau et, simultanément, au cabinet du Premier ministre de la Guinée-Bissau, à la Représentation permanente de la Guinée-Bissau auprès de l'ONU et à l'Ambassade de la Guinée-Bissau en Belgique. Le Panama a reçu, le 29 juin 2011, une note de la Guinée-Bissau signifiant son accord pour porter le différend devant le Tribunal international.
38. Les consultations avec le Président du Tribunal (à l'époque, M. José Luis Jesus) qui se sont tenues le 17 août 2011 dans les locaux du Tribunal (dont le compte rendu fait l'objet de l'annexe 1(61) de la réplique du Panama) revêtent une importance particulière. Ces consultations avaient pour objet de recueillir les vues des parties au sujet des questions de procédure concernant l'affaire No. 19.
39. A cet égard, le Tribunal a correspondu avec les parties à cinq reprises au moins, préalablement à la réunion qui s'est tenue à Hambourg entre les parties et le Président du Tribunal, à savoir le 8 juillet 2011, le 20 juillet 2011, le 28 juillet 2011, le 5 août 2011 et le 10 août 2011.
40. Dans sa lettre du 20 juillet 2011, le Tribunal déclarait :
- Le Président tient à souligner que ces consultations donneront une occasion aux agents des deux parties de demander des éclaircissements sur les questions de procédure, ainsi que d'exprimer leurs vues sur la conduite de l'affaire et les délais à fixer pour la présentation de pièces de procédure écrite.
41. Dans sa lettre du 5 août 2011, le Tribunal (Greffier) écrivait :
- Je vous fais tenir ci-joint un projet d'ordre du jour pour les consultations entre le Président et les représentants des parties devant se tenir le 17 août 2011 à 11 h 30 dans les locaux du Tribunal.
- Le Président souhaite se pencher sur les questions énumérées dans le projet d'ordre du jour. Vos observations sur ces questions seront les bienvenues. Il vous est en outre tout à fait loisible de soulever toute question que vous estimez appropriée concernant la conduite future de l'affaire.
42. En dépit du fait que la Guinée-Bissau ait eu toute latitude de ce faire, l'ordre du jour et les communications du Tribunal ne font aucune référence à une quelconque demande de la Guinée-Bissau visant à discuter – dans le cadre des consultations – de la présentation d'une demande reconventionnelle, et encore moins à l'argument concernant le « lien substantiel ». Sur la base des différentes communications concernant le projet d'ordre du jour – qui impartissaient des délais suffisants pour que les parties formulent des observations – les questions suivantes ont été débattues pendant les consultations :

- a) *Ouverture de la procédure ;*
- b) *Nom de l'affaire ;*
- c) *Ordre et nombre des pièces de procédure écrite ;*
- d) *Fixation des délais de dépôt des pièces de procédure écrite ;*
- e) *Juge ad hoc ;*
- f) *Désignation des agents ;*
- g) *Questions diverses.*

7. Pour ce qui est du nombre des pièces de procédure écrite, les deux agents sont convenus que la procédure écrite devrait commencer par un mémoire devant être présenté par le Panama, suivi d'un contre-mémoire devant être présenté par la Guinée-Bissau. Les deux agents sont convenus également que le Panama présenterait une réplique et la Guinée-Bissau une duplique.

43. A la suite des discussions sur les points restants de l'ordre du jour, les parties ont eu une nouvelle opportunité de soulever des questions supplémentaires liées à la conduite de l'affaire :

15. Le Président a demandé aux deux agents s'ils avaient d'autres observations à formuler ou d'autres questions concernant la conduite de l'affaire. L'un et l'autre agents ont déclaré qu'ils n'en avaient pas à ce sujet.

44. Le compte rendu a été signé par le Président du Tribunal, José Luis Jesus, par l'agent du Panama, Ramón García-Gallardo, et par l'agent de la Guinée-Bissau, Luis Menezes Leitão.
45. Le compte rendu de la réunion tenue à Hambourg ne fait aucune mention du fait que la Guinée-Bissau éprouvait clairement des préoccupations sérieuses à propos de l'existence d'un lien substantiel entre le Panama et son navire, le *VIRGINIA G*, ni du fait que la Guinée-Bissau soumettrait une demande reconventionnelle pour contester l'exercice de la souveraineté du Panama précisément en se fondant sur cette thèse.
46. *La déclaration doit être inconditionnelle et faite par une autorité compétente* : La CIJ a constamment jugé qu'une déclaration est inconditionnelle lorsqu'elle n'est soumise à aucune condition ou réserve expresse et émane d'un organe compétent pour lier l'Etat⁸.
47. La pratique de la CIJ⁹ confirme donc que les déclarations faites par les agents de la FISCAP, agissant conformément aux instructions du Ministère des pêcheries et du Ministère des finances de la Guinée-Bissau, émanent bien d'organes capables de lier la Guinée-Bissau, puisque les ministères sont réputés avoir le pouvoir d'engager l'Etat sur le plan international¹⁰.
48. *L'Etat invoquant la règle de l'estoppel doit se fonder sur la déclaration* : Le Panama s'est fondé sur le postulat, en raison du silence de la Guinée-Bissau ou de son acceptation tacite,

⁸ Ovchar, *note 5 supra*, p.16-17

⁹ Voir (*Danemark c Norvège*) (Fond) [1993] CPJI (série A/B) No 53 (« *Statut juridique du Groenland oriental* ») 71 in Ovchar, *note 5 supra*, p. 17, où la CIJ a dû trancher la question de savoir si le ministre concerné avait ou non le pouvoir d'engager l'Etat sur le plan international.

¹⁰ La CIJ a jugé qu'un ministre des affaires étrangères est capable de lier un Etat et que la technicité croissante des affaires gouvernementales fait que des ministères autres que les ministères des affaires étrangères ont le pouvoir d'engager l'Etat sur le plan international (voir : V. Lowe « How and Why is the Community Bound by its Statements on Questions of International Law? », *International Law Aspects of the European Union*, 1998, Kluwer Law International p. 158-159)

que la Guinée-Bissau considérait le *VIRGINIA G* comme un navire battant *de bonne foi* le pavillon du Panama.

49. Rien n'exige en droit international¹¹ que le Panama fasse connaître son acceptation de la position de la Guinée-Bissau. En réalité, on peut dire que le contraire est vrai : c'est à l'Etat qui éprouve des doutes de faire part de ses préoccupations à l'Etat du pavillon, à défaut de quoi (par exemple, conformément à l'article 94, paragraphe 6, de la Convention) l'Etat du pavillon peut en déduire l'acceptation de l'autre Etat et faire fond sur celle-ci. En conséquence, le Panama était fondé à considérer que la nationalité du *VIRGINIA G* n'était pas contestée – à aucun moment avant, pendant ou après l'arraisonnement de son navire.
50. Le Panama conteste vigoureusement que la Guinée-Bissau est en droit d'invoquer le défaut de lien substantiel. La Guinée-Bissau a eu de multiples occasions d'exprimer des doutes à ce sujet :
- i. En premier lieu, pendant les années antérieures à l'arraisonnement, au cours desquelles le *VIRGINIA G* (qui était à tout moment immatriculé sous le pavillon du Panama) a fourni des services de soutage à des navires de pêche dans la ZEE de la Guinée-Bissau, sans susciter aucune objection de la part de la Guinée-Bissau quant à la légitimité des liens du navire avec l'Etat du Panama ;
 - ii. En second lieu, pendant la période postérieure à l'arraisonnement, au cours de l'immobilisation du navire et jusqu'à la présente procédure. Entre le 21 août 2009 (date d'arraisonnement du *VIRGINIA G*) et la formulation de la demande reconventionnelle de la Guinée-Bissau le 28 mai 2012 (soit une période de près de trois ans), la Guinée-Bissau n'a à aucun moment contesté la validité du pavillon du navire, en dépit des nombreuses occasions qu'elle avait de le faire.
51. Enfin, il convient de rappeler le raisonnement adopté par le Tribunal international dans l'affaire du Navire « SAIGA » (No. 2)¹² : [69]. *Pour ce qui est de la Guinée, le Tribunal ne peut qu'observer qu'elle n'a pas contesté ou mis de quelque manière que ce soit en doute l'immatriculation ou la nationalité du navire, à aucun moment avant le dépôt de son contre-mémoire en octobre 1998. Auparavant, la Guinée avait eu la latitude de mener des investigations à propos de l'immatriculation du Saiga ou des documents y relatifs. Par exemple, la Guinée aurait pu inspecter le registre maritime de Saint-Vincent-et-les-Grenadines. Des occasions de mettre en doute l'immatriculation ou la nationalité du navire se sont présentées au cours des procédures devant le Tribunal concernant la prompte mainlevée de l'immobilisation du navire en novembre 1997 et concernant la demande en prescription de mesures conservatoires en février 1998.*
52. La Guinée-Bissau ne peut donc pas être maintenant autorisée à soulever une objection si grave quant à l'exercice de la souveraineté du Panama. Le Panama soutient par conséquent que, conformément aux normes du droit international, la Guinée-Bissau doit être déclarée empêchée, en vertu de la règle de l'estoppel, de prétendre que le Panama a enfreint l'article 91 de la Convention.

