

(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**

**RÉPLIQUE DE LA RÉPUBLIQUE DU PANAMA  
AU CONTRE-MÉMOIRE ET À LA DEMANDE RECONVENTIONNELLE DE LA  
GUINÉE-BISSAU**

**28 AOÛT 2012**

## TABLE DES MATIÈRES

<b>CHAPITRE 1 - INTRODUCTION ET HISTORIQUE</b>	<b>3</b>
<b>I. Introduction</b> ( <i>voir contre-mémoire, chapitre I</i> )	<b>3</b>
A. Introduction générale et procédure	3
B. Compétence	5
C. Déclarations présentées par la Guinée-Bissau à l'appui de sa thèse	5
<b>II. Contexte</b> ( <i>voir contre-mémoire, chapitre III</i> )	<b>5</b>
A. Activités de soutage	5
1. La protection de l'environnement et les préoccupations environnementales de la Guinée-Bissau	6
2. Une efficacité accrue n'équivaut pas à une augmentation de l'intensité des activités de pêche	8
3. Un droit de douane ou autre imposition sous une forme déguisée ?	9
B. La Guinée-Bissau, son secteur de la pêche, sa législation maritime et sa réglementation en matière de pêche	10
<b>CHAPITRE 2 - RÉPONSE AUX EXCEPTIONS À LA RECEVABILITÉ</b> ( <i>voir contre-mémoire, chapitre II</i> )	<b>13</b>
<b>I. Les exceptions de la Guinée-Bissau à la recevabilité ont été présentées hors délais et de mauvaise foi</b>	<b>13</b>
A. Les exceptions de la Guinée-Bissau n'ont pas été présentées dans les délais fixés	13
B. La Guinée-Bissau a agi de mauvaise foi (...)	15
<b>II. Réponse aux exceptions soulevées par la Guinée-Bissau</b>	<b>21</b>
A. Nationalité du « VIRGINIA G »	22
1. La Guinée-Bissau a tort d'invoquer l'absence de « lien substantiel » entre le Panama et le « VIRGINIA G »	22
2. Preuve de la pleine nationalité panaméenne – obligations de l'Etat du pavillon	24
3. Obligations complémentaires de l'Etat du pavillon	27
4. Nationalité des membres de l'équipage	28
5. Nationalité de la société Penn Lilac	28
6. Club P&I	29
7. Immatriculation des navires au Panama	29
8. Éclaircissements concernant la signification de l'expression « lien substantiel » par le TIDM (« SAIGA » No. 2) et par la Cour de justice de l'Union européenne	31
B. Droit à la protection diplomatique concernant les étrangers	32
C. Épuisement des recours internes	33
<b>CHAPITRE 3 - RÉPONSE À L'EXPOSÉ DES FAITS</b> ( <i>voir contre-mémoire, chapitre IV</i> )	<b>42</b>
A. Nationalité du « VIRGINIA G » et de la société Penn Lilac qui en est propriétaire	43
B. Observateurs de la FISCAP*	43
C. Pertinence des articles de presse concernant le Directeur de la FISCAP, Hugo Nosoliny Viera	45
D. Traitement arbitraire et discriminatoire des navires en Guinée-Bissau	46
E. Retard de livraison	48
F. Demande d'autorisation	49
G. Comportement menaçant et disproportionné lors de l'arraisonnement du « VIRGINIA G »	49
H. Photographies et procès-verbal d'infraction (auto de noticia)	52
I. Confiscation de la cargaison de gazole et non-respect de la décision du tribunal l'interdisant	53
J. Détention de 14 mois – efforts de procédure, administratifs, juridiques et financiers déployés pour régler la situation	55
<b>CHAPITRE 4 - RÉPONSE À L'EXPOSÉ DE DROIT</b> ( <i>voir contre-mémoire, chapitre V</i> )	<b>62</b>

\* 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 »).

<b>I. Violation de l'article 58 de la Convention : liberté de navigation et liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites</b>	62
<b>II. Violation des articles 56, paragraphe 2, et 73 de la Convention</b>	71
A. Violation de l'article 56, paragraphe 2, de la Convention	72
B. Violation de l'article 73 de la Convention	75
1. <i>Violation du paragraphe 2 de l'article 73</i>	76
2. <i>Violation du paragraphe 3 de l'article 73</i>	77
3. <i>Violation du paragraphe 4 de l'article 73</i>	77
C. Violations d'autres dispositions de la Convention et d'autres règles du droit international	79
D. Violation de l'article 300 de la Convention	81
1. <i>Opinion du Ministère public/Ministère de la justice</i>	85
<b>CHAPITRE 5 - RÉPONSE AUX ARGUMENTS RELATIFS AUX DOMMAGES ET AUTRES FRAIS</b> <i>(voir contre-mémoire, chapitre VI)</i>	87
<b>I. Fondement de l'indemnisation demandée</b>	91
<b>II. Catégories de dommages et quantification</b>	91
A. Catégories de dommages qu'il est demandé de réparer	91
B. Quantification	92
1. <i>Rubriques a), b) et c)</i>	93
2. <i>Rubrique d)</i>	94
3. <i>Rubrique e)</i>	99
4. <i>Rubrique f)</i>	102
5. <i>Rubrique g)</i>	102
<b>CHAPITRE 6 - RÉPONSE À LA DEMANDE RECONVENTIONNELLE</b> <i>(voir contre-mémoire, chapitre VII)</i>	104
<b>CHAPITRE 7 - RÉPONSE AUX ARGUMENTS RELATIFS AUX FRAIS DE JUSTICE</b> <i>(voir contre-mémoire, chapitre VIII)</i>	108
<b>CHAPITRE 8 - CONCLUSIONS</b>	109

## CHAPITRE 1 INTRODUCTION ET RAPPEL DES FAITS

### I. Introduction

(voir contre-mémoire, chapitre I)

#### A. Introduction générale et procédure

1. Le 3 juin 2011, la République du Panama (ci-après dénommée « le Panama ») a introduit une procédure arbitrale contre la République de Guinée-Bissau (ci-après dénommée « la Guinée-Bissau ») en vertu de l'article 286 et de l'annexe VII de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer (ci-après dénommée « la Convention ») à propos d'un différend qui a surgi à la suite de l'arraisonnement, le 21 août 2009, et de l'immobilisation prolongée, par la Guinée-Bissau, du navire « *VIRGINIA G* » battant pavillon panaméen, de la détention de son capitaine et de son équipage ainsi que de la confiscation de la cargaison de gazole se trouvant à bord (ci-après dénommée « la Notification d'arbitrage »)<sup>1</sup>.
2. Le Panama a prié le tribunal arbitral de dire et juger concernant les points a) à j) de ladite Notification d'arbitrage, tels qu'ils sont énoncés dans le mémoire du Panama<sup>2</sup>.
3. Dans son mémoire, le Panama a indiqué que dans un échange de lettres datées du 29 juin 2011 et du 4 juillet 2011, le Panama et la Guinée-Bissau ont conclu un compromis en vue de soumettre le différend entre les deux Etats relatif au navire « *VIRGINIA G* » devant faire l'objet de la procédure arbitrale à la juridiction du Tribunal international du droit de la mer (« le Tribunal »), conformément à l'article 55 du Règlement du Tribunal (« le compromis »).
4. L'agent du Panama a notifié ce compromis au Greffier du Tribunal par une lettre datée du même jour, le 4 juillet 2011. Le Greffier du Tribunal a communiqué au Panama une copie d'une *Note verbale* (qui avait été adressée à la Guinée-Bissau), dans laquelle il était fait référence à l'acceptation par la Guinée-Bissau du transfert de l'affaire au Tribunal, « dont la Guinée-Bissau accepte pleinement la compétence dans la présente affaire », ajoutant que « la proposition susmentionnée 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 ».
5. Aux paragraphes 5 et 6 de son contre-mémoire, la Guinée-Bissau déclare que ce qui constitue le compromis entre les Parties est la notification de la demande d'arbitrage du Panama datée du 3 juin 2011 (qui contenait la proposition visant à soumettre l'affaire au Tribunal), suivie par l'acceptation de cette proposition par la Guinée-Bissau, par lettre du 29 juin 2011, et non pas la dernière lettre du Panama, datée du 4 juillet 2011.
6. Le Panama n'a pas d'objection à formuler au sujet de cette précision apportée par la Guinée-Bissau, mais fait observer qu'en tout état de cause, la date de l'introduction de l'instance devant le Tribunal est le 4 juillet 2011, ainsi qu'il est confirmé par la lettre,

<sup>1</sup> Le texte de la Notification de soumission du différend à l'arbitrage peut être consulté au Greffe du Tribunal international du droit de la mer, ou sur son site Web, à la rubrique « Affaires », Affaire n° 19 <http://www.itlos.org/index.php?id=171>

<sup>2</sup> Afin d'éviter les répétitions, il convient de se référer au paragraphe 2 du Mémoire du Panama, p. 3-4.

également datée du 4 juillet 2011, qui a été envoyée par le Greffier du Tribunal en application de l'article 55 du Règlement du Tribunal.

7. Le différend a donc été soumis au Tribunal le 4 juillet 2011 par notification d'un compromis 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 l'ordonnance 2011/3 du 18 août 2011, conformément au compromis et à l'accord conclu entre les agents et les avocats du Panama et de la Guinée-Bissau lors des consultations qui ont eu lieu le 17 août 2011, le Président du Tribunal a fixé au 4 janvier 2012 la date d'expiration du délai pour le dépôt par le Panama de son mémoire (conformément aux articles 59 et 60 du Règlement du Tribunal).
9. Par lettre du 13 décembre 2011, adressée au Greffier du Tribunal, l'agent et conseil du Panama a désigné le Professeur Tullio Treves juge *ad hoc* pour le Panama conformément aux articles 17, paragraphe 3, et 19, paragraphe 1, du Statut du Tribunal, sans objection de la Guinée-Bissau.
10. Par lettre du 3 janvier 2012, adressée au Greffier du Tribunal, l'agent de la Guinée-Bissau a désigné le Professeur José Manuel Sérulo Correia juge *ad hoc* pour la Guinée-Bissau conformément à l'article 19, paragraphe 1, du Statut du Tribunal, sans objection du Panama.
11. Par l'ordonnance 2011/8, à la demande du Panama, le Président du Tribunal, après avoir demandé l'avis de la Guinée-Bissau, a reporté au 23 janvier 2012 la date d'expiration du délai pour la présentation du mémoire du Panama.
12. Une version électronique du mémoire du Panama et de toutes ses annexes a été soumise le 23 janvier 2012 par courrier électronique<sup>3</sup>, immédiatement suivie par la version originale sur papier qui est exigée, une copie certifiée conforme et 65 exemplaires supplémentaires.
13. Par lettre du 3 avril 2012, le Greffe du Tribunal a informé l'agent du Panama que les annexes 22, 32, 44 et 55 devraient être soumises à nouveau en raison d'un manque de lisibilité ou parce que la traduction en était incomplète. La version électronique de ces annexes a été soumise à nouveau le 12 avril 2012 par courrier électronique, immédiatement suivie par la version originale sur papier requise, une copie certifiée conforme et 65 exemplaires supplémentaires.
14. Par lettre du 31 mai 2012, le Greffe du Tribunal a informé l'agent du Panama de la soumission par la Guinée-Bissau de son contre-mémoire et de ses annexes. Par lettre du 11 juin 2012, le Greffe du Tribunal a informé l'agent du Panama de la soumission par la Guinée-Bissau d'ajouts/de corrections aux annexes 9, 16 et 19 de son contre-mémoire, comme le Tribunal le lui avait demandé.
15. Aux termes de l'ordonnance 2011/3 du 18 août 2011, et conformément au compromis et à l'accord conclus entre le Panama et la Guinée-Bissau lors des consultations qui ont eu lieu le 17 août 2011, le Président du Tribunal a fixé au 21 août 2012 l'expiration du délai pour le dépôt de la réplique du Panama.

---

<sup>3</sup> Comme l'autorise la dixième des Lignes directrices concernant la préparation et la présentation des affaires dont le Tribunal est saisi.

16. Aux termes de l'ordonnance 2012/2, et à la demande du Panama, le Tribunal a reporté au 28 août 2012 l'expiration du délai pour le dépôt de la réplique du Panama.
17. La présente réplique, accompagnée des annexes 1 (61) – 5 (65), est soumise conformément à cette ordonnance. La numérotation des annexes y recommence à 1, leur numérotation dans l'ensemble des annexes soumises avec le mémoire étant indiquée entre parenthèses.

## **B. Compétence**

18. La Guinée-Bissau indique (contre-mémoire, par.13) qu'après quelques hésitations des Parties concernant la juridiction appropriée pour le règlement du différend, il avait été en définitive décidé de porter l'affaire devant le Tribunal.
19. Le Panama accepte ce que dit la Guinée-Bissau dans la deuxième partie du paragraphe 13 de son contre-mémoire, mais tient toutefois à préciser qu'il n'a éprouvé pour sa part aucune hésitation à suggérer plusieurs options (et instances) pour régler le différend. En revanche, c'est la Guinée-Bissau qui a « hésité » et a régulièrement fait preuve d'une totale absence de coopération avant l'introduction de la procédure en cours.
20. S'agissant de l'affirmation de la Guinée-Bissau (contre-mémoire, par.16) selon laquelle le Tribunal ne serait pas compétent pour connaître des demandes relatives au navire « *IBALLA G* », le Panama rétorque qu'il ne demande pas au Tribunal de se prononcer au sujet des demandes présentées à l'encontre des propriétaires de l'« *IBALLA G* » à la suite de sa saisie (par des créanciers), mais plutôt de considérer que les dommages et les pertes que la Guinée-Bissau a causés aux propriétaires du « *VIRGINIA G* » par suite de l'arraisonnement et de l'immobilisation prolongée de ce navire ont affecté les activités et la solvabilité des propriétaires aussi bien du « *VIRGINIA G* » que de l'« *IBALLA G* » affrété coque nue et que les indemnités que le Tribunal est invité à fixer devraient aussi inclure ces dommages et ces pertes supplémentaires.

## **C. Déclarations présentées par la Guinée-Bissau à l'appui de sa thèse**

21. Le Panama note que certaines pages manquent dans les déclarations présentées par la Guinée-Bissau à l'appui de son argumentation aux annexes 1 à 6 de son contre-mémoire, à savoir les pages qui devraient faire suite aux pages 11, 15, 24 et 25 des pages numérotées (en haut à droite) dans le document contenant les annexes.

## **II. Contexte**

*(voir contre-mémoire, chapitre III)*

### **A. Activités de soutage**

22. Dans la présente section, le Panama répond aux affirmations faites par la Guinée-Bissau aux paragraphes 76 à 85 de son contre-mémoire. Les considérations qui suivent viennent s'ajouter à celles que le Panama a déjà soumises au Tribunal aux paragraphes 32 à 43 de son

mémoire, et doivent être lues en parallèle avec les sections pertinentes de la présente réplique.

23. A titre d'observation initiale, le Panama rappelle qu'il a déjà indiqué dans son mémoire (par. 36) qu'en ce qui concerne les activités de soutage dans la zone économique exclusive (ZEE) de la Guinée-Bissau, la Commission européenne a déjà signalé (en 2005) que le port de Bissau, « n'a pas d'installations et de moyens appropriés de transbordement ni de ravitaillement en combustible, en eau et en glace. En général, les navires de l'Union européenne ne font jamais escale dans ce port, sauf pour des inspections officielles. La plupart des opérations de ravitaillement et de transbordement se font en mer ou dans des ports étrangers (principalement Dakar et Las Palmas) [...] Dans le cas des navires-usines, ils peuvent certes se réapprovisionner en combustible à Bissau, mais la plupart des opérations de ravitaillement et de transbordement se font en mer ou dans des ports étrangers par suite des difficultés d'approche ainsi que du coût élevé et de l'absence d'approvisionnements fiables. Généralement, les navires de l'UE ne font pas escale dans ce port »<sup>4</sup>.
24. Le Panama constate que, dans la mesure où des services de soutage sont indispensables pour que des activités de pêche puissent être menées dans la ZEE de la Guinée-Bissau – secteur essentiel pour l'économie du pays – la Guinée-Bissau devrait peut-être reconsidérer sa position à l'égard de navires tels que le « VIRGINIA G » et favoriser leur liberté de navigation plutôt que leur appliquer des conditions illégales et des sanctions incapacitantes.

### **1. La protection de l'environnement et les préoccupations environnementales de la Guinée-Bissau**

25. Les pétroliers et leurs activités sont notamment réglementés par la Convention MARPOL<sup>5</sup>. Des mesures préventives sont envisagées en ce qui concerne la pollution par les hydrocarbures liée à l'exploitation du navire ou aux rejets accidentels (Annexe I) et la pollution de l'atmosphère par les émissions d'oxyde de soufre et d'oxyde d'azote provenant des gaz d'échappement des navires, y compris l'interdiction des émissions intentionnelles de substances qui appauvrissent la couche d'ozone (Annexe VI).
26. Tout en s'inquiétant de ce que le soutage pose des problèmes en matière de protection et de conservation de l'environnement, et risque de menacer le droit d'un Etat côtier sur les ressources biologiques que renferme sa ZEE, la Guinée-Bissau n'est pas partie à la Convention MARPOL et à ses Annexes<sup>6</sup>.
27. Le Panama soutient que l'affirmation de la Guinée-Bissau selon laquelle il était nécessaire de réglementer les activités du « VIRGINIA G » à l'échelon national au titre de la protection et de la conservation de ses ressources ne peut être considéré que comme une manœuvre

<sup>4</sup> Evaluation *ex post* de l'actuel Protocole à l'Accord relatif aux pêcheries conclu entre la Communauté européenne et la République de Guinée-Bissau, Commission européenne, Direction générale aux pêcheries et aux affaires maritimes, décembre 2005. Dans une évaluation *ex post* semblable, réalisée en 2010, il était dit qu'« il n'avait pas été identifié de financement pour l'acquisition de tout le matériel appui requis, par exemple un dépôt de combustible, ce qui serait un service essentiel pour attirer les navires ».

<sup>5</sup> Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL)  
<http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-%28MARPOL%29.aspx>

<sup>6</sup> <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>

destinée à induire en erreur le Tribunal, d'autant que la législation appliquée à l'encontre du « *VIRGINIA G* » était la loi nationale de la Guinée-Bissau relative à la pêche, et plus particulièrement l'autorisation exigée pour mener des activités de soutage dans sa ZEE (car considérées comme des activités connexes de pêche). La Guinée-Bissau ne peut maintenant faire entendre ses préoccupations liées à la « protection et à la conservation de ses ressources » pour la première fois dans son contre-mémoire.

28. Le Panama souligne néanmoins à l'intention du Tribunal qu'il est partie à la Convention MARPOL et à ses Annexes, de sorte que le « *VIRGINIA G* » est tenu de satisfaire à un certain nombre de conditions strictes. Il signale également au Tribunal qu'au moment des faits, le « *VIRGINIA G* » satisfaisait à toutes les obligations du Panama aux termes de la Convention MARPOL ; par exemple le navire :
- a. Utilisait et transportait uniquement des combustibles à faible teneur en soufre ;
  - b. Détenait un Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (Certificat IOPP) et un Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère (Certificat IAPP) en cours de validité ;
  - c. Etait équipé du matériel indispensable pour éviter les rejets d'hydrocarbures provenant du bouchain de la tranche des machines et du nettoyage des citernes à cargaison ;
  - d. Disposait des moyens nécessaires pour lutter contre les rejets accidentels (barrages, agents de dispersion, etc.) ;
  - e. Disposait d'un manuel sur le Plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures indiquant les procédures à suivre et les coordonnées des autorités compétentes, en cas de pollution ;
  - f. Avait une assurance responsabilité civile (P&I).
29. Les autorités bissau-guinéennes étaient parfaitement au courant des activités de soutage prévues, y compris du nom du navire concerné, le « *VIRGINIA G* ». Indépendamment de la question d'autorisation, la Guinée-Bissau était tout à fait à même de définir et d'indiquer quelles étaient les mesures de protection et de conservation qu'elle jugeait nécessaires. Or, la Guinée-Bissau n'a ni indiqué ni imposé une quelconque mesure additionnelle de ce type ; elle s'est bornée à demander que la date et l'emplacement de l'opération de soutage envisagée, ainsi que le nom du navire qui devait procéder à cette opération, lui soient communiqués ; et ces précisions lui ont dûment été fournies (voir les par. 104 et suivants du mémoire du Panama).
30. En fait, c'était le « *VIRGINIA G* » qui, en raison des exigences de son pavillon, avait mis en place les mesures nécessaires pour éviter la pollution, et qui était pleinement préparé en cas de déversement. Par conséquent, à cet égard, le Panama avait dûment pris en compte les droits de la Guinée-Bissau en tant qu'Etat côtier, conformément à l'article 58, paragraphe 3, de la Convention.

31. La Guinée-Bissau ne nie pas l'absence de déversement ou de risque de déversement au moment considéré.

**2. Une efficacité accrue n'équivaut pas à une augmentation de l'intensité des activités de pêche**

32. Au paragraphe 81 de son contre-mémoire, la Guinée-Bissau affirme que le soutage permet « de pêcher de manière bien plus intensive que ce qui est normal ». La Guinée-Bissau se fonde sur le raisonnement de David Anderson (ancien membre du Tribunal), selon lequel le soutage au large augmente l'efficacité de capture des navires de pêche, puisque ceux-ci sont libérés du besoin de se rendre au port (de l'Etat côtier) et d'en revenir, ce qui revient à une intensification de l'effort de pêche et donne à l'Etat côtier l'impression que le soutage est plus étroitement en rapport avec la pêche et la gestion d'ensemble des pêches qu'avec la navigation. Tel est de toute évidence le point de vue que défend la Guinée-Bissau, de sorte que par la suite, et presque incidemment, la Guinée-Bissau déclare que la réglementation de l'activité de soutage relève également du droit qu'a l'Etat côtier de réglementer la capture des ressources biologiques dans sa ZEE (article 61 de la Convention). Le Panama ne peut accepter cette interprétation excessivement large (et dénuée de fondement) de l'article 61.
33. L'activité de pêche, la manière dont elle est menée, les conditions qui lui sont applicables et le volume admissible des captures sont directement liés aux navires de pêche, aux activités de pêche et aux prises, domaines qui sont strictement réglementés aux niveaux national, régional et international. A l'article 61 de la Convention, il est dit que (les caractères gras sont de nous):
1. L'Etat côtier fixe **le volume admissible des captures** en ce qui concerne les ressources biologiques dans sa zone économique exclusive.
  2. L'Etat côtier, compte tenu des données scientifiques les plus fiables dont il dispose, prend des mesures appropriées de conservation et de gestion pour éviter que le **maintien des ressources biologiques** de sa zone économique exclusive ne soit **compromis par une surexploitation**. L'Etat côtier et les organisations internationales compétentes, sous-régionales, régionales ou mondiales, coopèrent selon qu'il convient à cette fin.
34. Le Panama soutient que le soutage ne saurait être considéré comme allant à l'encontre du maintien des ressources biologiques ou comme contribuant à la surexploitation. Le volume admissible des captures, de même que les paramètres des missions et des opérations de pêche, sont fixés par la loi (au niveau national et/ou régional) ou par le biais d'une participation (de l'Etat du pavillon des navires de pêche) aux organisations intergouvernementales de pêche qui sont chargées de protéger certaines espèces (telles que la CICTA)<sup>7</sup>.
35. Les activités telles que celles des navires de servitude permettent des opérations plus rentables, non pas en raison de captures plus importantes, mais parce qu'elles permettent d'éviter un surcroît de dépenses pour les navires (en supprimant par exemple la nécessité

<sup>7</sup> Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique.

pour les navires de pêche de se rendre dans la zone de pêche et de la quitter pour se réapprovisionner au port, obtenir une assistance technique, débarquer l'équipage, etc.).

36. En opposition au raisonnement de la Guinée-Bissau et, jusqu'à un certain point, à celui de l'auteur et ancien membre du TIDM, David Anderson, (sur lequel se fonde la Guinée-Bissau), le Panama suggère que dans les zones de pêche où la pêche est réglementée (conformément à la Convention), et où les navires de pêche observent cette réglementation<sup>8</sup>, le soutage au large ne saurait être considéré comme une activité contraire à la conservation des ressources biologiques ou lui faisant obstacle.
37. De fait, il ne s'ensuit pas qu'une efficacité accrue équivaut à une augmentation de l'intensité ou de la quantité des captures.

### **3. Un droit de douane ou une autre imposition sous une forme déguisée ?**

38. Aux paragraphes 315 à 332 ci-dessous, le Panama suggère que le Tribunal devrait examiner si un autre raison cachée n'est pas à l'origine de la réglementation par la Guinée-Bissau des activités de soutage dans sa ZEE, telle qu'elle est définie dans sa loi relative aux pêches. Le Panama soutient en particulier que la Guinée-Bissau élargit de fait sa législation nationale sur la pêche aux opérations d'avitaillement effectuées dans la ZEE, par exemple en exigeant une autorisation préalable payante, et que cela vise en réalité uniquement à élargir le rayon d'application de sa législation douanière – possibilité qui, en 1999, dans l'*Affaire du navire* « SAIGA » (No. 2)<sup>9</sup>, a été effectivement rejetée dans l'arrêt<sup>10</sup> du Tribunal, et qui pourtant se retrouve, sous une forme déguisée, dans le décret-loi n° 6-A/2000 de la Guinée-Bissau, et dans des textes législatifs subsidiaires.
39. La partie pertinente du chapitre 4 de la présente réplique (réponse à l'exposé de droit) présente les arguments du Panama à cet égard. A ce stade, les points ci-après méritent toutefois d'être soulignés.
40. Aux paragraphes 81 et suivants de son contre-mémoire, la Guinée-Bissau fait preuve d'une méconnaissance totale des droits d'un Etat côtier dans sa ZEE en matière de soutage et tente de justifier la réglementation des activités de soutage (en vertu de la législation bissau-guinéenne), non pas pour des considérations et des mesures environnementales (comme elle souhaite le donner à entendre), mais pour des raisons fiscales telles que, pour reprendre les termes utilisés par la Guinée-Bissau : *l'Etat côtier a le droit de toucher les recettes d'impôt correspondant à cette activité, étant donné que le soutage empêche l'Etat côtier de percevoir les impôts qu'il percevrait sinon naturellement au titre de l'approvisionnement en combustible sur son territoire [...]*, et qu'*[i]l est par conséquent normal que l'Etat côtier exige que l'activité de soutage dans sa zone économique exclusive implique le versement de*

<sup>8</sup> En fait, les sociétés qui fournissent des services de soutage aux navires de pêche doivent, dans la pratique, s'assurer que les navires qu'elles desservent sont titulaires d'un permis de pêche approprié émis par l'Etat concerné. Cette exigence vise essentiellement à établir que les navires de pêche sont exploités d'une manière conforme à la réglementation nationale et, plus important encore, qu'ils ne se livrent pas à des activités de pêche illégale, non déclarée et non réglementée.

<sup>9</sup> *Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)* (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Guinée), Tribunal international du droit de la mer, arrêt du 1<sup>er</sup> juillet 1999.

<sup>10</sup> Au paragraphe 136 : « Le Tribunal conclut, de ce fait, qu'en appliquant sa législation douanière à un rayon des douanes qui inclut des parties de la zone économique exclusive, la Guinée a agi d'une manière contraire à la Convention. Il s'ensuit que l'arraisonnement et l'immobilisation du *Saiga*, la traduction en jugement et la condamnation de son capitaine, la confiscation de la cargaison et la saisie du navire étaient contraires à la Convention ».

*droits pour obtenir des licences correspondantes<sup>11</sup>, conformément à l'article 62 de la Convention, ce qui est une pratique commune à l'ensemble de la sous-région africaine dont fait partie la Guinée-Bissau [...] (par. 83 et 84 du contre-mémoire).*

41. Les droits octroyés aux Etats côtiers en vertu de l'article 56 de la Convention autorisent l'imposition d'une redevance, d'une taxe, d'un droit ou de toute autre forme d'imposition aux activités des navires de pêche et à l'exploitation par les pêcheurs des ressources biologiques dans la ZEE.
42. Il convient de signaler à cet égard que l'alinéa a) du paragraphe 4 de l'article 62 de la Convention dispose que :
4. Les ressortissants d'autres Etats qui pêchent dans la zone économique exclusive se conforment aux mesures de conservation et aux autres modalités et conditions fixées par les lois et règlements de l'Etat côtier. Ces lois et règlements doivent être compatibles avec la Convention et peuvent porter notamment sur les questions suivantes :
- [...]
- a) la délivrance de licences aux pêcheurs ou pour les navires et engins de pêche, y compris le paiement de droits ou toute autre contrepartie qui, dans le cas des Etats côtiers en développement, peut consister en une contribution adéquate au financement, à l'équipement et au développement technique de l'industrie de la pêche ;

43. L'alinéa a) du paragraphe 4 de l'article 62 parle uniquement des licences de pêche, mais pourrait sans doute être élargi aux activités apparentées à la pêche telles que la capture, le transbordement et le déchargement du poisson<sup>12</sup>. L'exigence d'une licence et le versement de redevances ne peuvent cependant être considérés comme s'étendant à des activités autres que la pêche en vertu de la Convention, et toute tentative dans ce sens, en particulier si elle apparaît clairement motivée par la recherche d'une source de recettes fiscales, ne peut être considérée que comme une extension du rayon des impôts et/ou des douanes au-delà des eaux territoriales et de la zone contiguë, et, partant, comme contraire aux dispositions applicables à la ZEE qui figurent dans la Convention, ainsi que le Tribunal l'a précédemment déclaré.

## **B. La Guinée-Bissau, son secteur de la pêche, sa législation maritime et sa réglementation en matière de pêche**

44. La réponse du Panama aux arguments avancés par la Guinée-Bissau aux paragraphes 86 à 99 de son contre-mémoire figure au chapitre 4.1, de plus ample portée, de la présente réplique (par. 305 et suivants). Il y a également lieu de se reporter aux paragraphes 44 à 56 du mémoire du Panama. A ce stade, le Panama souhaite cependant formuler les observations ci-après.

---

<sup>11</sup> Il n'est peut-être pas inutile de faire observer que dans la correspondance échangée pendant l'immobilisation du « VIRGINIA G », comme dans l'ensemble du contre-mémoire de la Guinée-Bissau, les termes « licence » et « autorisation » semblent être utilisés de manière interchangeable par la Guinée-Bissau. Il importe toutefois de réitérer qu'en vertu du droit de la Guinée-Bissau (dont l'applicabilité à la ZEE n'en est pas moins contestée par le Panama), un navire de soutage est tenu d'avoir une autorisation, et non une licence à proprement parler.

<sup>12</sup> A cet égard, voir le par. 288 du Mémoire du Panama (p. 53-54).

45. Les mesures prises par la Guinée-Bissau à l'encontre du « *VIRGINIA G* » le 21 août 2009 se fondaient sur la prétendue conduite d'activités connexes de pêche sous forme de vente non autorisée de combustible à des navires de pêche dans la ZEE de la Guinée-Bissau, en application du paragraphe 1 de l'article 52 (tel que modifié) conjointement avec l'article 23 du décret-loi n° 6-A/2000.
46. La Guinée-Bissau affirme avoir dans sa ZEE une compétence exclusive en ce qui concerne la conservation et l'exploration de ses ressources naturelles, biologiques ou autres<sup>13</sup>. En vertu du décret-loi n° 6-A/2000, et par le biais de la loi n° 3/85 du 17 mai 1985, la pêche à l'intérieur de la ZEE de la Guinée-Bissau par tout navire étranger non autorisé par le gouvernement est expressément interdite.
47. La Guinée-Bissau affirme également avoir dans sa ZEE une compétence exclusive en ce qui concerne certaines « opérations connexes de pêche » qualifiées d'« opérations de soutien logistique » qui, dans la législation de la Guinée-Bissau, semblent inclure les services de soutage en mer.
48. Le décret-loi n° 6-A/2000, en tant qu'élément principal de la législation relative aux pêches, ne définit pas directement le soutage comme une « opération connexe de pêche ». Il faut se référer aux textes législatifs subsidiaires pour trouver une définition de l'expression « opération connexe de pêche », et pour vérifier par ailleurs si le soutage en fait partie. Le soutage y est en effet défini comme une forme de soutien logistique.
49. La Guinée-Bissau a étendu sa juridiction dans sa ZEE afin d'appliquer et de faire valoir ses lois sur ses ressources naturelles, non seulement à l'égard des navires de pêche (comme elle en a le droit) mais aussi à l'égard de navires tels que le « *VIRGINIA G* », qui ne sont pas des navires de pêche et qui n'exploitent pas ou n'utilisent pas les ressources naturelles qui relèvent de la souveraineté et de la juridiction de la Guinée-Bissau aux termes de l'article 56 de la Convention. De fait, la Guinée-Bissau étend et impose ses droits et sa juridiction à ce qu'elle appelle des « opérations de soutien logistique » et des « opérations connexes de pêche », alors que le Panama soutient que cette extension et cette imposition ne sont pas compatibles avec le droit international.
50. Le Panama soutient que c'est là une extension unilatérale de la portée de la Convention qui limite la liberté de la navigation en vertu de ladite Convention.
51. Au paragraphe 96 de son contre-mémoire, la Guinée-Bissau se réfère à l'article 39 du décret n° 4/96, selon lequel les opérations de soutien logistique aux navires exploités dans des eaux relevant de la souveraineté et de la juridiction nationales, telles que « le ravitaillement en vivres et en carburant, la livraison ou réception de matériel de pêche et le transfert de membres d'équipages ainsi que le transbordement des prises » doivent être préalablement autorisées par le Ministère des pêches.
52. Le Panama pourrait en principe accepter cet article, à condition qu'il s'applique aux navires de pêche qui exploitent ou utilisent les ressources naturelles dans la ZEE de la Guinée-Bissau. Le Panama considérerait en fait que ce serait une conséquence logique que la sanction pour un navire qui ne respecterait pas cette règle comprenne notamment la saisie

<sup>13</sup> Article 10 de la Constitution de la Guinée-Bissau.

des produits de la pêche (article 52 du décret-loi n° 6-A/2000). En revanche, le Panama n'accepte pas que ce texte ait été appliqué au « *VIRGINIA G* », qui n'est pas un navire de pêche, n'exploite pas et n'utilise pas les ressources naturelles de la ZEE de la Guinée-Bissau et n'avait certainement pas à bord des produits de la pêche.

53. Ainsi que le Panama l'a déjà fait observer dans son mémoire, et ainsi qu'il le répétera dans la présente réplique, le décret-loi n° 6-A/2000 et les textes réglementaires qui s'y rattachent, tels qu'il sont appliqués par la Guinée-Bissau à sa ZEE sous forme d'extension unilatérale de la souveraineté et de la juridiction que lui confère la Convention, sont incompatibles avec les dispositions relatives à la ZEE qui figurent dans la Convention, et de fait avec la Constitution de la Guinée-Bissau, et constituent des violations de l'une et de l'autre.
54. Le Panama a également fait valoir à l'intention du Tribunal que, en tout état de cause, la Guinée-Bissau a enfreint les dispositions de la Convention et a fait preuve de mauvaise foi dans l'application et l'imposition de sa législation nationale.

\* \* \*

## CHAPITRE 2 RÉPONSE AUX EXCEPTIONS À LA RECEVABILITÉ

(voir contre-mémoire, chapitre II)

55. Dans la présente section, le Panama répond aux affirmations et aux arguments formulés par la Guinée-Bissau aux paragraphes 24 à 75 de son contre-mémoire.

### **I. Les exceptions de la Guinée-Bissau à la recevabilité ont été présentées hors délais et de mauvaise foi**

56. Aux paragraphes 24 à 27 de son contre-mémoire, la Guinée-Bissau soutient et affirme que l'article 97, paragraphe 1<sup>14</sup>, du Règlement du Tribunal, qui fixe un délai de quatre-vingt-dix (90) jours pour la présentation des exceptions, ne lui interdit pas de présenter des exceptions (à la recevabilité des demandes du Panama).
57. Le Panama est en désaccord avec la Guinée-Bissau, et soutient que la Guinée-Bissau n'a pas le droit de présenter des exceptions à la recevabilité des demandes du Panama à ce stade, pour les raisons exposées ci-après.

### **A. Les exceptions de la Guinée-Bissau n'ont pas été présentées dans les délais fixés**

58. Le Panama demande respectueusement à s'inscrire en faux contre la conclusion du Tribunal international dans l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)* (paragraphe 53), sur laquelle la Guinée-Bissau se fonde dans son contre-mémoire (paragraphe 25), quand elle rappelle « [c]omme il y est stipulé, l'article s'applique à toute exception "sur laquelle une décision est demandée avant que la procédure sur le fond se poursuive". Il s'ensuit que le délai fixé dans l'article ne s'applique pas aux exceptions d'incompétence ou d'irrecevabilité pour lesquelles il n'est pas demandé un examen *w* avant toute poursuite de la procédure sur le fond ». Cette interprétation est inexacte et va à l'encontre du but recherché, car elle aurait pour effet de subordonner l'application du délai à la formulation de la demande. Rien en fait ne justifie qu'un délai coure à compter du dépôt de la demande.
59. Une interprétation logique fondée sur la bonne foi et sur le sens ordinaire à donner aux termes du paragraphe 1 de l'article 97 du Règlement du Tribunal (dans l'esprit de l'article

---

<sup>14</sup> Article 97

1. Toute exception à la compétence du Tribunal ou à la recevabilité de la requête ou toute autre exception sur laquelle une décision est demandée avant que la procédure sur le fond se poursuive doit être présentée par écrit 90 jours au plus tard après l'introduction de l'instance.
2. L'acte introductif de l'exception contient l'exposé de fait et de droit sur lequel l'exception est fondée ainsi que les conclusions.
3. Dès réception par le Greffe de l'acte introductif de l'exception, la procédure sur le fond est suspendue et le Tribunal ou, s'il ne siège pas, le Président fixe un délai ne dépassant pas 60 jours, dans lequel la partie adverse peut présenter ses observations et conclusions écrites. Le Tribunal fixe un nouveau délai ne dépassant pas 60 jours à compter de la date de réception de ces observations et conclusions, dans lequel la partie qui soulève l'exception peut présenter ses observations et conclusions écrites en réponse. Les documents à l'appui sont annexés à ces exposés sous forme de copies et les moyens éventuels de preuve sont indiqués.
4. Sauf décision contraire du Tribunal, la suite de la procédure est orale.
5. Les observations et conclusions écrites mentionnées au paragraphe 3 et les exposés et moyens de preuve présentés pendant les audiences envisagées au paragraphe 4 sont limités aux points ayant trait à l'exception. Toutefois, le Tribunal peut, le cas échéant, inviter les parties à débattre tous points de fait et de droit et à produire tous moyens de preuve qui ont trait à la question.
6. Le Tribunal statue dans un arrêt par lequel soit il retient l'exception, soit la rejette, soit déclare que cette exception n'a pas dans les circonstances de l'espèce un caractère exclusivement préliminaire. Si le Tribunal rejette l'exception ou déclare qu'elle n'a pas un caractère exclusivement préliminaire, il fixe les délais pour la suite de la procédure.
7. Le Tribunal donne effet à tout accord intervenu entre les parties et tendant à ce qu'une exception soulevée en vertu du paragraphe 1 soit tranchée lors de l'examen au fond.

31, paragraphe 1, de la Convention de Vienne sur le droit des traités) conduirait plutôt à conclure que le libellé du paragraphe 1 de l'article 97 signale et envisage trois circonstances distinctes dans chacune desquelles le délai de 90 jours s'applique.

60. Toute en souhaitant éviter une analyse trop poussée de ce que devrait être une interprétation simple, le Panama est d'avis que la construction et la ponctuation de l'article 97, paragraphe 1, donne clairement à penser que pour chacun des trois types d'exceptions envisagés, l'exception doit être présentée par écrit 90 jours au plus tard après l'introduction de l'instance ; par conséquent :

*Toute exception à la compétence du Tribunal  
ou  
à la recevabilité de la requête  
[virgule dans l'anglais]  
ou toute autre exception sur laquelle une décision est demandée avant que la procédure sur le  
fond se poursuive  
[virgule dans l'anglais]  
doit être présentée par écrit 90 jours au plus tard après l'introduction de l'instance*

61. Ce raisonnement est conforté par la construction du texte qui a inspiré l'article 97, paragraphe 1, du Règlement du Tribunal, à savoir l'article 79, paragraphe 1, (et plus récemment l'article 79, paragraphes 2 et 3) du Règlement de la Cour internationale de Justice, qui vient confirmer le point de vue du Panama selon lequel toute exception à la recevabilité doit être présentée dans un certain délai et le délai applicable à la présentation de l'exception, si elle est soulevée dans le délai stipulé, doit être examiné avant les pièces de procédure sur le fond (ainsi que nous l'expliquerons plus en détail par la suite), tout au moins en l'absence d'un accord clair entre les Parties dans la présente affaire (article 97, paragraphe 7, du Règlement du Tribunal).
62. En l'espèce, la date de l'introduction de l'instance est le 4 juillet 2011, et la Guinée-Bissau pouvait donc présenter par écrit des exceptions à la recevabilité jusqu'au **2 octobre 2011**.
63. La Guinée-Bissau n'a pas présenté d'exception à la recevabilité dans le délai prescrit à l'article 97, paragraphe 1, du Règlement du Tribunal.
64. Par ailleurs, comme nous l'expliquerons plus en détail par la suite, la Guinée-Bissau n'a à aucun moment soulevé une exception à la recevabilité des demandes du Panama, pas plus qu'elle n'a réservé le droit de le faire. Nous sommes d'avis que le moment choisi par la Guinée-Bissau pour présenter ses exceptions témoigne aussi clairement de sa mauvaise foi.

**B. La Guinée-Bissau a agi de mauvaise foi. Elle n'a pas fait usage du droit qui était le sien en vertu de l'article 97, paragraphe 1, et a délibérément différé la présentation de ses exceptions à la recevabilité jusqu'après le dépôt du mémoire du Panama. Elle est maintenant empêchée d'invoquer ce droit.**

65. Il est utile de souligner que la procédure dont le Tribunal est actuellement saisi a été introduite par un compromis entre le Panama et la Guinée-Bissau; ce n'était donc pas une surprise pour la Guinée-Bissau.
66. En réalité, ce compromis a été trouvé après plusieurs mois au cours desquels le Panama a tenté d'amener la Guinée-Bissau à ouvrir des discussions en vue de trouver une solution à l'amiable ; ces tentatives ayant échoué, une procédure d'arbitrage a été officiellement introduite en vertu de l'annexe VII de la Convention.
67. Ce compromis a pris la forme d'un échange de lettres (ou communications) entre le Panama et la Guinée-Bissau, dont le Tribunal international a été notifié le 4 juillet 2011<sup>15</sup>. Le calendrier des faits est indiqué plus en détail ci-après.
68. La Guinée-Bissau était parfaitement au courant des requêtes présentées par le Panama au sujet du « VIRGINIA G » bien avant l'introduction de la procédure devant le Tribunal. Plus précisément, mais pas exclusivement, le Panama a fait part de sa position et de ses préoccupations à la Guinée-Bissau par des lettres diplomatiques les 28 juillet 2010, 15 septembre 2010, 4 octobre 2010 et 19 octobre 2010 ; la Guinée-Bissau n'a cependant jamais réagi aux communications du Panama.
69. Par lettre du 15 février 2011, et conformément à l'article 283<sup>16</sup> de la Convention (« Obligation de procéder à des échanges de vues »), le Panama a une fois encore fait part de sa position à la Guinée-Bissau, en l'invitant à accepter que le différend soit soumis à un arbitrage en vertu de l'annexe VII de la Convention, faute de quoi le Panama n'aurait pas d'autre choix que d'introduire unilatéralement une procédure d'arbitrage obligatoire en vertu de l'annexe VII.
70. Face au refus persistant de la Guinée-Bissau de répondre ou de réagir de toute autre manière aux propositions du Panama, y compris à l'invitation officielle de soumettre le différend à un arbitrage formulée dans une lettre datée du 3 juin 2011, le Panama a présenté une demande d'arbitrage en vertu de l'article 286 de la Convention, accompagnée d'un exposé complet de ses conclusions et de la désignation d'un arbitre, et dans laquelle il signalait que la Guinée-Bissau devait désigner un membre du tribunal arbitral dans un délai de 30 jours.

---

<sup>15</sup> La notification d'arbitrage du Panama datée du 3 juin 2011 contenait une proposition visant à soumettre le différend au Tribunal ; la Guinée-Bissau a répondu à cette proposition par lettre datée du 29 juin 2011, dans laquelle elle l'acceptait. Cet échange de correspondance constituait le compromis entre les Parties. Conformément à l'article 55 du Règlement du Tribunal, le Panama a notifié le Tribunal de ce compromis le 4 juillet 2011, et le même jour, le Greffier du Tribunal a répondu en indiquant que la date d'introduction de l'instance était donc le 4 juillet.

<sup>16</sup> Article 283

1. Lorsqu'un différend surgit entre des Etats Parties à propos de l'interprétation ou de l'application de la Convention, les parties en litige procèdent promptement à un échange de vues concernant le règlement du différend par la négociation ou par d'autres moyens pacifiques.
2. De même, les parties procèdent promptement à un échange de vues chaque fois qu'il a été mis fin à une procédure de règlement d'un tel différend sans que celui-ci ait été réglé ou chaque fois qu'un règlement est intervenu et que les circonstances exigent des consultations concernant la manière de le mettre en œuvre.

71. La notification par le Panama de l'introduction de la procédure d'arbitrage en date du 3 juin 2011 proposait que les parties acceptent de soumettre **le différend** concernant le « VIRGINIA G » au Tribunal :

*« Le Panama réitère et rappelle respectueusement au Ministère des affaires étrangères [...] qu'il est possible de soumettre **ce différend** au TIDM ou à une chambre spéciale du Tribunal afin de régler **le différend** sur une base contentieuse, mais à moindres frais. (Les caractères gras et soulignés sont de nous)*

*Le Panama se tient à disposition pour débattre cette option par l'intermédiaire de son conseil et agent. A titre indicatif, il est suggéré que les deux gouvernements conviennent de soumettre au Tribunal, par un échange de lettres, **le différend** surgi entre eux relativement au "Virginia G". [...] » (Les caractères gras et soulignés sont de nous)*

72. L'objet du « différend » entre le Panama et la Guinée-Bissau a clairement été exposé dans les trois premiers paragraphes de la notification de soumission du différend à l'arbitrage, qui disent ce qui suit (les modifications sont de nous) :

- i. Le différend soumis à l'arbitrage par [le Panama] a trait au pétrolier *Virginia G*, battant pavillon panaméen, qui a été arraisonné par les autorités [bissau-guinéennes] le 21 août 2009 dans la [ZEE] de ce pays alors qu'il menait des opérations de ravitaillement en fioul.
- ii. Le *Virginia G* est resté immobilisé dans le port de Bissau jusqu'au 22 octobre 2010 (pendant 14 mois) et a recommencé à opérer en décembre 2010 (16 mois après le début de son immobilisation).
- iii. Le Panama considère que, dans cette affaire, la Guinée-Bissau a contrevenu aux obligations internationales qui lui incombent en vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 et a ainsi causé un préjudice au pavillon panaméen et de graves dommages et pertes au navire ainsi qu'aux autres personnes et entités intéressées du fait de l'immobilisation du navire et de la durée de cette immobilisation.

73. Tous les documents ont été envoyés au ministre des affaires étrangères de la Guinée-Bissau et, simultanément, au cabinet du Premier Ministre en Guinée-Bissau, à la représentation permanente de la Guinée-Bissau auprès de l'Organisation des Nations Unies et à l'Ambassade de la Guinée-Bissau en Belgique.

74. Le 29 juin 2011, l'Ambassadeur et Représentant permanent de la Guinée-Bissau auprès de l'Organisation des Nations Unies a répondu à l'agent du Panama pour l'informer que le Gouvernement de la Guinée-Bissau acceptait de « transférer l'affaire au Tribunal international du droit de la mer, dont la Guinée-Bissau accepte pleinement la compétence dans la présente affaire ». Le 4 juillet 2011, le compromis a été dûment notifié au Tribunal, et la procédure a été considérée comme instituée à compter de cette date.

75. (Par souci d'exactitude, le Panama précise qu'il n'a pas utilisé les mots « proposition [...] tendant à ce que *l'affaire soit transférée* au Tribunal international du droit de la mer » (les italiques sont de nous), comme le suggère la Guinée-Bissau au paragraphe 26 de son contre-mémoire. En réalité, c'est la Guinée-Bissau qui a utilisé ces termes dans sa réponse du 29 juin 2011).

76. Le compromis consistait pour les parties à « soumettre **le différend** qui les oppose **concernant le "VIRGINIA G"**» au Tribunal international du droit de la mer afin que celui-ci examine « tous les aspects **du fond** (y compris dommages et coûts) ». (Les caractères gras et soulignés sont de nous)
77. C'était là le libellé proposé par le Panama et accepté sans réserve par la Guinée-Bissau. Le membre de phrase « **différend qui les oppose concernant le VIRGINIA G** » désigne bien entendu le fond et les circonstances de l'affaire du « *VIRGINIA G* » : ses activités, son arraisonnement et son immobilisation ainsi que les conséquences de ces actes. Cela était clairement indiqué dans la partie introductive de la Notification de soumission du différend à l'arbitrage, dont l'objet a également été communiqué au Tribunal.
78. Il n'existait pas d'accord exprès ou tacite entre les Parties visant à ce que des exceptions à la recevabilité soient examinées au titre de la procédure sur le fond; et un tel élargissement de l'interprétation du compromis ou du Règlement du Tribunal serait, à notre avis, déraisonnable et injuste.
79. En vérité, le Tribunal ne devrait pas élargir indûment l'interprétation d'un compromis concernant la soumission d'une affaire quant au fond uniquement, alors que précisément le Règlement du Tribunal fait apparaître le caractère particulier (exigeant un accord spécifique) de l'examen dans le cadre de la procédure sur le fond d'une exception présentée en vertu de l'article 97, paragraphe 1. Autrement dit, si le Tribunal *donne effet à tout accord intervenu entre les parties et tendant à ce qu'une exception soulevée en vertu du paragraphe 1 soit tranchée lors de l'examen au fond* (article 97, paragraphe 7, du Règlement du Tribunal), il s'ensuit que le Tribunal international ne devrait pas, en l'absence d'un tel accord, accepter une interprétation trop large des termes d'un accord (compromis, par exemple) qui ne mentionnerait ni n'admettrait des exceptions à la recevabilité, ou ne les autoriserait pas – et encore moins que des exceptions de cette nature puissent être tranchées lors de l'examen au fond.
80. Bien que la Guinée-Bissau n'ait pas renoncé à son droit de soulever une exception à la recevabilité des requêtes du Panama, on ne saurait prétendre que la Guinée-Bissau a expressément réservé ce droit, ou même qu'il existait un accord implicite entre les Parties visant à ce que les exceptions à la recevabilité puissent être tranchées lors de l'examen au fond.
81. Dans cette perspective, il est utile de rappeler ce qui suit :
- Pendant les douze mois qui ont précédé l'introduction de la procédure d'arbitrage, le Panama a exposé ses vues et ses demandes avec la plus grande clarté (lettres datées des 28 juillet 2010, 15 septembre 2010, 4 octobre 2010 et 19 octobre 2010).
  - De même, dans sa lettre du 15 février 2011 (Échange de vues), le Panama a exposé sa position et ses revendications sans aucune équivoque, et encouragé la Guinée-Bissau à accepter une procédure arbitrale, faute de quoi le Panama engagerait une telle procédure à titre unilatérale.

- Le 3 juin 2011, le Panama a officiellement engagé une procédure arbitrale, en annexant un exposé complet de sa demande, avec les faits et les arguments pertinents.
- Le 29 juin 2011, la Guinée-Bissau a accepté de soumettre le différend au Tribunal.
- Suite à l'instance introduite devant le Tribunal, le Président du Tribunal a, le 17 août 2011, tenu des consultations avec les agents et conseils des Parties afin de fixer la procédure et le calendrier.

82. A aucun moment des différents stades qui ont conduit à l'introduction de la procédure devant le Tribunal, ni entre eux, la Guinée-Bissau n'a formulé d'exceptions à la recevabilité des demandes du Panama, ou manifesté son intention de le faire.
83. Quelles que soient les affirmations du Panama (mais en toute impartialité à leur égard), l'article 97, paragraphe 1, du Règlement du Tribunal n'en cherche pas moins à garantir et protéger le droit de présenter une exception à la recevabilité, de sorte que la Guinée-Bissau disposait d'un délai de trois mois pleins, à compter de l'introduction de la procédure, pour présenter une exception officielle complète à la recevabilité des requêtes du Panama. Il est raisonnable de préciser que la Guinée-Bissau était suffisamment informée et préparée pour présenter les mêmes exceptions et arguments qu'elle présente maintenant, étant donné qu'elle était pleinement au courant de la position et des requêtes du Panama, puisqu'elle avait aussi reçu une notification accompagnée d'un exposé complet des conclusions et des motifs juridiques sur lesquels elles se fondent conformément aux dispositions de l'annexe VII relatives à la procédure d'arbitrage.
84. Dès le 4 juillet 2011, la Guinée-Bissau était à même de présenter cette exception avant le 2 octobre 2011, mais elle ne l'a pas fait. En particulier, la Guinée-Bissau aurait pu se réserver le droit de présenter une telle exception lorsque des consultations sur la procédure et le calendrier ont eu lieu à Hambourg entre le Président du Tribunal et les agents et conseils des Parties le 17 août 2011, soit environ six semaines après l'introduction de la procédure et plus de six semaines avant l'échéance du délai de 90 jours, le 2 octobre 2011.
85. Le Panama se réfère tout particulièrement aux consultations qui ont eu lieu à Hambourg entre le Président du Tribunal et les représentants des Parties le 17 août 2011 (dont le compte rendu est joint à l'**annexe 1 (61)**). Cette réunion avait pour objet « d'établir les vues des parties sur les questions de procédure touchant l'affaire n° 19 », en particulier i) l'ouverture de la procédure, ii) le nom de l'affaire, iii) le nombre et l'ordre des pièces de procédure écrite, et iv) la fixation des délais de dépôt des pièces de procédure écrite.
86. A aucun moment au cours de cette réunion la Guinée-Bissau n'a fait état d'exceptions à la recevabilité de la requête du Panama pour les raisons qu'elle invoque maintenant devant le Tribunal, pas plus qu'elle n'a fait part de son intention d'en présenter au Président du Tribunal ou aux agents et conseils du Panama. En fait, ainsi qu'il est indiqué dans le procès-verbal :

*15. Le Président du Tribunal a demandé aux deux agents s'ils souhaitaient formuler d'autres observations ou soulever une autre question touchant la conduite de l'affaire. L'un et l'autre agent ont déclaré qu'ils n'avaient d'autres observations ou questions à ce sujet.*

- 87 Bizarrement toutefois, la Guinée-Bissau juge les requêtes du Panama valables et recevables dans la mesure où elle inclut, au chapitre VII de son contre-mémoire, une demande reconventionnelle de 4 000 000 de dollars des Etats-Unis essentiellement fondée, paradoxalement, sur précisément l'un des arguments invoqués par la Guinée-Bissau pour présenter son exception à la recevabilité des requêtes du Panama.
88. A titre d'argument supplémentaire, le Panama soutient que même le texte qui a inspiré l'article 97, paragraphe 1, du Règlement du Tribunal, à savoir l'article 79, paragraphe 1, du Règlement de la Cour internationale de Justice (le « Règlement de la CIJ »), prévoit un délai pour la présentation de certaines exceptions, et n'autorise certainement pas que ces exceptions soient présentées en même temps ou dans le cadre du contre-mémoire. L'article 79, paragraphe 1, du Règlement de la CIJ dispose que toute exception à la recevabilité doit être présentée dès que possible et **au plus tard trois mois après le dépôt du mémoire**. Il s'ensuit que la Guinée-Bissau n'a même pas réussi à présenter ses exceptions dans le délai qui semble être considéré raisonnable dans le Règlement de la CIJ – en l'espèce, avant le 23 avril 2012.
89. Le libellé de l'article 79, paragraphe 1, a été modifié<sup>17</sup> et il est très pertinent de noter que ces modifications sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> février 2001, c'est-à-dire après que cette même question a été examinée par le Tribunal international dans l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*. En effet, le texte initial (tel qu'adopté le 14 avril 1978), qui disait « *dans le délai fixé pour le dépôt du contre-mémoire* », a été remplacé par « *dès que possible, et au plus tard trois mois après le dépôt du mémoire* ». L'article 79, paragraphe 1, dit ce qui suit :

*Article 79*

*1. Toute exception à la compétence de la Cour ou à la recevabilité de la requête ou toute autre exception sur laquelle le défendeur demande une décision avant que la procédure sur le fond se poursuive doit être présentée par écrit **dès que possible, et au plus tard trois mois après le dépôt du mémoire.***

90. Par ailleurs, il est utile de signaler la construction et le libellé des autres paragraphes de l'article 79 du Règlement de la CIJ, ainsi que des nouveaux paragraphes 2 et 3 qui, de l'avis du Panama, offrent des indications utiles pour l'interprétation de l'article 97 du Règlement du Tribunal, à savoir que les questions de compétence et de recevabilité sont considérées comme distinctes de « *toute autre exception sur laquelle le défendeur demande une décision avant que la procédure sur le fond se poursuive* », que la présentation d'une exception à la recevabilité est soumise à un délai, qu'il est statué sur ces questions avant de procéder à l'examen des communications sur le fond, sauf en cas d'accord exprès intervenu entre les parties (article 97, paragraphe 7, du Règlement du Tribunal et article 79, paragraphe 10, du Règlement de la CIJ).
91. Le paragraphe 2 dispose qu'*après le dépôt de la requête et après consultation des parties lors d'une réunion avec le Président, la Cour peut décider qu'il est statué séparément sur toute question de compétence et de recevabilité*. Si cette disposition est lue en parallèle avec l'article 79, paragraphe 5, du Règlement de la CIJ et l'article 97, paragraphe 3, du

<sup>17</sup> Ces amendements sont entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> février 2001, et par conséquent *après* l'arrêt dans l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*.

Règlement du Tribunal, il convient de noter qu'en dépit du temps considérable qui s'est écoulé depuis que la Guinée-Bissau a déposé son contre-mémoire, dans lequel figurent ses exceptions très tardives à la recevabilité des requêtes du Panama, le Président du Tribunal n'a pris aucune mesure au titre des articles susmentionnés. Le Panama y voit une raison supplémentaire de considérer que les exceptions de la Guinée-Bissau n'ont pas été présentées dans les délais fixés.

*3. Lorsque la Cour en décide ainsi, les parties déposent toutes pièces de procédure relatives à la compétence et à la recevabilité dans les délais fixés par la Cour et dans l'ordre déterminé par celle-ci, nonobstant les dispositions de l'article 45, paragraphe 1.*

*4. L'acte introductif de l'exception contient l'exposé de fait et de droit sur lequel l'exception est fondée, les conclusions et le bordereau des documents à l'appui; il fait mention des moyens de preuve que la partie désire éventuellement employer. Les documents à l'appui sont annexés sous forme de copies.*

*5. Dès réception par le Greffe de l'acte introductif de l'exception, la procédure sur le fond est suspendue et la Cour ou, si elle ne siège pas, le Président fixe le délai dans lequel la partie contre laquelle l'exception est introduite peut présenter un exposé écrit contenant ses observations et conclusions; les documents à l'appui y sont annexés et les moyens éventuels de preuve sont indiqués.*

*6. Sauf décision contraire de la Cour, la suite de la procédure sur l'exception est orale.*

*7. Les exposés de fait et de droit contenus dans les pièces de procédure mentionnées aux paragraphes 4 et 5 du présent article et les exposés et moyens de preuve présentés pendant les audiences envisagées au paragraphe 6 sont limités aux points ayant trait à l'exception.*

*8. Pour permettre à la Cour de se prononcer sur sa compétence au stade préliminaire de la procédure, la Cour peut, le cas échéant, inviter les parties à débattre tous points de fait et de droit, et à produire tous moyens de preuve, qui ont trait à la question.*

*9. La Cour, après avoir entendu les parties, statue dans un arrêt par lequel elle retient l'exception, la rejette ou déclare que cette exception n'a pas dans les circonstances de l'espèce un caractère exclusivement préliminaire. Si la Cour rejette l'exception ou déclare qu'elle n'a pas un caractère exclusivement préliminaire, elle fixe les délais pour la suite de la procédure.*

*10. La Cour donne effet à tout accord intervenu entre les parties et tendant à ce qu'une exception soulevée en vertu du paragraphe 1 du présent article soit tranchée lors de l'examen au fond.*

92. En conclusion, le Panama tient qu'un Etat qui, en dépit de nombreuses occasions, ne soulève pas d'exception à la recevabilité de la requête dans le délai prescrit par le Règlement du Tribunal, mais au contraire accepte d'autoriser le Tribunal à trancher le différend et à examiner tous les aspects de la procédure sur le fond, ne peut ensuite prétendre soulever l'exception fondamentale de la recevabilité pour la première fois dans le cadre de son contre-mémoire, et que toute tentative dans ce sens ne peut être considérée que comme un acte de mauvaise foi.
93. A dire vrai, « [on] pourrait assurément considérer comme relevant de la mauvaise foi et pratiquement de l'outrage à magistrat le fait que l'État attende le tout dernier moment et autorise l'autre ou les autres parties à présenter le mémoire sur le fond avant de soulever son exception préliminaire »<sup>18</sup>.

<sup>18</sup> Professeur Hambro, *Conférences de La Haye*, « The Jurisdiction of the International Court of Justice », Recueil des cours de La Haye, tome 76 (1950-I) 208-9.

94. Ce point de vue est partagé par A. A. Cançado Trindade dans ses ouvrages *The Application of the Rule of Exhaustion of Local Remedies in International Law* (1982, p. 229) et *Local Remedies in International Law* (2004, p. 381) :

« Le Tribunal administratif de l'Organisation internationale du Travail a également jugé que puisque la question des délais n'avait pas été soulevée par le défendeur dans la procédure d'appel interne, **c'était de sa part faire preuve de mauvaise foi que de soulever la question de la forclusion devant le tribunal et il ne devrait donc pas avoir la possibilité d'invoquer l'irrecevabilité de la requête du requérant** du fait que les recours internes n'avaient pas été épuisés ». (*Nielsen c. UNESCO*, jugement No. 522 (1982) du Tribunal administratif de l'Organisation internationale du Travail) ». (Les caractères gras sont de nous) (Traduction du Greffe)

\*

95. Pour les raisons exposées dans les paragraphes qui précèdent, le Panama prie le Tribunal de statuer que la Guinée-Bissau n'a pas soulevé ses exceptions à la recevabilité des demandes du Panama dans le délai prescrit et que, conformément au Règlement du Tribunal, elle se trouve à ce stade dans une situation d'estoppel ou empêchée de toute autre manière de soulever des exceptions à la recevabilité, ou toute autre forme d'exception préliminaire, et que le Tribunal devrait donc rejeter les exceptions de la Guinée-Bissau et s'abstenir de les accepter et de les examiner.
96. A titre de variante, et sans exclure sa proposition première visant à ce que le Tribunal s'abstienne d'examiner les exceptions de la Guinée-Bissau à la recevabilité de ses demandes, le Panama répond néanmoins aux exceptions soulevées par la Guinée-Bissau.

## II. Réponse aux exceptions soulevées par la Guinée-Bissau

97. Aux paragraphes 27 à 75 de son contre-mémoire, la Guinée-Bissau s'oppose à la recevabilité des requêtes du Panama, qu'elle juge irrecevables pour trois raisons :
- i) parce qu'il n'existe pas de « lien substantiel » entre le « VIRGINIA G » et le Panama (nationalité du « VIRGINIA G ») ;
  - ii) parce que le Panama n'est pas en droit d'engager une action contre la Guinée-Bissau dans le cadre de la protection diplomatique ; et
  - iii) parce que la « règle de l'épuisement des recours internes » n'a pas été respectée.
98. Dans les sections qui suivent, le Panama répondra à chacune des affirmations formulées par la Guinée-Bissau.

## A. Nationalité du « VIRGINIA G »

### 1. La Guinée-Bissau a tort d'invoquer l'absence de « lien substantiel » entre le Panama et le « VIRGINIA G »

99. Dans la section II du chapitre II de son contre-mémoire (paragraphe 28 à 51), la Guinée-Bissau présente sa première exception à la recevabilité des demandes du Panama, en faisant valoir que certaines d'entre elles sont irrecevables en raison du défaut de « lien substantiel » (au sens de l'article 91, paragraphe 1, de la Convention) entre le « VIRGINIA G » et le Panama. Le Panama rejette cette affirmation de la Guinée-Bissau pour les raisons qui sont exposées ci-après.
100. Le fait que le « VIRGINIA G » était pleinement immatriculé, à toutes les dates pertinentes en l'espèce, sous le pavillon du Panama n'est pas contesté. Le propriétaire inscrit du « VIRGINIA G » est la compagnie panaméenne Penn Lilac Trading S.A. (« Penn Lilac »).
101. Dans sa législation, le Panama définit les critères et les conditions pour l'octroi de la nationalité panaméenne aux navires, l'immatriculation des navires sur son territoire et le droit de battre son pavillon. En fait, l'immatriculation sous le pavillon panaméen comporte diverses étapes faisant intervenir les propriétaires et leurs représentants, qui sont tenus de fournir des informations précises et importantes, et divers documents qui attestent que toutes les conditions requises pour l'immatriculation sont satisfaites, conformément aux obligations internationales du Panama. Cela est établi, au moins en partie, par l'annexe 9 du contre-mémoire de la Guinée-Bissau, dans sa présentation initiale (Circulaire maritime 5) et telle que complétée par la suite (Circulaire maritime 6).
102. Pendant la période en question, le « VIRGINIA G » détenait tous les certificats et documents requis, qui, comme nous le verrons plus avant, ont été trouvés en règle lorsqu'ils ont été confisqués par les agents qui ont arraisonné le navire. Les certificats relatifs au « VIRGINIA G » dont le détail est donné ci-dessous sont joints à l'**annexe 2 (62)** de la présente réplique.
103. Les navires qui sont effectivement immatriculés au Panama se voient délivrer les documents ci-après, comme c'était le cas pour le « VIRGINIA G » à l'époque des faits :
- Certificat permanent d'immatriculation
  - Licence 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 organismes reconnus (sociétés de classification des navires) au nom du Panama.

104. Le Panama contrôle également ses navires afin de vérifier qu'ils satisfont aux dispositions du droit panaméen et du droit international par le biais d'une inspection annuelle de sécurité.
105. Par ailleurs, comme c'est le cas pour 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 partie<sup>19</sup> – et afin d'être constamment informé de l'identité des compagnies qui participent à l'exploitation du navire, une fiche synoptique continue est absolument exigée et est régie par des règles strictes fixant à quel moment et de quelle manière cette fiche peut être modifiée ou mise à jour. Cette fiche est un document crucial pour vérifier à qui le navire appartient et ses conditions d'exploitation, notamment au vu du trafic maritime mondial et du fait que les compagnies qui exploitent des navires peuvent être installées n'importe où dans le monde.
106. Pour reprendre les mots de la Guinée-Bissau, « la fonction du lien substantiel est d'établir une norme minimale internationale pour l'immatriculation des navires [...] »<sup>20</sup>. De fait, au moment de son arraisonnement, le « *VIRGINIA G* » était en possession de tous les certificats réglementaires et techniques qui attestaient sa nationalité panaméenne. La Guinée-Bissau ne peut prétendre qu'elle ignorait l'existence des certificats que détenait le « *VIRGINIA G* », voire leur validité, puisque ces certificats avaient été confisqués par les autorités bissau-guinéennes au moment de l'arraisonnement du « *VIRGINIA G* » (ainsi que l'a confirmé la Guinée-Bissau à l'annexe 18 de son contre-mémoire) et restitués le jour de la mainlevée de son immobilisation.
107. A aucun moment la Guinée-Bissau n'a officiellement contesté le « lien substantiel » entre le Panama et le « *VIRGINIA G* », en dépit du fait que la Guinée-Bissau a eu tous les documents du navire à sa disposition pendant toute la durée de son immobilisation.
108. Le Panama n'a pas manqué à ses obligations en tant qu'Etat du pavillon dans le cas du « *VIRGINIA G* », et a soumis la question au Tribunal afin de défendre les intérêts de ses ressortissants, des entités concernées et de son pavillon, cela bien que la Guinée-Bissau ait totalement omis (ce qu'elle reconnaît) de notifier sans délai au Panama en sa qualité d'Etat du pavillon, , par les voies appropriées, les mesures prises et les sanctions prononcées par la suite, comme il est prévu à l'article 73, paragraphe 4, de la Convention.
109. Le Panama déclare que le « *VIRGINIA G* », à la date des faits, était pleinement autorisé à battre le pavillon du Panama, et uniquement ce pavillon. Le Panama n'a jamais suggéré que le « *VIRGINIA G* » avait le droit de battre un autre pavillon, et le navire n'a jamais été accusé de l'avoir fait. Et pourtant la Guinée-Bissau persiste à avancer des arguments sans fondement et frivoles aux paragraphes 42 et 104 à 106 de son contre-mémoire, sur la base de sources officieuses<sup>21</sup>.

<sup>19</sup> <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>

<sup>20</sup> contre-mémoire, par. 30, dernière phrase.

<sup>21</sup> Voir la note de bas de page 16 du contre-mémoire, paragraphe 106.

## 2. Preuve de la pleine nationalité panaméenne – obligations de l'Etat du pavillon

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

### *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,
  - 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 du 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.

111. Le Panama *exerce*, et a exercé effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur le « *VIRGINIA G* ».
112. Le Panama souligne également à l'intention du Tribunal le fait primordial qu'il figure sur la liste du **Mémoire d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port** qui recense les Etats du pavillon dont les navires présentent un faible profil de risque, liste effective au 1<sup>er</sup> juillet 2012<sup>22</sup>, ainsi que sur la « **Liste blanche** » de la **Convention STCW de l'OMI** <sup>23</sup> concernant les pays considérés comme appliquant convenablement la Convention STCW telle que révisée <sup>24</sup>.
113. En dépit de ce qu'elle affirme au paragraphe 30 de son contre-mémoire, dans lequel elle déclare que l'exigence d'un lien substantiel a pour fonction d'établir une norme minimale internationale pour l'immatriculation des navires, la Guinée-Bissau fait valoir que des conditions, exigences et éléments complémentaires (allant au-delà de ceux spécifiés ou prescrits dans la Convention) – et qui découleraient de l'exigence d'un lien substantiel – devraient exister et être respectés.
114. A cet égard, le Panama considère que la Guinée-Bissau impose en fait des conditions et prescriptions supplémentaires de ce type au propriétaire du « *VIRGINIA G* » – Penn Lilac – en exigeant ce qui suit :
- Délivrance d'un Document de conformité à la suite d'une inspection initiale. Ce document reste valable pendant toutes les inspections successives effectuées dans tous les bureaux dont dépend le navire (Séville (Espagne) en l'espèce) ;
  - Délivrance d'une fiche synoptique continue ;
  - Délivrance d'un Certificat international de sûreté du navire ;
  - Acquiescement d'impôts annuels.
115. S'agissant de l'interprétation par la Guinée-Bissau de l'article 94, paragraphes 3 et 4, de la Convention, le Panama fait observer ce qui suit :
- Conformément au paragraphe 3 de l'article 94, le Panama a délégué à des organismes reconnus le contrôle et la délivrance de certificats techniques au « *VIRGINIA G* », de sorte que le navire est nécessairement inspecté par des inspecteurs qualifiés.
  - Le Panama vérifie les contrôles effectués par les organismes reconnus. Dans le cas du « *VIRGINIA G* », les documents techniques du navire ont été délivrés par l'organisme reconnu PANAMA SHIPPING REGISTRAR INC., et étaient valables à l'époque des faits, ce que confirme la FISCAP (pour le compte de la Guinée-Bissau) à l'annexe 18 du contre-mémoire.
  - Conformément au paragraphe 4 de l'article 94, le Panama dispose également de ses propres équipes d'inspecteurs qui se chargent spécifiquement d'effectuer les inspections annuelles de sécurité avant de délivrer un rapport d'inspection, qui est disponible à bord du navire et communiqué également à l'Autorité maritime du Panama. Au moment de la

<sup>22</sup> [http://www.parimou.org/inspection\\_efforts/inspections/ship\\_risk\\_profile/flags\\_meeting\\_low\\_risk\\_criteria/](http://www.parimou.org/inspection_efforts/inspections/ship_risk_profile/flags_meeting_low_risk_criteria/)

<sup>23</sup> Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW).

<sup>24</sup> [http://www.imo.org/blast/contents.asp?topic\\_id=67&doc\\_id=1026](http://www.imo.org/blast/contents.asp?topic_id=67&doc_id=1026)

saisie du « *VIRGINIA G* », le capitaine a communiqué le rapport pertinent de l'inspection annuelle de sécurité. En fait, les autorités de la Guinée-Bissau ont gardé ce document pendant toute la durée de l'immobilisation du navire.

- Concernant l'argument avancé par la Guinée-Bissau au sujet de l'obligation de respecter les règles et la réglementation relatives à la gestion des navires, aux conditions de travail à bord et à la formation des équipages (aux termes du paragraphe 3 de l'article 94), et du devoir pour l'Etat du pavillon d'exercer aussi sa juridiction sur les propriétaires ou les exploitants du navire, le Panama a déjà démontré la manière dont la compagnie Penn Lilac est soumise à la juridiction panaméenne et, de ce fait à des contrôles réglementaires. Il convient également de noter que le navire appartenant à la compagnie Penn Lilac, le « *VIRGINIA G* » effectue des trajets internationaux, ce qui signifie qu'en plus des inspections menées par le Panama, le navire fait aussi l'objet d'inspections par les autorités portuaires des pays dans lesquels il se rend (contrôle par l'Etat du port). Ces inspections visent à s'assurer que le navire, mais aussi le propriétaire ou l'exploitant, respectent les conventions internationales. Le Panama a déjà fourni la preuve dans son mémoire (annexe 22) que le « *VIRGINIA G* » avait fait l'objet, le 5 août 2009, d'un contrôle par l'Etat du port dans le port de Las Palmas, aux îles Canaries (Espagne), effectué par un employé du registre panaméen.

116. Le paragraphe 6 de l'article 94 de la Convention stipule ensuite ce qui suit :

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.

117. A cet égard – tout en rejetant totalement l'affirmation de la Guinée-Bissau selon laquelle le Panama n'exerce pas un plein contrôle et une juridiction appropriée sur le « *VIRGINIA G* », et sans préjudice de l'argument selon lequel, en tout état de cause, les objections de la Guinée-Bissau sont frappées de prescription – le Panama affirme que la Guinée-Bissau n'a jamais exprimé ses préoccupations en faisant part de ses doutes au Panama en application du paragraphe 6 de l'article 94 de la Convention, bien qu'elle ait gardé pendant de nombreux mois les documents du « *VIRGINIA G* ».

118. La Guinée-Bissau n'a pas non plus soulevé d'objection à la recevabilité sur ce terrain pendant les premiers échanges qu'elle a eus avec le Panama, ou lorsqu'une procédure d'arbitrage a été engagée par le Panama au titre de l'annexe VI[I], ou encore lorsque des consultations sur la procédure ont eu lieu à Hambourg, le 17 août 2011, entre le Président du Tribunal et les agents et conseils des Parties.

119. Autrement dit, si la Guinée-Bissau était vraiment convaincue que le Panama ne s'acquittait pas de ses obligations en tant qu'Etat du pavillon, ou qu'il n'existait pas un lien substantiel entre le Panama et le « *VIRGINIA G* », le fait de soulever des objections au stade actuel de la procédure engagée devant le Tribunal ne peut que mettre gravement en doute la bonne foi de la Guinée-Bissau, surtout si l'on considère que la Guinée-Bissau a gardé tous les documents du « *VIRGINIA G* » pendant toute la durée de l'immobilisation du navire, sans qu'elle mentionne une seule fois des préoccupations liées à l'existence d'un « lien substantiel », ou même en fasse état conformément au paragraphe 6 de l'article 94.

### 3. Obligations complémentaires de l'Etat du pavillon

120. Pour ce qui est des arguments avancés par la Guinée-Bissau eu égard à l'article 217 de la Convention, le Panama appelle l'attention du Tribunal sur les considérations qui suivent.
121. Le paragraphe 1) de l'article 217 prévoit que « *[l]es 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 ont 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, lois et règlements soient effectivement appliqués, quel que soit le lieu de l'infraction.* »
122. Conformément aux normes internationales relatives à la prévention de la pollution, telles qu'elles sont énoncées dans la Convention MARPOL – à laquelle la Guinée-Bissau n'est pas partie – le « VIRGINIA G » répond à toutes les normes internationales visant à protéger le milieu marin et détient les certificats ci-après (tous en cours de validité au moment des faits), délivrés conformément à ladite 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.
123. S'agissant des obligations du Panama au titre de MARPOL, la compagnie Penn Lilac (en tant que propriétaire) était également tenue d'adopter les mesures ci-après à bord du « VIRGINIA G » pour la prévention de la pollution :
- Installation d'un **séparateur d'eau et d'hydrocarbures** dans la tranche des machines ;
  - Installation d'un **dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures** sur la passerelle afin d'éviter les rejets d'eau contaminée par des combustibles et des huiles provenant du bouchain de la tranche des machines ; et
  - Dispositifs de nettoyage à l'eau des citernes à cargaison ;
  - Utilisation de combustible à faible teneur en soufre (gazole) pour réduire la pollution de l'atmosphère ;
  - Citerne de stockage afin d'éviter le rejet des eaux usées dans les eaux côtières (à moins de 12 milles marins) ;
  - Police d'assurance responsabilité civile pour couvrir les dommages par pollution (assurance P & I).
124. Il ressort de ce qui précède que, eu égard aux première et deuxième phrases du paragraphe 3) de l'article 217 de la Convention, le Panama peut être considéré comme satisfaisant pleinement aux prescriptions de la Convention.

125. La dernière phrase du paragraphe 3) de l'article 2[1] autorise la Guinée-Bissau à vérifier l'état du « *VIRGINIA G* » au regard des documents qui lui avaient été délivrés et à établir s'il existait un doute quelconque sur son état. De fait, « *[I]es 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'état du navire ne correspond pas, dans une mesure importante, aux mentions portées sur les certificats* ».
126. Pendant tous les mois d'immobilisation du navire, la Guinée-Bissau a gardé les documents et les certificats du « *VIRGINIA G* ». Il est établi qu'ils 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 durée de l'immobilisation du navire, la Guinée-Bissau n'a pas soulevé la moindre objection concernant la validité des certificats en question, ou l'état du « *VIRGINIA G* » tel qu'il est décrit sur ses certificats.

#### **4. Nationalité des membres de l'équipage**

127. L'argument selon lequel les membres de l'équipage du « *VIRGINIA G* » étaient étrangers n'est pas un argument valable. Dans le monde d'aujourd'hui, la vaste majorité des équipages sont multinationaux et il n'est pas logiquement acceptable de prétendre que cela entraînerait une rupture du lien avec l'Etat du pavillon du navire. Chaque membre de l'équipage à bord du « *VIRGINIA G* » était titulaire de ses propres qualifications et diplômes reconnus par l'Etat du pavillon, le Panama.
128. Au moment de la saisie du « *VIRGINIA G* », les diplômes des membres de l'équipage étaient valables et avaient été acceptés par le Gouvernement panaméen (des exemples sont donnés à l'**annexe 3 (63)**). Ces diplômes ont été conservés par les autorités de la Guinée-Bissau pendant la durée de l'immobilisation du navire.
129. La Guinée-Bissau avance néanmoins de nouveaux arguments et propose des normes qui vont au-delà des exigences de la Convention, allant jusqu'à suggérer de donner plein effet aux dispositions de la Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires. Or, cette convention des Nations Unies adoptée il y a 26 ans n'est toujours pas en vigueur, sans compter que ni la Guinée-Bissau ni le Panama ne l'ont signée.