¹¹ Voir : (Australie c. France) (Fond) [1974] CIJ Recueil 253, 267 (« Affaire des essais nucléaires ») in Ovchar, note 5 supra, p. 21

¹² Navire « SAIGA » (No. 2) (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Guinée), Tribunal international du droit de la mer, arrêt du 1^{er} juillet 1999.

II. Il existe un lien substantiel entre le VIRGINIA G et l'Etat de son pavillon, le Panama, et le Panama n'a pas enfreint l'article 91 de la Convention

53. Subsidiairement, et sans préjudice de ce qui précède, le Panama soutient qu'il existait et existe toujours un lien substantiel entre le Panama et son navire, le *VIRGINIA G*, et il soutient que l'argumentation de la Guinée-Bissau et toute la base sur laquelle elle repose en droit sont mal fondées, disproportionnées et vexatoires.
54. A titre liminaire, le Panama renvoie au jugement du Tribunal international dans l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*, et particulièrement aux paragraphes 62 et suivants

62. La question à examiner est celle de savoir si le Saiga avait la nationalité de Saint-Vincent-et-les-Grenadines au moment de son arraisonnement. La disposition pertinente de la Convention est l'article 91, qui est ainsi conçu :

Article 91 Nationalité des navires

1. Chaque Etat fixe les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon. Les navires possèdent la nationalité de l'Etat dont ils sont autorisés à battre le pavillon. Il doit exister un lien substantiel entre l'Etat et le navire.

2. Chaque Etat délivre aux navires auxquels il a accordé le droit de battre son pavillon des documents à cet effet.

63. L'article 91 laisse à chaque Etat une compétence exclusive en matière d'attribution de sa nationalité à des navires. A cet égard, l'article 91 codifie une règle bien établie du droit international général. Aux termes de cet article, il appartient à Saint-Vincent-et-les-Grenadines de fixer les conditions auxquelles elle soumet l'attribution de sa nationalité à des navires, l'immatriculation des navires sur son territoire et le droit pour ces derniers de battre son pavillon. Ces questions sont réglementées par un Etat dans le cadre de son droit interne. Conformément à l'article 91, paragraphe 2, Saint-Vincent-et-les-Grenadines est tenue de délivrer à cet effet des documents aux navires auxquels elle a accordé le droit de battre son pavillon. La délivrance de tels documents est réglementée par le droit interne.

64. Le droit international reconnaît plusieurs modalités pour l'attribution de la nationalité à différents types de navires. Dans le cas des navires marchands, la procédure normale à laquelle les Etats recourent pour l'attribution de leur nationalité est celle de l'immatriculation conformément à la législation nationale adoptée à cet effet. Cette procédure est celle qu'a adoptée Saint-Vincent-et-les-Grenadines dans sa loi sur la marine marchande.

65. La détermination des critères et des formalités concernant l'attribution et le retrait de la nationalité aux navires constituent des matières qui relèvent de la compétence exclusive de l'Etat du pavillon. Néanmoins, les différends relatifs à ces matières peuvent faire l'objet des procédures prévues à la partie XV de la Convention, en particulier dans les cas où des questions se rapportant à l'interprétation ou à l'application des dispositions de la Convention sont en cause.

66. Le Tribunal estime que la nationalité des navires est une question de fait qui, au même titre que d'autres faits contestés portés devant lui, doit être tranchée sur la base des moyens de preuve produits par les parties.

67. Saint-Vincent-et-les-Grenadines a présenté au Tribunal des moyens de preuve pour étayer son affirmation selon laquelle le Saiga était un navire en droit de battre son pavillon au moment de l'incident qui a donné lieu au présent différend. Après avoir invoqué les dispositions pertinentes de la loi sur la marine marchande, Saint-Vincent-et-les-Grenadines a appelé l'attention sur plusieurs indications de la nationalité vinentaise que portait le navire ou qui existaient à son bord. Parmi ces indications, il y a l'inscription « Kingstown » en tant que port d'attache sur la poupe du navire, les documents se trouvant à son bord et le sceau du navire qui comportait les mots « SAIGA Kingstown », de même que la charte-partie qui était alors d'application et qui mentionnait le pavillon du navire comme étant celui de « Saint-Vincent-et-les-Grenadines ».

68. Les moyens de preuve produits par Saint-Vincent-et-les-Grenadines ont été appuyés par son comportement. Saint-Vincent-et-les-Grenadines a agi à tous moments du présent différend sur la base du fait que le Saiga était un navire ayant sa nationalité. Elle a agi en tant qu'Etat du pavillon du navire au cours de toutes les phases de l'instance

en cours. C'est en cette qualité qu'elle a fait appel à la compétence de ce Tribunal pour demander la prompte mainlevée de l'immobilisation du navire et la prompte libération de son équipage, en vertu de l'article 292 de la Convention, et pour présenter une demande en prescription de mesures conservatoires, en vertu de l'article 290 de la Convention.

69. Pour ce qui est de la Guinée, le Tribunal ne peut qu'observer qu'elle n'a pas contesté ou mis de quelque manière que ce soit en doute l'immatriculation ou la nationalité du navire, à aucun moment avant le dépôt de son contre-mémoire en octobre 1998. Auparavant, la Guinée avait eu la latitude de mener des investigations à propos de l'immatriculation du Saiga ou des documents y relatifs. Par exemple, la Guinée aurait pu inspecter le registre maritime de Saint-Vincent-et-les-Grenadines. Des occasions de mettre en doute l'immatriculation ou la nationalité du navire se sont présentées au cours des procédures devant le Tribunal concernant la prompte mainlevée de l'immobilisation du navire en novembre 1997 et concernant la demande en prescription de mesures conservatoires en février 1998. Il est par ailleurs pertinent de relever que les autorités de la Guinée ont désigné Saint-Vincent-et-les-Grenadines comme étant civilement responsable devant être citée à comparaitre dans la cédula de citation par laquelle des poursuites pénales avaient été engagées contre le capitaine devant le tribunal de première instance de Conakry. Dans la décision rendue par la cour d'appel ...