#### **5. Nationalité de la société Penn Lilac**

130. La Guinée-Bissau met également en doute la nationalité de la société qui est propriétaire du « *VIRGINIA G* », bien qu'il ressorte clairement des certificats du navire que la société Penn Lilac est enregistrée en bonne et due forme au Panama, où elle a une représentation juridique. Ces faits sont d'ailleurs pleinement confirmés par la fiche synoptique continue, qui indique notamment que le navire a été immatriculé au Panama le 3 janvier 2003, et que la gestion de la sécurité du navire est assurée depuis Séville (Espagne).
131. La prise en charge des opérations et des procédures de gestion de la sécurité par un Etat autre que celui dans lequel le navire est immatriculé ne signifie nullement que l'Etat du pavillon a renoncé à exercer sa juridiction et son contrôle. Pour qu'une compagnie puisse

procéder à des opérations de gestion de la sécurité, elle doit posséder un document de conformité obtenu en passant avec succès un audit interne initial dans ses bureaux, puis des audits annuels en vertu desquels la validité du document de conformité est prolongée ou non.

132. Il est rappelé qu'à la date de la saisie du « *VIRGINIA G* » par les autorités de la Guinée-Bissau, le navire disposait à bord de tous les documents valides, dont la conformité a été confirmée au cours de l'inspection effectuée par la FISCAP pour le compte de la Guinée-Bissau (annexe 18 du contre-mémoire de la Guinée-Bissau).
133. Le Panama considère donc qu'il exerçait, au moment des faits, une juridiction et un contrôle effectifs sur le « *VIRGINIA G* » et sur la société Penn Lilac, conformément à ses obligations d'Etat du pavillon en vertu du droit international.

#### **6. Club P&I**

134. Les Clubs de protection et d'indemnisation (Clubs P&I) n'appartiennent pas à l'Etat, mais sont des compagnies privées qui garantissent la responsabilité civile des propriétaires de navires en cas de demandes d'indemnisation émanant de tiers.
135. La saisie du « *VIRGINIA G* » a été notifiée au courtier P&I en Espagne et au bureau central en Angleterre, Navigator, afin qu'ils signalent l'incident au correspondant de la Guinée-Bissau, de manière à faciliter les relations et les communications du navire, du capitaine, de l'équipage et de la compagnie avec le Gouvernement et les agences de la Guinée-Bissau.
136. L'assurance « protection et indemnisation » n'est pas établie par l'Etat du pavillon ; celui-ci exige simplement qu'une assurance soit contractée, conformément aux obligations qui incombent à l'Etat du pavillon au titre des conventions internationales et aux conditions imposées par tous les ports aux navires qui y entrent, afin que le navire et ses propriétaires puissent faire face à leurs responsabilités éventuelles à l'égard de tiers et disposer de garanties bancaires et d'une assurance responsabilité civile pour faire face à d'éventuelles demandes d'indemnisation en cas de violation des conventions internationales.
137. La suggestion absurde de la Guinée-Bissau selon laquelle l'appartenance à un Club P&I non panaméen est un élément qui semblerait signifier l'absence d'un lien substantiel entre le Panama et le « *VIRGINIA G* » ne saurait être acceptée.

#### **7. Immatriculation des navires au Panama**

138. L'immatriculation des navires est régie par des règles, des réglementations et des formalités en vertu desquelles un navire est immatriculé dans le cadre des lois nationales et internationales en vigueur.
139. Le Panama réglemente toutes les questions concernant les activités maritimes conformément au droit international et la connaissance générale de ces règles est obtenue

par le biais de la diffusion d'informations sur les prescriptions et les conditions juridiques qui s'appliquent à l'immatriculation d'un navire.

140. Il est insensé que la Guinée-Bissau prétende que le Panama accepte des navires sans enquêter sur le « lien » entre le navire et l'Etat, sans exiger de preuves concrètes, ou plutôt en vantant les avantages de l'immatriculation sous pavillon panaméen, de telle sorte que ces avantages sont considérés par la Guinée-Bissau comme constituant un système d'immatriculation peu fiable.
141. Le Panama soutient que les affirmations de la Guinée-Bissau sont sans fondement, et qu'il est pertinent de souligner que le Panama est membre des plus grandes organisations maritimes internationales et signataire des principaux traités qui rassemblent les organisations mondiales de la pêche (qui concernent les navires battant pavillon panaméen). Le Panama ne figure pas sur la « liste noire » des paradis fiscaux peu coopératifs établie par le Comité des affaires fiscales de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et respecte pleinement les instruments de lutte contre le blanchiment d'argent et les conventions fiscales. Le Panama figure en revanche sur la « Liste blanche » du Mémorandum d'entente de Paris et sur celle de la Convention STCW de l'OMI. Enfin, le Panama représente près de 23% du tonnage de la flotte mondiale.
142. Le Panama rejette les affirmations de la Guinée-Bissau concernant le pavillon panaméen et le système d'immatriculation et réitère ce qui suit :
- i) Le Panama est partie aux plus importants traités internationaux dans le secteur maritime (y compris, en l'occurrence, les Conventions MARPOL et SOLAS – auxquelles la Guinée-Bissau n'est pas partie), et exige que le « *VIRGINIA G* » 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) Le Panama exige que le « *VIRGINIA G* » adopte certaines mesures en matière de prévention de la pollution : installation d'un séparateur d'eau et d'hydrocarbures dans la tranche des machines, installation d'un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures sur la passerelle afin d'éviter les rejets d'eau contaminée par du combustible et des huiles provenant du bouchain de la tranche des machines, dispositifs de nettoyage à l'eau des citernes à cargaison, utilisation de combustible à faible teneur en soufre (gazole) pour réduire la pollution de l'atmosphère, citerne de stockage afin d'éviter le rejet des eaux usées dans les eaux côtières (à moins de 12 milles marins), et police d'assurance responsabilité pour couvrir les dommages par pollution (P & I) ;
  - iii) Le Panama oblige ses navires à avoir des certificats de conformité valables (certificat d'immatriculation permanente, licence radioélectrique, certificat international de jaugeage, certificat international de sûreté du navire, document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité) ;
  - iv) Le Panama exerce un contrôle sur les compagnies maritimes panaméennes, leurs navires ainsi que sur les personnes et les organismes qui assurent leur exploitation (fiche synoptique continue) ;

- v) Le Panama exige la délivrance d'un document de conformité à la suite d'un premier audit de la société propriétaire du navire, ainsi que d'audits annuels réalisés dans tous les bureaux qui participent à l'exploitation du navire ;
- vi) Le Panama exige la délivrance d'un certificat international de sûreté du navire ;
- vii) Le Panama soumet ses navires à des contrôles techniques par le biais d'organismes reconnus et de ses propres inspecteurs (certificats délivrés par des organismes reconnus (sociétés de classification des navires) agissant en son nom ;
- viii) Le Panama vérifie les qualifications des membres des équipages de ses navires conformément aux dispositions de la Convention STCW ;
- ix) Le Panama vérifie que ses navires satisfont aux règles du droit panaméen et du droit international par le biais d'une inspection annuelle de sécurité ;
- x) Le Panama figure sur la liste du **Mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port**, qui recense les Etats de pavillon dont les navires présentent un faible profil de risque, liste effective au 1<sup>er</sup> juillet 2012 ;
- xi) Le Panama est inscrit sur la « Liste blanche » de la Convention STCW de l'OMI qui recense les pays considérés comme appliquant convenablement la Convention STCW telle que révisée.

143. Un Etat dont les navires satisfont aux critères ci-dessus ne peut être accusé de ne pas avoir de « lien substantiel » avec ses navires. Le « *VIRGINIA G* » était, à toutes fins utiles, un navire panaméen et reconnu comme tel par les autorités de la Guinée-Bissau. Les documents du navire attestant de sa nationalité panaméenne ont été examinés par les autorités de la Guinée-Bissau, qui les a jugés conformes. La Guinée-Bissau n'a jamais soulevé d'objections quant à la nationalité du « *VIRGINIA G* ».

**8. Éclaircissements concernant la signification de l'expression « lien substantiel » par le TIDM (« SAIGA » No. 2) et par la Cour de justice de l'Union européenne**

144. En dernier lieu, le Panama se réfère à la conclusion du Tribunal dans l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*, à savoir « [l]a 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 » (les caractères italiques sont de nous).
145. Dans l'affaire *Commission des communautés européennes c. Royaume des Pays-Bas*<sup>25</sup>, la Cour de justice de l'Union européenne a fait sienne la conclusion du Tribunal dans l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*, et a confirmé son arrêt dans les *affaires Factortame*<sup>26</sup>, 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 jugé que la législation dans certains Etats membres

<sup>25</sup> Arrêt de la Cour (Première Chambre) du 14 octobre 2004. Commission des Communautés européennes c. Royaume des Pays-Bas dans l'affaire C-299/02.

<sup>26</sup> Arrêt de la Cour du 5 mars 1996 dans les affaires jointes C-46/93 et C-48/93 (références pour une décision préliminaire du Bundesgerichtshof et de la Haute Cour de justice, Queen's Bench Division, Tribunal divisionnaire) : Brasserie du Pêcheur SA c. République fédérale d'Allemagne et La Reine c. Secrétaire d'Etat aux transports, ex parte Factortame Ltd et autres.

exigeant la participation de ressortissants nationaux en tant que propriétaires et/ou membres de l'équipage comme condition préalable à l'immatriculation n'était pas indispensable pour satisfaire aux obligations du droit international.

146. Dans cette perspective, et contrairement à ce qu'allègue la Guinée-Bissau, le Panama affirme avoir et entretenir un lien substantiel avec le « *VIRGINIA G* », son propriétaire et son exploitant et exercer une juridiction pleine et effective sur ce navire.

### **B. Droit à la protection diplomatique concernant les étrangers**

147. A la section III du chapitre II (paragraphe 52 à 61), la Guinée-Bissau formule sa deuxième objection à la recevabilité des demandes du Panama, en faisant valoir que certains des dommages réclamés par le Panama au profit de personnes ou d'entités privées sont irrecevables du fait que celles-ci ne sont pas de nationalité panaméenne et ne sont par conséquent pas habilitées à bénéficier de la protection diplomatique. Le Panama rejette ces arguments de la Guinée-Bissau pour les raisons exposées ci-après.
148. Dans une série d'affirmations illogiques et contradictoires, la Guinée-Bissau conteste l'exercice de la protection diplomatique par le Panama au bénéfice de personnes et d'entités qui ne sont pas de nationalité panaméenne (ou qui, selon le raisonnement de la Guinée-Bissau, n'ont pas de lien authentique avec le Panama).
149. Contrairement à ce qu'affirme la Guinée-Bissau au paragraphe 56 de son contre-mémoire, il s'agit bien là d'une affaire concernant un navire (ou des navires) faisant intervenir diverses nationalités et divers intérêts ; mais il s'agit avant tout de la nationalité panaméenne du « *VIRGINIA G* » à laquelle se rattachent directement tous ces intérêts, indépendamment de la question de nationalité (sur laquelle se fonde la Guinée-Bissau).

150. *[La Convention] considère un navire comme constituant une unité, en ce qui concerne les obligations qui incombent à l'Etat du pavillon de demander réparation pour toute perte ou tout dommage subis par le navire à la suite d'actes d'autres Etats et le droit qu'a cet Etat d'introduire une instance conformément à l'article 292 de la Convention. Ainsi, le navire, tout ce qui se trouve sur le navire, et toute personne impliquée dans son activité ou ayant des intérêts à cette activité sont considérés comme une entité liée à l'Etat du pavillon. **La nationalité de ces personnes ne revêt aucune pertinence** (les caractères gras sont de nous) –*

*(Affaire du navire « SAIGA » (No. 2) (Saint -Vincent-et-les Grenadines c. Guinée), arrêt, TIDM Recueil 1999, p. 48, par. 106)*

151. Le fait que la société Penn Lilac ait conclu des accords commerciaux pour accéder au marché du soutage en Afrique de l'Ouest et le fait que le navire ait été affrété à des vendeurs de gazole n'échappent nullement à la pratique habituelle. Dans les transports maritimes internationaux, le propriétaire d'un navire l'affrète non à des négociants ou propriétaires de la cargaison, mais à des transporteurs qui assurent le transport de la marchandise d'un endroit à un autre en vertu d'un contrat d'affrètement. Le Panama

n'accepte pas le raisonnement de la Guinée-Bissau selon lequel le fait que Penn Lilac ait conclu des accords commerciaux avec différentes sociétés afin de développer son activité commerciale porte en quelque sorte atteinte à la nationalité panaméenne du « *VIRGINIA G* » et de Penn Lilac, et que, partant, le Panama n'est pas en droit de demander des indemnités pour les dommages causés à la société qui y est enregistrée et au navire qui y est immatriculé.

152. L'article 18 du Projet d'articles sur la protection diplomatique fait l'objet d'une interprétation erronée par la Guinée-Bissau, qui interprète la notion de « préjudice » au sens littéral et non au sens juridique plus large tel qu'on l'entend lorsqu'il s'agit de la responsabilité d'un Etat en vertu du droit international.
153. De fait, l'article 18 du projet d'articles sur la protection diplomatique trouve ici son application, qui se situe précisément à l'opposé de la manière envisagée par la Guinée-Bissau. En l'espèce, les ambassades de Cuba et de l'Espagne sont intervenues au sujet de la saisie des passeports de leurs ressortissants par le Gouvernement de la Guinée-Bissau et de son refus de les leur restituer étant donné que, conformément à la pratique internationale établie, un passeport appartient au pays qui l'a délivré. Contrairement à ce qu'affirme la Guinée-Bissau, cette intervention n'exclut ni ne préjuge de toute autre manière l'intervention du Panama en tant qu'Etat du pavillon du « *VIRGINIA G* ».
154. L'article 18 énonce clairement que le droit qu'a l'Etat de nationalité des membres de l'équipage d'un navire d'exercer sa protection diplomatique n'est pas affecté par le droit qu'a l'Etat de nationalité d'un navire de demander réparation au profit de ces membres d'équipage, quelle que soit leur nationalité, lorsqu'ils ont été lésés en raison d'un préjudice causé au navire par un fait internationalement illicite.

### **C. Épuisement des recours internes**

155. A la section IV du chapitre II de son contre-mémoire (paragraphe 62 à 75), la Guinée-Bissau formule sa troisième et dernière objection à la recevabilité des demandes du Panama, en faisant valoir que certains des griefs avancés par le Panama dans l'intérêt de personnes ou entités privées sont irrecevables du fait que ceux-ci n'avaient pas épuisé les recours internes dont ils disposaient en Guinée-Bissau. Le Panama rejette ces arguments de la Guinée-Bissau pour les raisons exposées ci-après.
156. La Guinée-Bissau affirme également qu'« [é]tant donné que les Parties au présent différend ne sont pas convenues dans leur compromis d'exclure la règle de l'épuisement des recours internes, l'article 295 de la Convention doit être pris en compte dans la procédure sur le fond du différend ».
157. La Guinée-Bissau a soulevé des objections à quatre des dix-huit conclusions que le Panama a adressées au Tribunal, à savoir les conclusions 4, 10, 14 et 15 :

442. Pour les motifs susmentionnés ainsi que pour d'autres raisons qui pourront être avancées au cours de la procédure ou que le Tribunal pourra juger pertinentes:

**Le Panama prie respectueusement le Tribunal de dire et juger que :**

[...]

4. Les mesures prises par la Guinée-Bissau à l'encontre du « *VIRGINIA G* », en particulier celles prises le 21 août 2009, ont violé le droit qu'ont le Panama et son navire de jouir de la liberté de navigation et de la liberté d'utilisation de la mer à d'autres fins internationalement licites conformément à l'article 58, paragraphe 1, de la Convention ;

[...]

10. La Guinée-Bissau a eu recours à une force excessive lors de l'arraisonnement et de la saisie du « *VIRGINIA G* », en violation de la Convention et du droit international ;

[...]

14. La Guinée-Bissau doit restituer immédiatement le gazole confisqué le 20 novembre 2009 ou du combustible de qualité équivalente ou supérieure, ou à défaut verser une indemnisation adéquate ;

15. La Guinée-Bissau doit verser en faveur du Panama, du « *VIRGINIA G* », de ses propriétaires, des membres de son équipage et de toutes les personnes et entités ayant un intérêt dans l'exploitation des navires (y compris l'« *IBALLA G* ») une indemnisation au titre des dommages et pertes causés à la suite des violations susmentionnées d'un montant égal à celui quantifié et réclamé par le Panama ou jugé approprié par le Tribunal ;

158. La Guinée-Bissau soutient que les demandes ci-dessus ont été présentées par le Panama dans l'intérêt de personnes ou d'entités privées qui n'avaient pas épuisé les recours locaux dont elles disposaient en Guinée-Bissau. Parallèlement, la Guinée-Bissau reconnaît que les demandes citées plus haut peuvent être fondées sur le droit international, mais estime qu'elles relèvent aussi du droit interne bissau-guinéen, et que puisque le propriétaire du navire a engagé une action devant le tribunal de Bissau pour les mêmes motifs que ceux invoqués dans la présente instance, il est clair, de l'avis de la Guinée-Bissau, que les voies de recours internes n'ont pas été épuisées.
159. Le Panama fait toutefois observer que l'action engagée devant le Tribunal international porte sur un différend entre le Panama et la Guinée-Bissau dans lequel le Panama demande réparation en vertu du droit international pour un manquement direct par la Guinée-Bissau à ses obligations découlant de ce secteur du droit, en particulier mais par uniquement des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.
160. La Convention proprement dite prévoit le versement d'une indemnisation à un navire pour toute perte ou dommage éventuels subis en cas d'arrestation injustifiée (article 111, paragraphe 8) ; devant la présente instance toutefois, l'action n'a pas été engagée par le navire lui-même (*in rem*), mais par l'Etat du Panama. Par conséquent, lorsque le Panama demande une indemnisation au motif de la violation du « droit qu'ont le Panama et son navire de jouir de la liberté de navigation et de la liberté d'utilisation de la mer à d'autres fins internationalement licites conformément à l'article 58, paragraphe 1, de la Convention » commise à l'encontre du « *VIRGINIA G* » et du « recours [par la Guinée-Bissau] à une force excessive lors de l'arraisonnement et de la saisie du "*VIRGINIA G*", en violation de la Convention et du droit international<sup>27</sup> », il est évident que le Panama fait valoir *ses propres* droits de garantir le respect des règles du droit international à l'égard de ses ressortissants<sup>28</sup>.

<sup>27</sup> Conclusions 4 et 10 du Mémoire du Panama, par. 442.

<sup>28</sup> *Affaire des Concessions Mavrommatis en Palestine*, Cour permanente de Justice internationale, série A, n° 17.

Autrement dit, le Panama allègue une violation de son droit de garantir, pour les navires battant son pavillon, les libertés prévues par la Convention.

161. De la même manière, la demande d'indemnisation du Panama au titre de la saisie de la cargaison de gazole ainsi que la demande d'indemnisation des dommages et des pertes subis par le navire, ses propriétaires, les membres de son équipage et toutes les personnes et les entités qui participent à l'exploitation du navire constitue une demande d'indemnisation en raison de la violation du droit du Panama de garantir le respect des règles du droit international concernant le navire, ses propriétaires, les membres de son équipage et toutes les personnes et entités qui sont parties prenantes à l'exploitation du navire.
162. Contrairement à ce qu'affirme la Guinée-Bissau au paragraphe 67 de son contre-mémoire, le Panama soutient qu'une violation *a été commise* à l'encontre d'un navire battant son pavillon (et ayant la nationalité panaméenne) dans la mesure où le « *VIRGINIA G* » a été arraisonné et immobilisé en violation des dispositions du droit international, et plus précisément des dispositions des articles 58, 56 et 73 (ainsi qu'il est plus longuement exposé dans le mémoire du Panama et dans les sections pertinentes ci-après).
163. La situation s'est trouvée aggravée dès lors qu'il a été procédé à l'arraisonnement et à la détention du navire en ayant recours à la force et à l'intimidation d'une manière excessive, disproportionnée ou encore déraisonnable, que ces mesures ont été prolongées au-delà de toute limite raisonnable, et dès lors que la précieuse cargaison a été saisie de manière illicite, tout cela étant fait en violation des dispositions du droit international (ainsi qu'il est plus longuement exposé dans le mémoire du Panama et dans les sections pertinentes ci-après).
164. Par conséquent, le Panama appuie ses demandes sur les droits dont il jouit, en tant qu'Etat du pavillon, en vertu des dispositions de la Convention. En sa qualité d'Etat du pavillon, le Panama a le devoir de défendre les intérêts des personnes physiques et morales qui sont placées sous sa protection et, si le Tribunal statue en faveur des conclusions du Panama, celui-ci pourra alors recevoir des indemnités au titre des violations dont il a été victime et les répartir entre les personnes physiques et morales qui ont subi des dommages et des pertes en raison des violations par la Guinée-Bissau de ses obligations internationales.
165. **Subsidiairement, et sans préjudice de ce qui précède**, le Panama rejette l'argument de la Guinée-Bissau concernant l'existence d'un lien juridictionnel du fait du prononcé d'une ordonnance prescrivant des mesures provisoires à l'encontre de la confiscation du navire et de sa cargaison par la Guinée-Bissau.
166. La Guinée-Bissau affirme (au paragraphe 68 de son contre-mémoire) que la cargaison (qui appartient à une personne distincte du propriétaire du navire) se trouvait sous la juridiction du Panama tant qu'elle restait à bord du « *VIRGINIA G* », mais que ce lien a été rompu, avant qu'une demande d'indemnisation n'ait pu être formée, lorsque le gazole a été déchargé dans le port de Bissau. La Guinée-Bissau affirme également (au paragraphe 69 de son contre-mémoire) qu'elle pouvait exercer sa juridiction territoriale sur le navire, son équipage et sa cargaison pendant que le navire se trouvait au port.

167. La Guinée-Bissau reconnaît pourtant que la règle des recours internes ne s'applique pas en l'absence d'un lien entre le navire, les membres de son équipage et la cargaison, d'une part, et l'Etat côtier, de l'autre.
168. Le Panama aura d'autres occasions, dans la suite du présent document, de présenter ses vues et ses arguments juridiques au Tribunal (ou de les réitérer) en réponse à l'interprétation par la Guinée-Bissau de la « licéité » de la confiscation de la cargaison et de l'arraisonnement et de la détention du « *VIRGINIA G* ». A ce stade, le Panama fait observer que le navire et son équipage ne se trouvaient pas « involontairement » dans le port de Bissau, comme la Guinée-Bissau tente commodément de le faire croire dans sa description des faits.
169. Le navire y a été emmené, sous la menace des armes, après avoir été arraisonné avec violence et sans avertissement, avant de recevoir l'ordre de naviguer jusqu'au port dans des conditions périlleuses (au mépris total des règles de la sécurité en mer), puis immobilisé pendant 14 mois, tandis que les membres de l'équipage étaient tenus sous la menace d'armes à feu et que leurs passeports étaient confisqués. Au cours de cette période, la cargaison de gazole a été saisie, sans aucune raison légale et en bafouant directement une ordonnance du tribunal.
170. On ne saurait prétendre que les mesures prises par la Guinée-Bissau, de même que leurs effets, se justifient du fait que le navire se trouvait dans le port, et par conséquent dans les eaux territoriales de la Guinée-Bissau. De la même manière, la Guinée-Bissau ne peut prétendre que la demande d'indemnisation découlant de la saisie de la cargaison de gazole est distincte et indépendante de celle que fait valoir le Panama au titre de son droit de navigation et de sa juridiction sur le « *VIRGINIA G* », alors que la cargaison de gazole a été saisie par la violence et de manière abusive, sous le couvert d'une ordonnance administrative (fondée sur une opinion « interne » (et non sur une ordonnance du tribunal) mise en application dix jours avant la date de sa délivrance), ainsi que nous l'expliquerons ci-dessous dans les sections pertinentes.
171. Il est possible que le « *VIRGINIA G* » soit entré dans la zone économique exclusive (ZEE) de la Guinée-Bissau pour effectuer ses opérations de soutage (qui relèvent en tout état de cause, de l'avis du Panama, de la liberté de navigation et non de la juridiction de la Guinée-Bissau), mais il est difficile de prétendre qu'un navire panaméen (et son équipage) traités de la manière décrite dans le mémoire du Panama (auquel la Guinée-Bissau n'a répondu que de manière superficielle) et amenés par la force dans le port de Bissau, en violation du droit international de la mer, auraient créé un rapport volontaire, conscient et délibéré avec la Guinée-Bissau, de nature à empêcher le Panama de faire valoir une demande d'indemnisation à raison d'une violation de ses droits tant que les recours internes n'auraient pas été épuisés.
172. Le « *VIRGINIA G* » a été arraisonné et arrêté en dehors des eaux territoriales de la Guinée-Bissau, dans la ZEE de cette dernière, et les revendications de la Guinée-Bissau concernant l'exercice de sa juridiction dans cette zone sont excessives et infondées. Il ne peut exister une obligation d'épuiser les recours internes concernant l'acte d'un Etat dépourvu de juridiction sur le terrain du droit international.

173. **Subsidiairement, et sans préjudice de ce qui précède**, la règle de l'épuisement des recours internes ne peut s'appliquer en l'absence d'un recours efficace à épuiser<sup>29</sup>. Les textes et les affaires concernant la règle de l'épuisement des recours internes ont été étudiés par le Professeur Ian Brownlie<sup>30</sup>, qui a conclu qu'un nombre conséquent d'auteurs et de sentences arbitrales semblent déduire l'inefficacité des recours en fonction des circonstances, par exemple à partir de preuves de la sujétion des tribunaux au pouvoir exécutif.
174. La Guinée-Bissau a abusivement et injustement passé outre la suspension de la décision de la commission interministérielle de surveillance maritime par le tribunal régional de Bissau, non pas à la suite d'un contre-ordre du tribunal, mais simplement sur la base d'une opinion « interne » du ministre de la justice de la Guinée-Bissau (ainsi que l'a reconnu la Guinée-Bissau dans son contre-mémoire et dans l'annexe qui l'accompagne).
175. La lettre de couverture de l'opinion du ministre de la justice (contre-mémoire, annexe 8) dit ce qui suit (traduction du Greffe) :
- [...] nous considérons que la décision de saisir le navire qui a commis l'infraction avec son armement, son matériel et les produits trouvés à bord était correcte. Nous n'avons donc pas de réserves à formuler concernant l'utilisation du combustible dont ce navire faisait le commerce dans notre ZEE.*
176. La Guinée-Bissau soumet ensuite une opinion qui est loin de fournir une certitude quant à la nullité de l'ordonnance du tribunal. De fait, il est dit au premier paragraphe de la section « 4. Droit applicable », à la page 43 de l'ensemble des annexes au contre-mémoire (c'est nous qui soulignons) :
- Sans entreprendre d'analyser si la décision octroyant la mesure conservatoire demandée était une bonne décision, nous souhaitons signaler que l'interprétation du point 2 de l'article 400 du Code de procédure pénale, qui prévoit que « le tribunal donne au défendeur la possibilité de s'exprimer, si l'audience ne met pas en danger la finalité de la mesure conservatoire (...) » est discutable. (Traduction du Greffe)*
177. La justification de la Guinée-Bissau consiste donc à dire que le tribunal a adopté cette mesure provisoire sans entendre d'abord la partie adverse – c'est-à-dire le Gouvernement. Sur cette base, la Guinée-Bissau a estimé que *cette violation implique légalement qu'une telle décision est nulle [...] et le ministre de la justice de la Guinée-Bissau a informé le Gouvernement de cet état de choses* (paragraphe 190 du contre-mémoire).
178. Il est absurde et tout à fait abusif de la part du Gouvernement de la Guinée-Bissau d'avoir choisi de ne pas tenir compte d'une décision avant dire droit en se fondant sur un point discutable, alors que le tribunal avait pleinement la possibilité de déterminer si l'audition du défendeur poserait un risque pour ladite décision, et d'arriver ensuite à une conclusion, sur la base d'une opinion non décisive citant un point discutable, et de décider enfin que cela **implique légalement qu'une telle décision est nulle**. La Guinée-Bissau a obtenu une opinion du ministre de la justice sur laquelle elle s'est fondée, une « opinion juridique interne » en

<sup>29</sup> *Affaire Penevezys-Saldutiskis Railway Company*, Cour permanente de Justice internationale, série A/B, n° 76.

<sup>30</sup> Brownlie I., *Principles of Public International Law*, cinquième édition., 1998, p. 500.

quelque sorte, plutôt que de convaincre le tribunal régional que l'ordonnance conservatoire n'avait pas été délivrée dans des conditions valables (comme elle l'allègue).

179. En conséquence, le recours de précaution supposé être disponible en Guinée-Bissau a été rendu inefficace par le comportement de ce pays, qui a eu recours à la force et à l'arbitraire au mépris du droit, notamment à l'égard du propriétaire du « *VIRGINIA G* ». La seule option possible consistait pour le Panama à soumettre la question à un arbitrage international ou à ce Tribunal, de manière à contester la position de la Guinée-Bissau sur le plan international, et d'une manière efficace.
180. Le Panama doit réitérer ici (après avoir déjà fourni des précisions au Tribunal dans son mémoire, par. 207 et suivants) que le propriétaire du « *VIRGINIA G* » avait déposé une demande de suspension des mesures de confiscation devant le tribunal de Bissau. Par une ordonnance datée du 5 novembre 2011, le tribunal de Bissau a rendu une décision donnant pour instructions au Secrétaire d'Etat à la pêche de « prendre toutes les mesures voulues pour stopper toutes actions concernant la saisie du navire « *VIRGINIA G* » et des produits se trouvant à son bord et pour veiller à ce que l'équipage du demandeur (Penn Lilac) soit autorisé à se rendre à bord du navire pour y accomplir ses activités usuelles » (annexe 54 du mémoire du Panama).
181. Le dispositif de l'ordonnance se lisait comme suit :

V — Dispositif

Je considère que la présente action en prescription de mesures conservatoires est fondée et, par conséquent :

- a) J'ordonne aux défendeurs (FISCAP et Commission interministérielle de la pêche) de s'abstenir de toutes mesures concernant la saisie du navire *VIRGINIA G* et des produits se trouvant à bord jusqu'à ce qu'une décision finale soit rendue à l'issue de la partie déclaratoire de la procédure.
  - b) J'autorise le demandeur à assurer l'entretien du navire et j'ordonne aux défendeurs de permettre à l'équipage de monter à bord du navire pour procéder à ces activités, sans préjudice de l'issue de l'action principale entre les parties.
  - c) J'autorise le demandeur à mener à bien les tâches liées à la gestion et à la maintenance normales du navire.
  - d) Au cas où les défendeurs refuseraient de se conformer aux instructions susmentionnées et empêcheraient leur application, ils se rendraient coupables d'entrave à la justice, telle que cette expression est qualifiée en droit pénal.
  - e) J'ordonne la notification personnelle de ce qui précède aux défendeurs ainsi qu'au demandeur.
  - f) Les dépens sont à la charge du demandeur, les frais de justice étant réduits au quart, conformément aux articles 453 et 446 du Code de procédure civile.
182. En dépit de cela, le capitaine du « *VIRGINIA G* » a reçu, le 20 novembre 2009, un document délivré par le ministère des finances et daté du 30 novembre 2009 (annexe 56 du mémoire). Ce document, qui était adressé à la Compañía de Lubricantes y Combustibles de Guinée-Bissau (CLC), disait ce qui suit (les caractères gras et soulignés sont de nous) :

En vertu de la décision n° 7 de la Commission interministérielle de surveillance maritime, le pétrolier VIRGINIA G a été saisi d'office avec ses équipements, moteurs et fret, en raison de la pratique répétée d'activités connexes de pêche, sous la forme de la « vente non autorisée de combustible à des navires de pêche dans la ZEE, notamment au navire de pêche AMABAL II ».

**Malgré l'ordonnance judiciaire de suspension de la saisie**<sup>31</sup> et en l'absence d'opposition de la part du Ministère public, du Ministre de la Justice et du Contrôleur de la légalité (réf. N) 716/GPGR/09) quant à (...) « l'utilisation du combustible que le navire vendait dans notre ZEE (...) », nous ordonnons par la présente que le pétrolier VIRGINIA G soit autorisé à décharger son contenu, soit 436 tonnes de gazole selon les estimations, dans vos locaux.

183. **Subsidiairement, et sans préjudice de ce qui précède**, les allégations de la Guinée-Bissau selon lesquelles les recours internes auraient dû être utilisés sont pour le moins discutables, mais deviennent grossièrement contradictoires au vu de la décision No.5/CIFM/2010, en date du 20 septembre 2010 (annexe 58 du mémoire du Panama), dans laquelle la Guinée-Bissau elle-même a (par l'intermédiaire du Ministère des pêcheries)

iv. levé l'immobilisation du « VIRGINIA G »

v. abrogé sa décision antérieure de confisquer le « VIRGINIA G »

éliminant ainsi l'objet du différend et abrogeant la décision initiale de saisie-arrêt et de confiscation sur la base de laquelle toute contestation à l'échelon national aurait pu être formulée.

184. La décision No.5/CIFM/2010 portait la date de la fête nationale de l'Espagne et disait ce qui suit (traduction) :

**RÉPUBLIQUE DE LA GUINÉE-BISSAU**

**SECRÉTAIRE D'ETAT À LA PÊCHE**

\_\_\_\_\_

**COMMISSION INTERMINISTÉRIELLE DE SURVEILLANCE MARITIME**

\_\_\_\_\_

**Décision N° 05/ CIFM/2010**

---

<sup>31</sup> Souligné par le Panama.

Sur les instructions données par son Excellence le Premier Ministre face au danger que représente pour la sécurité de la navigation maritime la longue présence dans le port du navire VIRGINIA G, arraisonné dans la ZEE de la Guinée-Bissau en raison de la pratique non autorisée et sans permis d'une activité connexe de pêche ;

Considérant les relations d'amitié et de coopération existant avec le Royaume d'Espagne dans le domaine de la pêche et eu égard au fait que le navire, bien qu'il batte pavillon panaméen, appartient à une société espagnole ;

La CIFM décide par conséquent et sans plus tarder :

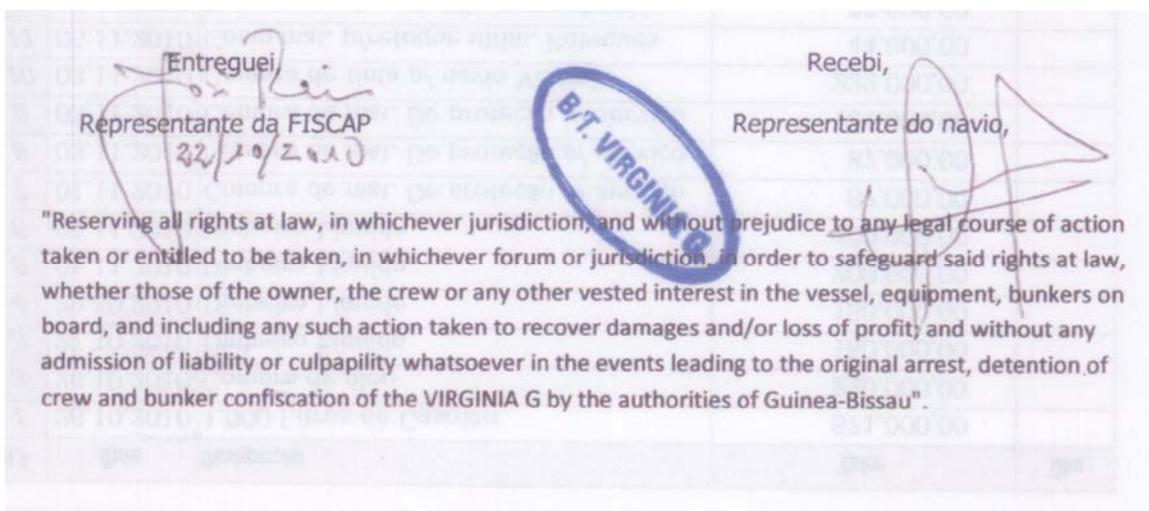
1. D'ordonner la mainlevée de l'immobilisation du navire VIRGINIA G et de considérer comme abrogée la décision précédente qui ordonnait sa saisie.
2. De notifier au propriétaire du navire, ou à son commandant et/ou à son représentant local la présente décision.
3. La présente décision entre en vigueur immédiatement.

Bissau, le 20 septembre 2010

La Commission interministérielle de surveillance maritime

(signatures)

185. Le « *VIRGINIA G* » n'a donc pas été libéré sur ordre du tribunal, mais en vertu d'une décision du Ministère des pêches (supposée marquer le jour de la fête nationale de l'Espagne). Il n'y a pas eu non plus d'accord entre le Gouvernement de la Guinée-Bissau et l'Etat du pavillon et/ou le propriétaire du « *VIRGINIA G* » fixant les conditions de la mainlevée de l'immobilisation. Cela a été une décision unilatérale du Gouvernement de la Guinée-Bissau, aux conditions qu'il avait fixées, de la manière et au moment qu'il avait choisis, indépendamment (et sans tenir aucun compte) de l'action en justice en cours.
186. De l'avis du Panama, cette manière d'agir de la Guinée-Bissau a rendu les recours internes inopérants ou inefficaces, ce qui a amené l'Etat du pavillon à demander réparation en invoquant le droit international au nom du propriétaire du navire et des entités connexes devant une juridiction internationale.
187. C'est pourquoi les propriétaires du « *VIRGINIA G* » ont clairement formulé, au moment de la signature du document reconnaissant la mainlevée de l'immobilisation du navire (**annexe 5 (65)**), une réserve libellée en ces termes :



Expéditeur

Représentant de la FISCAP  
22/10/2010

Destinataire  
Représentant du navire

« Sous réserve de tous les droits légitimes, dans quelque juridiction que ce soit, et sans préjudice de toute procédure juridique déjà engagée ou qui pourrait l'être, dans une instance ou une juridiction quelconque, afin de sauvegarder lesdits droits légitimes, que ce soit ceux du propriétaire, de l'équipage ou de tout autre groupe ayant des intérêts dans le navire, son armement, le contenu des soutes, y compris toute action engagée dans le dessein d'obtenir une indemnisation des dommages et/ou du manque à gagner, et sans reconnaître une responsabilité ou une culpabilité quelconque dans les événements qui ont conduit initialement à la saisie du navire, à la détention de l'équipage et à la confiscation, par les autorités de la Guinée-Bissau, des hydrocarbures de soute transportés à bord du "VIRGINIA G" ». (Traduction du Greffe)

### *Conclusion*

188. En raison des arguments énumérés plus haut, le Panama rejette les objections de la Guinée-Bissau concernant la recevabilité des demandes du Panama, et suggère au Tribunal de considérer que ces objections sont a) **frappées de prescription, et/ou entachées de mauvaise foi, de sorte qu'elles devraient être écartées, rejetées ou refusées de toute autre manière**, et que b) subsidiairement, et sans préjudice de la conclusion initiale du Panama, les demandes du Panama sont pleinement recevables.

\* \* \*

### CHAPITRE 3 RÉPONSE À L'EXPOSÉ DES FAITS

(voir contre-mémoire, chapitre IV)

189. Au chapitre IV de son contre-mémoire (paragraphe 100 à 205), la Guinée-Bissau présente sa version et son interprétation des faits décrits par le Panama dans son mémoire.
190. Dans la présente section, le Panama présente sa version et son interprétation des thèses que la Guinée-Bissau a adressées au Tribunal, en se réservant le droit d'apporter des éléments et des précisions supplémentaires à l'exposé des faits par la Guinée-Bissau.
191. D'emblée, le Panama juge nécessaire de s'élever contre le peu de rigueur avec laquelle la Guinée-Bissau a, parfois, présenté sa version des faits, se hasardant à imaginer des scénarios qu'elle juge vraisemblables sans apporter de preuves ou de bases juridiques à l'appui. A l'occasion, la Guinée-Bissau avance aussi des affirmations *non sequitur*, ou formule des observations dénuées de pertinence ou absurdes. En voici quelques exemples :
- i. *Penn Lilac Trading S.A., bien que constituée en société au Panama, doit être considérée comme étant une société espagnole* (paragraphe 103) ;
  - ii. *Il se peut que le navire « VIRGINIA G », bien qu'immatriculé au Panama, soit aussi immatriculé dans un autre pays* (paragraphe 104) ;
  - iii. *Etant donné que le navire a été construit en 1982, il a sans doute fait l'objet d'immatriculations antérieures avant d'être immatriculé au Panama en 2007, dans le but d'obtenir, bien entendu, un pavillon de complaisance* (paragraphe 105) ;
  - iv. *Etant donné que Penn Lilac Trading S.A. doit être considérée comme étant une société espagnole, le propriétaire et l'armateur-gérant du navire ne sont pas panaméens* (paragraphe 107) ;
  - v. *La Guinée-Bissau ignore complètement si le navire « VIRGINIA G » a ou non violé le droit d'autres Etats côtiers d'Afrique de l'Ouest. Mais dans la négative, cela pourrait être dû au fait qu'il ait réussi à échapper aux mesures de répression d'activités potentiellement illicites prises par ces Etats, voire par les autorités de la Guinée-Bissau elles-mêmes* (paragraphe 113) ;
192. Le Panama estime cette manière de faire inadmissible et affirme par ailleurs que dans certaines sections de son contre-mémoire, la Guinée-Bissau ne respecte pas par ailleurs l'article 8 des Lignes directrices concernant la préparation et la présentation des affaires dont le Tribunal est saisi. Le Panama se réserve donc le droit de prier le Tribunal de rejeter ou de déclarer de toute autre manière irrecevable tout fait supplémentaire ou autre élément d'information que la Guinée-Bissau pourrait tenter d'introduire dans sa duplique sans qu'il ait été mentionné dans son contre-mémoire ou qui en est absent.