A. La nationalité du VIRGINIA G

55. Il n'est pas contesté que le VIRGINIA G a été, à toutes les époques pertinentes, dûment immatriculé sous le pavillon du Panama et que le propriétaire inscrit du VIRGINIA G est la société panaméenne Penn Lilac Trading S.A. (« **Penn Lilac** »). A cet égard, la référence faite par la Guinée-Bissau à l'opinion individuelle du Juge Treves à propos de l'arrêt du Tribunal international dans l'*Affaire du « Grand Prince »*¹³ (paragraphe 66 de sa duplique), – et, au demeurant, la référence à l'affaire même du *Grand Prince* – n'est applicable ni aux circonstances en l'espèce (ou peut en être distinguée), ni à la question dont le Tribunal international est actuellement saisi. La Guinée-Bissau s'est fondée à tort sur les déclarations du Juge Treves et du Juge Wolfrum, mais en les extrayant de leur contexte.
56. Dans l'affaire précitée, des doutes avaient été exprimés sur la question de savoir si le navire était dûment immatriculé au Belize. Pour reprendre les mots du Juge Treves lui-même : *Le deuxième aspect du raisonnement du Tribunal sur lequel je voudrais émettre quelques observations concerne la question cruciale de savoir si le Belize était effectivement l'Etat du pavillon au moment pertinent. L'analyse des documents produits devant le Tribunal, comme cela est exposé dans l'arrêt, semble avoir été faite de manière adéquate pour me convaincre que, aux dates pertinentes, le Belize n'était pas l'Etat du pavillon du « Grand Prince ».*
57. Dans sa déclaration, le Juge Wolfrum a souligné pour sa part que « *l'immatriculation des navires doit être perçue en étroite relation avec les pouvoirs juridictionnels dont disposent les Etats du pavillon sur les navires battant leur pavillon* »¹⁴. La référence ainsi faite par le juge au lien substantiel s'inscrivait dans le contexte des conditions d'immatriculation des navires visées à l'article 91 de la Convention, de telle sorte que « *la subordination de la haute mer aux règles du droit international est organisée et mise en œuvre par le moyen d'un lien juridique permanent entre les navires battant un pavillon particulier et l'Etat dont ils battent pavillon. Ce lien permet aux Etats de – mais également les oblige à – mettre en œuvre et à appliquer les dispositions juridiques tant internationales que nationales qui règlent l'utilisation de la haute mer* »¹⁵.

¹³ *Affaire du « Grand Prince » (Belize c. France)*, Tribunal international du droit de la mer, arrêt du 20 avril 2001.

¹⁴ Déclaration du Juge Wolfrum à propos de l'*Affaire du « Grand Prince »* (« *Belize c. République française* »), Tribunal international du droit de la mer, arrêt du 20 avril 2001, paragraphe 3.

¹⁵ *Ibid*

58. Le Panama cherchera à démontrer (dans les paragraphes suivants) comment le *VIRGINIA G* était pleinement et effectivement immatriculé sous le pavillon panaméen, et comment le Panama exerce effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur le *VIRGINIA G*. En effet, pour reprendre les termes du Juge Treves dans son opinion individuelle à laquelle la Guinée-Bissau fait référence : [...] *c'est uniquement la forme d'immatriculation énoncée dans ledit article qui fait d'un Etat un Etat du pavillon aux fins de l'article 92 de la Convention.*
59. Conformément aux lois nationales et internationales actuellement en vigueur, l'immatriculation du *VIRGINIA G* est régie par des règles, réglementations et formalités auxquelles le Panama adhère, en sa qualité de premier registre mondial d'immatriculation des navires et de membre éminent des plus grandes organisations maritimes internationales et régionales.
60. Les navires battant pavillon du Panama représentent près de 23 % du tonnage mondial. Le Panama ne figure pas sur la « liste noire » des paradis fiscaux non coopératifs dressée par le Comité des affaires fiscales de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), et respecte pleinement les conventions sur la lutte contre le blanchiment de capitaux et les conventions fiscales. En outre, le Panama figure également sur la Liste blanche du Mémoire d'entente de Paris, et sur la Liste blanche STCW de l'OMI.
61. Le Panama a fixé, dans sa législation, les exigences et conditions devant être respectées pour accorder la nationalité panaméenne à des navires, pour immatriculer des navires dans son territoire, et pour autoriser des navires à battre son pavillon. De fait, la procédure d'immatriculation sous pavillon panaméen comporte plusieurs phases impliquant les propriétaires de navires et leurs représentants (qui sont tenus de soumettre des informations spécifiques et substantielles et de prendre des engagements considérables) dans le respect de toutes les exigences auxquelles l'immatriculation est subordonnée, et ce conformément aux obligations internationales du Panama.
62. Le *VIRGINIA G* était, à toutes les époques concernées, en possession de certificats et documents valables. Ces documents ont été reconnus en règle lorsqu'ils ont été confisqués par les agents qui sont montés à bord du navire. Les certificats relatifs au *VIRGINIA G*, tels qu'énumérés ci-dessous, ont déjà été communiqués à l'annexe 2(62) de la réplique du Panama.
63. Les navires qui sont immatriculés avec succès au Panama se voient délivrer les documents ci-dessous, comme c'était le cas du *VIRGINIA G* à la date pertinente :
- Certificat définitif d'immatriculation
 - Certificat de sécurité radioélectrique
 - Certificat international de jaugeage
 - Fiche synoptique continue
 - Certificat international de sûreté du navire
 - Document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité
 - Autres certificats délivrés par des organisations reconnues (sociétés de classification des navires) pour le compte du Panama.

64. En outre, le Panama contrôle ses navires afin de vérifier qu'ils se conforment aux exigences du droit panaméen et du droit international, au moyen d'une inspection de sécurité annuelle.
65. Par ailleurs, le Panama est impérativement tenu, comme tous les pays qui ont ratifié la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), – à laquelle la Guinée-Bissau n'est pas Partie¹⁶ –, pour être constamment informé de l'identité des sociétés participant à l'exploitation du navire, de délivrer une Fiche synoptique continue (CSR) qui est régie par des règles rigoureuses en ce qui concerne les dates auxquelles la CSR peut être modifiée ou mise à jour et la manière dont elle peut l'être.
66. La CSR est un document crucial pour contrôler le statut de la propriété et des opérations du navire, particulièrement à la lumière du trafic maritime mondial et du fait que les sociétés qui exploitent des navires peuvent être situées partout dans le monde.
67. Comme l'écrit la Guinée-Bissau, « la fonction du lien substantiel est d'établir une norme internationale minimale pour l'immatriculation des navires [...] »¹⁷. Or, à la date de son arraisonnement, le *VIRGINIA G* était en possession de tous les certificats réglementaires et techniques attestant de sa nationalité panaméenne. La Guinée-Bissau ne peut pas prétendre qu'elle ignorait quels certificats étaient détenus par le *VIRGINIA G*, ni, encore moins, s'ils étaient valables, puisque ces certificats ont été confisqués par les autorités de la Guinée-Bissau au moment de l'arraisonnement du *VIRGINIA G* (comme le confirme la Guinée-Bissau dans l'annexe 18 de son contre-mémoire) et ne lui ont été restitués que le jour de la mainlevée de son immobilisation.
68. Le Panama n'a pas négligé ses obligations en tant qu'Etat du pavillon à l'égard du *VIRGINIA G*, et a pris cette affaire en main de manière à défendre les intérêts de ses ressortissants, des entités connexes et de son propre pavillon ; d'abord par voie d'échanges diplomatiques, puis par la voie de la procédure arbitrale, et, actuellement, devant le Tribunal international. Le Panama a procédé de cette manière en dépit du fait que la Guinée-Bissau a totalement omis (comme elle l'admet) de notifier au Panama, en sa qualité d'Etat du pavillon, par les voies appropriées, la mesure prise et toutes sanctions imposées ultérieurement, comme il prévu à l'article 73, paragraphe 4, de la Convention.
69. Le Panama déclare que le *VIRGINIA G* était, à l'époque concernée, pleinement habilité à battre le pavillon du Panama et uniquement le pavillon du Panama. Le Panama n'a jamais suggéré que le *VIRGINIA G* ait eu le droit de battre un autre pavillon ; et le navire n'a jamais été accusé de cela. Néanmoins la Guinée-Bissau persiste à formuler diverses suggestions dénuées de tout fondement et de toute pertinence, et réitère ces allégations sans fondement, pratiquement dans les mêmes termes – et sans fournir aucune autre pièce à l'appui – dans sa duplique, au chapitre VII.

B. Obligations de l'Etat du pavillon

70. L'article 94 de la Convention dispose ce qui suit (les caractères gras sont de nous) :

¹⁶ <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>

¹⁷ Contre-mémoire, paragraphe 30, dernière phrase.

Obligations de l'Etat du pavillon

1. Tout Etat exerce **effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon.**
2. En particulier, tout Etat :
 - a) **tient un registre maritime** où figurent les noms et les caractéristiques des navires battant son pavillon, à l'exception de ceux qui, du fait de leur petite taille, ne sont pas visés par la réglementation internationale généralement acceptée ; et
 - b) **exerce sa juridiction conformément à son droit interne sur tout navire battant son pavillon**, ainsi que sur le capitaine, les officiers et l'équipage pour les questions d'ordre administratif, technique et social concernant le navire.
3. Tout Etat prend à l'égard des navires battant son pavillon les mesures nécessaires pour assurer la **sécurité en mer**, notamment en ce qui concerne :
 - a) la construction et l'équipement du navire et sa navigabilité ;
 - b) la composition, les conditions de travail et la formation des équipages, en tenant compte des instruments internationaux applicables ;
 - c) l'emploi des signaux, le bon fonctionnement des communications et la prévention des abordages.
4. Ces mesures comprennent celles qui sont nécessaires pour s'assurer que :
 - a) tout navire est inspecté, avant son inscription au registre et, ultérieurement, à des intervalles appropriés, par un inspecteur maritime qualifié, et qu'il a à son bord les cartes maritimes, les publications nautiques ainsi que le matériel et les instruments de navigation que requiert la sécurité de la navigation ;
 - b) tout navire est confié à un capitaine et à des officiers possédant les qualifications voulues, en particulier en ce qui concerne la manœuvre, la navigation, les communications et la conduite des machines, et que l'équipage possède les qualifications voulues et est suffisamment nombreux eu égard au type, à la dimension, à la machinerie et à l'équipement du navire ;
 - c) le capitaine, les officiers et, dans la mesure nécessaire, l'équipage connaissent parfaitement et sont tenus de respecter les règles internationales applicables concernant la sauvegarde de la vie humaine en mer, la prévention des abordages, la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution et le maintien des services de radiocommunication.
5. Lorsqu'il prend les mesures visées aux paragraphes 3 et 4, chaque Etat est tenu de se conformer aux règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées et de prendre toutes les dispositions nécessaires pour en assurer le respect.
6. **Tout Etat qui a des motifs sérieux de penser que la juridiction et le contrôle appropriés sur un navire n'ont pas été exercés peut signaler les faits à l'Etat du pavillon. Une fois avisé, celui-ci procède à une enquête et prend, s'il y a lieu, les mesures nécessaires pour remédier à la situation.**
7. Chaque Etat ordonne l'ouverture d'une enquête, menée par ou devant une ou plusieurs personnes dûment qualifiées, sur tout accident de mer ou incident de navigation survenu en haute mer dans lequel est impliqué un navire battant son pavillon et qui a coûté la vie ou occasionné de graves blessures à des ressortissants d'un autre Etat, ou des dommages importants à des navires ou installations d'un autre Etat ou au milieu marin. L'Etat du pavillon et l'autre Etat coopèrent dans la conduite de toute enquête menée par ce dernier au sujet d'un accident de mer ou incident de navigation de ce genre.

71. Le Panama *exerce*, et a effectivement exercé sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur le *VIRGINIA G*.

72. D'une manière qui se contredit quelque peu avec le paragraphe 30 de son contre-mémoire, la Guinée-Bissau semble, au paragraphe 230 de sa duplique, abaisser le seuil du « lien substantiel » en déclarant qu'il n'existe pas *le moindre lien entre [le VIRGINIA G] et le*

Panama. Cette affirmation est totalement inadmissible, sachant que le Panama non seulement répond aux critères élémentaires permettant d'établir l'existence d'un lien substantiel avec le *VIRGINIA G*, mais également va irréfutablement au-delà de ces critères.

73. Le Panama soutient en effet que, pour respecter ses obligations et engagements internationaux en matière maritime, qu'il juge de la plus haute importance, il va largement au-delà des normes internationales minimales fixées pour l'immatriculation des navires, en imposant des conditions et exigences additionnelles au *VIRGINIA G* et à son propriétaire, en exigeant :
- L'établissement d'un document de conformité, faisant suite à la réalisation d'un audit initial. Ce document demeure valable au fur et à mesure des audits annuels successifs réalisés dans tous les établissements au départ desquels le navire est exploité (dans notre cas, à Séville, Espagne) ;
 - L'établissement d'une fiche synoptique continue ;
 - L'établissement d'un certificat international de sûreté du navire ;
 - Le paiement annuel de taxes.
74. En ce qui concerne la référence faite par la Guinée-Bissau aux statistiques du Mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port (le « Mémorandum de Paris ») pour 2009, le Panama réplique que ces chiffres sont reproduits de manière déloyale par la Guinée-Bissau sans explication et sans tenir compte du fait que la plus grande part du tonnage mondial est immatriculée sous le pavillon du Panama. En tout cas, la Guinée-Bissau n'établit pas le lien nécessaire entre les chiffres cités et la situation du *VIRGINIA G* en août 2009 et après cette date.
75. Néanmoins, le Panama ajoute que les Etats du pavillon comptant les plus grandes flottes ont nécessairement un nombre plus élevé de navires inspectés, et un taux plus important de problèmes signalés. Toutefois, le Panama reconnaît la nécessité de s'appliquer à améliorer encore la situation, et souligne un point que la Guinée-Bissau s'est abstenue de citer, qui figure dans la page d'ouverture du Rapport annuel 2009 du Mémorandum de Paris, à savoir : *Le Panama peut être félicité pour ses efforts, qui lui ont permis de passer de la Liste noire à la Liste grise. Malheureusement, certains autres pavillons font peu d'efforts ou ne font rien pour améliorer leur bilan en matière de sécurité et continuent de figurer sur la liste noire des pavillons « à très haut risque ».*
76. Le Panama figure désormais sur la liste établie par le Mémorandum de Paris, qui recense les Etats satisfaisant aux critères posés pour que les navires battant leur pavillon soient considérés comme des navires à faible risque, en vigueur au 1^{er} juillet 2012¹⁸, et il figure également sur la « Liste blanche » établie par l'OMI en vertu de la Convention STCW¹⁹, recensant les pays dont il a été reconnu qu'ils appliquent convenablement la Convention STCW révisée²⁰.
77. En ce qui concerne l'interprétation par la Guinée-Bissau des paragraphes 3) et 4) de l'article 94 de la Convention, le Panama indique ce qui suit :

¹⁸ http://www.parismou.org/inspection_efforts/inspections/ship_risk_profile/flags_meeting_low_risk_criteria/

¹⁹ Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW), 1978.