### **A. Nationalité du « VIRGINIA G » et de la société Penn Lilac qui en est propriétaire**

193. Aux paragraphes 103 à 117 de son contre-mémoire, la Guinée-Bissau avance un certain nombre d'arguments que, sauf le respect que nous lui devons, nous considérons inexacts, infondés, voire parfois illogiques.
194. Les principaux arguments avancés aux paragraphes 103 à 108 du contre-mémoire semblent porter sur la nationalité du « VIRGINIA G », de son propriétaire, la société Penn Lilac, et des membres de l'équipage à bord.
195. Le Panama a déjà exprimé son point de vue sur la question dans la réponse qu'il a donnée à l'objection soulevée par la Guinée-Bissau au sujet de l'existence d'un « lien substantiel ». Sur ce point, le Panama réitère son désaccord avec la Guinée-Bissau et renvoie le Tribunal à la réponse qu'il a formulée aux paragraphes 99 à 154 ci-dessus.
196. Aux paragraphes 109 à 112 de son contre-mémoire, la Guinée-Bissau soulève une objection aux contrats présentés par le Panama concernant le « VIRGINIA G », ses propriétaires, Gebaspe SL, l'« IBALLA G » et la Lotus Federation. Le Panama insiste sur le fait que ces contrats sont pertinents pour lui permettre de déterminer i) les personnes et les entités concernées par l'exploitation du « VIRGINIA G », et ii) l'étendue des pertes et des dommages causés à ces personnes et entités par suite des mesures prises par la Guinée-Bissau le 21 août 2009 et par la suite.
197. Le Panama affirme, contrairement à ce que soutient la Guinée-Bissau dans sa défense – par exemple lorsqu'elle prétend que ces contrats ont *cessé d'être en vigueur avec la saisie du « VIRGINIA G », et [leur] invocation est ainsi dépourvue de pertinence* – que la référence à ces contrats est particulièrement pertinente s'il était établi que l'arraisonnement et l'immobilisation prolongée du « VIRGINIA G » étaient injustifiées et que la Guinée-Bissau doit verser des indemnités à titre de réparation pour le préjudice causé au navire panaméen ainsi qu'aux personnes et entités concernées.
198. Ce qu'affirme la Guinée-Bissau au paragraphe 113 de son contre-mémoire n'ajoute aucune valeur à ses arguments.
199. La réponse du Panama aux paragraphes 114 à 117 du contre-mémoire (Obtention d'une autorisation préalable) figure à la section F ci-dessous, ainsi qu'au chapitre IV de la présente réplique et dans l'exposé de droit figurant dans son mémoire, auquel le Tribunal est prié de se référer.

### **B. Observateurs de la FISCAP**

200. S'agissant des paragraphes 118 à 120 du contre-mémoire de la Guinée-Bissau, le Panama répond que son mémoire ne contenait aucune suggestion ou affirmation comme quoi les observateurs de la FISCAP étaient habilités à prendre des mesures coercitives, ou supposés le faire. Le Panama conteste toutefois l'affirmation de la Guinée-Bissau selon laquelle la présence d'observateurs de la FISCAP à bord de navires de pêche est sans rapport avec la question en l'espèce.

201. Le Panama est plutôt d’avis que la présence des observateurs de la FISCAP à bord des navires de pêche de la Balmar (comme l’exige la législation bissau-guinéenne, et conformément à l’article 62 4) g) de la Convention) est importante pour établir la manière dont la communication verbale de l’autorisation de procéder au ravitaillement en combustible se fait dans la pratique.
202. De fait, ainsi qu’il est indiqué dans le mémoire du Panama, il est interdit de pêcher en Guinée-Bissau en l’absence d’un observateur de la FISCAP à bord, et c’est ce même observateur de la FISCAP à bord du navire de pêche qui communique normalement par radio avec les bureaux de la FISCAP à terre (dans la matinée, et à nouveau dans la soirée) concernant la situation et les opérations effectuées.
203. Les échanges qui ont eu lieu entre la Balmar (le destinataire du gazole) et deux de ses navires quelques jours après la saisie du « VIRGINIA G » (jointe à l’annexe 42 du mémoire du Panama) méritent d’être rappelés :

<i>Question</i>	<i>Réponse du navire de pêche</i>	<i>Réponse du navire de pêche</i>
<i>Bonjour. J’ai besoin que vous répondiez à quelques questions : Premièrement :</i>		
<i>L’agence vous a-elle informé que nous avons l’autorisation de procéder au ravitaillement ?</i>	<i>Oui, nous avons été informés par téléphone</i>	<i>Oui, nous avons été informés par téléphone</i>
<i>Les observateurs savaient-ils que nous nous préparions à procéder au ravitaillement ?</i>	<i>Oui, nous le leur avons dit alors que nous étions en route vers le pétrolier, après avoir reçu la notification</i>	<i>Oui, nous les avons informés lorsque le pétrolier nous a appelés par téléphone et nous avons mis le cap sur le point de rencontre</i>
<i>Les observateurs ont-ils communiqué par radio à la FISCAP le secteur où aurait lieu le ravitaillement ?</i>	<i>Oui, par radio</i>	<i>Oui, à la fin de l’opération</i>

204. D’après les déclarations du capitaine, il est clair que l’autorisation de procéder à l’opération avait été donnée. S’il y avait eu le moindre doute sur un aspect quelconque de l’autorisation de procéder au ravitaillement, cela aurait été notifié aux observateurs de la FISCAP à bord, ou aurait dû l’être, par les bureaux de la FISCAP à terre. Les observateurs à bord auraient informé les capitaines, qui auraient alors suspendu les opérations de soutage.

### **C. Pertinence des articles de presse concernant le directeur de la FISCAP, Hugo Nosoliny Viera**

205. En ce qui concerne le paragraphe 121 du contre-mémoire de la Guinée-Bissau, le Panama estime que les paragraphes 83 à 95 et l'annexe 15 de son mémoire sont pertinents et importants – contrairement à ce que laisse entendre la Guinée-Bissau – dans la mesure où ils fournissent au Tribunal un contexte, un calendrier et les circonstances en Guinée-Bissau au moment des faits, et sont donc en rapport avec la question en l'espèce.
206. De l'avis du Panama, il est de la plus haute importance de souligner qu'Hugo Nosoliny Viera était le directeur de la FISCAP et la personne qui avait initialement signé l'autorisation de soutage. C'était également de lui que dépendait la délivrance de l'autorisation écrite (faisant suite à la confirmation verbale) et c'était lui qui avait autorisé l'arraisonnement et la confiscation du « *VIRGINIA G* ».
207. Hugo Nosoliny Viera a été arrêté le 17 décembre 2009 à titre de précaution, en même temps que d'autres hauts fonctionnaires, et accusé de détournement de biens publics et de transfert fonds du Ministère des pêches au bénéfice de comptes privés et d'octroi illégal de concessions de pêche à des navires étrangers.
208. La Guinée-Bissau ne conteste pas cette situation ; elle confirme en fait ces événements et prétend apporter des éclaircissements sur l'état d'avancement de l'enquête concernant l'octroi illégal de permis de pêche et le détournement de fonds publics.
209. Il est de toute évidence rassurant d'apprendre que les services d'enquête de la Guinée-Bissau semblent fonctionner ; cela ne signifie toutefois pas que ce qui s'est produit avec le « *VIRGINIA G* » peut être oublié ou annulé.
210. C'est en réalité le Panama qui a émis l'avis que les enquêtes ont été déclenchées dans une certaine mesure par les événements qui se sont produits le 21 août 2009 et par la suite. La Guinée-Bissau tente d'écarter la question, mais le Panama souligne que les accusations ont été formulées *après* la saisie du « *VIRGINIA G* ».
211. Autrement dit, les pratiques internes d'abus et de détournement dont Hugo Nosoliny Viera a été accusé (et pour lesquelles il attend de passer en jugement) existaient au moment où le « *VIRGINIA G* » a demandé cette autorisation, et au moment où des renseignements sur la date du soutage et le lieu où se trouvaient le navire avitailleur et les navires de pêche ont été communiqués aux bureaux d'Hugo Nosoliny.
212. Il semble donc très probable – comme le propriétaire du « *VIRGINIA G* » peut en témoigner – qu'Hugo Nosoliny Viera a gardé l'original de l'autorisation écrite (après avoir donné son autorisation verbale) afin de pouvoir faire pression pour obtenir un règlement à ses conditions, c'est-à-dire à son nom personnel. Il n'a pas remis le document à l'agent qui s'occupe en général d'obtenir les autorisations, dans le dessein d'obliger le propriétaire du « *VIRGINIA G* » à lui verser des commissions. Le propriétaire du « *VIRGINIA G* » ayant absolument refusé de le faire, il en a subi les conséquences.

213. La pratique des abus et des détournements de fonds publics est en réalité la question sur laquelle porte l'instruction ouverte au sujet d'Hugo Nosoliny Viera.
214. Compte tenu de la confirmation par la Guinée-Bissau des poursuites engagées (paragraphe 130 à 132 du contre-mémoire), le Panama réitère ce qu'il a indiqué aux paragraphes 83 à 95 de son mémoire et estime que ces informations présentent un intérêt accru car elles offrent au Tribunal une image plus claire des usages en matière d'octroi de permis et d'autorisations que l'on pouvait observer en vigueur en Guinée-Bissau au moment des faits – qui diffèrent sans doute des règles écrites, et plus encore de ce que prévoient la législation bissau-guinéenne.
215. Le compte rendu des faits dont José Antonio Gamez Sanfiel et Manuel Samper ont été les témoins (annexe 4 du mémoire) fournit une preuve supplémentaire de ce qui s'est vraiment passé en Guinée-Bissau.

#### **D. Traitement arbitraire et discriminatoire des navires par la Guinée-Bissau**

216. S'agissant des paragraphes 122 à 133 du contre-mémoire de la Guinée-Bissau, le Panama fait observer que le consul d'Espagne est également intervenu dans les pourparlers entre les autorités de la Guinée-Bissau et le « *VIRGINIA G* », de sorte qu'il a été tenu informé en permanence et qu'en retour, il tenait le navire informé des mesures qu'il prenait.
217. Le Panama estime que l'affirmation de la Guinée-Bissau (paragraphe 126 du contre-mémoire) selon laquelle son Ministre des pêches, Carlos Musa Baldé, ne se trouvait pas dans le pays au moment de la réunion de la Commission interministérielle de surveillance maritime n'est pas pertinente. En revanche, le Panama précise que le M. Musa Baldé assistait à cette date à la Foire des pêches de Vigo (Espagne). Le Panama émet l'opinion que Carlos Musa Baldé a rencontré des hauts fonctionnaires du Ministère espagnol des pêches auxquels il a donné l'assurance verbale qu'à son retour en Guinée-Bissau, la question serait réglée en raison des investissements réalisés par l'Espagne en Guinée-Bissau pour favoriser le développement de la pêche artisanale.
218. Toutefois, à son retour en Guinée-Bissau, M. Musa Baldé a « persécuté » le « *VIRGINIA G* », mais non les deux navires de pêche de la Balmar.
219. Selon ce que le propriétaire des navires de pêche de la Balmar, José Baldos, a déclaré aux propriétaires/exploitants du « *VIRGINIA G* », la libération des navires de la Balmar est intervenue après que leurs propriétaires eurent versé une somme d'argent sur un compte dans une banque portugaise, qui n'était pas un compte officiel de la Guinée-Bissau, mais un compte au nom de particuliers.
220. Les propriétaires du « *VIRGINIA G* », tout en souhaitant parvenir à un arrangement à l'amiable avec les autorités de la Guinée-Bissau, n'étaient pas disposés à conclure des accords douteux, probablement illégaux, qui étaient apparemment acceptables pour certains hauts fonctionnaires de la Guinée-Bissau à l'époque.

221. Il est intéressant de noter également comment les déclarations officieuses de la Guinée-Bissau sont en contradiction avec celles émanant par exemple du ministre de la défense nationale, Artur Antonio Augusto da Silva (annexe 5 du contre-mémoire). La Guinée-Bissau semble s'être montrée d'une souplesse surprenante à l'égard des navires de pêche de la Balmar, sous pavillon mauritanien, et dotés d'équipages de différentes nationalités. Ces navires de pêche ont bénéficié – comme l'a clairement indiqué la Guinée-Bissau – d'un traitement favorable en raison des liens entre la Guinée-Bissau et l'Espagne.
222. La déclaration de M. da Silva illustre clairement l'attitude discriminatoire et arbitraire de la Guinée-Bissau, quand il dit par exemple : *Nous avons ainsi procédé à la mainlevée de l'« Amabal I » et l'« Amabal II » le 20.08.2009 sans aucune formalité, sur la base de la confiance et des bonnes relations qui existent entre la Guinée-Bissau et l'Espagne dans le domaine de la pêche, [...] et, à la suite de la nouvelle saisie de ces mêmes navires le 28.08.2009, après y avoir beaucoup réfléchi, conscients du fait que l'« Amabal I » et l'« Amabal II » appartenaient à l'ancien consul d'Espagne [Hamadi Bursarai Emhamed] et compte tenu de nos bonnes relations de coopération avec l'Espagne, nous avons finalement pris la décision politique de procéder à la mainlevée de leur immobilisation.*
223. Le Panama considère que ce comportement sans scrupule, discriminatoire, imprévisible et arbitraire, que la Guinée-Bissau présente avec assurance comme un élément de preuve devant le Tribunal, est très caractéristique de la conduite malhonnête de la Guinée-Bissau, et montre clairement comment et pourquoi les circonstances entourant l'affaire du « VIRGINIA G » ont évolué comme elles l'ont fait lorsque ses propriétaires ont refusé d'accepter la manière en apparence normale de résoudre ce type de problèmes.
224. Les informations recueillies par les propriétaires du « VIRGINIA G » et celles figurant dans les déclarations des témoins des faits ont déjà été présentées par le Panama aux paragraphes 176 à 179 de son mémoire.
225. Le 31 août 2009, le capitaine du « VIRGINIA G » a informé Manuel Samper que les navires de pêche « AMABAL I » et « AMABAL II », qui avaient été arraisonnés en même temps que le « VIRGINIA G », avaient été libérés. De plus, d'après ce que le capitaine a cru comprendre dans un bulletin d'information diffusé par une radio locale, l'armée aurait indiqué que le pétrolier « VIRGINIA G » avait été arraisonné pour avoir contrevenu à la législation nationale ; toutefois, rien n'avait été dit au sujet de l'« AMABAL I » et de l'« AMABAL II ».
226. José Antonio Gamez Sanfiel et Manuel Samper se sont par conséquent mis en rapport avec le propriétaire de l'« AMABAL I » et de l'« AMABAL II » (José Baldo), qui les a informés par téléphone avoir obtenu la mainlevée de leur immobilisation après avoir versé cent mille euros (100 000 euros) sur le compte personnel détenu dans une banque portugaise (Banco Espíritu Santo) par Carlos Musa Baldé (ministre des pêches de la Guinée-Bissau), par l'entremise de Hamadi Bursarai Emhamed. Les navires ont été libérés après que ce montant eut été versé mais pas avant que l'armée se soit appropriée 10 tonnes de poisson se trouvant à bord des navires AMABAL.
227. Cette nouvelle a été mal accueillie par Manuel Samper, premièrement parce qu'il commençait d'apparaître clairement que la raison qui avait réellement motivé

l'arraisonnement du « VIRGINIA G » était probablement sans rapport avec celle qu'avaient avancée les autorités de la Guinée-Bissau; et, deuxièmement, parce que la Balmar avait négocié derrière le dos de Penn Lilac/Gebaspe. Manuel Samper a dit à José Baldo que cela était inacceptable, ce à quoi M. Baldo a répondu: « No estamos en el mismo saco que ustedes » – *vous ne pouvez pas comparer notre situation à la vôtre.*

228. Après un échange de propos bien sentis, José Baldo a demandé à José Antonio Gamez Sanfiel et à Manuel Samper si la conversation était enregistrée. José Antonio Gamez Sanfiel et Manuel Samper ont répondu que tel n'était pas le cas, car ils étaient des personnes respectables qui ne se livraient pas à ce genre de procédé. Ces derniers propos ont mis fin à la conversation (voir annexe 4 du mémoire).
229. Le Panama comprend bien que la Guinée-Bissau dispose de lois et de tribunaux, comme elle l'indique au paragraphe 128 de son contre-mémoire, mais compte tenu des circonstances qui entourent l'affaire, ou pour le moins les sérieux doutes que l'on peut avoir quant à l'efficacité de la transparence de l'administration de ce pays, le Panama n'est pas surpris que le « VIRGINIA G » n'ait pas pu penser et n'ait pas pensé qu'il serait traité d'une manière juste et conforme à la loi.
230. La foi dans l'intégrité de l'administration de la Guinée-Bissau a été particulièrement mise à l'épreuve lorsqu'un juge du tribunal de Bissau a décidé de suspendre la décision de saisir le navire prise par la CIFM, en dépit de quoi le Gouvernement a refusé de l'accepter en se fondant sur l'opinion de son propre avocat général. En réalité, une décision datée du 30 novembre 2009, mais communiquée au capitaine du navire, et donc mise en œuvre, le 20 novembre 2009, avec dix jours d'avance – a été émise par le Secrétaire d'Etat aux finances (annexe 56 du mémoire), au mépris du jugement du tribunal ; elle était libellée en ces termes :

*En vertu de la décision n° 7 de la Commission interministérielle de surveillance maritime, le pétrolier VIRGINIA G a été saisi d'office avec ses équipements, moteurs et fret, en raison de la pratique répétée d'activités connexes de pêche, sous la forme de la « vente non autorisée de combustible à des navires de pêche dans la ZEE, notamment au navire de pêche AMABAL II ».*

*Malgré l'ordonnance judiciaire de suspension de la saisie<sup>32</sup> et en l'absence d'opposition de la part du Ministère public, du Ministre de la Justice et du Contrôleur de la légalité (réf. N) 716/GPGR/09) quant à (...) « l'utilisation du combustible que le navire vendait dans notre ZEE (...) », nous ordonnons par la présente que le pétrolier VIRGINIA G soit autorisé à décharger son contenu, soit 436 tonnes de gazole selon les estimations, dans vos locaux. (C'est nous qui soulignons)*

## **E. Retard de livraison**

231. Le Panama ne voit pas l'intérêt de ce qu'avance la Guinée-Bissau aux paragraphes 134 et 135 de son contre-mémoire. La Guinée-Bissau relève à juste titre que l'annexe 18 du mémoire du Panama est un document daté du 14 septembre 2009, donc postérieur à la saisie du « VIRGINIA G ». Ce document ne vise pas à ce qu'il en soit autrement. Il s'agit en fait d'une déclaration faite après la saisie du « VIRGINIA G » par le vendeur du gazole. La

---

<sup>32</sup> C'est nous qui soulignons.

Guinée-Bissau tente d'éliminer cet élément de preuve; et pourtant, en tant que déclaration, il a autant de valeur probante que les déclarations jointes par les deux parties dans les annexes à leurs pièces de procédure écrites.

232. Au cas où cela intéresserait le Tribunal, si l'approvisionnement en combustible des navires de pêche de la Balmar a été retardé (et la raison a été communiquée à M. Hamadi – annexe 34 du mémoire), c'est parce qu'à la date prévue pour l'opération, le « *VIRGINIA G* » livrait du combustible au large de la Mauritanie. Ce retard ne comporte aucun manquement, les informations demandées par la FISCAP le 14 août 2009 (annexe 19 du mémoire) lui ayant été dûment communiquées.

#### **F. Demande d'autorisation**

233. De l'avis du Panama (ainsi qu'il l'a déjà expliqué dans son mémoire), cette autorisation n'est pas et ne devrait pas être exigée dans la ZEE, le soutage faisant partie des libertés de navigation et d'utilisation de la mer à des fins internationalement licites.
234. Le Panama a néanmoins expliqué (paragraphe 104 et suivants de son mémoire) comment son navire, le « *VIRGINIA G* », avait effectivement demandé une autorisation en août 2009, conformément à la pratique établie et acceptée en Guinée-Bissau, et le Panama est en désaccord avec ce que soutient la Guinée-Bissau aux paragraphes 136 à 144.
235. Le Panama reviendra sur cette question dans la section suivante, dans le cadre de l'exposé de droit portant sur la violation de l'article 56, paragraphe 2, par la Guinée-Bissau.

#### **G. Comportement menaçant et disproportionné lors de l'arraisonnement du « *VIRGINIA G* »**

236. Concernant les paragraphes 147 à 157 du contre-mémoire de la Guinée-Bissau, le Panama réplique qu'il n'a pas affirmé que « lors d'une opération de police, les inspecteurs ne devraient pas faire appel à des militaires armés de fusils AK 47 ». Le Panama reconnaît que ces opérations de police peuvent être risquées et que la Guinée-Bissau est soucieuse de prévenir ou de dissuader les agressions contre son personnel.
237. Ce que le Panama affirme devant le Tribunal est cependant différent, à savoir que la Guinée-Bissau n'a pas respecté les règles du droit international (notamment dans le cadre de la Convention) lors de l'abordage et de l'arraisonnement du navire, et pendant le temps passé à son bord. Plus précisément, les agents de la Guinée-Bissau, qu'il s'agisse d'inspecteurs maritimes, de personnel de navigation ou de brigades de protection, se sont approchés du navire à vive allure, sans avertissement, et sont montés à l'abordage du « *VIRGINIA G* » comme s'il s'agissait d'une embuscade, tenant longtemps les membres de l'équipage et les officiers sous la menace de leurs armes à feu.
238. La situation aurait pu être moins pénible si ces comportements menaçants n'avaient pas persisté après qu'il a été établi que les membres de l'équipage du « *VIRGINIA G* » ne posaient aucun danger et qu'aucune activité criminelle n'était à signaler ; la Guinée-Bissau ne formule d'ailleurs aucune allégation dans ce sens.

239. Si les fonctionnaires de la Guinée-Bissau avaient exercé leur droit de visite conformément aux dispositions de la Convention, au moyen d'un avertissement préalable par la radio, ou de signaux acoustiques ou visuels, si l'armée s'était contentée de s'assurer que les inspecteurs avaient besoin d'une protection, plutôt que de s'en prendre à l'équipage par des mesures d'intimidation et des menaces, notamment en le cantonnant dans un espace restreint sous la menace des armes, si le capitaine et d'autres officiers n'avaient pas de la même manière été tenus sous la menace des armes sur la passerelle du navire et obligés d'obéir aux ordres, de signer des documents ou de faire des déclarations, on aurait alors pu dire que l'inspection s'était déroulée conformément à la Convention, ou au moins selon les paramètres de ce qui est raisonnable, et sans danger pour toutes les personnes à bord (membres de l'équipage et agents officiels de la Guinée-Bissau), pour le navire et pour l'environnement.
240. Au lieu de cela, les fonctionnaires de la Guinée-Bissau n'ont pas exercé leur droit de visite conformément à la Convention. Ils ont exercé leur surveillance à distance avant de procéder à grande vitesse à l'arraisonnement du navire sans avertissement préalable. La Guinée-Bissau ne nie pas ces faits dans son contre-mémoire, pas plus que les déclarations jointes aux annexes 1 à 6.
241. Les fonctionnaires de la Guinée-Bissau ont maintenu leur comportement menaçant au-delà de toute mesure raisonnable (aussi bien en termes de temps que de proportionnalité). Ainsi qu'il est exposé dans le mémoire du Panama, et confirmé dans les déclarations des membres de l'équipage du « VIRGINIA G » qui ont été témoins de la scène, l'équipage a été enfermé dans ses quartiers d'habitation sous la menace d'hommes armés de fusils. Les officiers à la passerelle ont aussi été gardés sous la menace d'armes à feu.
242. La Guinée-Bissau ne nie pas que ses agents officiels aient agi de manière menaçante, abusive et disproportionnée. Elle semble plutôt vouloir nier tout en bloc, et tente même de justifier les actes de ses représentants au paragraphe 153 de son contre-mémoire : *L'exercice des pouvoirs de police au cours d'opérations de police est expressément autorisé par la Convention (art. 224), ceux qui les exercent ayant naturellement le droit d'employer la force qu'ils considèrent appropriée et ce, proportionnellement au danger de l'opération.*
243. La Guinée-Bissau invoque l'article 224 de la Convention, mais omet comme par hasard toute mention de l'article 225 qui lui fait suite, où il est dit :
- Lorsqu'ils exercent, en vertu de la Convention, leurs pouvoirs de police à l'encontre des navires étrangers, les Etats ne doivent pas mettre en danger la sécurité de la navigation, ni faire courir aucun risque à un navire ou le conduire à un port ou lieu de mouillage dangereux ni non plus faire courir de risque excessif au milieu marin. (C'est nous qui soulignons)
244. Cet article figure dans la partie XII de la Convention intitulée « Protection et préservation du milieu marin », et il est peut-être curieux que la Guinée-Bissau invoque ses préoccupations liées à la protection du marin (jusqu'à y voir la raison d'exiger une autorisation de soutage dans sa ZEE (chapitre III, section I du contre-mémoire)), tout en prétendant par ailleurs que *[c]e qui cause de graves dommages à l'environnement, c'est le ravitaillement illégal en combustible de navires effectué dans les eaux de la ZEE par des pétroliers comme le « VIRGINIA G »* (paragraphe 157 du contre-mémoire), alors qu'en fait,

les agents officiels de la Guinée-Bissau à bord du « *VIRGINIA G* » se sont comportés sur le navire d'une manière contraire aux règles les plus fondamentales de la sauvegarde de la vie humaine en mer, de la sécurité de la navigation et de la préservation du milieu marin. Le Panama se réfère ici à la périlleuse traversée faite de nuit entre la ZEE et le port de Bissau, qui ne s'est pas passée comme le prétend la Guinée-Bissau.

245. En réalité, un employé de la FISCAP a donné l'ordre au capitaine de faire route vers le port de Bissau. Le capitaine a protesté en faisant observer qu'il était dangereux d'entreprendre cette traversée alors que les membres de l'équipage n'étaient pas à leurs postes et qu'il ne disposait d'aucune carte marine convenable de cette zone. Le capitaine avait toutefois fini par obtempérer face à l'attitude menaçante des employés de la FISCAP.
246. La traversée s'est faite dans des conditions très difficiles et a mis en danger l'équipage, le navire et le milieu marin, et cela pour les raisons ci-après :
- a. Le capitaine a reçu l'ordre de naviguer de nuit, alors que les conditions de visibilité étaient très mauvaises. Il n'a pas été autorisé à utiliser l'un quelconque des appareils de communication qui servent généralement à émettre des signaux afin d'alerter les navires se trouvant à proximité du « *VIRGINIA G* » ;
  - b. Les membres de l'équipage étaient très inquiets et le capitaine craignait qu'en cas d'urgence, il ne soit pas possible d'exécuter les plans et protocoles de sécurité prévus dans ces situations. Etant donné que le navire en question était un navire-citerne chargé de gazole, les circonstances se trouvaient considérablement aggravées, de même que les risques.
  - c. Les plans/protocoles d'urgence prévoyaient une série de mesures et de contrôles qui n'auraient pas pu être exécutés par l'équipage étant donné que celui-ci était confiné dans ses quartiers. Les postes habituels étaient démunis de personnel (machines principales, machines auxiliaires, équipement, etc.). Autrement dit, les membres de l'équipage n'auraient pas pu s'acquitter de leurs tâches pendant que le navire était en route (étant donné les ordres donnés par les représentants de la FISCAP) et les paramètres opérationnels normaux n'étaient pas surveillés ni contrôlés. La situation était extrêmement dangereuse et aurait pu, en elle-même, entraîner une grave situation d'urgence.
  - d. La traversée s'est effectuée sans avoir recours aux cartes de navigation du port de Bissau et de ses abords. Cette situation était dangereuse et a considérablement accru le risque d'échouage sur les hauts fonds, ce qui aurait pu entraîner la perte du navire, la perte de vies humaines et des dommages irréparables à l'environnement.
  - e. Il n'y avait à bord aucun pilote en mesure de donner des avis et des indications appropriés au capitaine concernant l'approche et l'arrivée dans la baie de Bissau. Les officiers du « *VIRGINIA G* » ont protesté, et un des agents de la FISCAP a affirmé être pilote. Cependant, il n'avait pas l'expérience requise pour cet itinéraire précis. La seule carte marine produite était périmée et déchirée. Le pilote a également reconnu ne pas pouvoir mener à bien les manœuvres nécessaires, de sorte que le capitaine du « *VIRGINIA G* » a dû reprendre le commandement.

247. La Guinée-Bissau affirme que le navire a bénéficié des conseils d'un pilote de l'armée, M. Djata Inaga, qui confirme, dans sa déclaration (annexe 6 du contre-mémoire de la Guinée-Bissau), que le capitaine n'était pas disposé à prendre le risque de naviguer dans ces conditions. M. Inaga admet que la carte dont il disposait était insuffisante et que le capitaine lui-même avait offert de lui fournir la carte de navigation n° 1724 – une carte nettement meilleure pour naviguer par le chenal du fleuve Geba – ainsi qu'une radio portable VHF : les ressources de base qui faisaient défaut aux agents officiels de la Guinée-Bissau. Tout navigateur expérimenté sait que pour une traversée de cette nature, il est indispensable de disposer des publications les plus récentes et de cartes à jour. Le fait que le « *VIRGINIA G* » n'ait pas été accidenté est à porter au crédit de son capitaine.
248. D'ailleurs, le Panama insiste sur le fait que le vrai danger pour l'environnement n'était pas le « *VIRGINIA G* » (qui avait les certificats et les effectifs exigés par les obligations internationales du Panama), ou même les services de soutage prétendument illicites qu'il assurait. Le Panama rejette l'affirmation hypocrite avancée par la Guinée-Bissau au paragraphe 157 de son contre-mémoire, selon laquelle *[c]e qui cause de graves dommages à l'environnement, c'est le ravitaillement illégal en combustible de navires effectué dans les eaux de la ZEE par des pétroliers comme le « VIRGINIA G ».*
249. Le Panama estime au contraire que le vrai danger pour l'environnement venait de la Guinée-Bissau elle-même, et plus précisément de la manière agressive et menaçante dont ses fonctionnaires ont abordé le navire, de l'ordre abusif et menaçant donné au capitaine de regagner le port de Bissau de nuit, dans des conditions peu sûres et pendant de nombreuses heures, et de leur falsification consciente et délibérée de la situation des effectifs (arrestation des membres de l'équipage sous la menace d'armes, obligés d'abandonner leur poste de travail), à bord d'un pétrolier en charge, en utilisant des armes prêtes à tirer à proximité de gaz potentiellement explosifs.

#### **H. Photographies et le procès-verbal d'infraction (auto de noticia) (annexes 7 et 18 du contre-mémoire)**

250. Le Panama conteste l'affirmation de la Guinée-Bissau selon laquelle les inspecteurs de la FISCAP s'étaient identifiés comme des agents officiels de la FISCAP et, par ailleurs, met sérieusement en doute l'authenticité des photographies fournies par la Guinée-Bissau (dans son contre-mémoire) pour ce qui est des uniformes qui auraient été utilisés (au moment des faits) par les représentants de la FISCAP. Le contenu des photographies ne correspond pas aux événements dont le capitaine et l'équipage du « *VIRGINIA G* » ont été témoins au moment de la saisie du navire.
251. Il se peut bien que les photographies présentées par la Guinée-Bissau à l'annexe 7 de son contre-mémoire, en particulier les photographies 1 à 13 et 17 à 20 représentent les uniformes et les embarcations qu'utilisent les agents officiels de la FISCAP pendant leur service et les agents munis de ces uniformes à bord de ces embarcations. Mais il n'est nullement établi que ces photographies sont liées aux événements du 21 août 2009.
252. Les photographies 14 à 16, qui auraient été prises à bord du « *VIRGINIA G* », ne prouvent en rien l'affirmation de la Guinée-Bissau selon laquelle les agents officiels de la FISCAP étaient identifiables en tant que tels au moment de l'arraisonnement quelque peu musclé. De

fait, comme l'ont indiqué le capitaine et les membres de l'équipage du « *VIRGINIA G* », les agents officiels de la Guinée-Bissau ne se sont identifiés que bien après être montés à bord. En réalité, les photographies 14 à 16 semblent avoir été prises bien après l'arraisonnement du « *VIRGINIA G* », d'autant plus que l'on n'y voit aucun membre de l'équipage.

253. Ce n'est là qu'une tentative peu convaincante et malhonnête de la Guinée-Bissau de fournir de prétendus éléments de preuve concernant les événements du 21 août 2009.
254. Dans des conditions normales, on peut raisonnablement s'attendre à ce que, après une saisie, un rapport complet et détaillé soit établi immédiatement par le responsable officiel et rende compte de ce qui s'est passé, minute par minute et dans tous les détails. En l'espèce, il s'agit simplement d'un formulaire type à remplir d'une page et demie – destiné de toute évidence aux navires de pêche exploités dans les eaux territoriales de la Guinée-Bissau ou en dehors. Le capitaine a été obligé de signer ce document sous la contrainte, ce qui n'empêche pas la Guinée-Bissau de faire valoir que le capitaine n'y a inscrit aucune réserve ou déclaration.
255. Le Panama rejette donc les affirmations formulées par la Guinée-Bissau aux paragraphes 158 à 161. Le capitaine du « *VIRGINIA G* » a déjà fourni une déclaration sur la manière dont il a été amené à signer le procès-verbal d'infraction (auto de noticia) sous la contrainte (annexe 18 du contre-mémoire). Les agents officiels de la Guinée-Bissau ont gardé ce procès-verbal, sans en donner une copie au capitaine ; de la même manière, aucune copie du rapport d'inspection du 28 août 2009 (qui constitue l'annexe 19 du contre-mémoire de la Guinée-Bissau) n'a été remise au capitaine du « *VIRGINIA G* ».
256. L'idée de la Guinée-Bissau selon laquelle le portugais est pleinement compréhensible pour toute « personne sachant lire l'espagnol » est absurde et inacceptable, mais correspond clairement à son style. Le capitaine du « *VIRGINIA G* » ne pouvait pas comprendre le contenu du rapport qu'il a dû signer sous la menace (sans parler de la possibilité d'y inscrire une réserve ou une déclaration) et, puisqu'il ne disposait pas d'une copie de ce document, il n'a pas été en mesure de communiquer l'ensemble du rapport que ce soit aux propriétaires du « *VIRGINIA G* » ou à l'Etat du pavillon, à savoir le Panama.

## **I. Confiscation de la cargaison de gazole et non-respect de la décision du tribunal l'interdisant**

257. En réponse à ce qu'affirme la Guinée-Bissau aux paragraphes 162 à 165 de son contre-mémoire (qui n'apportent qu'une réponse peu probante aux paragraphes 141 à 157 du mémoire du Panama), et à sa conclusion en apparence évidente que *[l]opération de déchargement du gazole effectuée par les autorités en conformité avec les lois [bissau]guinéennes était donc parfaitement légale* (c'est nous qui soulignons), le Panama fait observer que cette question a fait l'objet de sa réponse à l'exposé de droit (notamment en rapport avec la violation de l'article 300 de la Convention par la Guinée-Bissau). Le Panama renvoie également le Tribunal aux paragraphes 207 à 222 de son mémoire.
258. Le Panama souhaite cependant rappeler au Tribunal que la Guinée-Bissau a confisqué la cargaison de gazole *malgré l'ordonnance judiciaire de suspension de la saisie* (annexe 56 du mémoire). La Guinée-Bissau confirme son refus de tenir compte de l'ordonnance du

tribunal de Bissau en déclarant (au paragraphe 163 de son contre-mémoire) que *[l]e fait que ce déchargement ait été entrepris plus tard tient à une décision du ministre des finances fondée sur un avis donné par le ministre de la justice de la République de Guinée-Bissau*. Cette déclaration contredit ce que la Guinée-Bissau affirme dans la suite de son contre-mémoire (paragraphe 190 à 192), à savoir que la mesure conservatoire avait été suspendue lorsque le déchargement du gazole avait été ordonné. La Guinée-Bissau a présenté l'opinion du ministre de la justice (annexe 8 du contre-mémoire), datée du 13 novembre 2009 – soit 7 jours avant la confiscation (20 novembre 2009) décidée sur la base d'une lettre antidatée de 10 jours (30 novembre 2009), sans se référer à la procédure d'appel et à la suspension de la mesure conservatoire, mais uniquement à la non-opposition du Ministère public.

259. Les raisons avancées par la Guinée-Bissau pour expliquer la prétendue nullité de l'ordonnance ou de la mesure conservatoire, c'est-à-dire la suspension de la saisie et de la confiscation du « VIRGINIA G » et de la cargaison à son bord, sont douteuses, dans le meilleur des cas.

260. Il est dit dans la lettre de couverture accompagnant l'opinion du ministre de la justice (annexe 8 du contre-mémoire) *[...] nous considérons que la décision de saisir le navire qui a commis l'infraction avec son armement, son matériel et les produits trouvés à bord était correcte. Nous n'avons donc pas de réserves à formuler concernant l'utilisation du combustible dont ce navire faisait le commerce dans notre ZEE*.

261. La Guinée-Bissau soumet ensuite une opinion qui est loin de fournir une certitude quant à la nullité de l'ordonnance du tribunal. De fait, le premier paragraphe de la rubrique « 4. Droit », à la page 43 de l'ensemble des annexes du contre-mémoire dit ce qui suit :

*Sans entreprendre d'analyser si la décision octroyant la mesure conservatoire demandée était une bonne décision, nous souhaitons signaler que l'interprétation du point 2 de l'article 400 du Code de procédure pénale, qui prévoit que « le tribunal donne au défendeur la possibilité de s'exprimer, si l'audience ne met pas en danger la finalité de la mesure conservatoire (...) » est discutable.* ([texte non communiqué])

262. La justification de la Guinée-Bissau est donc que le tribunal a adopté la mesure conservatoire sans entendre au préalable la partie adverse, c'est-à-dire le Gouvernement. Partant de là, la Guinée-Bissau a considéré que *[c]ette violation implique légalement qu'une telle décision est nulle [...] et le ministre de la justice de la Guinée-Bissau a informé le Gouvernement de cet état de choses* (paragraphe 190 du contre-mémoire).

263. Il est absurde et tout à fait abusif de la part du Gouvernement de la Guinée-Bissau d'avoir choisi de ne pas tenir compte de l'ordonnance conservatoire sur la base d'un point discutable, pour arriver à la conclusion que ce point discutable *implique légalement qu'une telle décision est nulle*, plutôt que de la contester devant ce même tribunal de Bissau. La Guinée-Bissau a obtenu une opinion du ministre de la justice, une « opinion juridique interne » en quelque sorte, sur laquelle elle a fait fond, plutôt que de convaincre le tribunal régional que l'ordonnance conservatoire n'avait pas été rendue dans des conditions valables (comme elle le prétend).