²⁰ http://www.imo.org/blast/contents.asp?topic_id=67&doc_id=1026

- Conformément à l'article 94, paragraphe 3, le Panama a délégué à des organismes reconnus le contrôle et l'établissement des certificats techniques du *VIRGINIA G*, de telle sorte que le navire doit être inspecté par des inspecteurs qualifiés.
- Le Panama contrôle les audits réalisés par des organismes reconnus. Dans le cas du *VIRGINIA G*, la documentation technique du navire a été délivrée par l'organisme reconnu PANAMA SHIPPING REGISTRAR INC., et était valable à l'époque des faits. Cela est confirmé par la FISCAP (pour le compte de la Guinée-Bissau) dans l'annexe 18 du contre-mémoire. La position soutenue par la Guinée-Bissau, qui prétend que PANAMA SHIPPING REGISTRAR INC. n'est pas un organe de l'Etat panaméen, et que le Panama délègue cette tâche à une société privée, négligeant ainsi ses obligations en tant qu'Etat du pavillon, démontre que la Guinée-Bissau méconnaît les normes et pratiques internationales. En effet, le Panama sous-traite ces fonctions à plusieurs organismes reconnus spécialisés dans ce type d'inspections, parmi lesquels figure Panama Shipping Registrar Inc. ; et cette pratique est autorisée en vertu du chapitre 1, partie B, règle 6, de la Convention SOLAS²¹ :

L'inspection et la visite des navires, en ce qui concerne l'application des prescriptions des présentes règles et l'octroi des exemptions pouvant être accordées, doivent être effectuées par des fonctionnaires du pays où le navire est immatriculé. Toutefois, le Gouvernement de chaque pays peut confier l'inspection et la visite de ses navires, soit à des inspecteurs désignés à cet effet, soit à des organismes reconnus par lui. Dans tous les cas, le Gouvernement intéressé se porte garant de l'intégrité et de l'efficacité de l'inspection et de la visite. (Les caractères gras sont de nous).

- Conformément à l'article 94, paragraphe 4, de la Convention, le Panama a également ses propres équipes d'inspecteurs, qui ont pour mission spécifique de réaliser les inspections annuelles de sécurité, suivies d'un rapport d'inspection, qui est conservé à bord et également envoyé à l'Autorité maritime du Panama. Au moment de l'arraisonnement du *VIRGINIA G*, le capitaine a fourni le rapport d'inspection correspondant à cette inspection annuelle de sécurité. Ce document a, de fait, été conservé par les autorités de la Guinée-Bissau pendant la période d'immobilisation du navire.
- Le Panama a consciencieusement exécuté ses obligations en tant qu'Etat du pavillon à cet égard, puisqu'il a mandaté des inspections du *VIRGINIA G* à bord du navire et non à Séville, bien que des audits séparés aient été commandés pour inspecter/auditer la société là où elle est basée, c'est-à-dire à Séville. Cette procédure est conforme aux directives internationales, qui prévoient que ces inspections doivent être réalisées dans le même lieu que le siège de la Direction, c'est-à-dire à Séville. La Guinée-Bissau semble confondre les deux.
- En ce qui concerne l'argument présenté par la Guinée-Bissau s'agissant de l'obligation de se conformer aux règles et réglementations concernant la gestion des navires, les conditions de travail à bord et la formation des équipages (aux termes de l'article 94, paragraphe 3), selon lequel l'Etat du pavillon doit également exercer sa juridiction à l'égard des propriétaires ou exploitants, le Panama a déjà démontré comment Penn Lilac est soumis à la juridiction du Panama et, par voie de conséquence, fait l'objet de contrôles réglementaires. Il importe également de noter que le navire de Penn Lilac, le *VIRGINIA G*, opère dans le transport international, ce qui signifie qu'en plus des inspections réalisées par le Panama, le navire est également soumis à des inspections des autorités portuaires, dans tous les ports visités par le

²¹ (Source : <http://www.unhcr.org/refworld/publisher,IMO,,,46920bf32,0.html>)

VIRGINIA G (contrôle par l'Etat du port). Ces contrôles visent à vérifier le respect des conventions internationales à la fois par le navire et par le propriétaire ou l'exploitant. Le Panama a déjà démontré dans son mémoire (annexe 2) que le *VIRGINIA G* a été inspecté, le 5 août 2009, par un fonctionnaire du registre panaméen dans le cadre du contrôle par l'Etat du port, à Las Palmas, Iles Canaries (Espagne).

78. Tout en contestant totalement l'allégation de la Guinée-Bissau selon laquelle le Panama n'exerce pas pleinement et comme il se doit sa juridiction et son contrôle sur le *VIRGINIA G*, le Panama ajoute néanmoins que la Guinée-Bissau n'a jamais manifesté ses préoccupations à ce sujet en signalant ses doutes au Panama conformément à l'article 94, paragraphe 6, de la Convention, en dépit du fait que la Guinée-Bissau a détenu les documents du *VIRGINIA G* pendant de si nombreux mois.

79. En effet, l'article 94, paragraphe 6, de la Convention dispose que :

Tout Etat qui a des motifs sérieux de penser que la juridiction et le contrôle appropriés sur un navire n'ont pas été exercés peut signaler les faits à l'Etat du pavillon. Une fois avisé, celui-ci procède à une enquête et prend, s'il y a lieu, les mesures nécessaires pour remédier à la situation.

80. Si la Guinée-Bissau était réellement convaincue que le Panama n'exerçait pas les obligations qui lui incombent en tant d'Etat du pavillon, ou qu'il n'existait pas de lien substantiel entre le Panama et le *VIRGINIA G*, le fait d'avoir attendu ce stade de la procédure devant le Tribunal international pour soulever ces objections conduit à douter sérieusement de sa bonne foi, surtout si l'on considère que la Guinée-Bissau était en possession de tous les documents du *VIRGINIA G* pendant toute la période d'immobilisation, sans qu'elle ait jamais exprimé ses préoccupations quant au « lien substantiel », ni même manifesté un doute à ce sujet conformément à l'article 94, paragraphe 6, de la Convention.

81. En outre, la Guinée-Bissau n'a jamais soulevé la question dans le cadre de la notification requise par l'article 73, paragraphe 4, de la Convention (notification de la saisie) puisque la Guinée-Bissau, contrairement à l'obligation qui lui incombe en vertu de cet article, a manqué de notifier l'arraisonnement du *VIRGINIA G* à l'Etat du pavillon du navire, à savoir le Panama.

C. Obligations additionnelles de l'Etat du pavillon

82. En ce qui concerne les arguments développés par la Guinée-Bissau à propos de l'article 217 de la Convention, le Panama attire l'attention du Tribunal sur ce qui suit :

83. L'article 217, paragraphe 1, dispose que : *Les Etats veillent à ce que les navires battant leur pavillon ou immatriculés par eux respectent les règles et normes internationales applicables [...], ainsi que les lois et règlements qu'ils auront adoptés conformément à la Convention afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires et ils adoptent les lois et règlements et prennent les mesures nécessaires pour leur donner effet. L'Etat du pavillon veille à ce que ces règles, normes et règlements soient effectivement appliqués, quel que soit le lieu de l'infraction.*

84. Conformément aux normes internationales en matière de prévention de la pollution, telles qu'elles sont définies dans la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) – la Guinée-Bissau n'est pas un Etat partie à cette Convention – le *VIRGINIA G* satisfait à toutes les normes internationales relatives à la protection du milieu marin, et possède les certificats suivants (tous valables à l'époque des faits), qui ont été délivrés conformément à cette Convention :
- Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (Certificat IOPP) ;
 - Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère (Certificat IAPP) ;
 - Certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées.
85. Conformément aux obligations du Panama en vertu de MARPOL, Penn Lilac (en sa qualité de propriétaire) était également tenu de prendre les mesures suivantes à bord du *VIRGINIA G* au titre de la prévention de la pollution :
- installation d'un **séparateur d'eau et d'hydrocarbures** dans la salle des machines ;
 - installation à la passerelle d'un **dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures** pour empêcher les rejets d'eaux de cale polluées par les hydrocarbures provenant de la salle des machines ; et
 - installation d'un réservoir d'eau pour le nettoyage des citernes à cargaison ;
 - utilisation de combustible à faible teneur en soufre (gazole) pour réduire la pollution de l'atmosphère ;
 - installation d'une citerne de stockage pour éviter le rejet des eaux usées à moins de 12 milles marins de la terre la plus proche ;
 - souscription à une assurance de responsabilité pour couvrir les dommages causés par la pollution (assurance P & I).
86. On peut donc affirmer, compte tenu de ce qui précède, que le Panama se conforme parfaitement aux exigences de la Convention, telles qu'elles sont énoncées aux première et deuxième phrases du paragraphe 3 de l'article 217 de la Convention.
87. La troisième phrase du paragraphe 3 de l'article 21[7] permettait à la Guinée-Bissau de vérifier l'état du *VIRGINIA G* par rapport aux documents qu'elle détenait, et d'établir s'il existait ou non un doute à propos de son état. En effet, « *Les autres Etats acceptent ces certificats comme preuve de l'état du navire et leur reconnaissent la même force qu'à ceux qu'ils délivrent, à moins qu'il n'y ait de sérieuses raisons de penser que l'Etat du navire ne correspond pas, dans une mesure importante, aux mentions portées sur les certificats* ».
88. La Guinée-Bissau était en possession des documents et certificats du *VIRGINIA G*, pendant toute la période de son immobilisation. Il est établi que ces documents et certificats ont été acceptés par la FISCAP pour le compte de la République de Guinée-Bissau (annexe 18 du contre-mémoire de la Guinée-Bissau). Pendant toute la période d'immobilisation, la Guinée-Bissau n'a pas formulé la moindre objection à propos de la validité des certificats en question, ou de l'état du *VIRGINIA G*, tel qu'il était décrit dans ses certificats.

D. La nationalité de l'équipage

89. L'argument selon lequel les membres de l'équipage du *VIRGINIA G* étaient des étrangers ne constitue pas un argument valable. A l'heure actuelle, la très grande majorité des équipages des navires sont multinationaux, et il serait totalement illogique de prétendre que cette situation entraînerait l'abandon du lien avec l'Etat du pavillon du navire. Tous les membres de l'équipage se trouvant à bord du *VIRGINIA G* possédaient les qualifications et brevets voulus, brevets qui sont validés par le Panama en tant qu'Etat du pavillon.
90. Au moment de l'arraisonnement du *VIRGINIA G*, les membres de l'équipage détenaient des brevets valables et validés par le Gouvernement du Panama (voir les exemples donnés à l'annexe 3(63) de la réplique du Panama). Ces brevets ont été conservés par les autorités de la Guinée-Bissau pendant l'immobilisation du navire.
91. La Guinée-Bissau présente néanmoins des arguments supplémentaires et propose des normes qui vont au-delà de ce qui est exigé en vertu de la Convention, suggérant même qu'il faudrait donner pleinement effet aux dispositions de la Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires. Or, cette Convention particulière des Nations Unies a été adoptée il y a 26 ans et n'est pas entrée en vigueur ; en outre, ni la Guinée-Bissau ni le Panama n'en sont signataires.

E. Nationalité du propriétaire du navire – Penn Lilac

92. La Guinée-Bissau conteste également la nationalité de la société propriétaire du *VIRGINIA G*, bien qu'il ressorte clairement des certificats du navire que Penn Lilac est immatriculée au Panama et légalement représentée au Panama. Cette information est d'ailleurs confirmée par la fiche synoptique continue qui mentionne, entre autres, que le navire a été immatriculé au Panama le 3 janvier 2003, et que la gestion de la sécurité du navire est assurée à Séville (Espagne).
93. L'exécution des opérations et procédures de gestion de la sécurité dans un autre Etat que celui où le navire est immatriculé n'implique pas une négligence de l'Etat du pavillon dans l'exercice de sa juridiction et de son contrôle. Pour qu'une société exerce les activités de gestion de la sécurité, elle doit être en possession d'un document de conformité, qui est obtenu après la réalisation d'un audit interne initial satisfaisant dans ses établissements, suivi d'audits annuels conditionnant le maintien de la validité du document de conformité.
94. On rappellera qu'au moment de l'arraisonnement du *VIRGINIA G* par les autorités bissau-guinéennes, le *VIRGINIA G* avait à son bord l'intégralité des documents requis, qui étaient en cours de validité et ont été reconnus en règle lors de leur inspection par la FISCAP pour le compte de la Guinée-Bissau (annexe 18 du contre-mémoire de la Guinée-Bissau).
95. Le Panama soutient, en conséquence, qu'il exerçait effectivement, à l'époque des faits, sa juridiction et son contrôle sur le *VIRGINIA G* et sur Penn Lilac, conformément aux obligations qui lui incombent en tant qu'Etat du pavillon en vertu du droit international.

F. Le Club P&I du VIRGINIA G

96. Les clubs de protection et d'indemnisation (Clubs P&I) ne forment pas partie de l'Etat, mais sont des compagnies d'assurance privées, qui garantissent la responsabilité civile des propriétaires au titre des réclamations de tiers.
97. L'arraisonnement du VIRGINIA G a été communiqué au courtier espagnol du Club P&I et au Club P&I central Navigator, en Angleterre, afin qu'ils signalent l'incident au correspondant en Guinée-Bissau, de telle sorte que le navire, le capitaine, l'équipage et la société puissent être assistés dans leurs relations et communications avec le Gouvernement bissau-guinéen et ses administrations.
98. L'assurance P&I n'émane pas de l'Etat du pavillon ; celui-ci impose uniquement l'obligation de souscrire cette assurance, conformément aux obligations que les conventions internationales mettent à sa charge, et aux exigences de tous les ports dans lesquels un navire entre, de telle sorte que le navire et ses propriétaires puissent faire face à toute responsabilité qu'ils pourraient encourir envers des tiers, et puissent compter sur des garanties bancaires et une assurance de responsabilité pour faire face à toutes réclamations potentielles pour violation de conventions internationales.
99. La Guinée-Bissau fait preuve d'une méconnaissance absolue de la pratique mondiale en matière d'assurance P&I, puisqu'il est notoire que l'assurance « Protection et indemnisation », si elle est née à l'origine à Londres, a depuis essaimé dans de nombreux pays, et l'on trouve des Clubs P&I non seulement à Londres, mais aux Bermudes, en Scandinavie, au Luxembourg, aux Etats-Unis et au Japon²². Il est donc absurde et inacceptable que la Guinée-Bissau suggère que l'adhésion à un Club P&I non panaméen est un indice révélant le défaut de lien substantiel entre le Panama et le VIRGINIA G.

G. Éclaircissements au sujet du sens donné par le TIDM (Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)) et par la Cour de Justice de l'Union Européenne à la notion de « lien substantiel »

100. Enfin, le Panama fait référence à la conclusion suivante du Tribunal international dans l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)* : « *La conclusion qu'en tire le Tribunal est que le but des dispositions de la Convention relatives à l'exigence d'un lien substantiel entre un navire et l'Etat dont il bat le pavillon est d'assurer un respect plus efficace par les Etats du pavillon de leurs obligations, et non d'établir des critères susceptibles d'être invoqués par d'autres Etats pour contester la validité de l'immatriculation de navires dans un Etat du pavillon* ». (C'est nous qui soulignons)
101. Dans l'affaire *Commission c. Royaume des Pays-Bas*²³, la Cour de justice de l'Union européenne a rejoint la position du Tribunal international dans l'*Affaire du navire « SAIGA »*

²² <http://www.northedge.no/index.php/products/insurance-broking/25-produkter/120-pai-the-market-and-history.html>

²³ Arrêt de la Cour (Première chambre) du 14 octobre 2004. Commission des Communautés Européennes c. Royaume des Pays-Bas, Affaire C-299/02

(No. 2), et confirmé l'arrêt rendu dans les affaires *Factortame*²⁴, dans lesquelles la Cour a fait référence à la notion de lien substantiel (bien qu'indirectement). La Cour de justice de l'Union européenne a consacré le principe selon lequel il n'est pas nécessaire, pour qu'un Etat membre de l'Union européenne satisfasse à ses obligations en vertu du droit international, que sa législation subordonne l'immatriculation à la condition que les propriétaires et/ou l'équipage soient ressortissants de cet Etat.