**J. Immobilisation de 14 mois – efforts de procédure, administratifs, juridiques et financiers déployés pour régler la situation**

264. Aux paragraphes 166 à 205 de son contre-mémoire, la Guinée-Bissau présente une série de réponses peu sérieuses, non structurées et non étayées à l'exposé des faits, tels que compris par le Panama, et tels que longuement décrits aux paragraphes 158 à 206 de son mémoire et dans les annexes qui l'accompagnent. Le Panama maintient les affirmations qui figurent dans son mémoire, rejette celles avancées par la Guinée-Bissau aux paragraphes 166 à 205 de son contre-mémoire, et invite le Tribunal à se reporter au chapitre 2 de son mémoire, et plus particulièrement aux paragraphes 158 à 206.
265. La Guinée-Bissau s'efforce de jeter le doute sur la pertinence des informations, des faits et des documents à l'appui (annexes) fournis par le Panama aux paragraphes 159 à 179 de son mémoire. Le Panama considère qu'il appartient au Tribunal d'étudier et de déterminer la pertinence des déclarations et des informations complémentaires qu'il a fournies.
266. S'agissant du paragraphe 167 du contre-mémoire (localisation du siège du Club P&I), le Panama a déjà fait valoir que la localisation et la nationalité du Club P&I du « VIRGINIA G » ne sauraient être considérées comme ayant une incidence sur le lien entre un navire et l'Etat dont il bat le pavillon (voir les paragraphes 134 à 137 ci-dessus).
267. Au sujet des paragraphes 168 à 171 du contre-mémoire, la Guinée-Bissau rejette simplement la déclaration du capitaine du « VIRGINIA G » concernant João Nunes Cá comme étant une « pure fantaisie », alors qu'en fait le capitaine a clairement signalé une suggestion extrêmement grave et contestable d'un fonctionnaire de la Guinée-Bissau – que cette dernière qualifie en fait de « solution illégale » (paragraphe 170). Le capitaine a déclaré que *[l]e 31 août 2009, João Nunes Cá est monté à bord deux fois pour me dire qu'il accueillerait le propriétaire « d'un bon œil », si celui-ci le contactait. Puis, il m'a donné un numéro de téléphone pour trouver une solution « à l'africaine ». J'ai fait part de ces visites au propriétaire et il m'a été répondu qu'il fallait dire que toute communication devait être faire par l'intermédiaire de notre Club P&I.*
268. Peut-être même que la « contradiction » relevée au paragraphe 184 du mémoire du Panama donne à penser que João Nunes Cá opérait sur des voies parallèles, en suggérant une « solution » aux propriétaires par l'intermédiaire du capitaine, et une autre dans ses bureaux, dans le cadre d'une réunion officielle avec le représentant du Club P&I du « VIRGINIA G ».
269. Pour ce qui est des paragraphes 172 à 175 du contre-mémoire, le Panama réplique que la teneur de la lettre ne diffère pas des exposés de fait et de droit qu'il a présentés dans son mémoire. Le Panama a indiqué très clairement la manière dont la procédure d'autorisation se déroule en Guinée-Bissau, le document qui établit l'autorisation étant gardé par l'agent à terre, seule une autorisation verbale étant transmise aux navires concernés, qui se tiennent à disposition à l'emplacement et à l'heure indiqués.
270. Qui plus est, l'affirmation par le Panama que l'exigence d'une autorisation en échange d'une somme d'argent pour la prestation de services de soutage dans la ZEE d'un Etat côtier ne relève pas de la juridiction dudit Etat côtier est conforme à la position défendue par le propriétaire du « VIRGINIA G » à toutes les étapes de l'affaire. La Guinée-Bissau fait

toutefois preuve de malhonnêteté lorsqu'elle suggère que le « *VIRGINIA G* » n'était pas concerné par les aspects environnementaux du soutage en mer ou n'en a pas tenu compte. Il a déjà été démontré qu'en vertu des obligations conventionnelles internationales du Panama, le « *VIRGINIA G* » était convenablement équipé et prêt à faire face à tout problème environnemental qui aurait pu se poser.

271. La décision de saisir le navire n'a nullement été motivée « comme cela a toujours été indiqué, par des préoccupations écologiques et non pas par des inquiétudes au sujet de l'évasion fiscale et de la concurrence déloyale à l'encontre de compagnies pétrolières bissau-guinéennes », et n'était certainement pas justifiée ou justifiable sur cette base. Le Panama laisse entendre, ailleurs dans la présente réplique, que les véritables raisons qui ont amené la Guinée-Bissau à imposer une autorisation préalable, en échange d'une somme à payer, et au risque de graves conséquences (catastrophiques en fait) sont uniquement liées aux recettes que le pays cherche à tirer d'activités autres que la pêche menées par des navires autres que des navires de pêche, ce qui est incompatible avec les dispositions de la Convention.
272. Concernant les paragraphes 176 à 184 du contre-mémoire, le Panama fait valoir que c'est le « comportement » de la Guinée-Bissau qui a privé le propriétaire du « *VIRGINIA G* » de tous les recours administratifs appropriés, indépendamment des recours judiciaires invoqués (et auxquels le Gouvernement de la Guinée-Bissau s'était opposé, ainsi qu'il est expliqué dans le mémoire et la présente réplique du Panama).
273. La manière dont les formalités « administratives » ont été menées par la Guinée-Bissau ne laisse que peu de doute quant au caractère abusif du comportement et à la mauvaise foi de la Guinée-Bissau. Non seulement l'« administration » a agi d'une manière préjudiciable au Panama et aux droits du navire, mais elle n'a pas respecté les propres lois du pays en procédant à la saisie d'un navire qui n'était pas un navire de pêche et d'une cargaison qui n'était pas constituée par des « produits de la pêche » (ainsi qu'il est expliqué aux paragraphes 392 et suivants ci-après); qui plus est, elle a agi au mépris total de la mesure conservatoire que le propriétaire du « *VIRGINIA G* » avait obtenue du tribunal de Bissau.
274. Le Panama souligne que la Guinée-Bissau affirme au paragraphe 176 de son contre-mémoire que le propriétaire du « *VIRGINIA G* » « a systématiquement écrit des lettres à la FISCAP ». De fait, ainsi qu'il est indiqué plus avant dans la présente réplique, le propriétaire du « *VIRGINIA G* » a, par le biais du représentant de son Club P&I, réagi en adressant une correspondance à la FISCAP au sujet de l'arraisonnement et de l'immobilisation du navire et la détention de son équipage, au moins aux occasions suivantes :
- 28 août 2009 (annexe 37 du mémoire), lettre qui porte un tampon indiquant qu'elle a été reçue par la FISCAP ;
  - 4 septembre 2009 (annexe 4 du mémoire), qui portait notamment sur la fixation d'une garantie ou d'une caution en vue de la mainlevée de l'immobilisation du navire, lettre qui porte un tampon indiquant qu'elle a été reçue par la FISCAP. La FISCAP y a même répondu, le 7 septembre 2009 et à nouveau le 11 septembre 2009, en se référant directement à la lettre du 4 septembre 2009 ;
  - 14 septembre 2009 (annexe 44 du mémoire), qui semble aussi porter un tampon indiquant qu'elle a été reçue par la FISCAP ;

- 15 septembre 2009 (annexe 45 du mémoire), **dans laquelle une prolongation du délai légal avant l'engagement de la procédure juridique était demandée**, dans l'attente d'une réponse de la FISCAP à la lettre du propriétaire datée du 14 septembre 2009.

275. Il est donc étrange que la FISCAP ait reçu les lettres susmentionnées et, qui plus est, ait répondu à deux reprises à celle datée du 4 septembre 2009 – en faisant directement référence à son contenu – tout en alléguant que le propriétaire du navire n'avait pas réagi aux mesures prises et que, faute de réaction de sa part, le navire et ce qu'il transportait à son bord seraient confisqués.
276. Le fait que la confiscation du navire et de ses « produits de la pêche » soit (prétendument) autorisée en droit ne rend pas la décision de la CIFM « par conséquent légale », si l'application de la loi est inexacte, abusive et empreinte de mauvaise foi, comme le soutient le Panama (ainsi que cela est expliqué plus en détail dans l'exposé de droit de son mémoire et dans les sections pertinentes de la présente réplique).
277. En ce qui concerne les paragraphes 185 et 186 du contre-mémoire (refus de restituer les passeports), le Panama expose les raisons de son désaccord avec le point de vue de la Guinée-Bissau aux paragraphes 366 à 370 ci-dessous, en plus des arguments déjà avancés dans son mémoire.
278. S'agissant des paragraphes 187 à 193 du contre-mémoire (refus de donner suite à la décision du tribunal ordonnant la mainlevée de la saisie du navire et de sa cargaison), le Panama énumère les raisons de son complet désaccord avec le point de vue de la Guinée-Bissau aux paragraphes 392 à 423 ci-dessous.
279. Concernant les paragraphes 194 à 197 du contre-mémoire, le Panama a déjà expliqué dans son mémoire et réitéré dans la présente réplique comment la saisie illégale et/ou la saisie injustifiée et l'immobilisation prolongée du « *VIRGINIA G* » ont gravement touché les opérations et la solvabilité des propriétaires pour ce qui est à la fois du « *VIRGINIA G* » et de l'affrètement coque nue de l'« *IBALLA G* », entraînant des dommages et des pertes et en soumettant l'équipage à de graves difficultés. Il convient de se référer aux paragraphes 223 à 242 du mémoire du Panama.
280. La Guinée-Bissau ne peut se désolidariser des effets de ses actes illégaux et injustifiés, comme en décidera peut-être le Tribunal. En particulier, la Guinée-Bissau ne peut affirmer qu'elle a agi conformément à la loi en confisquant les passeports des membres de l'équipage afin de pouvoir contrôler les entrées non autorisées sur le territoire national alors que l'équipage avait été forcé de pénétrer sur le territoire de la Guinée-Bissau, précisément « au titre de la décision de confiscation du navire ». Si, lorsqu'elle parle d'« entrée non autorisée sur le territoire national », la Guinée-Bissau fait en réalité allusion à l'entrée des membres de l'équipage dans sa ZEE, à bord du « *VIRGINIA G* », il s'agit alors là d'un autre argument, et qui verrait l'extension de la souveraineté de la Guinée-Bissau violemment contestée.
281. Concernant les paragraphes 198 à 205 du contre-mémoire, le Panama fait observer que, contrairement à ce qu'affirme la Guinée-Bissau, la traversée que le « *VIRGINIA G* » a reçu l'ordre d'entreprendre entre l'endroit où il a été arrêté et le port de Bissau était dangereuse

et faisait courir de gros risques à l'équipage, au navire et à l'environnement, et cela pour les raisons déjà fournies dans son mémoire (paragraphe 126 à 140) et dans la présente réplique (paragraphe 244 à 249 ci-dessus), ainsi que le capitaine l'a confirmé dans sa déclaration (annexe 1 du mémoire).

282. Pendant la longue immobilisation, et pour ce motif, les conditions à bord du « VIRGINIA G » se sont dégradées, à tel point que la situation à bord est devenue pénible et inhumaine. Le Panama fournit une description plus détaillée de cet aspect de l'immobilisation aux paragraphes 223 à 242 de son mémoire, en se référant plus particulièrement aux sections pertinentes des annexes 1 à 6 dudit mémoire.
283. Et pourtant la Guinée-Bissau tente, à nouveau, de se dissocier, des effets de ses actes illégaux et injustifiés en déclarant que le bien-être de l'équipage et les conditions à bord relèvent exclusivement de la responsabilité des propriétaires du navire.
284. La Guinée-Bissau n'admet pas ou refuse d'admettre que ses actions et les mesures qu'elle a prises à l'encontre du « VIRGINIA G » étaient non seulement illégales et injustifiées, mais étaient totalement disproportionnées par leur ampleur et leur durée. Cette conclusion du Panama se trouve notamment confirmée par le fait que la Guinée-Bissau a finalement procédé à la mainlevée de l'immobilisation du navire sans accusations ou sanctions d'aucune sorte; toutefois, le navire avait alors été immobilisé pendant 14 mois, apparemment sans aucun objectif ultime pour la Guinée-Bissau.
285. Les raisons de la mainlevée de l'immobilisation du navire avancées par la Guinée-Bissau, *car les autorités ont appris que les conditions de sécurité du navire étaient épouvantables et qu'il risquait de couler dans le port de Bissau*, sont malhonnêtes si l'on considère que l'état du navire était dû à son immobilisation prolongée par la Guinée-Bissau, pour aucune raison apparente ou ultime puisque le navire a en fin de compte été libéré sans aucune sanction.
286. Le Panama répète que l'arraisonnement et l'immobilisation du « VIRGINIA G » signifiaient que le contrat en vertu duquel il avait été affrété (à la Lotus Federation) se trouvait annulé. Les propriétaires ont rapidement connu de graves difficultés financières du fait qu'ils avaient perdu une importante source de revenus, tout en devant toujours assumer les dépenses afférentes au VIRGINIA G (par exemple salaires, frais de justice, ravitaillement, employés de bureau, frais bancaires, droits portuaires, agents, fournisseurs). A dire vrai, le propriétaire du « VIRGINIA G » a fait faillite. L'« IBALLA G » a également été saisi en raison de l'impossibilité pour ses affréteurs coque nue, la compagnie Penn Lilac qui a depuis fait faillite, de payer ses créanciers et son équipage.
287. En vérité, la Guinée-Bissau ne peut être autorisée à se dissocier des effets de ses actions illégales et injustifiées alors que ces actions ont eu de graves conséquences pour le navire, son équipage et ses propriétaires. Le préjudice financier que pourrait entraîner l'immobilisation d'un navire a été accepté par le tribunal de Bissau comme une raison tout à fait valable pour ordonner une mesure conservatoire interdisant de saisir le navire et sa cargaison. Les affirmations qui figurent aux paragraphes 198 à 200 du contre-mémoire de la Guinée-Bissau ne manquent donc pas d'audace, compte tenu du fait qu'elles ne tiennent aucun compte de la mesure conservatoire ordonnée par le tribunal.

288. Le Panama nie et rejette avec vigueur ce qu'affirme la Guinée-Bissau au paragraphe 201, à savoir que [l]e risque que le navire sombre était naturellement dû aux conditions lamentables dans lesquelles il était exploité et au manque total de rigueur avec lequel le Panama lui a accordé un permis de navigation, probablement sans avoir effectué une seule inspection du navire, qui était toujours exploité entre Séville et la côte ouest-africaine et de s'était probablement jamais rendu au Panama.
289. Cette affirmation résume la méconnaissance totale (ou le mépris délibéré), de la part de la Guinée-Bissau, des règles et règlements applicables au niveau international, des pratiques maritimes et des procédures d'inspection, comme nous le démontrerons ci-après.
290. En premier lieu, le Panama fait observer que les procédures qu'il a appliquées à l'immatriculation du « VIRGINIA G » et à la délivrance des certificats étaient parfaitement conformes à ses obligations internationales et respectaient pleinement les prescriptions des conventions internationales applicables, notamment MARPOL et la Convention SOLAS, instruments que, fait à noter, la Guinée-Bissau n'a pas signés. Tous les certificats pertinents à cet égard ont été communiqués en annexe au Tribunal. En outre, tous les certificats pertinents ont été entre les mains de la Guinée-Bissau pendant toute la durée de l'immobilisation, et la Guinée-Bissau n'a pas fait part de ses préoccupations (si la situation était vraiment aussi grave) conformément au paragraphe 6 de l'article 94 de la Convention.
291. En deuxième lieu, le Panama a déjà expliqué, avec preuves à l'appui, que c'était à cause des mesures illégales et injustifiées prises par la Guinée-Bissau que l'état du « VIRGINIA G » s'était tellement détérioré. Il convient de se référer en particulier à la vérification de l'état du navire/audit interne effectués par l'inspecteur du Panama, le capitaine Pedro Olives Socas, tout d'abord après l'arraisonnement du navire (septembre 2009), et à nouveau après la mainlevée de son immobilisation (octobre 2010) (voir la section « Punto 8 » des rapports sur les dommages joints à l'**annexe 4.[2] (64)** de la présente réplique).
292. En septembre 2009, le capitaine Pedro Olives Socas a conclu et recommandé ce qui suit :
- Selon l'inspection de vérification de l'état du navire effectuée ce jour dans la baie du port de Bissau à bord du navire « Virginia G », nous concluons que le navire est en état de fonctionner et offre des conditions satisfaisantes de stabilité, d'étanchéité à l'eau, de sécurité de navigation et répond aux normes de sécurité.*
- Lors de la mainlevée de l'immobilisation du navire, la société Penn Lilac Trading devra informer Panama Shipping Registrar afin que ce dernier procède à une nouvelle vérification de l'état du navire.*
293. En octobre 2010, le capitaine Pedro Olives Socas a conclu et recommandé ce qui suit :
- Selon cette nouvelle vérification de l'état du navire et les audits internes, nous concluons que le navire n'est pas en bon état et que de très importantes réparations doivent être effectuées et que des pièces de rechange doivent être fournies.*

*Aux fins de classification et de délivrance de nouveaux certificats réglementaires, toutes les réparations nécessaires devront avoir été effectuées et les pièces de rechange devront avoir été fournies.*

*Penn Lilac Trading devra informer Panama Shipping Registrar afin qu'il vérifie les travaux de réparation.*

294. Il appartient au Tribunal de décider, contrairement à ce que soutient la Guinée-Bissau au paragraphe 203 de son contre-mémoire, s'il convient d'accorder « la moindre crédibilité » aux rapports d'enquête sur l'état du navire établis par le capitaine Pedro Olives Socas. Le Panama tient toutefois à faire observer que la Guinée-Bissau continue à faire preuve d'un comportement problématique, qu'il s'agisse de sa méconnaissance des lois et règlements internationaux ou du mépris délibéré qu'elle témoigne à leur égard.
295. En troisième lieu, les rapports d'accident établis par le capitaine Pedro Olives Socas au sujet des navires « TORNADO » et « SASANQUA » auxquels il est fait référence, loin de le discréditer, accroissent plutôt sa crédibilité.
296. Ces rapports d'accident, que l'on peut facilement obtenir en faisant une recherche sur Internet, résultent de l'obligation, pour le navire et son Etat du pavillon, de faire connaître à la communauté internationale les facteurs qui conduisent à des accidents maritimes (facteurs à l'origine des accidents ou qui y contribuent).
297. Comme la Guinée-Bissau devrait le savoir – et en application du Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer adopté par l'OMI dans la résolution A.849(20)<sup>33</sup> – chaque Etat est tenu d'enquêter sur les accidents concernant ou impliquant des navires battant son pavillon au moyen notamment d'inspections effectuées par ses inspecteurs. L'un des objectifs de cette procédure est d'améliorer, selon que de besoin, les lois et règlements afin d'éviter d'autres accidents de même nature.
298. Le fait que l'inspecteur, le capitaine Pedro Olives Socas, ait inspecté le navire « VIRGINIA G » et établi le rapport présenté par le Panama à l'annexe 59 de son mémoire (et à nouveau, accompagné d'un rapport complémentaire, dans le cadre de l'**annexe 4.1 (64)** à la présente réplique), témoigne du fait que ce rapport a été établi par un inspecteur compétent et reconnu par le Panama.
299. En dernier lieu, la Guinée-Bissau soutient que le Panama n'a probablement jamais fait *une seule inspection du navire, qui était toujours exploité entre Séville et la côte ouest-africaine et ne s'était probablement jamais rendu au Panama.*
300. Si la Guinée-Bissau avait fait part de ses doutes et de ses inquiétudes au Panama, comme le prévoit le paragraphe 6 de l'article 94 de la Convention, le Panama aurait volontiers fourni à la Guinée-Bissau les précisions dont elle aurait pu avoir besoin. Malgré l'absence d'une requête dans ce sens, le Panama apporte néanmoins les précisions suivantes :

---

<sup>33</sup> Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer  
[http://www.ismcode.net/accident\\_and\\_near\\_miss\\_reporting/849final.pdf](http://www.ismcode.net/accident_and_near_miss_reporting/849final.pdf)

- a. le « *VIRGINIA G* » disposait de certificats valables, ayant été inspecté par des inspecteurs reconnus désignés par le Gouvernement panaméen pour inspecter les navires et délivrer les certificats techniques correspondants ;
- b. le « *VIRGINIA G* » avait fait l'objet d'une inspection annuelle de la sûreté effectuée par des inspecteurs reconnus désignés par le Gouvernement panaméen ;
- c. le « *VIRGINIA G* » n'a jamais effectué de traversées entre Séville et la côte Ouest de l'Afrique, mais il naviguait toujours entre les îles Canaries et la côte Ouest de l'Afrique.

301. La Guinée-Bissau devrait aussi savoir que, dans le trafic maritime international, les inspections par l'Etat du pavillon ont lieu dans différents ports et pas nécessairement dans les ports de l'Etat du pavillon. Le Panama dispose d'une équipe d'inspecteurs reconnus, et d'une équipe de ses propres inspecteurs qui se rendent dans le port où se trouve le navire à inspecter. Outre cela, chaque navire, quel que soit son pavillon, doit faire l'objet d'inspections dans le cadre du contrôle par l'Etat du port.
302. Ainsi qu'il est indiqué dans le mémoire du Panama (annexe 22), le 5 août 2009 (16 jours avant son arraisonnement), le « *VIRGINIA G* » a fait l'objet d'un contrôle par l'Etat du port dans le port de Las Palmas, aux îles Canaries (Espagne). L'inspection n'a pas constaté que le navire était dans l'état indiqué par la Guinée-Bissau, ni que les règles de sécurité étaient insuffisantes au point de présenter un danger pour l'équipage, le port ou l'environnement. L'inspection a confirmé que tout le matériel était en bon état de marche et que les certificats étaient en règle, comme cela a été de nouveau confirmé 16 jours plus tard par les autorités bissau-guinéennes elles-mêmes (annexe 18 du contre-mémoire). Aussi, l'affirmation de la Guinée-Bissau selon laquelle le navire était « en très mauvais état » ou « dans un état terrible » pourrait avoir un sens au moment de la mainlevée de l'immobilisation et par suite de l'immobilisation du navire par la Guinée-Bissau ; mais ce n'était certainement pas le cas avant ou au moment de son arraisonnement, le 21 août 2009.

\* \* \*

## **CHAPITRE 4** **RÉPONSE À L'EXPOSÉ DE DROIT**

*(voir contre-mémoire, chapitre V)*

303. Dans la présente section, le Panama s'intéressera aux affirmations et aux arguments avancés par la Guinée-Bissau au chapitre V de son contre-mémoire (paragraphe 206 à 249), pour répondre au chapitre 3 du mémoire du Panama (paragraphe 251 à 412). Malgré l'absence de sous-sections dans le contre-mémoire, le Panama s'est efforcé d'organiser ses réponses en les groupant sous diverses sous-sections en fonction des principaux arguments présentés par la Guinée-Bissau.
304. En tout état de cause, le Panama estime nécessaire de s'élever d'emblée contre le fait que la Guinée-Bissau n'a pas accordé la considération voulue à la soumission de ses arguments juridiques au Tribunal, se bornant parfois à simplement nier les affirmations du Panama, ou parvenant à des conclusions illogiques, sans même tenter d'expliquer ses raisons. Le Panama s'oppose à cette approche et se réserve le droit de prier le Tribunal de rejeter ou de déclarer irrecevables pour toute autre raison les arguments juridiques ou autres points de vue que la Guinée-Bissau pourrait présenter dans sa duplique et qui ne figureraient ou ne seraient pas mentionnés dans son contre-mémoire.

### **I. Violation de l'article 58 de la Convention : liberté de navigation et liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites**

305. Le Panama rejette l'affirmation de la Guinée-Bissau (paragraphe 209 du contre-mémoire) selon laquelle la Guinée-Bissau n'aurait pas commis une violation de l'article 58 de la Convention car elle considère que le soutage est une activité économique qui ne relève pas de la liberté de navigation ou d'utilisation de la mer à d'autres fins internationalement licites.
306. Le Panama réaffirme pleinement ce qu'il a soutenu aux paragraphes 255 à 295 de son mémoire, à savoir que les services de soutage fournis par le « *VIRGINIA G* » dans la ZEE de la Guinée-Bissau, sous réserve du présent différend, entrent dans la catégorie des libertés de navigation et autres utilisations de la mer à des fins internationalement licites qui s'y rattachent aux termes du paragraphe 1 de l'article 58.
307. Afin d'éviter des répétitions inutiles et excessives des affirmations qu'il a déjà exposées en détail dans son mémoire, le Panama s'intéressera, dans la présente section, aux arguments avancés par la Guinée-Bissau dans son contre-mémoire (paragraphe 209 et suivants), tout en renvoyant le Tribunal aux arguments détaillés présentés aux paragraphes 257 à 295 de son mémoire, ainsi qu'aux arguments avancés plus haut aux sections II.A et II.B. du chapitre 1.
308. Le Panama réitère ainsi au Tribunal que la Guinée-Bissau a bien commis une violation de l'article 58 de la Convention en refusant la liberté de navigation au Panama et à son navire, le « *VIRGINIA G* ».

309. Le Panama estime pertinent de faire référence à l'opinion individuelle du juge Budislav Vukas concernant l'arrêt rendu par le Tribunal international du droit de la mer dans l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*<sup>34</sup>. La clarté du raisonnement est telle que nous en reproduisons des extraits ci-après (dans lesquels nous avons souligné certaines phrases lorsque nous l'avons jugé bon) à l'intention du Tribunal.
310. Il convient de se reporter au paragraphe 16 de l'opinion individuelle du juge Vukas, qui se rattache au contexte de l'espèce :

*c) Dispositions pertinentes de la Convention*

16. Depuis les premières initiatives prises pour l'extension de la souveraineté/juridiction des Etats côtiers, qui ont en définitive abouti à l'établissement du régime de la zone économique exclusive, les Etats côtiers ont envisagé la protection de leurs droits concernant les ressources naturelles de la mer. Ce fut là l'objet principal de l'adoption et l'élément essentiel du contenu de la Déclaration sur la zone maritime (la Déclaration de Santiago) de 1952, de la Déclaration de Montevideo sur le droit de la mer de 1970, de la Déclaration latino-américaine sur le droit de la mer de 1970, du Rapport du Sous-comité du droit de la mer du Comité juridique consultatif afro-asiatique de 1971, de la Déclaration de Saint-Domingue de 1972, des Conclusions du rapport général du Séminaire régional des Etats africains sur le droit de la mer de 1972, et de plusieurs autres instruments adoptés par divers organisations et groupements d'Etats [note de bas de page supprimée].

Les droits relatifs aux ressources naturelles dans la zone proposée a constitué également la préoccupation majeure des Etats côtiers au cours des travaux du Comité des utilisations pacifiques des fonds des mers et des océans au-delà des limites de la juridiction nationale [note de bas de page supprimée].

Lors de l'élaboration de la partie V de la Convention, la majorité des Etats participant à la troisième Conférence sur le droit de la mer n'avaient pas à l'esprit la protection d'activités économiques des Etats côtiers autres que celles se rapportant aux ressources. Une proposition faite au tout début par 18 Etats africains, visant à inclure dans la future Convention une disposition sur la juridiction des Etats côtiers autorisant « le contrôle et la réglementation des questions douanières et fiscales ayant trait aux activités économiques dans la zone », et une proposition similaire présentée par le Nigeria [note de bas de page supprimée], ont été reprises dans le document de 1974 dans lequel ont été énumérées les diverses tendances qui se sont dégagées parmi les Etats participant à la troisième Conférence sur le droit de la mer (document de travail sur les principales tendances). Toutefois, du fait de l'opposition déclarée de plusieurs délégations [note de bas de page supprimée], la réglementation douanière n'a pas été mentionnée dans les projets de texte de la Convention.

Le paragraphe qui suit et qui a trait à l'article 59, paragraphe écrit par les commentateurs de la Convention qui font le plus autorité dans ce domaine, **confirme que, en concevant les droits économiques souverains et la juridiction de l'Etat côtier en matière économique, la troisième Conférence sur le droit de la mer n'a jamais pensé à autre chose qu'aux ressources qui relèvent de ces droits :**

*Sur les questions qui ne concernent pas l'exploration et l'exploitation des ressources, à propos desquelles des conflits surgissent, les intérêts des autres Etats ou de la communauté internationale dans son ensemble doivent être pris en considération. (C'est nous qui soulignons) [note de bas de page supprimée]*

---

<sup>34</sup> <http://www.itlos.org/index.php?id=64&L=0>

17. De tout ce qui précède, il ressort que la genèse comme le contenu de la partie V de la Convention **ne fournissent pas de motifs valides pour considérer l'avitaillement de quelque type de navires que ce soit comme une utilisation illicite de la zone économique exclusive**. A cet égard, il conviendrait de rappeler une note distribuée au début de la cinquième session de la troisième Conférence sur le droit de la mer par le Président de la Conférence. En plaidant en faveur d'un consensus sur le régime de la zone économique exclusive, le Président a écrit :

Pour que cette question soit résolue de façon satisfaisante, il faut que les droits souverains et la juridiction reconnus à l'Etat côtier soient compatibles avec les droits de communication et de navigation établis de longue date et consacrés par la tradition, droits dont le respect est indispensable au maintien des relations *commerciales* ou autres entre les nations. (c'est nous qui soulignons) [note de bas de page supprimée]

Ainsi, le Président n'a pas jugé qu'il existait une séparation nette entre *ius communicationis* et *ius commercii*. Il est à noter que c'est seulement après cet appel du Président que le libellé définitif de l'article 58, paragraphe 1, a été inclus dans le projet de la Convention (texte de négociation composite officieux).

Bien que, en tant qu'activité plutôt nouvelle à l'époque, il n'ait pas été expressément mentionné à la Conférence, l'avitaillement **devrait être considéré comme une utilisation de la mer « internationalement licite » au sens de l'article 58, paragraphe 1, de la Convention. Il est lié à la liberté de navigation et entre « dans le cadre de l'exploitation des navires »**. Cette thèse n'est pas difficile à soutenir du point de vue de la navigation comme au regard du droit international. La fourniture de produits de soute constitue le but de la navigation d'un pétrolier, et le réapprovisionnement en carburant est essentiel pour la poursuite de sa navigation par le navire qui a été approvisionné en gazole. Cette relation étroite entre l'avitaillement et la navigation qui est conforme aux termes utilisés à l'article 58, paragraphe 1, me force à rappeler l'article 31, paragraphe 1, de la Convention de Vienne sur le droit des traités, que les parties ont souvent invoquée dans leurs plaidoiries et pièces de procédure : « Un traité doit être interprété de bonne foi suivant le sens ordinaire à attribuer aux termes du traité dans leur contexte et à la lumière de son objet et de son but ».

311. Nous allons maintenant nous référer à d'autres parties de l'opinion individuelle du juge Vukas :

3. Etant donné que le désaccord fondamental entre les parties porte sur la violation alléguée du droit de Saint-Vincent-et-les-Grenadines aux termes des « articles 56, paragraphe 2, et 58, ainsi que dans d'autres dispositions connexes de la Convention », les thèses opposées des parties devraient **primordialement être analysées et évaluées sur la base des dispositions de la Convention**.

Le fait que Saint-Vincent-et-les-Grenadines tout comme la Guinée sont des Etats Parties à la Convention ne suffit pas pour que s'applique la partie V de la Convention qui traite de la zone économique exclusive dans « une zone située au-delà de la mer territoriale et adjacente à celle-ci » (article 55) de la Guinée. En d'autres termes, contrairement au cas du plateau continental (article 77, paragraphe 3) et de la zone contiguë (article 33, paragraphe 1), les droits de l'Etat côtier dans la zone économique exclusive dépendent d'une proclamation expresse de la zone par l'Etat côtier concerné. La Guinée a proclamé sa zone économique exclusive par le Décret no. 336/PRG/80, qui est entré en vigueur le 30 juillet 1980.

312. La proclamation (modifiée) de la Guinée-Bissau semblerait extraite de la loi nationale n° 3/85 du 17 mai 1985. Il convient de se référer au passage ci-après, et à l'annexe 8 du mémoire du Panama pour le texte intégral.

Loi No 3/85 du 17 mai 1985  
sur la délimitation de la mer territoriale,  
de la zone contiguë et du plateau continental

[...]

Article 3

1. La zone économique exclusive s'étend, à l'intérieur des frontières maritimes nationales, sur une distance de 200 milles marins mesurée à partir des lignes de base droites établies par la loi susmentionnée.
2. L'Etat de Guinée-Bissau a l'exclusivité des recherches et de l'exploitation des ressources biologiques et naturelles se trouvant dans la mer et sur le plateau continental, sur le talus et sur le fond de la zone économique exclusive.

Article 4

Il est expressément interdit à tout navire étranger ou à tout navire non autorisé par le Gouvernement de la République de Guinée-Bissau de pêcher dans la zone économique exclusive.

Article 5

Les violations de l'article 4 sont sanctionnées conformément aux dispositions de la loi.

Article 6

Toutes les dispositions légales qui sont en contradiction avec la présente loi sont révoquées.

Article 7

La présente loi entre en vigueur immédiatement.

313. Le juge Vukas poursuit en ces termes :

4. Avec l'établissement de sa zone économique exclusive, la Guinée a mis en œuvre le régime juridique particulier de la zone, qui est constitué de ses droits et de sa juridiction et des droits et libertés des autres Etats qui sont gouvernés par les dispositions pertinentes de la Convention (article 55). Le régime juridique de la zone s'applique une fois que la zone est proclamée; il n'est pas besoin que des règles de droit interne soient adoptées pour que ce régime devienne exécutoire. La ratification de la Convention et la proclamation de la zone suffisent pour l'application de toutes les règles relatives à la zone économique exclusive contenues dans la Convention. Bien entendu, les Etats sont en droit d'incorporer les dispositions de la Convention dans leurs lois et règlements internes, c'est-à-dire de traduire dans leur droit interne les règles énoncées dans la Convention. Ils peuvent également adopter des règles internes additionnelles,

**dans la mesure où lesdites règles ne sont pas incompatibles avec la Convention et avec les autres règles internationales pertinentes.**

5. Compte tenu, par conséquent, du fait que, depuis 1980, au-delà de la mer territoriale et adjacente à celle-ci de la Guinée, il existe une zone économique exclusive dudit Etat, je ne souscris pas au fait que l'arrêt ait fondé son examen de la licéité de l'arraisonnement du *Saiga* sur les lois et règlements de la Guinée<sup>35</sup>. L'arrêt a négligé les dispositions pertinentes de la Convention directement applicables aux parties. Cette manière de procéder ne saurait se justifier par le simple fait que, après avoir mentionné les dispositions pertinentes de la Convention (voir paragraphe 1 ci-dessus), la Guinée a également soutenu que :

les lois guinéennes peuvent être mises en application aux fins de contrôle et de répression de la vente de gazole aux navires de pêche dans son rayon des douanes, en vertu de l'article 34 du code des douanes de la Guinée.

Bien qu'au cours de la procédure la Guinée ait mentionné son code des douanes et d'autres lois, le but principal de cette mention était de soutenir que ni leur contenu ni leur application au *Saiga* n'étaient contraires à la Convention.

**6. A mon sens, il est indispensable de commencer l'examen de la licéité des mesures prises par la Guinée par une analyse des dispositions pertinentes de la Convention.**

Comme cela a été démontré au paragraphe 1 ci-dessus, les parties ont des vues opposées au sujet de la portée et de l'application des « articles 56, paragraphe 2, et 58, ainsi que ... d'autres dispositions connexes de la Convention. » La disposition principale qui a trait au droit des « autres Etats » dans la zone économique exclusive est l'article 58, paragraphe 1, qui dispose que tous les Etats jouissent, « dans les conditions prévues par les dispositions pertinentes de la Convention, des libertés de navigation et de survol et de la liberté de poser des câbles et pipelines sous-marins visées à l'article 87, ainsi que de la liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites liées à l'exercice de ces libertés et compatibles avec les autres dispositions de la Convention, notamment dans le cadre de l'exploitation des navires, d'aéronefs et de câbles et pipelines sous-marins ».

L'article 56, paragraphe 2, stipule que l'Etat côtier, lorsqu'il exerce ses droits et s'acquitte de ses obligations en vertu de la Convention dans la zone économique exclusive, « tient dûment compte des droits et des obligations des autres Etats et agit d'une manière compatible avec la Convention ».

Bien que cela n'ait pas été spécifiquement indiqué dans les conclusions de Saint-Vincent-et-les-Grenadines, les « dispositions connexes de la Convention » sont en particulier celles qui déterminent les droits et obligations de l'Etat côtier, étant donné que leur application peut empiéter sur la liberté de navigation des navires battant le pavillon de Saint-Vincent-et-les-Grenadines.

314. Le Panama réaffirme son point de vue, à savoir que les activités de soutage dans la ZEE font partie de la liberté de navigation et autres utilisations internationales licites de la mer. Il réitère également que les lois nationales telles que celle de la Guinée-Bissau (décret-loi 6-A/2000, l'un des principaux points de désaccord en l'espèce) représente une violation de l'article 58 de la Convention, dans la mesure où elle place les activités de soutage dans la

<sup>35</sup> Le Panama considère que la Guinée-Bissau propose en fait que le Tribunal international adopte la même approche dans l'affaire No. 19.

ZEE du pays dans la catégorie des activités connexes de pêche soumises à la réglementation et au contrôle nationaux.

*En réalité, la Guinée-Bissau cherche à prélever des impôts/droits de douane sous le couvert de sa loi sur les pêcheries*

315. En outre, et sans préjudice de la thèse qu'il a exposée plus haut, le Panama soutient que la reconnaissance manifeste par la Guinée-Bissau des avantages financiers de la réglementation du soutage dans sa ZEE (ou même les pertes qu'elle prétend subir), le fait qu'elle s'appuie constamment (dans son contre-mémoire) sur une forme de raisonnement utilisée dans un nombre limité d'affaires, d'ouvrages et de lois, et l'exigence de sa part d'un paiement par les navires avitailleurs en échange de la délivrance d'une autorisation sont en vérité les manifestations d'une situation dans laquelle l'autorisation ou le consentement est traité de la même manière qu'une licence, et dans laquelle la Guinée-Bissau **impose une forme d'impôt ou de droit de douane aux activités de soutage menées dans sa ZEE.**
316. Le Panama est d'avis que les véritables justifications de la réglementation des activités de soutage par la Guinée-Bissau dans sa ZEE sont à chercher aux paragraphes 83, 84 et 210 de son contre-mémoire. En effet, la Guinée-Bissau soutient qu'un *Etat côtier a le droit de toucher les recettes d'impôt correspondant à cette activité, vu que le soutage empêche l'Etat côtier de percevoir les impôts qu'il percevrait sinon naturellement au titre de l'approvisionnement en carburant sur son territoire* – ce qui semble correspondre à une admission apparente du fait que les activités de soutage dans sa ZEE sont extérieures à son territoire.
317. La Guinée-Bissau arrive aussi à la conclusion qu'*[i]l est par conséquent normal que l'Etat côtier exige que l'activité de soutage dans sa zone économique exclusive implique le versement de droits pour obtenir des licences correspondantes*<sup>36</sup>, conformément à l'article 62 de la Convention, ce qui est une pratique commune à l'ensemble de la sous-région africaine dont fait partie la Guinée-Bissau, la pratique internationale des Etats constituant un élément important pour l'interprétation de la Convention.
318. Au paragraphe 210 de son contre-mémoire, la Guinée-Bissau réitère comme par hasard que *le soutage est considéré dans toute la région de l'Afrique de l'Ouest comme une activité connexe de pêche, subordonnée à l'autorisation de l'Etat côtier.* Mais cette affirmation de la Guinée-Bissau est manifestement insuffisante pour donner à penser que le Tribunal devrait considérer qu'une prétendue tendance régionale suffirait pour conclure que « [...] le développement du droit coutumier intervenu par la suite peut clarifier et/ou amender toute solution antérieure » (ainsi que le juge Vukas l'a suggéré dans son opinion individuelle). Par ailleurs :

20. S'agissant des thèses de la Guinée et de sa propre législation, il est intéressant de noter qu'un document donnant un aperçu de la pratique des Etats, document préparé par la Division des affaires maritimes et du droit de la mer du Bureau des affaires juridiques de l'Organisation des Nations Unies, a fait ressortir le cas d'un Etat africain qui est tout à fait à l'opposé de la tendance qui est celle de la

<sup>36</sup> Même s'il conviendrait probablement de lire ici le terme « autorisations ».