Conclusion

102. Le Panama réitère qu'il :

- i. est Etat partie aux traités internationaux les plus importants dans le secteur maritime (y compris, pour les besoins de la présente affaire, MARPOL et la Convention SOLAS – auxquels la Guinée-Bissau n'est pas partie), et exige du *VIRGINIA G* qu'il détienne un Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (Certificat IOPP), un Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère (Certificat IAPP), et un Certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées.
- ii. exige du *VIRGINIA G* qu'il adopte certaines mesures au titre de la prévention de la pollution, parmi lesquelles l'installation d'un séparateur d'eau et d'hydrocarbures dans la salle des machines ; l'installation à la passerelle d'un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures pour empêcher les rejets d'eaux de cale polluées par les hydrocarbures provenant de la salle des machines ; l'utilisation de combustible à faible teneur en soufre (gazole) pour réduire la pollution de l'atmosphère ; l'installation d'une citerne de stockage pour éviter le rejet des eaux usées à moins de 12 milles marins de la terre la plus proche ; la souscription à une assurance de responsabilité pour couvrir les dommages causés par la pollution (assurance P & I) ;
- iii. oblige ses navires à détenir des certificats de conformité valables (certificat définitif d'immatriculation, certificat de sécurité radioélectrique, certificat international de jaugeage, certificat international de sûreté du navire, document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité) ;
- iv. maintient un contrôle sur les sociétés panaméennes propriétaires de navires, leurs navires, et les personnes physiques et entités participant à leur exploitation (Fiche synoptique continue) ;
- v. exige l'établissement d'un Document de conformité, faisant suite à un audit initial de la société propriétaire, et à des audits annuels réalisés dans tous les établissements à partir desquels le navire est exploité ;
- vi. exige l'établissement d'un certificat international de sûreté du navire ;
- vii. procède à un contrôle technique des navires battant son pavillon par l'intermédiaire d'organismes reconnus et de ses propres inspecteurs (certificats émis par des organismes reconnus (sociétés de classification des navires) au nom du Panama) ;

²⁴ Arrêt de la Cour du 5 mars 1996 dans les Affaires jointes C-46/93 et C-48/93 (références à des demandes de décision préjudicielle du Bundesgerichtshof et de la High Court of Justice, Queen's Bench Division, Divisional Court) : Brasserie du Pêcheur SA c. République fédérale d'Allemagne et the Queen c. Secretary of State for Transport, ex parte Factortame Ltd et autres.

- viii. contrôle les qualifications de l'équipage des navires battant son pavillon, conformément aux dispositions de la Convention STCW ;
 - ix. contrôle les navires battant son pavillon pour vérifier qu'ils se conforment aux exigences du droit panaméen et du droit international, au moyen d'une inspection de sécurité annuelle ;
 - x. figure sur la liste établie par le Mémoire d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port, énumérant les Etats qui satisfont aux critères posés pour que les navires battant leur pavillon soient considérés comme des navires à faible risque, en vigueur au 1^{er} juillet 2012 ;
 - xi. figure sur la « Liste blanche » établie par l'OMI en vertu de la Convention STCW, qui recense les pays dont il a été reconnu qu'ils appliquent convenablement la Convention STCW révisée ;
103. Un Etat qui remplit les critères précités au titre de ses navires ne peut pas être accusé de ne pas avoir de lien substantiel. Le *VIRGINIA G* était bien un navire panaméen. Il était reconnu comme tel par les autorités bissau-guinéennes. Les documents détenus par le navire, attestant de sa nationalité panaméenne, ont été examinés par les autorités de la Guinée-Bissau et ont été reconnus en règle. La Guinée-Bissau n'a jamais soulevé aucune objection à propos de la nationalité du *VIRGINIA G*.
104. Dans le contexte exposé ci-dessus, et contrairement aux allégations de la Guinée-Bissau, le Panama soutient qu'il a et maintient un lien substantiel avec le *VIRGINIA G*, avec le propriétaire du *VIRGINIA G* et avec l'exploitant du *VIRGINIA G*, et que le Panama exerce une juridiction complète et effective sur le *VIRGINIA G*.

III. Aucune indemnisation n'est due à la Guinée-Bissau au titre des prétendus dommages causés par le Panama, étant donné que la Guinée-Bissau n'a apporté aucune preuve du lien de causalité.

105. Le Panama soutient que la demande reconventionnelle de la Guinée-Bissau a été formulée sous une forme non valable et insuffisante, compromettant ainsi la possibilité pour le Panama de présenter une réponse en pleine connaissance de cause et de se défendre.
106. La Guinée-Bissau n'a pas satisfait (et n'a peut-être même jamais tenté de satisfaire) aux exigences requises en matière de preuve du rapport de causalité. Auteur de la demande reconventionnelle, la Guinée-Bissau est liée par le principe *onus probandi incumbit ei qui dicit*. Néanmoins, la Guinée-Bissau n'a apporté aucune preuve d'aucune sorte a) des dommages à l'environnement, de la perte de recettes fiscales et du pillage de ses ressources marines dont elle fait grief au navire panaméen *VIRGINIA G* ; b) des dommages et pertes qui auraient été subis de ce fait, et c) du lien de causalité avec le *VIRGINIA G*.
107. La Guinée-Bissau se contente de répéter les affirmations non fondées qui figuraient dans son contre-mémoire, et ajoute qu'elle est en droit de réclamer réparation des dommages causés par le *VIRGINIA G* en conséquence de la prétendue violation par le Panama de l'article 91 de la Convention.

108. La Guinée-Bissau ne présente aucun argument juridique ni aucune preuve sur les questions suivantes : la manière dont le Panama pourrait avoir accordé sa nationalité au *VIRGINIA G* en l'absence de tout lien substantiel entre celui-ci et le Panama ; le rapport de causalité entre le prétendu défaut de lien substantiel et les dommages qui en seraient résultés ; et la quantification des dommages prétendument causés à l'environnement, de la perte de recettes fiscales et du pillage des ressources marines apparemment imputables au *VIRGINIA G*.
109. Le Panama réplique ce qui suit, en se réservant tous droits de présenter d'autres arguments, aux allégations de la Guinée-Bissau (paragraphe 233 de sa duplique), selon lesquelles le montant réclamé *constituerait une indemnisation adéquate en réparation des dommages causés à l'environnement, de la perte de recettes fiscales et du pillage de ses ressources marines* :

I. Dommages à l'environnement

110. Ni le Panama ni le *VIRGINIA G* n'ont fait l'objet de réclamations au titre de dommages à l'environnement résultant de l'exploitation du *VIRGINIA G*. En pareil cas, cependant, le navire disposerait de la couverture P&I requise pour indemniser les dommages dont il serait prouvé qu'ils lui sont imputables. Toutefois, aucune réclamation de cette nature n'a jamais été formulée et aucune preuve n'a été présentée à ce jour par la Guinée-Bissau pour étayer ces allégations.

II. Perte de recettes fiscales

111. Le grief de la Guinée-Bissau concernant la perte de recettes fiscales (découlant prétendument d'activités qui ne sont pas des activités de pêche, menées par des navires qui ne sont pas des navires de pêche, dans la ZEE) ne trouve aucun fondement dans la Convention, comme le Panama l'a déjà exposé aux paragraphes 38 à 43 et 315 à 332 de sa réplique datée du 28 août 2012. Cette demande reconventionnelle de la Guinée-Bissau confirme encore la justesse de l'argument du Panama, selon lequel la Guinée-Bissau étend unilatéralement le champ de la Convention pour y inclure des droits qui ne sont pas attribués à l'Etat côtier, en restreignant les libertés accordées aux Etats aux termes de l'article 58 de la Convention (ce qui n'est pas autorisé, comme le Tribunal international l'a déjà expressément rappelé dans l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*).

III. Pillage des ressources marines

112. Le *VIRGINIA G* n'est pas un navire de pêche ; son équipage n'est pas composé de marins pêcheurs ; le navire n'a aucun équipement de pêche, et le navire n'a jamais eu aucun produit de la pêche à son bord. Il est totalement erroné de la part de la Guinée-Bissau de prétendre que le *VIRGINIA G* « a pillé » ses ressources marines, et que le Panama devrait donc l'indemniser à ce titre, puisqu'elle n'a fourni aucune preuve qui étaye cette accusation et justifie sa demande de réparation à ce titre.
113. Dans sa demande reconventionnelle, la Guinée-Bissau affirme avec assurance qu'en raison de l'infraction qu'elle impute ainsi au Panama, elle aurait obtenu la somme de 4 millions de dollars des Etats-Unis si elle avait fait vendre le *VIRGINIA G* aux enchères, et que cette

somme aurait constitué une réparation appropriée, et c'est donc sur cette base que la Guinée-Bissau chiffre sa demande reconventionnelle à l'encontre du Panama.

114. A cet égard, le Panama soutient ce qui suit :

- i. Il est inacceptable que la Guinée-Bissau réclame des dommages-intérêts pour une situation qu'elle a persisté à maintenir elle-même, puisque tous les coûts qui peuvent avoir été subis par la Guinée-Bissau (dont elle ne fournit aucune preuve) sont exclusivement imputables à des violations par la Guinée-Bissau des dispositions du droit international et des dispositions de la Convention (telles qu'elles sont plus amplement détaillées dans le mémoire du Panama), et ne sont aucunement imputables au Panama, au *VIRGINIA G*, à ses propriétaires, à son équipage ou à toute personne physique ou entité connexe ;
- ii. La Guinée-Bissau s'est abstenue de notifier au Panama, Etat du pavillon, par les voies appropriées, les mesures prises ainsi que les sanctions imposées par la suite au navire (conformément à l'article 73, paragraphe 4, de la Convention), privant ainsi l'Etat du pavillon de toute possibilité d'intervenir à temps, comme elle y est autorisée en vertu du droit international ;
- iii. La valeur de 4 millions de dollars E.-U. attribuée au *VIRGINIA G* par la Guinée-Bissau n'est justifiée par aucune preuve. Néanmoins, le Panama soutient que ce montant peut servir de base pour chiffrer les dommages-intérêts dus au Panama au titre de la demande principale.

115. Dans le contexte rappelé ci-dessus, le Panama soutient qu'il n'assume aucune responsabilité au titre des réclamations formulées par la Guinée-Bissau, puisque cette dernière n'a pas démontré l'existence d'un élément fondamental indispensable pour demander la réparation d'un acte dommageable sur le fondement de la responsabilité extracontractuelle, à savoir le rapport de causalité entre « l'octroi du pavillon de complaisance au navire par le Panama » et les dommages que la Guinée-Bissau prétend avoir subis en conséquence directe de celui-ci. Les allégations de la Guinée-Bissau ne sont justifiées par aucune preuve, sous la forme d'un rapport d'expert ou autre, qui légitime le fondement de ses demandes et le quantum des dommages-intérêts qu'elle cherche à obtenir. Dans ces conditions, le Panama ne conteste pas seulement les demandes de la Guinée-Bissau, mais l'origine, la base juridique et la proportionnalité mêmes de ces demandes. En effet, comme le Juge Treves l'a déclaré dans son opinion dissidente sur l'ordonnance 2012/3 (datée du 2 novembre 2012) du Tribunal international : *Le fait de contester l'exercice du droit souverain du Panama d'accorder son pavillon à un navire parce que tel navire aurait causé des dommages et des pertes à l'Etat qui conteste l'exercice de ce droit est à mon avis disproportionné et dénué de toute connexité directe avec les demandes du Panama.*

116. Il est manifeste que par son comportement et ses méthodes, la Guinée-Bissau a agi de manière abusive et mal intentionnée. Elle n'a pas suivi les règles admises pour la présentation et la justification d'une demande, ce qui a eu pour effet de dénier au Panama la possibilité de présenter dans sa réplique sa défense et sa réponse en pleine connaissance de cause à la demande reconventionnelle de la Guinée-Bissau, d'abord dans le cadre de la réplique du Panama, puis dans le cadre des présentes conclusions additionnelles.

117. En conséquence, le Panama conteste vigoureusement les demandes et allégations formulées par la Guinée-Bissau dans sa demande reconventionnelle (telles qu'elles figurent dans son contre-mémoire et sa duplique). En outre, le Panama se réserve tous droits de présenter les preuves, rapports de confirmation, opinions et faits supplémentaires que le Tribunal international pourra juger nécessaires.

* * *

CHAPITRE 3 CONCLUSIONS

118. Pour les motifs précités, ou l'un quelconque d'entre eux, ou pour tout autre motif qui pourra être invoqué pendant la procédure, ou que le Tribunal international jugera pertinent, et en complément des conclusions que le Panama a présentées au chapitre 5 de son mémoire et au chapitre 8 de sa réplique :

LE PANAMA PRIE RESPECTUEUSEMENT LE TRIBUNAL INTERNATIONAL :

- A. De déclarer, dire et juger** que la Guinée-Bissau est irrecevable, en vertu de la règle de l'estoppel, à prétendre que le Panama a enfreint l'article 91 de la Convention ;
- B. De déclarer, dire et juger que** le Panama n'a pas enfreint l'article 91 de la Convention et qu'il existe un lien substantiel entre le Panama et le *VIRGINIA G* ;
- C. D'écarter, rejeter ou refuser de toute autre manière** la demande reconventionnelle de la Guinée-Bissau, au motif que la Guinée-Bissau a présenté une demande non justifiée, non fondée, dénuée de toute pertinence, disproportionnée et vexatoire, qui n'est étayée par aucune preuve, aucun raisonnement, aucune argumentation juridique ni aucun fait sur la base desquels a) le Tribunal international puisse valablement être en mesure d'examiner la demande reconventionnelle, et b) le Panama soit en mesure de présenter convenablement une défense à ce titre ;
- D. D'écarter, rejeter ou refuser de toute autre manière** toutes les conclusions formulées par la Guinée-Bissau au chapitre IX de son contre-mémoire, et au chapitre IX de sa duplique, et de **déclarer, dire et juger que** le Panama n'est pas responsable envers la Guinée-Bissau et ne doit pas lui payer i) une indemnisation en réparation des dommages et pertes allégués par la Guinée-Bissau dans sa demande reconventionnelle, détaillés au chapitre VII de son contre-mémoire, et ii) les frais de procédure et autres frais engagés par la Guinée-Bissau en relation avec la présente affaire ;
- E. De déclarer, dire et juger** que la Guinée-Bissau doit supporter tous les frais de procédure et autres frais que le Panama a engagés en relation avec la présente affaire et la présente demande reconventionnelle.

Sans préjudice des autres réclamations pouvant être soumises par le Panama à l'examen du Tribunal du chef des dommages, pertes et coûts subis dans le contexte de la présente affaire.

LE 21 DÉCEMBRE 2012

L'agent du Panama,
Ramón García-Gallardo

Le co-agent du Panama,
Alexander Mizzi