Guinée. La citation qui suit illustre l'attitude de la Namibie, qui a amendé sa législation pour l'adapter au contenu du régime de la zone économique exclusive prévu dans la Convention :

Il convient de noter que la Namibie a adopté en 1991 un amendement au paragraphe 3 b) de l'article 4 de la loi namibienne de 1990 relative à la mer territoriale et à la zone économique exclusive, laquelle prévoyait le droit de l'Etat d'exercer les pouvoirs nécessaires pour prévenir toute contravention à la législation fiscale ou à toute loi douanière, sanitaire ou d'immigration dans la zone économique exclusive namibienne. L'amendement élimine la référence à ce droit, lequel, conformément à l'article 33 de la Convention, peut être exercé dans la zone contiguë mais non dans la zone économique exclusive, de sorte que la loi en question est désormais conforme à la Convention.

319. En vérité, tout en admettant la possibilité que l'élaboration de ces règles puisse se faire à travers la pratique constante des Etats, le juge Vukas a conclu à « la non existence dans la zone économique exclusive d'autres règles internationales concernant les droits et obligations des Etats côtiers et/ou des autres Etats qui iraient au-delà de ce qui est prévu dans la Convention ».
320. Ce qu'affirme la Guinée-Bissau et les renvois qu'elle fait à certains extraits de l'arrêt rendu dans l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)* aux paragraphes 212 à 214 de son contre-mémoire viennent confirmer plutôt que contredire l'observation formulée par le Panama au paragraphe 259 de son mémoire. Le Panama n'a pas affirmé que le Tribunal n'avait pas envisagé le soutage dans la décision qu'il a rendue dans l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*, mais que :

259. Les affaires du *Saiga*<sup>37</sup> ont été pour le Tribunal une occasion d'analyser les conséquences juridiques des activités de soutage<sup>38</sup>. Dans l'affaire du *Saiga (No. 2)*, des prétentions opposées avaient été formulées aussi bien par Saint-Vincent-et-les Grenadines que par la Guinée. Cependant, en raison du contexte douanier du différend, il s'est en définitive avéré inutile pour le Tribunal de formuler des conclusions générales concernant les aspects juridiques des activités de soutage menées dans la ZEE, en dépit des invitations qui lui avaient été adressées à cet effet par les deux Parties.

2. La Guinée-Bissau fait fond sur le raisonnement de David Anderson (paragraphes 93 et 94 du contre-mémoire), selon lequel [...] *au vu des tendances récentes il semble incertain, dans tous les cas, que l'on trouve a priori que la législation qui requiert l'accord préalable de l'Etat côtier pour le soutage de navires de pêche se livrant à la pêche dans la ZEE aille au-delà des droits souverains et de la juridiction de l'Etat côtier reconnu aux articles 56, 61, 62 et 73 de la Convention. Le sens ordinaire du terme « droits souverains » dans son contexte immédiat est large. Il existe une pratique des Etats qui prend la forme de législation et d'absence de protestation à l'encontre de telles lois, ce qui va dans le sens de cette interprétation*<sup>39</sup> (traduction du Greffe).
322. Mais la Guinée-Bissau omet commodément de citer le paragraphe qui fait immédiatement suite au précédent :

<sup>37</sup> *Affaire du navire « SAIGA » (Prompte mainlevée)*, arrêt du 4 décembre 1997, Recueil des arrêts du TIDM 1997, p. 16 et *Affaire du navire « SAIGA » (No. 2) (fond)*, arrêt du 1<sup>er</sup> juillet 1999, Recueil des arrêts du TIDM 1999, p. 10.

<sup>38</sup> En se référant à la question plus générale des droits des Etats côtiers et d'autres Etats en matière de soutage dans la ZEE.

<sup>39</sup> Anderson, D. *Modern Law of the Sea: Selected Essays*, Leyde, Koninklijke Brill, 2008, p. 226.

*Parallèlement, il est évident que l'Etat côtier n'est pas libre de réglementer le soutage de n'importe quelle manière de son choix, par exemple en appliquant sa législation douanière au navire avitailleur étranger. C'est la décision qui a été rendue dans l'Affaire du navire « SAIGA » (No. 2). **La portée de la législation, si l'on veut éviter l'accusation de juridiction exorbitante ou rampante, devrait se limiter aux pêcheries ou aux activités liées aux ressources dans la ZEE.*** (Traduction du Greffe) (les caractères gras sont de nous)

323. Il semblerait que certains Etats de la côte de l'Afrique de l'Ouest (pas tous), la Guinée-Bissau par exemple, aient pris en compte la « mise en garde » du Tribunal dans *l'Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*, de telle sorte que la législation a été modifiée ou qu'une loi a été adoptée afin de donner à ce qui reste en fait un impôt ou un droit de douane (imposés au-delà de la zone de souveraineté maritime) l'allure d'un « agrément » d'une activité connexe de pêche, contre paiement, et avec des conséquences catastrophiques pour le navire de soutage concerné au cas où un doute subsisterait quant à savoir s'il détenait cette autorisation.
324. Sans préjudice de ce que le Panama a affirmé plus haut, on pourrait sans doute juger acceptable qu'un Etat côtier exige d'être *informé* de l'intention de procéder à une opération de soutage dans sa ZEE – situation qui, de fait, résulte déjà des obligations de permis auxquelles sont soumis les navires de pêche. En revanche, la question est toute autre lorsque l'Etat côtier assortit un simple agrément ou une simple autorisation d'énormes frais ou sanctions.
325. Cette observation se trouve encore confirmée lorsqu'elle est lue conjointement avec l'affirmation sans équivoque de la Guinée-Bissau (au paragraphe 83 de son contre-mémoire) selon laquelle *un Etat côtier a le droit de toucher les recettes d'impôt correspondant à son activité, vu que le soutage empêche l'Etat côtier de percevoir les impôts qu'il percevrait naturellement au titre de l'approvisionnement en carburant sur son territoire.*
326. Le fait est que la Guinée-Bissau se fonde sur la conclusion du juge Zhao dans l'opinion individuelle qu'il a exprimée dans *l'Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*, à savoir que *[c]onsidérer que la liberté de navigation inclut l'avitaillement et tous autres activités et droits qui y sont liés constitue une interprétation inexacte. Le point de vue selon lequel l'avitaillement peut être librement mené dans la zone économique exclusive, parce qu'il peut être librement mené en haute mer, n'est pas tenable au regard du droit.*
327. Le Panama se réfère par ailleurs à d'autres passages de l'opinion individuelle du juge Zhao, notamment lorsqu'il dit que *[p]ar sa nature même, l'avitaillement est un moyen par lequel se commet l'évasion de droits de douane dus aux Etats côtiers* et que *[l]es Etats côtiers de l'Afrique de l'Ouest étaient eux aussi parfaitement conscients du problème du « contrôle et [de]la réglementation des questions douanières et fiscales ayant trait aux activités économiques » dans la zone économique exclusive, comme le démontrent la proposition faite à ce sujet par 18 Etats africains à la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer et une proposition faite auparavant par le Nigéria.*

328. Le Panama ne partage pas le raisonnement du juge Zhao qui l'amène à conclure « que l'avitaillement ne doit être encouragé, encore moins s'il doit se faire sans limitation ». En vérité, le fait de savoir si le soutage doit être considéré comme un aspect de la liberté de navigation est une question ; le fait de déterminer si le navire est « limité » dans ses activités et de quelle manière (par exemple sous forme de garanties environnementales, de certification, de mesures de sauvegarde ou autres) en est une autre, et le fait de décider si cette activité devrait être « imposable » pour les autorités de l'Etat côtier en est une troisième ; or, la Guinée-Bissau n'établit aucune distinction entre les trois.
329. On pourrait donc être autorisé à penser que l'extension unilatérale du champ d'application de la Convention par la Guinée-Bissau, par le biais de sa législation nationale de la pêche, pour y inclure également les opérations de soutage effectuées dans la ZEE, de telle sorte qu'une autorisation préalable est requise **contre paiement**, est, en réalité, uniquement destinée à élargir le rayon d'application de sa législation douanière, situation qui n'a en fait pas été acceptée par le Tribunal dans l'arrêt rendu en 1999 dans l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*<sup>40</sup> et qui pourtant semble subsister, sous une forme déguisée, dans le décret-loi 6-A/2000 de la Guinée-Bissau.
330. Dans ce contexte, le Panama fait observer au Tribunal que, contrairement à la conclusion catégorique formulée par la Guinée-Bissau au paragraphe 225 de son contre-mémoire, il est clair que la Guinée-Bissau n'a pas seulement omis de soumettre au Tribunal un exposé rationnel et étayé des raisons pour lesquelles l'avitaillement dans la ZEE ne devrait pas être considéré comme faisant partie de la liberté de navigation visée par la Convention, mais a également fourni une justification qui n'est pas compatible avec le droit international, et par conséquent une raison supplémentaire qui devrait, de l'avis du Panama, amener le Tribunal à considérer que les lois de la Guinée-Bissau sur la pêche (décret-loi 6-A/2000 et autres lois qui s'y rattachent) sont incompatibles avec la Convention.
331. Le décret-loi 6-A/2000 enfreint les dispositions de la Convention car il confère à la Guinée-Bissau certains droits souverains et une juridiction dont ne bénéficient pas les Etats côtiers en vertu de la Convention. Le décret-loi 6-A/2000, sous le prétexte d'exiger une simple autorisation, modifie les activités et les opérations légitimes et libres par le biais d'une généralisation grotesque de la notion d'« eaux maritimes » de la Guinée-Bissau, d'une absence de distinction entre les navires de pêche et les autres navires, et d'une définition très large des « activités connexes de pêche », qui englobent les « activités de soutien logistique » et qui sont définies (peut-être dissimulées) dans des textes d'application plutôt que dans le décret-loi 6-A/2000 proprement dit – ce qui semble une approche juridique douteuse au vu de l'insistance de la Guinée-Bissau sur le fait que le soutage dans sa ZEE est particulièrement dangereux et, de ce fait, nécessite une autorisation, dont l'absence est considérée comme une grave infraction à la législation en vigueur en matière de pêche (*infracção de pesca grave à legislação em vigor* (contre-mémoire, annexe 18)).
332. De ce fait, si le Tribunal persistait à considérer que la législation de la Guinée-Bissau (spécifiquement le décret-loi 6-A/2000 et les textes législatifs qui s'y rattachent) – qui exige l'agrément préalable de la Guinée-Bissau pour le soutage des navires de pêche qui opèrent

<sup>40</sup> Au paragraphe 136 : « Le Tribunal conclut, de ce fait, qu'en appliquant sa législation douanière à un rayon des douanes qui inclut des parties de la zone économique exclusive, la Guinée a agi d'une manière contraire à la Convention. Il s'ensuit que l'arraisonnement et l'immobilisation du *Saiga*, ainsi que les mesures prises ensuite par la Guinée, étaient contraires à la Convention. »

dans la ZEE – n'est pas un *a priori* allant au-delà de la portée des droits souverains et de la juridiction de la Guinée-Bissau tels que reconnus par la Convention, le Panama soutiendrait pas ailleurs que l'exigence d'un **paiement** en échange de la délivrance de l'autorisation ou de l'agrément de la Guinée-Bissau en vertu du décret-loi 6-A/2000 **dépasse** la portée des droits souverains et de la juridiction de la Guinée-Bissau tels que définis par la Convention, en particulier mais pas seulement les articles 56, 61, 62 et 73; et cela, ainsi que l'affirme sans équivoque la Guinée-Bissau, pour chercher, selon ses propres termes, à *toucher les recettes d'impôt correspondant à cette activité, vu que le soutage empêche l'Etat côtier de percevoir les impôts qu'il percevrait naturellement au titre de l'approvisionnement en carburant sur son territoire.* (Contre-mémoire, paragraphe 83)

## II. Violation des articles 56, paragraphe 2, et 73 de la Convention

333. Contrairement à ce qu'affirme la Guinée-Bissau aux paragraphes 226 et 227 de son contre-mémoire, le Panama soutient que la Guinée-Bissau, a) n'avait pas le droit, en vertu de la Convention, de subordonner l'activité de soutage dans sa ZEE à la délivrance d'une autorisation préalable et/ou à un paiement (ainsi qu'il est expliqué dans le mémoire et dans la section précédente); ou b) subsidiairement, même si le Tribunal juge que la Guinée-Bissau avait effectivement le droit de subordonner l'activité de soutage dans sa ZEE à la délivrance d'une autorisation préalable et/ou à un paiement, elle n'a pas, dans l'exercice de ses droits et de ses obligations aux termes de la présente Convention dans la ZEE, tenu dûment compte des droits et des obligations du Panama et n'a pas agi d'une manière compatible avec les dispositions de la Convention.
334. La Guinée-Bissau prétend avoir agi de manière appropriée et ne pas comprendre comment son comportement est « contraire » aux droits du Panama ou à la Convention. Le Panama fait respectueusement observer que le manque de compréhension ou de respect dont la Guinée-Bissau témoigne à l'égard des dispositions de la Convention ressort clairement non seulement de son comportement en août 2009 et par la suite, mais aussi de la teneur et de la présentation de son contre-mémoire, notamment de ses dénégations générales (sans doute contraires au paragraphe 8<sup>41</sup> des Lignes directrices concernant la préparation et la présentation des affaires dont le Tribunal est saisi), de l'absence de moyens de preuve à l'appui de ses dénis superficiels et de ses déclarations rédigées dans un style télégraphique (annexes 1 à 6 du contre-mémoire).
335. Sans préjudice des arguments juridiques présentés aux paragraphes 297 à 295 de son mémoire et aux paragraphes 305 à 332 de la présente réplique, le Panama estime que si le Tribunal décidait que les activités de soutage menées par le « VIRGINIA G » dans la ZEE de la Guinée-Bissau étaient en fait des activités que la Guinée-Bissau était autorisée à réglementer en tant qu'activités de pêche, ou activités connexes de pêche, la Guinée-Bissau n'en a pas moins enfreint la Convention de la manière décrite dans chacune des sous-sections A à D ci-dessous.

<sup>41</sup> 8. Une partie doit, dans la pièce de procédure, répondre spécifiquement à chaque allégation qu'elle tient pour fausse. Il ne suffit pas pour elle de nier en termes généraux, dans son contre-mémoire, les faits avancés dans le mémoire.

### **A. Violation de l'article 56, paragraphe 2, de la Convention**

336. De l'avis du Panama, le « *VIRGINIA G* » avait en fait l'autorisation de fournir des services de soutage au navire « *AMABAL II* » le 21 août 2009, dans la ZEE de la Guinée-Bissau (mémoire, annexes 19 et 20) et, de ce fait, les prescriptions de la législation de la Guinée-Bissau ont été respectées et remplies par le « *VIRGINIA G* », son capitaine et ses propriétaires.
337. Le Panama estime que la Guinée-Bissau n'avait pas le droit d'appliquer ses propres lois et règlements et que, en tout état de cause, elle l'a fait d'une manière incompatible avec la Convention, en agissant d'une manière injustifiée, incorrecte, incohérente et arbitraire, en violation de l'article 56, paragraphe 2.
338. Par une correspondance datée du 14 août 2009, l'agent de Balmar en Guinée-Bissau, Bijagos Lda (« Bijagos »), a demandé à la FISCAP l'autorisation de procéder aux opérations de ravitaillement en combustible dans la ZEE de la Guinée-Bissau.
339. Par une lettre datée de ce même 14 août 2009 (référence N° 180/GCFISCAP/09, signée et estampillée par Hugo Nosoliny Viera, le Directeur général de la FISCAP), la FISCAP a autorisé les services de ravitaillement en combustible devant être fournis aux navires de pêche (annexe 19 du mémoire du Panama).
340. La lettre d'autorisation faisait référence à la requête de Bijagos, et demandait des informations sur les coordonnées (lieu, date et heure) de l'opération de ravitaillement, ainsi que le nom du pétrolier qui effectuerait l'opération.
341. Bijagos a répondu par une lettre datée du 20 août 2009 pour informer la FISCAP que les coordonnées des opérations de ravitaillement seraient « 17,35 et 12,00 », et que le service serait assuré par le « *VIRGINIA G* » à 16 heures le 21 août 2009. Cette lettre a été reçue et estampillée par la FISCAP (Réf: 1106/2009) le jour même (annexe 20 du mémoire du Panama).
342. De ce fait, les conditions exigées aux termes de l'article 39 du décret-loi 4/96 de la Guinée-Bissau (ainsi que l'a signalé la Guinée-Bissau au paragraphe 96 de son contre-mémoire) se trouvaient remplies :
- i. description précise des opérations prévues ;
  - ii. signalement et caractéristiques des navires utilisés pour le soutien logistique ou le transbordement des prises et durée du temps du séjour dans les eaux de la Guinée-Bissau ;
  - iii. signalement des navires qui bénéficieront des opérations de soutien logistique ou de transbordement des prises.
343. Nous rappelons que la pratique acceptée consiste à transmettre l'autorisation verbalement et par écrit, le transfert de la documentation concernant l'autorisation et la prestation de services de ravitaillement en combustible pouvant parfois être synchronisé. En l'espèce, l'agent des navires de pêche a communiqué l'autorisation aux navires de pêche, qui ont ensuite informé les observateurs de la FISCAP à bord, et le « *VIRGINIA G* ». Tout cela s'est fait verbalement, en utilisant le téléphone et la radio. Les documents reproduits aux

annexes 19 et 20 du mémoire du Panama ont été obtenus après l'arraisonnement du navire, alors que les parties en cause enquêtaient sur la situation, ainsi qu'il a été pleinement expliqué aux paragraphes 158 et suivants du mémoire du Panama.

344. Il est donc utile de rappeler l'échange de correspondance qui a eu lieu entre la société Balmar (le destinataire du gazole) et deux de ses navires quelques jours après l'arraisonnement du « VIRGINIA G », lorsque Balmar s'efforçait de vérifier certains faits importants. Cette correspondance figure déjà dans la présente réplique et constitue l'annexe 42 du mémoire du Panama (deux courriels portant la mention « Documento N° 1 » et « Documento N° 2 »), mais nous la reproduisons quand même ci-après – dans sa traduction en français – à toutes fins utiles :

<i>Question</i>	<i>Réponse du navire de pêche</i>	<i>Réponse du navire de pêche</i>
<i>Bonjour. J'ai besoin que vous répondiez à quelques questions : Premièrement :</i>		
<i>L'agence vous a-elle informé que nous avons l'autorisation de procéder au ravitaillement ?</i>	<i>Oui, nous avons été informés par téléphone</i>	<i>Oui, nous avons été informés par téléphone</i>
<i>Les observateurs savaient-ils que nous nous préparions à procéder au ravitaillement ?</i>	<i>Oui, nous le leur avons dit alors que nous étions en route vers le pétrolier, après avoir reçu la notification</i>	<i>Oui, nous les avons informés lorsque le pétrolier nous a appelés par téléphone et nous avons mis le cap sur le point de rencontre</i>
<i>Les observateurs ont-ils communiqué par radio à la FISCAP le secteur où aurait lieu le ravitaillement ?</i>	<i>Oui, par radio</i>	<i>Oui, à la fin de l'opération</i>

345. De la même manière, le capitaine du « VIRGINIA G » confirme, dans sa déclaration (annexe 1 du mémoire du Panama), avoir reçu la confirmation de la délivrance de l'autorisation :

*Le [20 août 2009], je suis entré en communication avec les navires RIMBAL I et II qui m'ont fait savoir que l'agent leur avait confirmé que l'autorisation avait été donnée pour les opérations de soutage, ainsi que confirmé par les représentants à bord. J'ai informé les navires de pêche des quantités qui devaient être fournies.*

346. De l'avis du Panama, ce qu'affirme la Guinée-Bissau au paragraphe 138 de son contre-mémoire est intrinsèquement incorrect et prête à confusion. L'annexe 19 du mémoire du Panama confirme que le soutage avait été autorisé, à certaines conditions, qui se sont trouvées remplies lorsque les informations demandées (coordonnées, date, heure et nom du navire avitailleur) ont été fournies (annexe 20 du mémoire du Panama). Toutefois, la Guinée-Bissau est complètement dans l'erreur lorsqu'elle va plus loin en déclarant qu'« il faut de plus déterminer si le navire en question détient l'autorisation correspondante pour vendre du combustible dans la ZEE ».

347. Le « *VIRGINIA G* » n'avait nullement besoin d'une autorisation en vertu de la loi de la Guinée-Bissau pour mener des activités de soutage dans la ZEE de la Guinée-Bissau. A supposer qu'il ait eu besoin de quoi que ce soit (sans préjudice de la thèse du Panama selon laquelle le soutage dans la ZEE fait partie de la liberté de navigation et des utilisations internationales licites de la mer), le « *VIRGINIA G* » avait besoin d'une *autorisation* qui, comme à l'accoutumée, avait été demandée et obtenue par les navires de pêche aussi bien pour les navires de pêche eux-mêmes que pour les navires avitailleurs. Les copies des autorisations obtenues pour le compte du « *VIRGINIA G* » (et jointes au mémoire du Panama en tant qu'éléments des annexes 42 et 43) indiquent clairement le nom des propriétaires des navires de pêche (la société « AFRIPECHE ») qui agissaient pour le compte du « navire de pêche » (sic!) « *VIRGINIA G* ».
348. Les conditions du ravitaillement en combustible étaient stipulées dans un document émis par la FISCAP (Réf n° 180 GCFSICAP/09) le 14 août 2009. Ces conditions se sont trouvées satisfaites lorsque les informations demandées – condition suspensive – ont été fournies. Si d'autres conditions avaient été requises, elles auraient été indiquées en même temps que les autres, ou auraient dû l'être.
349. L'idée que la Guinée-Bissau essaie de faire accepter au paragraphe 142 est celle de l'existence d'une asymétrie entre les autorisations sous la forme d'un document sur papier qui ne correspondent pas à la pratique, aux usages et à la coutume en Guinée-Bissau, et en mer d'une manière générale. Ainsi que le Panama l'a déjà expliqué dans son mémoire, les autorisations sont obtenues par les agents des navires de pêche à terre. Les agents gardent ces autorisations dans leurs bureaux lorsque les navires sont en mer ; l'agent informe cependant les navires, par radio ou par téléphone, lorsque ces autorisations ont été accordées ou non. Le document à proprement parler n'est fourni que par la suite.
350. Comme l'ont indiqué les capitaines des navires de la Balmar, et comme l'a confirmé le capitaine du « *VIRGINIA G* », l'opération de soutage avait été autorisée par les autorités de la Guinée-Bissau, et cette information avait été communiquée à tous les navires concernés en présence des observateurs de la FISCAP à bord – qui parallèlement l'avait communiquée aux autorités de la Guinée-Bissau. Il n'y a pas eu de réponse des autorités bissau-guinéennes signalant que le ravitaillement en combustible devrait être annulé faute d'autorisation.
351. Les arguments avancés par la Guinée-Bissau aux paragraphes 139 à 141 de son contre-mémoire, et les prétendus documents à l'appui présentés dans les annexes 16 et 17, créent une situation étrange et inhabituelle. C'est comme si M. Hugo Nosoliny Vieria demandait confirmation de l'existence d'une autorisation qu'il avait lui-même accordée.
352. Ces documents ne paraissent pas crédibles, et le Panama est d'avis que les annexes 16 et 17 du contre-mémoire, telles quelles ont été présentées, ont été créées *ex post facto*. En effet, les propriétaires du « *VIRGINIA G* » ont reçu l'annexe 16 de Bijagos, sans aucune note manuscrite.
353. Lorsque la Guinée-Bissau fait observer (paragraphe 142 du contre-mémoire) que le capitaine du « *VIRGINIA G* » « a reconnu franchement qu'il n'avait par l'autorisation nécessaire pour effectuer l'opération », le Panama pense que ce que la Guinée-Bissau veut

dire, ou même ce que le capitaine voulait dire, est que le capitaine n'était pas en possession d'une autorisation matérielle. Ce point de vue semblerait confirmé par l'énoncé de l'avis officiel joint au contre-mémoire de la Guinée-Bissau (annexe 18), et correspondrait à la pratique consistant à transmettre l'autorisation par radio ou par téléphone, alors que la version papier est obtenue *ex post facto*. En l'espèce cependant – comme le propriétaire du « VIRGINIA G » peut en témoigner – Hugo Nosoliny Viera a gardé l'autorisation écrite (après avoir déjà transmis l'autorisation verbale) afin de pouvoir faire pression pour être défrayé selon ses propres conditions. Il n'a pas transmis le document à l'agent, qui se charge normalement d'obtenir les autorisations, afin de forcer le propriétaire du « VIRGINIA G » à lui verser des commissions. Cette pratique d'abus et de détournement de fonds publics fait en réalité l'objet de l'enquête qui a été ouverte sur Hugo Nosoliny Viera.

354. Sur la base des arguments avancés dans son mémoire (paragraphe 297 à 322) et dans les paragraphes précédents de la présente réplique, le Panama considère que, contrairement à ce qu'affirme la Guinée-Bissau au paragraphe 146 de son contre-mémoire, l'arraisonnement du navire n'aurait pas dû avoir lieu en l'absence de toute violation de la législation sur les pêches de la Guinée-Bissau par le « VIRGINIA G » dans la ZEE de la Guinée-Bissau.
355. Il est difficile de croire que le « VIRGINIA G » a été « surpris » par hasard dans le cadre d'une « mission de surveillance de routine » (pour reprendre l'expression utilisée par la Guinée-Bissau : voir le paragraphe 10 de l'annexe 15 et la première ligne de l'annexe 18). Les autorités de la FISCAP étaient au courant des opérations du « VIRGINIA G » par le biais de la procédure d'autorisation. Elles savaient où se trouverait le navire, et à quel moment.

## **B. Violation de l'article 73 de la Convention**

356. Aux termes du paragraphe 1) de l'article 73 de la Convention, « [d]ans l'exercice de ses droits souverains d'exploration, d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources biologiques de la zone économique exclusive, l'Etat côtier peut prendre toutes mesures, y compris l'arraisonnement, l'inspection, la saisie et l'introduction d'une instance judiciaire, qui sont nécessaires pour assurer le respect des lois et règlements qu'il a adoptés conformément à la Convention ».
357. Dans son mémoire, le Panama s'est demandé si les lois et règlements de la Guinée-Bissau avaient été adoptés *et* mis en œuvre conformément aux dispositions de la Convention. A partir des éléments de preuve relatifs à l'arraisonnement et à l'immobilisation du « VIRGINIA G », à la détention de son équipage et à la confiscation de la cargaison de gazole à bord du navire, le Panama a fait valoir à l'intention du Tribunal, et il le fait à nouveau, que la Guinée-Bissau a violé ses obligations du fait que sa législation nationale, telle qu'elle a été adoptée et appliquée, n'est pas conforme aux dispositions de la Convention.
358. Afin d'éviter des répétitions inutiles, le Panama renvoie le Tribunal aux paragraphes 323 et suivants de son mémoire. S'agissant des affirmations et des arguments avancés par la Guinée-Bissau aux paragraphes 228 à 249 de son contre-mémoire, le Panama formule les observations ci-après à l'intention du Tribunal.

### 1. Violation du paragraphe 2 de l'article 73

359. Aux paragraphes 326 et suivants de son mémoire, le Panama tient que la Guinée-Bissau a commis une violation du paragraphe 2 de l'article 73 du fait qu'elle a à la fois refusé de coopérer pour fixer une caution raisonnable et empêché qu'une telle caution raisonnable soit fixée. Le Panama renvoie le Tribunal à la section susmentionnée de son mémoire, à laquelle il souhaite ajouter les considérations suivantes.
360. Mis à part le fait de ne pas répondre aux aspects soulevés par le Panama dans la section considérée, la Guinée-Bissau fait preuve d'une attitude contradictoire et d'une insoutenable désinvolture à l'égard de ce qu'elle considère (ou aurait considéré) constituer une caution ou une garantie raisonnable, et de la méthode qui aurait pu permettre de fournir cette caution.
361. Il est vrai qu'au paragraphe 229 de son contre-mémoire, la Guinée-Bissau fait valoir qu'il faut demander aux tribunaux de fixer une caution ou une garantie. Parallèlement, au paragraphe 232, la Guinée-Bissau déclare qu'*à partir du moment où les autorités ont décidé de vendre le navire aux enchères, donnant droit de premier refus au précédent propriétaire, celui-ci aurait pu obtenir la mainlevée immédiate de l'immobilisation, en payant à l'Etat le prix qui aurait résulté de la vente aux enchères, ce qui remplit les objectifs prévus à l'article 73, paragraphe 2, de la Convention.* (c'est nous qui soulignons)
362. De l'avis du Panama, ce paragraphe démontre concrètement l'attitude irrationnelle et inacceptable des autorités de la Guinée-Bissau, qui ont constamment opposé des obstacles aux propriétaires du « VIRGINIA G » chaque fois qu'ils tentaient de trouver une solution et d'obtenir la mainlevée de l'immobilisation du navire.
363. De toute évidence, la Guinée-Bissau considère ou juge que les titres de propriété du navire passent à l'Etat lorsqu'il est confisqué, et que le seul moyen pour l'« ancien » propriétaire du navire en question de le récupérer est de le racheter aux enchères en surenchérissant sur l'offre la plus élevée.
364. Cette interprétation tordue de ce que la Guinée-Bissau estime « rempli[r] les objectifs prévus à l'article 73, paragraphe 2, de la Convention » se trouve encore aggravée par ce que la Guinée-Bissau affirme au paragraphe 233 de son contre-mémoire (compte tenu de la confiance que la Guinée-Bissau accorde à ses tribunaux en tant qu'entité compétente (paragraphe 229 du contre-mémoire)) : *C'est le propriétaire du « VIRGINIA G » qui a empêché la mise en œuvre de cette solution en demandant au tribunal la prescription d'une mesure provisoire, laquelle a été rendue de manière illégale sans que les autorités ne soient entendues, suspendant par là la vente aux enchères et retardant considérablement le règlement de cette question.* (C'est nous qui soulignons)
365. Le Panama suggère qu'en fait, c'est le propriétaire du « VIRGINIA G » qui a empêché la Guinée-Bissau d'obtenir ce qu'elle voulait et comme elle le voulait et l'a frustrée dans ses tentatives pour y parvenir. Les autorités de la Guinée-Bissau n'en ont pas moins eu recours au « droit de la force » plutôt qu'à la « force du droit » et ont décidé de ne pas tenir compte d'une décision du tribunal de Bissau (plutôt que de la contester) afin de confisquer la cargaison de gazole d'une manière abusive et illicite et sans aucune base juridique, que ce

soit en vertu du droit interne de la Guinée-Bissau ou du droit international (ainsi qu'il est expliqué plus en détail aux paragraphes 392 et suivants ci-après).

## **2. Violation du paragraphe 3 de l'article 73**

366. Aux paragraphes 340 et suivants de son mémoire, le Panama émet l'avis que la Guinée-Bissau a enfreint la paragraphe 3 de l'article 73 en créant une situation d'emprisonnement *de facto*. La Guinée-Bissau semble (paragraphes 197 et 234 à 238 du contre-mémoire) avoir mal compris les opinions avancées par le Panama dans la section pertinente de son mémoire, à savoir que bien que les membres de l'équipage n'aient pas effectivement été mis en prison, la confiscation de leurs passeports pendant une période prolongée et l'impossibilité pour eux (pendant cette période intermédiaire) de quitter la Guinée-Bissau constituaient un emprisonnement *de facto* et une grave violation de leurs droits fondamentaux.
367. La raison même de la confiscation des passeports des membres de l'équipage donnée par la Guinée-Bissau est contestable : *les passeports des membres des équipages des navires saisis sont retirés au moment de la saisie, afin d'empêcher toute entrée non autorisée sur le territoire national, au titre de la décision de confiscation du navire, mais ils sont immédiatement restitués dès que le détenteur fait connaître son souhait de quitter le territoire, comme cela s'est naturellement passé dans cette affaire, à la demande de l'ambassadeur de Cuba.*
368. On se souviendra que les membres de l'équipage ont été maintenus en Guinée-Bissau, à bord du « VIRGINIA G », contre leur volonté et sans procès pendant plus de quatre mois jusqu'au moment où leurs passeports leur ont été rendus, au début janvier 2010. Leur présence en Guinée-Bissau n'était pas nécessaire après la vérification de leurs passeports, et la Guinée-Bissau n'avait aucune raison de continuer à les garder.
369. Qui plus est, l'intervention de la mission diplomatique du pays dont l'équipage avait la nationalité n'aurait pas dû être nécessaire si, effectivement, les passeports sont normalement *immédiatement restitués dès que le détenteur fait connaître son souhait de quitter le territoire.*
370. Le Panama signale tout particulièrement la situation du second Fausto Ocana Cisneros, qui devait quitter la Guinée-Bissau pour des raisons personnelles urgentes mais a eu d'énormes difficultés à récupérer son passeport auprès des autorités de la Guinée-Bissau. Il convient de se référer à la déclaration dont le texte est reproduit à l'annexe 2.

## **3. Violation du paragraphe 4 de l'article 73**

371. Les justifications données par la Guinée-Bissau pour ne pas avoir notifié au Panama les mesures prises à l'encontre du « VIRGINIA G », comme l'y oblige clairement le paragraphe 4 de l'article 73, sont sans fondement et sont de toute évidence contraires aux obligations de la Guinée-Bissau en vertu de la Convention. L'obligation de notifier sans délai l'Etat du pavillon n'est pas laissée à la discrétion de l'Etat qui procède à la saisie : il s'agit pour ce dernier d'une obligation claire, directe et immédiatement applicable.

372. Le Panama, qui était et demeure l'Etat du pavillon du « *VIRGINIA G* », est en droit de protéger les droits de ses ressortissants et des entités auxquels ils appartiennent, or ce droit lui a effectivement été refusé du fait des manquements de la Guinée-Bissau à ses obligations en vertu de la Convention, en particulier mais pas exclusivement aux termes des articles 56, paragraphe 2, et 73, paragraphe 4. Les vues du Panama sont exposées aux paragraphes 353 et suivants de son mémoire.
373. Au paragraphe 239 de son contre-mémoire, la Guinée-Bissau offre une interprétation inacceptable et malhonnête du paragraphe 4 de l'article 73 afin de justifier son manquement au titre de ce paragraphe. La Guinée-Bissau affirme ne pas avoir enfreint le paragraphe 4 de l'article 73 de la Convention, « dans la mesure où elle n'a pas trouvé la moindre personne ou entité ayant un lien avec le Panama. Le propriétaire du navire était espagnol, le capitaine et la plupart des membres de l'équipage étaient cubains, et il y avait aussi des Ghanéens et un Cap-verdien ».
374. Pourtant le libellé du paragraphe 4 de l'article 73 est sans équivoque et ne comporte aucun des éléments avancés dans l'interprétation qu'en donne la Guinée-Bissau : *Dans les cas de saisie ou d'immobilisation d'un navire étranger, l'Etat côtier notifie sans délai à l'Etat du pavillon, par les voies appropriées, les mesures prises ainsi que les sanctions qui seraient prononcées par la suite* (c'est nous qui soulignons). La Convention exige clairement que l'Etat côtier notifie sans délai l'Etat du pavillon, et non le pays dont l'équipage a la nationalité, et ne précise aucunement que les membres de l'équipage doivent être des ressortissants de l'Etat du pavillon du navire.
375. La Guinée-Bissau savait que le Panama était l'Etat du pavillon du « *VIRGINIA G* » ; la Guinée-Bissau l'a indiqué dans sa décision 05/CIFM/2010 (annexe 58 du mémoire).
376. Pendant tous les mois d'immobilisation, la Guinée-Bissau a gardé les documents et les certificats du « *VIRGINIA G* ». Or, il a été établi qu'ils avaient été acceptés par la FISCAP au nom de la République de Guinée-Bissau (annexe 18 du contre-mémoire de la Guinée-Bissau). Pendant toute cette période, la Guinée-Bissau n'a soulevé aucune objection à la validité des certificats en question, pas plus qu'elle n'a signalé au Panama ses doutes (apparents) conformément au paragraphe 6 de l'article 94 de la Convention.
377. Les raisons pour lesquelles la Guinée-Bissau n'a pas notifié l'Etat du pavillon en vertu du paragraphe 4 de l'article 73 sont clairement sans fondement et tendancieuses.
378. De fait, la Guinée-Bissau a empêché le Panama d'intervenir suffisamment rapidement. Ainsi que l'a noté le Tribunal dans un *obiter dictum* formulé dans l'*Affaire du « Camouco »*, il existe une relation entre les paragraphes 2 et 4 de l'article 73, puisque l'absence de prompt notification peut avoir un effet sur la possibilité qu'a l'Etat du pavillon d'invoquer, d'une manière opportune et efficace, l'article 73, paragraphe 2, et l'article 292.
379. A cet égard, il est pertinent de se référer aux paragraphes 76 et 77 de l'arrêt du Tribunal dans l'*Affaire du « Juno Trader »*<sup>42</sup>, dans laquelle la Guinée-Bissau **ne**

<sup>42</sup> L'*Affaire du « Juno Trader »* (*Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée-Bissau*), *prompte mainlevée*, arrêt du Tribunal international du droit de la mer, 18 décembre 2004.

**contestait pas le fait qu'elle avait omis de notifier Saint-Vincent-et-les Grenadines conformément au paragraphe 4 de l'article 73 de la Convention:**

76. En l'espèce, il n'est pas contesté que la notification de l'Etat du pavillon prévue à l'article 73, paragraphe 4, n'avait pas été faite. La relation entre ce dernier paragraphe et le paragraphe 2 du même article a déjà été constatée par le Tribunal, dans l'*Affaire du « Camouco »*. Le Tribunal y déclare :

[II] existe une relation entre les paragraphes 2 et 4 de l'article 73, puisque l'absence de prompt notification peut avoir un effet sur la possibilité qu'a l'Etat du pavillon d'invoquer, d'une manière opportune et efficace, l'article 73, paragraphe 2 et l'article 292. (*TIDM Recueil 2000*, p. 29-30, par. 59).

77. Le Tribunal estime que l'article 73, paragraphe 2, doit être rapproché de l'article 73 dans son ensemble. L'obligation de procéder à la prompt mainlevée de l'immobilisation du navire et à la prompt mise en liberté de son équipage englobe des considérations élémentaires d'humanité et la garantie d'une procédure régulière. L'exigence que la caution ou toute autre garantie financière soit raisonnable démontre que l'équité est l'une des finalités de cette disposition.

380. Dans l'*Affaire du Juno Trader*, la Guinée-Bissau n'a pas essayé de faire valoir les mêmes arguments (qu'ici avec le Panama) pour justifier de ne pas avoir notifié Saint-Vincent-et-les Grenadines, à savoir qu'elle ne reconnaissait pas l'Etat du pavillon, que l'équipage était étranger, ou encore que l'exploitant ou le gestionnaire avait son siège ailleurs que sur le territoire de l'Etat du pavillon, et que par conséquent il n'existait pas de lien substantiel. La Guinée-Bissau ne contestait simplement pas l'allégation, puisqu'il n'y avait rien à contester – elle avait notifié l'Etat du pavillon ou elle ne l'avait pas fait.
381. Dans l'affaire concernant le « *VIRGINIA G* », la Guinée-Bissau a omis de notifier le Panama, portant ainsi préjudice aux droits du Panama. Les raisons avancées par la Guinée-Bissau – qu'il s'agisse de l'absence d'une seule personne ou entité ayant un lien avec le Panama, du fait que le propriétaire du navire était espagnol (ce qui n'est pas le cas), ou encore que l'équipage n'était pas panaméen – sont absurdes au regard du libellé clair de l'article 73, paragraphe 4, de la Convention, en vertu duquel l'Etat côtier est sans conteste tenu de notifier sans délai l'Etat du pavillon, et uniquement l'Etat du pavillon.
382. Eu égard aux circonstances et au contexte, le Panama fait observer au Tribunal que la Guinée-Bissau a manifestement enfreint les dispositions de la Convention, en particulier mais pas exclusivement celles de l'article 73, paragraphe 4.

**C. Violations d'autres dispositions de la Convention et d'autres règles du droit international**

383. Le Panama considère que les six paragraphes de dénégations générales de la Guinée-Bissau peuvent difficilement être considérés comme ne serait-ce qu'un début d'énoncé des motifs de son désaccord avec les thèses du Panama, qui font l'objet de pas moins de 39 paragraphes et alinéas (paragraphes 367 et suivants du mémoire). Le Panama renvoie une fois encore le Tribunal à la section pertinente de son mémoire, à savoir les paragraphes 367 et suivants, auxquels il souhaite ajouter ou rappeler les observations ci-après.

384. La Guinée-Bissau semble avoir le sentiment que l'adoption d'un comportement d'intimidation et un recours relativement excessif à la force est le point de départ acceptable, ou la position par défaut, sur le terrain du droit international, pour « l'exercice légitime de l'autorité dans le but de réprimer les violations commises dans la ZEE [et] ne constitue évidemment pas un acte de violence » (contre-mémoire, paragraphe 244).
385. La Guinée-Bissau va jusqu'à dire (contre-mémoire, paragraphe 153) que « [l]'exercice des pouvoirs de police au cours d'opérations de police est expressément autorisé par la Convention (art. 224), ceux qui les exercent ayant naturellement le droit d'employer la force qu'ils considèrent appropriée, et ce proportionnellement au danger de l'opération ». (C'est nous qui soulignons)
386. Le Panama considère, une fois encore, que ces affirmations de la Guinée-Bissau démontrent sa méconnaissance, ou son application délibérément erronée (également contraire à l'article 300 de la Convention), des dispositions de la Convention, d'autant plus que l'usage de la force, ou de mesures contraignantes, ne se justifie que lorsque les circonstances l'autorisent (et même dans ce cas, dans les limites de la proportionnalité), et non à titre de mesure préventive, comme la Guinée-Bissau semble le suggérer.
387. Le Tribunal a déjà énoncé les principes essentiels concernant le recours à la force dans l'arraisonnement des navires (*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*, par. 115 [155] et 156), ainsi que le Panama l'a déjà signalé au paragraphe 383 de son mémoire.
388. En effet, « si la Convention ne contient aucune disposition spécifique se rapportant à l'usage de la force lors de l'arraisonnement de navires, le droit international, qui est applicable en vertu de l'article 293 de la Convention, prescrit que l'usage de la force doit être évité autant que possible et que, lorsque le recours à la force s'avère inévitable, cela ne doit pas dépasser ce qui est raisonnablement requis en la circonstance. Les considérations d'humanité doivent s'appliquer dans le droit de la mer, comme dans les autres domaines du droit international [...] Ces principes sont appliqués depuis de nombreuses années au cours des opérations de police en mer. La pratique normale à laquelle il est fait recours pour stopper un navire en mer est, tout d'abord, d'émettre un ordre sonore ou visuel de stopper, en utilisant des signaux reconnus internationalement. Lorsque cela s'avère insuffisant, un certain nombre de mesures peuvent être prises, y compris des coups de feu tirés par dessus l'étrave du navire. C'est uniquement lorsque ces mesures s'avèrent insuffisantes que le navire poursuivant peut, en dernier ressort, faire usage de la force. Même dans un tel cas, un avertissement adéquat doit être émis en direction du navire et tout doit être mis en œuvre pour veiller à ne pas mettre de vie en danger ».
389. Qui plus est, le recours à la force, ou à des mesures contraignantes, est encore moins justifié lorsque le navire suspect et son équipage n'opposent aucune résistance et n'ont pas recours à la force. Ce qu'admet la Guinée-Bissau (contre-mémoire, paragraphe 152), dans la mesure où sa brigade de protection se compose de membres de l'infanterie de marine qui ont pour fonction de veiller à la protection du navire et de tous les participants à la mission pendant l'arraisonnement, au cas où les navires de tiers menaceraient d'employer la force.
390. Le fait que le « VIRGINIA G » et son équipage n'aient pas menacé de recourir à la force n'est pas contesté. Et pourtant les fonctionnaires de la Guinée-Bissau ont eu un recours relatif à la force, ou à des mesures contraignantes allant bien au-delà – pour reprendre les

propres termes de la Guinée-Bissau – « l'arraisonnement », comme cela a été mieux décrit aux paragraphes 367 à 395 du mémoire du Panama et dans les témoignages/déclarations de certains membres de l'équipage qui se trouvaient à bord du « *VIRGINIA G* » au moment des faits.

391. Le Panama estime que dans les circonstances de l'arraisonnement du « *VIRGINIA G* », les mesures d'exécution prises par les agents de la Guinée-Bissau l'ont été en violation de chacun des principes du droit international relatifs à la saisie des navires (comme cela est expliqué dans l'extrait de l'arrêt rendu dans l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)* reproduit plus haut).

#### **D. Violation de l'article 300 de la Convention**

392. Le Panama a déjà fait observer dans son mémoire (paragraphes 396 et suivants) que la Guinée-Bissau a fait preuve d'un grand mépris et/ou d'une grave méconnaissance de ses obligations en vertu de la Convention. La manière simpliste dont la Guinée-Bissau a présenté son point de vue dans son contre-mémoire (voir, par exemple, les paragraphes 226, 227 et 228 de son contre-mémoire) donne à penser que la Guinée-Bissau persiste à ne faire que peu de cas de ses obligations aux termes de la Convention et/ou à faire preuve d'une grave ignorance à leur sujet.
393. Outre ce qu'il avance aux paragraphes 396 et suivants de son mémoire, le Panama formule les observations ci-après à l'intention du Tribunal concernant l'illégalité de la confiscation de la cargaison de gazole et la mauvaise foi évidente de la Guinée-Bissau, et l'abus de ses droits.
394. La Guinée-Bissau estime qu'en vertu du droit international, les opérations connexes de pêche s'étendent au soutage ou à l'avitaillement dans le cadre général du « soutien logistique », qui requiert une autorisation. Cette question a été longuement traitée plus haut, mais nous y revenons dans la perspective spécifique de la présente section.
395. Une infraction à cette obligation semblerait, en vertu de la législation interne de la Guinée-Bissau, habiliter les autorités concernées à prendre des mesures coercitives en vertu de l'article 52 du décret-loi 6-A/2000, qui stipule (souligné par nous) :

1. Tous les navires de pêche industrielle ou artisanale, qu'ils soient nationaux ou étrangers, qui se livrent à des activités de pêche dans les limites des eaux maritimes nationales sans avoir obtenu le permis prévu aux articles 13 et 23 de la présente loi sont saisis d'office au nom de l'Etat avec leurs engins, leur matériel et les produits de la pêche se trouvant à bord sur une décision d'un membre du Gouvernement responsable des pêcheries.
2. Indépendamment de la confiscation prévue au paragraphe précédent, les tribunaux appliquent les amendes visées au paragraphe 2 de l'article 54 de la présente loi.
3. La décision prise conformément au paragraphe 1 est susceptible d'appel.

4. La Commission interministérielle des pêcheries décide des modalités de l'aliénation au profit de l'Etat des biens et des produits confisqués conformément aux dispositions de la présente loi. (Traduction du Greffe)

396. En appliquant la loi sur les pêches au « *VIRGINIA G* », la lettre de la FISCAP datée du 31 août 2009 a notifié aux propriétaires du navire la décision n° 7/CIFM/09 de la Commission interministérielle de surveillance maritime (CIFM) (annexe 38 du mémoire) visant à (les caractères gras et le soulignement sont de nous) :

« Confiscation d'office du pétrolier « Virginia G » avec ses engins, son matériel et tous les **produits** se trouvant à bord en faveur de l'Etat de Guinée-Bissau en raison de la pratique répétée du navire consistant à mener des activités connexes de pêche sous forme de vente non autorisée de fioul à des navires de pêche se trouvant dans notre ZEE, à savoir l'AMABAL II, **conformément au paragraphe 1 de l'article 52 du décret-loi n° 1-A/2005** et au paragraphe 3 c) et à l'article 23 du décret-loi n° 6-A/2000 ». (Traduction du Greffe)

397. Par lettre datée du 23 septembre 2009 (annexe 47 du mémoire), soit **23 jours plus tard**, la FISCAP a informé le propriétaire du « *VIRGINIA G* », par l'intermédiaire de son Club P&I (Africargo), que (souligné par nous) :

« Considérant que **plus de 30 jours** se sont écoulés depuis la notification de la décision de la CIFM (saisie d'office du navire et des produits se trouvant à bord), sans qu'aucune réclamation n'ait été reçue du représentant du pétrolier Virginia G, nous procéderons à la vente aux enchères publiques des produits se trouvant à bord si, **dans les 72 heures qui suivent** la date de la présente notification, il n'y a pas eu de réaction dudit représentant ». (Traduction du Greffe)

398. Par lettre datée du 25 septembre 2009 (annexe 48 du mémoire), soit **moins de 48 heures après**, la FISCAP a informé le propriétaire du « *VIRGINIA G* » de la décision suivante (souligné par nous) :

« Saisie du pétrolier VIRGINIA G et de tous **les produits** se trouvant à bord en raison d'une violation du paragraphe 1 de l'article 52, tel que modifié dans le décret-loi n° 1-A/2005 et de l'absence de toute réaction suite à la notification de la décision n° 07/CIFM/09 en date du 27 août 2009 ». (Traduction du Greffe)

399. **Primo**, le Panama estime que le paragraphe 1 de l'article 52 a été délibérément, arbitrairement et capricieusement mal interprété et mal appliqué par les autorités de la Guinée-Bissau lorsque l'expression spécifique « produits de la pêche » (« produtos de pesca ») a été élargie pour devenir « produits à bord » (« produtos a bordo »), dans l'intention évidente d'appliquer la règle à un navire autre qu'un navire de pêche qui n'avait pas de produits de la pêche à bord.

400. Dans les trois lettres susmentionnées, la FISCAP, ou plus exactement son Directeur Hugo Nosoliny Vieira, a perverti le sens de l'article 52 1) afin d'y inclure des produits autres que les produits de la pêche, dans le dessein apparent d'en étendre la portée à la cargaison de gazole à bord du « *VIRGINIA G* ».

401. On peut raisonnablement dire que l'article 52 1) est clair dans la mesure où le seul « produit » susceptible d'être confisqué correspondrait aux produits de la pêche à bord. Nous considérons que cette disposition, convenablement appliquée dans le contexte de la pêche, permettrait à l'Etat côtier de conserver et de gérer les ressources biologiques dans sa ZEE en empêchant que tous les opérateurs illicites de navires de pêche tirent profit ou bénéficient de toute autre manière de prises illégales.
402. Toutefois, les pouvoirs accordés en vertu de l'article 52 1) du décret-loi 6-A/2000, s'ils sont interprétés conformément à l'article 56 de la Convention, ne s'étendent pas – et ne devraient pas pouvoir être arbitrairement et capricieusement étendus – aux ressources qui ne sont ni des produits de la pêche ni des ressources obtenues par un navire autre qu'un navire de pêche dans la ZEE de la Guinée-Bissau, pays qui revendique de faire valoir ses droits en vertu du droit interne et, prétendument, en vertu de l'article 73 de la Convention.
403. En arraisonnant, inspectant, saisissant et immobilisant le « *VIRGINIA G* », la Guinée-Bissau avait déjà exercé les droits que lui confère la Convention – même si le Panama conteste l'existence même de ces droits et, subsidiairement, leur mise en application conformément à la Convention.
404. Le gazole à bord du « *Virginia G* », n'était donc **pas le produit envisagé aux termes de l'article 52, paragraphe 1, du décret-loi 6-A/2000** et, qui plus est, n'était pas une ressource soumise à la souveraineté, à la juridiction et aux autres droits et obligations visés à l'article 56 de la Convention, pas plus qu'il ne tombait sous le coup de la mise en application visée à l'article 73 de la Convention.
405. **Secundo**, le Panama fait observer que la FISCAP est dans l'erreur en affirmant qu'aucune réaction n'avait été reçue du propriétaire du « *VIRGINIA G* » et que, cela étant, les autorités de la Guinée-Bissau avaient décidé d'aller de l'avant en confisquant la cargaison de gazole à bord et/ou en procédant à la vente du produit à bord dans une vente aux enchères.
406. Le propriétaire du « *VIRGINIA G* », par l'intermédiaire du représentant de son Club P&I, a correspondu avec la FISCAP au sujet de la saisie et de l'immobilisation du navire et de son équipage à trois occasions au moins :
- Lettre du 28 août 2009 (annexe 37 du mémoire), qui a été estampillée comme reçue par la FISCAP ;
  - Lettre du 4 septembre 2009 (annexe 41 du mémoire), qui demandait qu'une caution ou une garantie soit fixée pour la mainlevée du navire, et qui a été estampillée comme reçue par la FISCAP, qui y a même répondu le 7 septembre 2009 et à nouveau le 11 septembre 2009, en se référant directement à la lettre du 4 septembre 2009 ;
  - Lettre du 14 septembre 2009 (annexe 44 du mémoire), qui semble avoir été estampillée comme reçue par la FISCAP ;
  - Lettre du 15 septembre 2009 (annexe 45 du mémoire), dans laquelle une prolongation de la période légale était demandée avant l'ouverture d'une action en justice, dans l'attente d'une réponse de la FISCAP à la lettre du propriétaire datée du 14 septembre 2009.

407. Il est donc curieux que la FISCAP ait reçu les lettres susmentionnées et, qui plus est, répondu à deux reprises à celle du 4 septembre 2009 – en se référant directement à son contenu – tout en alléguant que le propriétaire du navire n'avait pas réagi aux mesures prises et que, cela étant, le navire et les produits à bord seraient confisqués.
408. Il est encore plus curieux que la personne qui a signé la première notification de confiscation (le 31 août 2009), les deux réponses à la lettre des propriétaires (les 7 et 11 septembre 2009) et les lettres ultérieures informant les propriétaires de la confiscation effective du navire et de ce qu'il avait à bord ait été le même Hugo Nosoliny Vieira – qui, comme on s'en souvient, était précisément la personne qui avait reçu et accordé la demande d'autorisation qui permettrait au « *VIRGINIA G* » d'assurer des services de soutage dans la ZEE de la Guinée-Bissau.
409. Par conséquent, le délai de 30 jours mentionné dans la lettre de la FISCAP datée du 23 septembre 2009 n'avait en fait pas encore expiré lorsque l'avis de confiscation imminente a été donné par une lettre de la FISCAP datée du 23 septembre 2009, et l'ultimatum de 72 heures qu'il imposait ne s'était pas non plus écoulé lorsque l'avis de confiscation a été délivré par une lettre de la FISCAP datée du 25 septembre 2009.
410. En fait, le 6 novembre 2009, des soldats armés sont montés à bord du « *VIRGINIA G* » et ont violemment obligé le capitaine à mettre le navire à quai pour décharger la cargaison de gazole. A cette occasion, le capitaine a pu informer les propriétaires et, grâce aux efforts des avocats, il a été possible d'éviter le déchargement. Le navire est revenu à son poste de mouillage le 12 novembre 2009.
411. Le 20 novembre 2009, des soldats armés sont à nouveau montés à bord, sous la menace (ils brandissaient des armes à feu à titre d'intimidation), ont donné au capitaine l'ordre de mettre le navire à quai afin de procéder au déchargement de sa cargaison.
412. Une lettre signée par le Secrétaire d'Etat, José Carlos Varela Casimiro, **et antidatée du 30 novembre 2009** (annexe 56 du mémoire) et adressée à la CLC (Compañía de Lubricantes y Combustibles de Guinée-Bissau) a été remise au capitaine, qui a promptement informé les officiers de l'existence d'une ordonnance du tribunal de Bissau leur interdisant de décharger le produit du navire. Cette lettre disait toutefois ce qui suit (la traduction et les mots soulignés sont de nous) :

« En vertu de la décision n° 7 de la Commission interministérielle de surveillance maritime, le pétrolier Virginia G a été saisi d'office avec ses équipements, moteurs et fret, en raison de la pratique répétée d'activités connexes de pêche, sous la forme de vente non autorisée de combustible à des navires de pêche dans la ZEE, notamment au navire de pêche Amabal II.

**Malgré l'ordonnance judiciaire de suspension de la saisie, et en l'absence d'opposition de la part du Ministère public, du Ministre de la justice et du Contrôleur de la légalité** (réf. n° 716/GPGR/09) quant à (...) 'l'utilisation du combustible que le navire vendait dans notre ZEE (...)', nous ordonnons par la présente que le pétrolier Virginia G soit autorisé à décharger son contenu, soit 436 tonnes de gazole selon les estimations, dans vos locaux ».

413. **Terzio**, le Panama rappelle que par lettre datée du 30 septembre 2009 (annexe 50 du mémoire), la FISCAP a informé les propriétaires du « *VIRGINIA G* » qu'une vente aux enchères publique avait été annoncée pour le combustible se trouvant à bord et que, comme pour amplifier encore délibérément l'injustice, les propriétaires avaient, conformément à la législation de la Guinée-Bissau (qui n'était pas citée en référence), un droit de préemption sur le produit saisi.
414. La Guinée-Bissau n'a jamais expliqué où se trouvait la cargaison de combustible qui avait été illicitement confisquée. On ne peut que constater que le gazole n'a jamais été rendu ou remboursé par la Guinée-Bissau.

**1. Opinion du Ministère public/Ministère de la justice**

415. Les raisons avancées par la Guinée-Bissau à l'appui de la prétendue nullité de l'ordre ou mesure conservatoire de mainlevée de l'immobilisation et de la confiscation du « *VIRGINIA G* » et de la cargaison à bord qui avait été obtenu du tribunal de Bissau, sont pour le moins douteuses.
416. La lettre de couverture qui accompagne l'opinion du ministre de la justice (annexe 8 du contre-mémoire) dit ce qui suit (traduction du Greffe) :

*[...] nous considérons que la décision de saisir le navire qui a commis l'infraction avec son armement, son matériel et les produits trouvés à bord était correcte. Nous n'avons donc pas de réserves à formuler concernant l'utilisation du combustible dont ce navire faisait le commerce dans notre ZEE.*

417. La Guinée-Bissau soumet ensuite une opinion qui est loin d'établir avec certitude la nullité de l'ordonnance du tribunal. En effet, le premier paragraphe de la section « 4. Droit », à la page 43 de l'ensemble des annexes du contre-mémoire, dit ce qui suit (c'est nous qui soulignons) :

*Sans entreprendre d'analyser si la décision octroyant la mesure conservatoire demandée était une bonne décision, nous souhaitons signaler que l'interprétation du point 2 de l'article 400 du Code de procédure pénale, qui prévoit que « le tribunal donne au défendeur la possibilité de s'exprimer, si l'audience ne met pas en danger la finalité de la mesure conservatoire (...) » est discutable. (Traduction du Greffe)*

418. La justification de la Guinée-Bissau consiste donc à dire que le tribunal a adopté cette mesure conservatoire sans avoir d'abord entendu la partie adverse, autrement dit le Gouvernement. Cela étant, la Guinée-Bissau a estimé que *cette violation implique légalement qu'une telle décision est nulle [...], et [que] le ministre de la justice de la Guinée-Bissau a informé le Gouvernement de cet état de choses* (paragraphe 190 du contre-mémoire).
419. Il est absurde et extrêmement abusif de la part du Gouvernement de la Guinée-Bissau d'avoir choisi de passer outre à une mesure conservatoire en se fondant sur une question discutable, alors que le tribunal avait toute liberté pour décider si l'audition du défendeur mettrait en danger la finalité de la mesure conservatoire, puis d'arriver à sa conclusion en se

fondant sur une opinion non décisive citant une question discutable, avant d'affirmer en fin de compte que cela ***implique** légalement qu'une telle décision est nulle*. La Guinée-Bissau a obtenu une opinion du ministre de la justice sur laquelle elle s'est fondée, « une opinion juridique interne » pourrait-on dire, plutôt que de convaincre le tribunal régional que l'ordonnance conservatoire n'avait pas été valablement émise (comme elle le prétend).

420. Le Panama estime raisonnable de conclure qu'il s'agit là d'exemples clairs dans lesquels la Guinée-Bissau a tiré profit de ses propres agissements illicites au préjudice du propriétaire du navire, du droit international et du principe général d'équité *nullus commodum capere de sua injuria propria*.
421. Le Panama estime par ailleurs que la première justification avancée par la Guinée-Bissau pour confisquer la cargaison de gazole en vertu de l'article 52 1) du décret 6A/2000 n'était pas applicable à une cargaison de gazole qui n'entrait pas dans la catégorie des « produits de la pêche » et que, par conséquent, cette mesure d'exécution n'était pas conforme au droit international et a été prise de mauvaise foi et en violation des règles du droit international.
422. En outre, on ne peut pas dire que la Guinée-Bissau ait donné pleinement au propriétaire du navire et à l'Etat du pavillon la possibilité de défendre leurs intérêts et que, cela étant, la seconde justification de la décision de confisquer le navire et le gazole qu'il transportait, de même que l'exécution de ladite décision, n'étaient pas conformes au droit international, empreintes de mauvaise foi et contraires aux règles du droit international.
423. Le Panama estime enfin que la Guinée-Bissau a abusé de ses droits dans toutes les étapes de la saisie et de l'immobilisation du « *VIRGINIA G* », et plus particulièrement dans la manière dont la cargaison de gazole a été confisquée. Il s'ensuit que la Guinée-Bissau a agi en violation directe de l'article 300 de la Convention.

### **Conclusion**

424. Sur la base des arguments présentés plus haut, ajoutés aux arguments avancés au chapitre 3 de son mémoire, le Panama maintient sa position et suggère au Tribunal international que la Guinée-Bissau a enfreint la Convention et les principes généraux du droit international. La Guinée-Bissau a agi illégalement et en violation de ses obligations internationales et, du fait de ses actes illicites, elle est responsable du préjudice causé, ainsi qu'il est exposé dans le chapitre suivant.

\* \* \*

**CHAPITRE 5**  
**RÉPONSE AUX ARGUMENTS RELATIFS AUX DOMMAGES**  
**ET AUTRES FRAIS**

*(voir les chapitres VI et \_\_\_ du contre-mémoire)*

425. Dans le présent chapitre de sa réplique, le Panama réitère pour l'essentiel ce qu'il a exposé dans son mémoire (chapitre 4) concernant les fondements de sa demande d'indemnisation des pertes et des dommages, aussi bien matériels que non matériels, qu'ont subis plusieurs entités et particuliers concernés par le différend. Le Panama fournit également une estimation révisée de ces dommages, tout en se réservant le droit de fournir d'autres montants révisés.
426. Le Panama rejette les arguments formulés par la Guinée-Bissau au chapitre VI de son contre-mémoire, et affirme qu'il apporte ici des précisions et des éléments de preuve dans le cadre de la procédure écrite (mais pas exclusivement).
427. Les réparations demandées par le Panama peuvent être réparties entre les principales catégories ci-après :
- a) Pertes, dommages et coûts subis par les propriétaires du « VIRGINIA G » ainsi que par les autres exploitants et entités ayant un intérêt dans l'exploitation du navire ;
  - b) Pertes, dommages et coûts subis par les propriétaires de l'« IBALLA G » ainsi que par les autres exploitants et entités ayant un intérêt dans l'exploitation du navire ;
  - c) Pertes, dommages et coûts subis par les propriétaires et/ou agents du « VIRGINIA G » ainsi que par les propriétaires du gazole se trouvant à bord, par suite de la confiscation illicite de la cargaison de gazole transportée à bord du « VIRGINIA G » ;
  - d) Pertes, dommages et coûts subis par la République du Panama ;
  - e) Pertes, dommages et coûts subis par les membres de l'équipage du « VIRGINIA G » ;
  - f) Intérêts ;
  - g) Frais de justice.

**I. Fondement de l'indemnisation demandée**

428. La demande de réparation introduite par le Panama, essentiellement sous forme d'indemnisation, est fondée sur la responsabilité qui incombe à la Guinée-Bissau en droit international, et en particulier, mais pas seulement, en vertu des dispositions de la Convention ainsi que des règles existantes et autres règles relatives à la responsabilité des Etats du chef de leurs faits illicites, conformément à l'article 304 de la Convention.
429. En fait, dans les relations internationales comme dans toutes les autres relations sociales, l'atteinte aux intérêts juridiques d'un sujet de droit par un autre donne naissance à une

responsabilité<sup>43</sup>. « C'est un principe de droit international que la violation d'un engagement entraîne l'obligation de réparer dans une forme adéquate<sup>44</sup> ».

430. Le Panama considère que la Guinée-Bissau a l'obligation d'indemniser le Panama et toutes les personnes physiques et morales intéressées de toutes les conséquences de ses actes illicites et de ses abus de droit, tels que décrits dans le mémoire et la présente réplique. Conformément aux règles générales du droit international, nous estimons que la Guinée-Bissau est internationalement responsable à l'égard du Panama des violations du droit international entraînées par les mesures qu'elle a prises à l'encontre du « *VIRGINIA G* », de ses propriétaires, des membres de son équipage et des propriétaires de la cargaison ainsi que de ses violations des droits du Panama et des autres parties intéressées.

431. Comme le reconnaît l'article premier des articles sur la responsabilité de l'Etat pour fait internationalement illicite établi par la Commission du droit international (les « articles de la Commission du droit international »)<sup>45</sup>, tout manquement par un Etat aux obligations qui lui incombent en vertu du droit international engage sa responsabilité internationale :

Tout fait internationalement illicite de l'Etat engage sa responsabilité internationale.

432. En effet, lorsqu'un Etat commet un fait internationalement illicite à l'encontre d'un autre Etat, la responsabilité internationale est établie « directement dans le plan des relations entre ces Etats<sup>46</sup> ».

433. « La responsabilité est le corollaire nécessaire du droit. Tous droits d'ordre international ont pour conséquence une responsabilité internationale. La responsabilité entraîne comme conséquence l'obligation d'accorder une réparation au cas où l'obligation n'aurait pas été remplie<sup>47</sup> ».

434. La Cour internationale de Justice a appliqué ce principe en plusieurs occasions, par exemple dans l'affaire du *Détroit de Corfou*<sup>48</sup> et dans celle du *Projet Gabčíkovo-Nagymaros*<sup>49</sup>.

435. Les tribunaux arbitraux ont eux aussi confirmé ce principe à maintes reprises. Dans l'affaire du *Rainbow Warrior*, par exemple<sup>50</sup>, le tribunal arbitral a insisté sur le fait que « toute violation par un Etat d'une obligation, quelle qu'en soit la source, engage la responsabilité de l'Etat<sup>51</sup> ».

---

<sup>43</sup> I. Brownlie, *Principles of Public International Law* (Oxford 1998, cinquième édition.), p. 435.

<sup>44</sup> Affaire relative à l'*Usine de Chorzów*, compétence, 1927, CPJI, série A n° 9, p. 21.

<sup>45</sup> Projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat pour fait internationalement illicite, dans le *Rapport de la Commission du droit international sur les travaux de sa cinquante-troisième session*, Documents officiels de l'Assemblée générale, cinquante-sixième session, Supplément n° 10, p. 43, document des Nations Unies A/56/10 (2001), <http://www.un.org/law/ilc>

<sup>46</sup> *Phosphates du Maroc*, exceptions préliminaires, 1938, C.P.J.I., série A/B n° 74, p. 10, p. 28. Voir aussi J. Crawford, *The International Law Commission's Articles on State Responsibility: Introduction, Text and Commentaries* (Cambridge University Press), p. 77.

<sup>47</sup> *Affaire des biens britanniques au Maroc espagnol*, Recueil des sentences arbitrales, vol. II 615, p. 641, selon l'arbitre Max Huber, in I. Brownlie, *Principles of Public International Law* (Oxford 1998, cinquième édition), p. 437.

<sup>48</sup> *CIJ Recueil 1949 Public International Law* (Oxford 1998, cinquième édition), p. 437.

<sup>49</sup> *CIJ Recueil 1949*, p. 4, p. 23.

<sup>50</sup> *Hongrie c. Slovaquie*, Recueil de la CIJ 1997, p. 7, p. 38, par. 47.

<sup>51</sup> D'autres exemples peuvent être trouvés in J. Crawford *The International Law Commission's Articles on State Responsibility: Introduction, Text and Commentaries* (Cambridge University Press), p. 77-78.

<sup>51</sup> *Nouvelle-Zélande c. France*, Recueil des sentences arbitrales, vol. XX, p. 217 (1990), p. 251, par. 75.

436. Le principe selon lequel tout fait internationalement illicite d'un Etat engage la responsabilité internationale de celui-ci et donne ainsi naissance à de nouvelles relations juridiques internationales, en sus de celles qui existaient avant que le fait en question n'ait été commis, a été très largement reconnu, tant avant que l'article premier précité ait été formulé par la Commission que depuis lors<sup>52</sup>.
437. Comme la Commission du droit international le souligne dans la deuxième partie de ses articles, la responsabilité internationale encourue par l'Etat pour fait internationalement illicite entraîne des conséquences juridiques.
438. L'une des conséquences juridiques essentielles d'un fait internationalement illicite est l'obligation de réparer intégralement le préjudice causé par le fait internationalement illicite.
439. Dans l'arrêt rendu dans *l'Affaire du navire SAIGA (No. 2)*<sup>53</sup>, le Tribunal a déclaré que réparation peut également être due en vertu du droit international général, tel que le prescrit l'article 304 de la Convention, qui est conçu comme suit :

Les dispositions de la Convention relatives à la responsabilité encourue en cas de dommages sont sans préjudice de l'application des règles existantes et de l'établissement de nouvelles règles concernant la responsabilité en vertu du droit international.

440. Le principe directeur en la matière, énoncé par la Cour permanente de justice internationale dans l'affaire relative à *l'Usine de Chorzów*, a été présenté dans les termes suivants :

C'est un principe de droit international que la violation d'un engagement entraîne l'obligation de réparer dans une forme adéquate. La réparation est donc le complément indispensable d'un manquement à l'application d'une convention, sans qu'il soit nécessaire que cela soit inscrit dans la convention même. Les divergences relatives à des réparations, éventuellement dues pour manquement à l'application d'une convention, sont, partant, des divergences relatives à l'application<sup>54</sup>.

441. A l'issue de son examen sur le fond de la même affaire, la Cour a défini plus en détail cette obligation et les formes de la réparation :

Le principe essentiel, qui découle de la notion même d'acte illicite et qui semble se dégager de la pratique internationale, notamment de la jurisprudence des tribunaux arbitraux, est que la réparation doit, autant que possible, effacer toutes les conséquences de l'acte illicite et rétablir l'état qui aurait vraisemblablement existé si ledit acte n'avait pas été commis. Restitution en nature, ou, si elle n'est pas possible, paiement d'une somme correspondant à la valeur qu'aurait la restitution en nature; allocation, s'il y a lieu, de dommages-intérêts pour les pertes subies et qui ne seraient pas couvertes par la restitution en nature ou le paiement qui en prend la place; tels sont les principes desquels doit s'inspirer la détermination du montant de l'indemnité due à cause d'un fait contraire au droit international.

---

<sup>52</sup> J. Crawford, *The International Law Commission's Articles on State Responsibility: Introduction, Text and Commentaries* (Cambridge University Press), p. 78.

<sup>53</sup> *Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)* (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée), Tribunal international du droit de la mer, arrêt du 1<sup>er</sup> juillet 1999, par. 169.

<sup>54</sup> Affaire de *l'Usine de Chorzów*, compétence, 1927, CPJI, série A n° 9, p. 21.

442. Ce principe a été réaffirmé à l'article 31 des articles de la Commission du droit international:
1. L'Etat responsable est tenu de réparer intégralement le préjudice causé par le fait internationalement illicite.
  2. Le préjudice comprend tout dommage, **tant matériel que moral**, résultant du fait internationalement illicite de l'Etat. (souligné par nous)
443. S'agissant de la réparation matérielle demandée par le Panama à la section II.B.1 et dans une partie de la section II.B.2 (paragraphe 458) ci-dessous, l'article 36 des articles de la Commission du droit international dit ce qui suit :
1. L'Etat responsable du fait internationalement illicite est tenu d'indemniser le dommage causé par ce fait dans la mesure où ce dommage n'est pas réparé par la restitution.
  2. L'indemnité couvre tout dommage susceptible d'évaluation financière, y compris le manque à gagner dans la mesure où celui-ci est établi.
444. Le Panama estime que le préjudice que la Guinée-Bissau lui a causé à lui-même et à son navire (le « *VIRGINIA G* »), à ses propriétaires, à ses exploitants, à son équipage et à d'autres personnes et entités concernées ne peut être réparé par la satisfaction ou la restitution, et que la seule forme de réparation possible est l'indemnisation, à l'exception de la cargaison de gazole confisquée le 20 novembre 2009, et au sujet de laquelle le Panama a soumis une requête au Tribunal international lui demandant d'ordonner à la Guinée-Bissau soit de restituer le gazole confisqué ou du combustible de qualité équivalente ou supérieure, ou à défaut verser une indemnisation adéquate au Panama (conclusion 14, chapitre 5, du mémoire du Panama).
445. Dans la mesure où il est nécessaire d'évaluer et de calculer le préjudice financier (y compris le manque à gagner), le Panama invite le Tribunal à se référer à la section II.B.1 et à la partie pertinente de la section II.B.2 (paragraphe 458) ci-dessous, dans lesquelles il a chiffré (avec rapports à l'appui) le préjudice matériel subi par lui-même en qualité d'Etat du pavillon, par le « *VIRGINIA G* », ses propriétaires, ses exploitants, son équipage et par toutes les autres entités et personnes concernées.
446. Concernant le préjudice moral, ou non matériel, le Panama expose les arguments pertinents et le calcul des dommages qu'il réclame dans les sections II.B.2 (paragraphe 459 et suivants) et II.B.3 ci-dessous.

\*

## II. Catégories de dommages et quantification

### A. Catégories de dommages qu'il est demandé de réparer

447. Sur la base des faits exposés au chapitre 2 et des arguments juridiques présentés au chapitre 3 de son mémoire ainsi que des compléments d'information fournis dans la présente réplique, le Panama a rangé dans un certain nombre de catégories ou rubriques ses demandes de réparation du préjudice causé par la Guinée-Bissau, sous forme d'indemnisation des dommages, pertes et coûts subis par le « *VIRGINIA G* », ses propriétaires, les membres de son équipage, le Panama (en sa qualité d'Etat du pavillon) et d'autres entités à la suite des mesures prises par la Guinée-Bissau le 21 août 2009 et depuis lors.
448. Les principales catégories de dommages dont le Panama demandera réparation sous forme d'une indemnisation par la Guinée-Bissau relèvent notamment, mais pas seulement, des rubriques suivantes :
- a) **Pertes, dommages et coûts subis par les propriétaires du « *VIRGINIA G* » et les autres exploitants et entités ayant un intérêt dans l'exploitation du navire :** pertes, dommages et coûts encourus par Penn Lilac Trading SA, Gebaspe SL et Hidrocasa SL par suite de l'arraisonnement du « *VIRGINIA G* » et de la durée de son immobilisation et autres pertes et coûts encourus ou subis par Penn Lilac Trading SA, Gebaspe SL et Hidrocasa SL pendant et après l'immobilisation du « *VIRGINIA G* », et manque à gagner entraîné par les actes illicites de la Guinée-Bissau (*damnum emergens* et *lucrum cessans*), et notamment mais pas seulement :
    - i. Perte du « *VIRGINIA G* » en tant que principale source de revenus, y compris perte des revenus provenant des chartes-parties ;
    - ii. Avitaillement, commissions d'agence et droits portuaires dans le port de Bissau ;
    - iii. Salaires et entretien des membres de l'équipage pendant leur détention dans le port de Bissau ;
    - iv. Salaires et entretien des membres de l'équipage après la mainlevée de l'immobilisation du navire, jusqu'à sa remise en service ;
    - v. Frais de voyage de retour dans leurs foyers de l'équipage et frais de voyage afférents à la reconstitution de l'équipage après la mainlevée de l'immobilisation du navire ;
    - vi. Frais de voyage, frais de justice et dépenses afférentes à l'établissement des rapports d'expertise ;
    - vii. Maintien de la police d'assurance « Protection et indemnisation » pendant l'immobilisation du navire ;
    - viii. Dépenses afférentes à l'inspection du navire, aux réparations et à la délivrance de nouveaux certificats au « *VIRGINIA G* » ;
  - b) **Pertes, dommages et coûts subis par les propriétaires de l'« *IBALLA G* » et les autres exploitants et entités ayant un intérêt dans l'exploitation du navire :** pertes, dommages et coûts subis par Penn Lilac Trading SA, Gebaspe SL et Hidrocasa SL du fait de la saisie-arrêt de l'« *IBALLA G* » causée par l'arraisonnement et l'immobilisation illicites du « *VIRGINIA G* » par la Guinée-Bissau (*damnum emergens* and *lucrum cessans*) ;

- c) **Pertes, dommages et coûts subis par suite de la confiscation illicite de la cargaison de gazole se trouvant à bord du « VIRGINIA G » :** pertes subies par Penn Lilac Trading SA et/ou Lotus Federation du fait de la confiscation illicite et abusive par les autorités de la Guinée-Bissau, le 20 novembre 2009, de la cargaison de gazole se trouvant à bord du « VIRGINIA G » ;
- d) **Pertes, dommages et coûts subis par la République du Panama** par suite de l'immobilisation du « VIRGINIA G » par la Guinée-Bissau ainsi que de la saisie-arrêt de l'« IBALLA G », pertes et dommages résultant du manquement par la Guinée-Bissau à son obligation d'informer sans tarder le Panama des mesures prises à l'encontre du « VIRGINIA G », et pertes et dommages en général subis causés par la Guinée-Bissau au registre et au pavillon du Panama, y compris à l'image et à la réputation de ce dernier ;
- e) **Pertes, dommages et coûts subis par les membres de l'équipage du « VIRGINIA G » :** y compris le préjudice moral subi par les membres de l'équipage en raison de leur détention (confiscation des passeports) et des mauvais traitements dont ils ont fait l'objet le 21 août 2009 et depuis lors, en raison en particulier mais pas seulement :
  - i. Des actes de violence et des mauvais traitements subis pendant l'arraisonnement du navire, le 21 août 2009 ;
  - ii. De la détention illicite du commandant et des membres de l'équipage (confiscation des passeports et garde à vue constante par des militaires armés) et de la situation extrêmement difficile qui a ainsi dû être vécue à bord du « VIRGINIA G » ;
- f) **Intérêts :** sur toute somme en principal due en vertu des règles relatives à l'indemnisation pour faire en sorte que le préjudice subi soit intégralement réparé. Le taux d'intérêt et ses modalités de calcul seront fixés de manière à parvenir à ce résultat ;
- g) **Frais de justice :** dans sa notification d'arbitrage, le Panama a demandé au tribunal arbitral d'ordonner à la Guinée-Bissau de prendre à sa charge l'intégralité des coûts de la procédure, y compris ceux encourus par le Panama. La même demande est soumise au Tribunal, lequel est ainsi invité, compte tenu des circonstances de l'espèce, à s'écarter de la règle générale reflétée à l'article 34 de son Statut.

449. La liste, les catégories, les types et la quantification des dommages énumérés ci-dessus et ci-après ont un caractère indicatif et non exhaustif. Le Panama se réserve le droit de compléter et de modifier les catégories et rubriques dans lesquelles sont rangés les éléments du préjudice subi de manière à en assurer une réparation complète et adéquate par la Guinée-Bissau.

## B. Quantification

450. Le montant de l'indemnité que le Panama demande à la Guinée-Bissau en réparation de toutes les conséquences des faits illicites de la Guinée-Bissau qu'ont subies le « VIRGINIA G », ses propriétaires, son équipage et les propriétaires de sa cargaison, toutes les entités connexes (y compris l'« IBALLA G ») ainsi que le Panama en tant qu'Etat du

pavillon est **provisoirement estimé à 5 636 222,54 euros**, somme qui se répartit entre les catégories ou rubriques définies plus haut, comme il est expliqué ci-après :

- |                           |  |
|---------------------------|--|
| 1. Rubriques a), b) et c) | <b>4 221 222,54 euros</b>                                      |
| 2. Rubrique d)            | <b>1 200 000,00 euros</b> (estimation provisoire et partielle) |
| 3. Rubrique e)            | <b>65 000,00 euros</b>   |
| 4. Rubrique f)            | <b>150 000,00 euros</b> (estimation provisoire)                |

451. En outre, le Panama demande au Tribunal international de lui accorder des intérêts sur les sommes qu'il pourrait condamner la Guinée-Bissau à verser au titre de la rubrique g).

\*

**1. Rubriques a), b) et c)**

Pertes, dommages et coûts subis par les propriétaires du « VIRGINIA G » et de l'« IBALLA G », et par les autres exploitants et entités ayant un intérêt dans l'exploitation du navire, y compris par suite de la confiscation illicite de la cargaison de gazole à bord du « VIRGINIA G »

452. Pour la quantification des dommages visés aux rubriques a), b) et c), le Panama soumet deux rapports (**annexes 4.1** et **4.2**) au Tribunal international, soit :

- a. L'**annexe 4.1** (le « rapport Moya »), qui est un état des dommages dressé à la demande des propriétaires du « VIRGINIA G » par l'économiste et commissaire aux comptes **Alfonso Moya Espinosa**, inscrit au registre des auditeurs en Espagne. Ce rapport est basé sur les justificatifs comptables des paiements effectués par les propriétaires et exploitants du « VIRGINIA G », et également sur un rapport sur l'état du navire et audit interne établi par Panama Shipping Registrar Inc.
- b. L'**annexe 4.2** (le « rapport Arnott »), qui est un rapport commandé par le Panama à un expert indépendant, **M. Kenneth Arnott** de la société BRAEMAR (société internationale d'experts et de consultants maritimes ayant son siège à Londres). M. Arnott y formule ses avis et opinions d'expert, en se fondant sur son expérience et ses compétences, sur les catégories de dommages, de pertes et de coûts, et leur quantification, à partir notamment des résultats des inspections du navire effectuées en septembre 2009 et en octobre 2010 ainsi que du rapport Moya (le seul point de divergence, qui devra être tiré au clair, étant celui signalé au paragraphe 6.18.3, qui concerne le nombre de jours à partir duquel le manque à gagner a été calculé).

453. Il convient donc de se référer aux rapports joints (**annexes 4.1** et **4.2**), qui quantifient le montant révisé des pertes, dommages et frais subis par les propriétaires et/ou exploitants du « VIRGINIA G », de l'« IBALLA G », ainsi que par d'autres exploitants et entités qui sont parties prenantes à l'exploitation de ces navires, notamment à la suite de la confiscation illicite de la cargaison de gazole à bord du « VIRGINIA G », à quatre millions deux cent vingt et un mille deux cent vingt-deux euros et cinquante-quatre centimes (**4 221 222,54 euros**).

454. Le rapport Moya et le rapport Arnott ont tous deux été établis après un examen de l'ensemble volumineux de documents relatifs à chaque catégorie de coûts et de leurs différents éléments. Une liste des documents et des sommes correspondantes figure dans la première partie de l'annexe 4.

**2. Rubrique d)**

**Pertes, dommages et coûts subis par la République du Panama**

455. Dans son mémoire, et dans les sections pertinentes de la présente réplique, le Panama a démontré et fait valoir que la Guinée-Bissau a violé ou enfreint d'une autre manière des dispositions du droit international en général et de la Convention, en particulier mais pas exclusivement :
- i. L'article 58 ;
  - ii. L'article 56, paragraphe 2 ;
  - iii. L'article 73 ;
  - iv. Les règles générales du droit international en faisant un usage excessif de la force pour arraisonner et immobiliser le « *VIRGINIA G* » ;
  - v. L'article 224 et l'article 110 ;
  - vi. L'article 225 ; et
  - vii. L'article 300.
456. Comme conséquence de ces violations et/ou manquements à ses obligations en vertu du droit international, la Guinée-Bissau a violé ou n'a pas respecté d'une autre manière les droits du Panama, en tant qu'Etat du pavillon de plein droit du « *VIRGINIA G* ». En particulier, mais pas exclusivement, la Guinée-Bissau a :
- i. Violé le droit qu'ont le Panama et son navire de jouir de la liberté de navigation et/ou de la liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites liées à l'exercice de ces libertés, aux termes des dispositions de l'article 58 et des dispositions connexes de la Convention ;
  - ii. Violé les droits du Panama et de son navire aux termes de l'article 56, paragraphe 2, en particulier si l'on considère que le « *VIRGINIA G* » avait rempli ses obligations en vertu de la Convention ;
  - iii. Violé les droits du Panama et de son navire aux termes de l'article 73 de la Convention ;
  - iv. Violé les droits du Panama et de son navire de ne pas être soumis à un usage inutile et déraisonnable de la force, comme l'exige la Convention et le droit international général ;
  - v. Violé les droits du Panama et de son navire aux termes des articles 224 et 110 de la Convention ;
  - vi. Violé les droits du Panama et de son navire de ne pas être mis dans une situation qui met en danger la sécurité de la navigation, la sauvegarde de la vie humaine en mer ou fait courir un risque excessif au milieu marin, aux termes de l'article 225 de la Convention, ou de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité

de la navigation maritime (Convention SUA), ou, d'une manière générale, aux termes du droit international ;

- vii. Violé les droits du Panama et de son navire de ne pas être traités d'une manière qui constitue un abus de droit.

457. Le préjudice causé par la Guinée-Bissau à l'encontre du Panama comporte à la fois des dommages matériels et des dommages non matériels.

458. **Dommages matériels** : la violation par la Guinée-Bissau des droits du Panama a entraîné, et pourrait encore entraîner, des pertes substantielles pour le Panama.

- i. Le Panama a peut-être subi des pertes et des dommages au titre des navires battant son pavillon qui auraient pu être privés d'exercer leurs droits à la navigation à l'intérieur de la ZEE de la Guinée-Bissau. Autrement dit, toute incapacité pour les navires battant le pavillon du Panama de se ravitailler en combustible au large de la côte de la Guinée-Bissau, et en particulier dans la ZEE, se traduirait par une diminution des immatriculations à l'avenir. **Le Panama se réserve le droit d'évaluer, de quantifier et de réclamer à la Guinée-Bissau un montant qui représenterait une indemnisation adéquate à cet égard<sup>55</sup>.**
- ii. Le Panama a subi des pertes et des dommages du fait que la Guinée-Bissau a omis de l'informer sans délai, en tant qu'Etat du pavillon, de la saisie du « *VIRGINIA G* ». Ce défaut de prompt notification a eu une incidence sur la possibilité pour le Panama, en tant qu'Etat du pavillon, de faire valoir ses droits aux termes de la Convention pour sauvegarder les intérêts de son pavillon, de son navire et de ses ressortissants. **Le Panama se réserve le droit d'évaluer, de quantifier et de réclamer à la Guinée-Bissau un montant qui représenterait une indemnisation adéquate à cet égard.**
- iii. Le Panama a également dû prendre des mesures en vue de protéger ses propres droits et ceux du « *VIRGINIA G* », de ses propriétaires, de ses exploitants, des membres de l'équipage et des autres entités et individus ayant un intérêt dans l'exploitation du navire, en particulier mais pas exclusivement : i) en engageant et en poursuivant la procédure dans cette affaire n° 19 devant le Tribunal, et ii) en instituant une procédure d'arbitrage (comme indiqué dans la notification d'arbitrage).
  - a. A cet égard, le Panama a prié le Tribunal (mémoire du Panama, chapitre 5, conclusion 17) d'ordonner à la Guinée-Bissau de rembourser tous les frais et dépens encourus aux fins de la préparation de la présente affaire, y compris, mais pas seulement, les dépenses afférentes à la présente procédure devant le Tribunal, avec intérêts ;
  - b. Un montant approximatif des frais de justice engagés jusqu'ici figurait dans le rapport Moya et dans le rapport Arnott (soit environ 150 000,00 euros – sous-section 5 ci-dessous) en tant que somme avancée par le propriétaire du « *VIRGINIA G* ». Une partie de ces frais pourra toutefois être attribuée au

<sup>55</sup> Il convient cependant de se référer à l'affaire du *S.S. 'I'm Alone'*, dans laquelle le Canada a reçu une indemnisation de 25 000 dollars des Etats-Unis à titre de réparation matérielle faisant suite à des violations commises par les Etats-Unis - *S. S. "I'm Alone" (Canada c. Etats-Unis)*, sentences du 30 juin 1933 et du 5 janvier 1935.

Panama au titre des dépenses engagées pour la procédure d'arbitrage et la présente procédure devant le Tribunal. **Etant donné que le montant définitif ne pourra être quantifié qu'à la conclusion de l'affaire en cours, le Panama se réserve le droit d'évaluer, de quantifier et de réclamer à la Guinée-Bissau un montant qui représenterait une indemnisation adéquate à cet égard.**

459. **Préjudice moral** : Le Panama a également droit à la réparation intégrale des dommages non matériels résultant des violations commises par la Guinée-Bissau, telles qu'elles sont énumérées aux alinéas i) à vii) ci-dessus et aux alinéas i) à vii) ci-dessous, ainsi qu'il a été indiqué dans les sections pertinentes du mémoire du Panama et du contre-mémoire.
460. Par ailleurs, le Panama a également droit à la réparation intégrale de tous les dommages non matériels et des pertes que la Guinée-Bissau a causés à la réputation du registre d'immatriculation et au pavillon du Panama à la suite de tous les aspects quant au fond du différend concernant le « VIRGINIA G » à compter du 21 août 2009.
461. Il convient de se référer à la décision rendue dans l'affaire *Letelier et Moffitt*, dans laquelle la Commission internationale Chili-Etats-Unis d'Amérique a octroyé aux Etats-Unis un montant de 780 000 dollars des Etats-Unis au titre du préjudice moral, au profit des familles victimes des actes du Chili estimés illicites par les Etats-Unis<sup>56</sup>.
462. L'opinion individuelle concordante du professeur Orrego Vicuña sur la question du préjudice moral est particulièrement pertinente :

*Après une longue série de décisions cohérentes, il a été établi qu'il est impossible d'évaluer la vie humaine, et que seulement la perte économique et les souffrances morales de la famille ainsi que d'autres aspects connexes peuvent donner lieu à une indemnisation. (...) L'indemnisation du préjudice moral figure clairement parmi les grands principes du droit international en la matière. Ces dommages étant par nature non matériels, la détermination du montant de leur indemnisation est extrêmement difficile et doit être à la fois juste et raisonnable. (Traduction du Greffe)*

463. Il convient également de se référer à l'accord du 9 juillet 1986 entre la France et la Nouvelle-Zélande, conclu en application d'une décision rendue par le Secrétaire général de l'ONU concernant le *Rainbow Warrior*, qui avait été coulé par des agents des services français du renseignement en Nouvelle-Zélande. Cet accord et la décision du Secrétaire général de l'ONU prévoyaient que la France devrait verser 7 millions de dollars des Etats-Unis à la Nouvelle-Zélande en réparation de « l'ensemble des préjudices subis » (y compris les dommages matériels et les dommages non matériels). Sur ce montant, il semblerait que 3 millions de dollars des Etats-Unis correspondaient aux dommages non matériels subis par la Nouvelle-Zélande.
464. La Nouvelle-Zélande a affirmé ce qui suit (traduction du Greffe) :

---

<sup>56</sup> Différend concernant la responsabilité des décès de *Letelier et Moffitt* (Etats-Unis c. Chili). Paragraphe 41 : *Pour l'examen de l'indemnisation des dommages non matériels, la Commission a pris en considération les mesures décisives prises par le Gouvernement chilien et le Congrès pour résoudre les problèmes relatifs aux droits de l'homme ainsi que les efforts entrepris sur le plan interne en vue d'apporter une réparation financière aux familles des victimes.* (traduction du Greffe)

*La Nouvelle-Zélande ne réclame pas de dommages matériels en termes de blessures ou de préjudice direct causés à des personnes ou à des biens et ayant entraîné une perte économique quantifiable, mais elle revendique des dommages-intérêts du fait qu'elle a été victime d'une violation de ses droits conventionnels, même s'il n'est pas question d'une perte matérielle ou pécuniaire. Par ailleurs, la Nouvelle-Zélande demande une indemnisation au titre du préjudice moral étant donné qu'en l'espèce, il n'est pas question d'une infraction purement technique à un traité, mais d'une infraction qui a gravement porté atteinte à l'honneur, à la dignité et au prestige de l'Etat (par. 108).*

*En conséquence, l'une et l'autre parties conviennent que dans les relations entre Etats, la notion de dommage ne revêt pas uniquement un caractère matériel ou patrimonial. Un acte illicite à l'encontre d'intérêts non matériels, par exemple un acte portant atteinte à l'honneur, à la dignité ou au prestige d'un Etat, permet à l'Etat lésé de recevoir une réparation adéquate, même si cet acte n'a pas entraîné une perte matérielle ou pécuniaire pour l'Etat demandeur (voir Soerensen, Manuel cité, p. 534) (par. 109).*

465. L'accord de 1986 contenait une disposition au sujet de l'arbitrage de tout différend découlant de l'Accord. Un différend a en effet surgi et a été soumis à l'arbitrage. S'agissant de l'indemnisation pécuniaire au titre des dommages matériels et du préjudice moral, le Tribunal a jugé (les caractères gras sont de nous):

*Le Tribunal estime ensuite qu'il lui est possible d'ordonner le versement d'une indemnisation pécuniaire pour la violation des obligations internationales ayant entraîné, comme en l'espèce, un grave préjudice moral et juridique, bien qu'il n'y ait pas eu de préjudice matériel. Comme indiqué précédemment, les infractions sont graves puisqu'elles représentent d'importants manquements à des obligations conventionnelles solennelles acceptées aux termes d'une décision contraignante du Secrétaire général de l'ONU. Il est vrai que de telles ordonnances sont inhabituelles, mais cela tient peut-être au fait que les requêtes de cette nature sont relativement rares, comme celle de la France dans les affaires du Carthage et du Manouba (1913) (11, Nations Unies, Recueil des sentences arbitrales, 449, 463), et de la Nouvelle-Zélande dans la procédure portée en 1986 devant le Secrétaire général, que la France avait acceptée aux termes du premier accord. Qui plus est, de telles ordonnances ont été prononcées, par exemple dans cette dernière affaire (par. 118)<sup>57</sup>.*

466. Dans son projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat, la Commission du droit international (CDI) a également reconnu que « **l'Etat lésé est en droit d'obtenir de l'Etat qui a commis le fait internationalement illicite satisfaction du préjudice, en particulier du préjudice moral, causé par cet acte, si cela est nécessaire et dans la mesure où cela est nécessaire pour fournir une réparation intégrale** » (projet d'article 45 1)). **La satisfaction peut revêtir différentes formes, notamment, « en cas d'atteinte grave aux droits de l'Etat lésé, des dommages qui tiennent compte de la gravité de cette atteinte »** (projet d'article 45 2) c)).
467. Dans son commentaire, la Commission du droit international a souligné que cette réparation avait un caractère exceptionnel, comme l'indiquait le membre de phrase « en cas d'atteinte

<sup>57</sup> Rainbow Warrior (Nouvelle-Zélande c. France), Tribunal d'arbitrage France-Nouvelle-Zélande, 30 avril 1990, 82 ILR p. 499, p. 575 (les caractères gras sont de nous) (Traduction du Greffe).

grave aux droits de l'Etat lésé ». La CDI précise également que ces réparations sont « accordé[e]s à la partie lésée en sus de l'équivalent de la perte effective, lorsque au tort qui lui a été fait **s'ajoutent des circonstances aggravantes : violence, oppression, malveillance, fraude, agissements mal intentionnés de la part de la partie fautive** ».

468. Pour illustrer l'applicabilité de la référence à « des dommages correspondant à la gravité de la violation », la CDI se réfère à l'affaire du *Rainbow Warrior*, en particulier à la décision du Secrétaire général d'octroyer 7 millions de dollars, soit un montant « dépassant largement le montant des dommages matériels ».
469. Le Panama estime qu'il s'agit ici d'une affaire dans laquelle de grossières violations de ses droits ont été commises, au titre desquelles il est autorisé à demander réparation pour des dommages non matériels. Le Panama considère que, séparément et conjointement, les « violations grossières » au sens envisagé par la CDI sont les suivantes :
- i. Refus illicite et injustifié de reconnaître le droit du Panama et de son navire de jouir de la liberté de navigation et/ou de la liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites liées à l'exercice de la liberté de navigation, conformément à l'article 58 et aux dispositions connexes de la Convention ;
  - ii. Violation des droits qu'ont le Panama et son navire aux termes de l'article 56, paragraphe 2, en particulier si l'on considère que le « *VIRGINIA G* » s'était acquitté de ses obligations en de la Convention ;
  - iii. Déni des droits du Panama du fait que la Guinée-Bissau ne lui a pas notifié sans délai la saisie du « *VIRGINIA G* » et les mesures prises (article 73, paragraphe 4), ainsi que du fait des violations générales des droits du Panama commises par la Guinée-Bissau au regard de l'article 73 ;
  - iv. Méthode illicite d'arraisonnement utilisée par les fonctionnaires de la Guinée-Bissau, et utilisation inutile et déraisonnable de la force, en violation des prescriptions de la Convention et du droit international général ;
  - v. Violation des droits qu'ont le Panama et son navire en vertu des articles 224 et 110 de la Convention ;
  - vi. Mise en danger du navire panaméen et de son équipage, non respect des principes de sécurité de la navigation et de sauvegarde de la vie humaine en mer prévus à l'article 225 de la Convention, dans la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime ou, d'une manière générale, en droit international ;
  - vii. Mauvaise foi avec laquelle ont été traités le Panama et le « *VIRGINIA G* », ses propriétaires, ses exploitants, ses armateurs-gérants, son équipage et l'ensemble des entités et personnes connexes, traitement qui constitue un abus de droit aux termes de l'article 300 de la Convention, en particulier mais pas exclusivement en ce qui concerne la saisie de la cargaison avant toute inculpation ou condamnation, et non-respect injustifié de la mesure conservatoire décidée par le tribunal de Bissau.

470. **En conséquence, au titre de cette rubrique, le Panama :**

- i. Se réserve le droit d'évaluer, de quantifier et de réclamer à l'encontre de la Guinée-Bissau un montant qui représenterait une réparation appropriée au titre des **pertes matérielles** et des dommages subis par le Panama ;
- ii. Demande un montant de **1 200 000,00 euros** comme représentant l'équivalent juste et raisonnable des dommages non matériels à accorder au Panama à titre de réparation des violations commises par la Guinée-Bissau telles que spécifiées aux alinéas i) à vii) ci-dessus ; et
- iii. Se réserve le droit d'évaluer, de quantifier et de réclamer à l'encontre de la Guinée-Bissau un montant qui représenterait une réparation appropriée au titre du **préjudice moral et des dommages** subis par le registre d'immatriculation et le pavillon du Panama à la suite de tous les aspects du fond du différend relatif au « *VIRGINIA G* » à compter du 21 août 2009.

### **3. Rubrique e)**

#### **Pertes, dommages et coûts subis par les membres de l'équipage du « VIRGINIA G », y compris le préjudice moral**

471. Le capitaine et l'équipage ont subi les pertes ci-après du fait de leur privation de liberté :

- Lors de l'arraisonnement du 21 août 2009 et par la suite, le capitaine et les membres de l'équipage ont fait l'objet d'un usage excessif et/ou déraisonnable de la force par suite d'un abus de droits par la Guinée-Bissau. En particulier, les membres de l'équipage ont été tenus sous la menace d'armes à bout portant et cantonnés dans les quartiers d'habitation pendant l'arraisonnement du « *VIRGINIA G* » et pendant sa traversée forcée jusqu'au port de Bissau entre le 21 et le 22 août 2009. Par ailleurs, le capitaine a été contraint d'assumer de lourdes responsabilités en étant obligé de signer des documents sous la menace d'une arme et de faire naviguer le « *VIRGINIA G* » jusqu'au port de Bissau dans des conditions périlleuses.
- Les passeports des membres de l'équipage ont été illicitement confisqués jusqu'en janvier 2010. En particulier, mais pas exclusivement, le second, M. Ocaña Cisneros, a été confronté de manière incessante et déraisonnable à des obstacles et des difficultés et il lui a fallu quatre mois d'énormes efforts personnels et diplomatiques pour récupérer son passeport.
- Par ailleurs, les actes de la Guinée-Bissau ont placé le propriétaire du « *VIRGINIA G* » dans une grave situation financière, qui a fini par le conduire à la faillite. Pour ce qui est du capitaine et des membres de l'équipage, ils ont rencontré les difficultés suivantes :
  - Les salaires des membres de l'équipage ont été versés avec d'importants retards. Cet état de fait a causé de graves problèmes à ceux dont les familles étaient entièrement tributaires de leurs envois de fonds pour leur subsistance dans leur pays d'origine.
  - Les propriétaires n'ont pas envoyé, et ne le pouvaient pas, d'argent et de provisions assez fréquemment, la société traversant de graves difficultés financières.
  - Les provisions ont dû être très rationnées et, certains jours, il n'y avait ni vivres ni eau potable à bord. La seule source d'eau potable était l'eau de pluie.

- L'eau de pluie était également utilisée pour le lavage, le nettoyage et même la cuisine. Elle était recueillie dans des conteneurs en matière plastique, précédemment utilisés pour les ordures.
- Il n'y avait pas suffisamment de fioul pour la survie à bord, de sorte que l'équipage les membres de l'équipage étaient privés à bord de services de première nécessité comme l'éclairage la nuit. A certaines occasions, les membres de l'équipage ont dû acheter de la glace, seul moyen de conserver les aliments se trouvant à bord.
- Le navire inactif s'est détérioré rapidement, en particulier s'agissant du moteur principal, du groupe électrogène auxiliaire et de l'équipement. La société n'a pas pu adopter de programme de mise hors service provisoire, ne sachant pas combien de temps durerait la situation.
- L'endroit était infesté de moustiques, de sorte que plusieurs membres de l'équipage ont contracté le paludisme.
- Les membres de l'équipage ont été détenus à bord sous garde militaire – en fait emprisonnés – après que leurs passeports eurent été confisqués. Ils ont vécu sous la crainte constante d'éventuels actes de violence des militaires.

472. Dans l'affaire du « *I'm Alone* », les arbitres ont recommandé que les Etats-Unis versent 25 666,50 dollars au Gouvernement canadien « au profit du capitaine et des membres de l'équipage » qui se trouvaient à bord du navire au moment où il a été coulé (un membre de l'équipage s'était noyé, les autres avaient été sauvés)<sup>58</sup>.

473. D'autres indications peuvent être trouvées dans la pratique des cours et tribunaux internationaux des droits de l'homme, notamment la Cour interaméricaine des droits de l'homme et la Cour européenne des droits de l'homme<sup>59</sup>. Leur pratique traduit le fait que même si le droit international général exige le rétablissement du *status quo ante* (*restitutio in integrum*), dans les affaires de violations des droits de l'homme et de préjudice personnel, un acte de réparation sera généralement insuffisant, sinon impossible. C'est la raison pour laquelle la réparation fait généralement intervenir une indemnisation pécuniaire. Cette indemnisation vise à réparer à la fois les dommages patrimoniaux, comme la destruction de biens ou le manque à gagner, **et les dommages extrapatrimoniaux, y compris les dommages « émotionnels » ou « moraux »**<sup>60</sup>.

<sup>58</sup> *Affaire du vapeur « I'm Alone » (Canada, Etats-Unis d'Amérique)*, sentence 30 juin 1933 et 5 janvier 1935 (Traduction du Greffe). Les arbitres ont recommandé le versement d'indemnités de 10 185 dollars à l'épouse survivante et à la famille du membre de l'équipage qui avait péri noyé, de 7 906 dollars au capitaine du navire et d'un montant compris entre 907 et 1 323 dollars aux sept autres membres de l'équipage.

<sup>59</sup> Article 50 de la Convention européenne des droits de l'homme de 1950 : « Si la décision de la Cour déclare qu'une décision prise ou une mesure ordonnée par une autorité judiciaire ou toute autre autorité d'une Partie contractante se trouve entièrement ou partiellement en opposition avec des obligations découlant de la présente Convention, et si le droit interne de ladite Partie ne permet qu'imparfaitement d'effacer les conséquences de cette décision ou de cette mesure, la décision de la Cour accorde, s'il y a lieu, à la partie lésée une satisfaction équitable ». Article 63 1) de la Convention américaine relative aux droits de l'homme de 1969 (Pacte de San José) : « *Lorsqu'elle reconnaît qu'un droit ou une liberté protégés par la présente Convention ont été violés, la Cour ordonnera que soit garantie à la partie lésée la jouissance du droit ou de la liberté enfreints. Elle ordonnera également, le cas échéant, la réparation des conséquences de la mesure ou de la situation à laquelle a donné lieu la violation de ces droits et le paiement d'une juste indemnité à la partie lésée* ».

<sup>60</sup> *Affaire Maal*, 1er juin 1993, 10 R. S. A. 732. PLUMLEY, arbitre. « (...) L'arbitre a appris à considérer la personne d'autrui comme une chose sacrée, qu'on ne peut toucher ni même effleurer sans son consentement, que ce soit sous l'empire de la colère ou pour une autre raison, car on commet alors une agression ouvrant droit à une indemnisation proportionnée à l'intention de l'agresseur, à la nature de l'agression et à la nature humaine de la personne agressée. (...) Puisque rien ne semble indiquer que les personnes chargées de cette tâche par le Gouvernement vénézuélien aient été réprimandées, sanctionnées ou relevées de leurs fonctions, la seule manière dont celui-ci peut exprimer ses regrets ou sa

474. Aussi bien pour la Cour européenne des droits de l'homme que pour la Cour interaméricaine, la quantification de ces dommages est déterminée principalement par des principes d'équité<sup>61</sup>.
475. Ni l'une ni l'autre de ces cours n'ont été jusqu'à préciser la teneur de ces « principes d'équité », mais certains des principes généraux qu'elles appliquent peuvent être recensés :
476. Lorsque le dommage causé est minime, l'arrêt peut constituer une réparation suffisante. Dans d'autres cas, l'arrêt peut être déduit du montant de l'indemnité à verser<sup>62</sup>.
477. Une indemnisation est exigible si la preuve d'un dommage émotionnel ou psychologique est établie, mais également en l'absence de preuve d'un tel dommage. Dans ce cas, le préjudice peut être décrit comme strictement « moral ». Par conséquent, un individu qui a été illicitement détenu en violation d'un droit protégé aura droit à une indemnisation même s'il n'est pas en mesure de fournir une preuve quelconque de dommage psychologique ou mental. Dans la pratique, l'indemnisation attribuée à un individu est majorée lorsque l'existence d'un préjudice moral ou psychologique est démontrée<sup>63</sup>.
478. La réparation est considérée comme étant par nature compensatoire, mais non punitive<sup>64</sup>.
479. En règle générale, l'octroi de dommages pour un préjudice « moral » ou « non pécuniaire » revêt la forme d'une somme forfaitaire globale, qui est fixée en tenant compte du coût de la vie et d'un taux de *per diem* en cas d'emprisonnement illicite. Aussi bien la Cour européenne que la Cour interaméricaine ont fait état de montants compris dans une certaine fourchette<sup>65</sup>.

---

*loyauté envers le sujet d'un Etat souverain ami est de lui verser une indemnisation pécuniaire. Le montant doit être suffisant pour montrer que l'Etat en cause reconnaît l'outrage subi par l'intéressé et souhaite s'acquitter entièrement de sa dette envers lui ».*

<sup>61</sup> Affaire Godínez Cruz, arrêt du 21 juillet 1989, Cour interaméricaine des droits de l'homme (série C) n° 8 (1989). Paragraphe 25 : « S'agissant du préjudice émotionnel, la Cour considère que des indemnités peuvent être accordées en vertu du droit international, en particulier en cas de violations des droits de l'homme. L'indemnisation doit être fondée sur les principes d'équité ». Paragraphe 36 : « L'expression « indemnisation équitable », utilisée à l'article 63, paragraphe 1, de la Convention pour désigner une partie de la réparation et la « partie lésée » a un caractère compensatoire et non punitif. Même si certains tribunaux internes, notamment des tribunaux anglo-américains, accordent des dommages d'un montant destiné à être dissuasif ou à servir d'exemple, ce principe n'est pas applicable en droit international à ce stade ». Paragraphe 37 : Au vu de ce qui précède, la Cour estime donc que l'indemnisation équitable, appelée « compensatoire » dans l'arrêt sur le fond du 20 janvier 1989, englobe la réparation pour la famille de la victime du préjudice matériel et moral qu'elle a subi à raison de la disparition involontaire de Saúl Godínez Cruz ». Affaire Velasquez Rodríguez, dommages compensatoires (article 63, paragraphe 1, de la Convention américaine relative aux droits de l'homme, arrêt du 21 juillet 1989, Cour interaméricaine des droits de l'homme (série C) n° 7 (1990). Paragraphe 26 : « La réparation du préjudice causé par la violation d'une obligation internationale correspond à une restitution totale (restitutio in integrum), qui comprend notamment le rétablissement de la situation antérieure, la réparation des conséquences de la violation et l'indemnisation des dommages patrimoniaux et des dommages non patrimoniaux, y compris des dommages émotionnels ». Paragraphe 27 : « Pour ce qui est des dommages émotionnels, la Cour estime qu'une indemnisation peut être accordée en vertu du droit international, en particulier en cas de violations des droits de l'homme. L'indemnisation doit être fondée sur les principes d'équité ». (Traduction du Greffe)

<sup>62</sup> Reinhardt et Slimane-Kaïd c. France, CEDH, arrêt du 31 mars 1998, paragraphe 109 : « M. Slimane-Kaïd demande 6 000 000 de francs français (FRF) en réparation d'un préjudice moral et des seize mois de détention qu'il a subis. (...) La Cour... « dit par vingt voix contre une que le présent arrêt constitue par lui-même une satisfaction équitable suffisante quant au dommage moral allégué ».

<sup>63</sup> Van Mechelen et autres c. Pays-Bas (Article 50), CEDH, arrêt du 30 octobre 1997 : « Pendant leur détention, il leur a été impossible d'assurer des conditions de vie normales pour eux-mêmes et leurs familles » (...) « Dans ces conditions, la Cour estime que les sommes suggérées par le Gouvernement constituent une réparation appropriée pour le dommage moral. Elle accorde donc 25 000 NLG à chacun des requérants Johan Venerius, Willem Venerius et Pruijboom ».

<sup>64</sup> Godínez Cruz Case, arrêt du 21 juillet 1989, Cour interaméricaine relative aux droits de l'homme, (série C) n° 8 (1989) Paragraphe 36 : « L'expression 'juste indemnité à la partie lésée' utilisée au paragraphe 1) de l'article 63 de la Convention a un caractère 'compensatoire et non punitif.' Même si certains tribunaux, notamment anglo-américains, accordent des montants de caractère dissuasif ou pour servir d'exemple, ce principe n'est pour le moment pas applicable en droit international ».

<sup>65</sup> Cour européenne des droits de l'homme : Leterme c. France 29/4/98 (durée déraisonnable de la procédure en réparation) : 200 000 FRF ; Selçuk et Asker c. Turquie 24/4/98 (destruction de maisons) : 10 000 livres sterling ; Clooth c. Belgique 5/3/98 (détention illicite) 125 000 BEF (montant

480. Le Panama réclame les dommages ci-après au titre du préjudice subi par les membres de l'équipage en raison de l'usage excessif de la force et de la détention illicite dont ils ont été les victimes.
481. Le Panama admet que les conditions difficiles auxquelles ont été confrontés le capitaine et l'équipage du « *VIRGINIA G* » ne sont pas aussi graves que les exemples cités plus haut à titre d'illustration – puisqu'il n'y a pas eu de blessures graves ou de morts à déplorer. Il estime toutefois que les mêmes principes peuvent être appliqués en l'espèce, en termes relatifs.
482. **En conséquence, au titre de la présente rubrique, le Panama réclame 65 000,00 euros au profit du capitaine et de l'équipage (somme répartie comme indiqué ci-dessous), montant qu'il considère comme juste et raisonnable en réparation des actes commis par la Guinée-Bissau, ou tout autre montant que le Tribunal pourrait jugé approprié.**
- **40 000,00 euros** pour le capitaine, au titre des épreuves qu'il a subies le 21 août 2009 et par la suite ;
  - **25 000,00 euros** pour les membres de l'équipage, au titre des épreuves qu'ils ont subies le 21 août 2009 et par la suite.

#### **4. Rubrique f)**

##### **Intérêts**

483. Aux termes de la procédure d'arbitrage engagée par le Panama à l'encontre de la Guinée-Bissau, telle qu'elle a été soumise au Tribunal en vertu du compromis, le Panama demande des intérêts sur les indemnités correspondant aux dommages matériels. Les intérêts sur la somme octroyée par le Tribunal seront calculés sur la base d'un taux de 8%.

#### **5. Rubrique g)**

##### **Frais de justice**

*(voir contre-mémoire, chapitre VIII)*

484. Aux termes du compromis conclu entre le Panama et la Guinée-Bissau, il a été convenu que le Tribunal statuera sur toutes les demandes de réparation des dommages et d'indemnisation des coûts et pourra rendre une sentence concernant les frais de justice et autres coûts encourus par la partie dont il aura retenu la thèse.
485. Ce montant ne pourra toutefois être définitivement quantifié qu'à la conclusion de la présente affaire, et le Panama se réserve donc le droit de quantifier ce montant ultérieurement. Uniquement à titre d'indication, le rapport Moya et le rapport Arnott

---

calculé sur la base de 200 BEF par jour pendant 625 jours) ; Cour interaméricaine des droits de l'homme : Velasquez Rodriguez (disparition) : 250 000 Lempiras du Honduras ; Godinez Cruz (disparition) : 250 000 Lempiras du Honduras ; Aloboetoe (privation de la vie) ; octroi aux familles des hommes enlevés et tués par des soldats des dommages au titre du préjudice moral d'environ 29 000 dollars E.U., et octroi à la famille d'une victime qui avait survécu quelques jours avant de mourir un montant légèrement supérieur en raison des souffrances endurées par la victime) ; Gangaram Panday (détention illicite) : 10 000 dollars E.U.

contiennent une estimation des frais de justice engagés jusqu'ici, qu'ils considèrent se situer autour de 150 000,00 euros.

\*

### Conclusion

486. Le Panama estime que sur la base des faits et des arguments juridiques avancés dans son mémoire et dans les sections qui précèdent, et sur celle du droit international général, de la jurisprudence et des Articles de la Commission du droit international, la Guinée-Bissau a l'obligation de verser à titre de réparation une indemnisation qui effacera toutes les conséquences des actes illicites qu'ont eu à subir le « *VIRGINIA G* », ses propriétaires, son équipage et les propriétaires de la cargaison, ainsi que le Panama.
487. Au chapitre 8 ci-dessous, le Panama prie le Tribunal à dire et juger que la Guinée-Bissau doit verser en faveur du Panama, du « *VIRGINIA G* », de ses propriétaires, de son équipage et de toutes les personnes et entités ayant un intérêt dans l'exploitation du navire (y compris l'« *IBALLA G* »), une indemnisation pour les dommages et les pertes causés par les actes de la Guinée-Bissau, d'un montant égal à celui quantifié et réclamé par le Panama ou jugé approprié par le Tribunal.

\* \* \*

## CHAPITRE 6 RÉPONSE À LA DEMANDE RECONVENTIONNELLE

*(voir contre-mémoire, chapitre VII)*

488. Au chapitre VII de son contre-mémoire (paragraphe 256 à 266), la Guinée-Bissau adresse au Panama une demande reconventionnelle d'un montant de 4 000 000 de dollars des Etats-Unis en se fondant sur une violation alléguée de l'article 91 de la Convention, et sur les prétendus *dommages causés à l'environnement, la perte de recettes fiscales et le pillage de ses ressources marines*.
489. Le Panama réplique que la demande reconventionnelle de la Guinée-Bissau n'est pas seulement absurde, frivole et malveillante, mais infondée tant au niveau des faits que du droit. La Guinée-Bissau se borne à présenter en termes généraux ce qu'elle considère qu'elle aurait pu obtenir si le « *VIRGINIA G* » avait été vendu aux enchères. Le Panama considère qu'il ne doit aucune indemnisation à la Guinée-Bissau au titre de dommages ou de pertes et que Tribunal devrait rejeter totalement cette demande reconventionnelle.
490. La Guinée-Bissau ne fournit même pas le début d'un argument, et encore moins d'une preuve, quant à la manière dont le Panama aurait pu accorder sa nationalité à « un navire » n'ayant pas de lien substantiel avec lui, l'absence de ce lien étant à l'origine des prétendus *dommages causés à l'environnement, (...) perte de recettes fiscales et (...) pillage de ses ressources marines* apparemment imputables au « *VIRGINIA G* ».
491. A cet égard, la Guinée-Bissau a effectivement privé le Panama de la possibilité de présenter une réponse pleinement raisonnée à sa demande reconventionnelle dans le cadre de la présente réplique, comme cela aurait normalement été le cas si le Panama avait tout d'abord reçu une demande reconventionnelle fondée sur un exposé des faits et un exposé de droit, à laquelle il aurait eu pleinement l'occasion de répondre en défendant sa position.
492. C'est principalement pour cette raison que le Panama a déjà prié le Tribunal de :
- i. Décider que toute réponse que la Guinée-Bissau pourrait apporter à la défense présentée par le Panama au sujet de la demande reconventionnelle devra figurer dans la duplique de la Guinée-Bissau ; et
  - ii. Fixer une nouvelle date, postérieure au délai du 28 novembre 2012 prévu pour le dépôt de la duplique de la Guinée-Bissau, à laquelle le Panama pourrait présenter ses conclusions finales, en réponse uniquement aux parties de la duplique de la Guinée-Bissau qui portent sur la demande reconventionnelle.
493. Cette requête est faite afin de laisser aux deux parties les mêmes quatre étapes dans la procédure écrite pour ce qui est de la demande reconventionnelle, en particulier après avoir vu la communication grossièrement insuffisante de la Guinée-Bissau à ce sujet. Le Panama estime qu'une occasion supplémentaire de soumettre un document de type duplique portant uniquement sur la demande reconventionnelle est indispensable pour préserver les droits et les intérêts du Panama en tant que partie en l'espèce.

494. En tout état de cause, le Panama répond aux affirmations et revendications de la Guinée-Bissau, tout en réservant tous ses droits concernant la soumission de réponses complémentaires et de preuves à l'appui.
495. Le Panama rejette l'affirmation de la Guinée-Bissau selon laquelle il aurait accordé sa nationalité à un navire (en supposant que lorsque la Guinée-Bissau parle d'« un navire », elle fait référence au « *VIRGINIA G* ») sans lien substantiel avec lui (contre-mémoire, par. 257). Le Panama renvoie le Tribunal aux explications et aux fondements de ce rejet qui figurent aux paragraphes 97 et suivants de la présente réplique (autrement dit la réponse du Panama à l'exception à la recevabilité de ses revendications soulevée par la Guinée-Bissau du fait du prétendu défaut de lien substantiel).
496. Le Panama considère que si le Tribunal décidait de rejeter l'exception à la recevabilité des revendications du Panama formulée par la Guinée-Bissau sur la base de la prétendue absence de lien substantiel entre le Panama et le « *VIRGINIA G* », comme il est exposé au chapitre II du contre-mémoire de la Guinée-Bissau, le soi-disant fondement juridique de cette demande reconventionnelle n'existerait plus, ce qui la rendrait infondée et irrecevable.
497. Quoi qu'il en soit, le Panama soumet les observations et affirmations suivantes (même si elles reprennent dans une certaine mesure les arguments qu'il a avancés aux paragraphes 97 et suivants de la présente réplique) pour répondre aux déclarations et revendications formulées par la Guinée-Bissau aux paragraphes 263 à 266 de son contre-mémoire.
498. **En premier lieu**, le Panama souligne que les inquiétudes apparentes de la Guinée-Bissau concernant l'absence de lien substantiel entre le « *VIRGINIA G* » et le Panama n'ont jamais été exprimées ou soulevées (par la Guinée-Bissau à l'encontre du Panama) à un stade quelconque de l'arraisonnement ou de l'immobilisation du navire.
499. Au contraire, les documents et le pavillon du « *VIRGINIA G* » ont été acceptés par les fonctionnaires de la Guinée-Bissau comme étant en règle (annexe 18 du contre-mémoire de la Guinée-Bissau). Qui plus est, la Guinée-Bissau n'a jamais donné vent à ses préoccupations en faisant part de ses doutes au Panama conformément au paragraphe 6 de l'article 94 de la Convention, comme elle avait le droit de le faire compte tenu des graves inquiétudes qu'elle entretenait apparemment au sujet du pavillon panaméen.
500. Si effectivement la Guinée-Bissau avait la conviction que le Panama n'assumait pas les obligations qui lui incombent en qualité d'Etat du pavillon, ou qu'il n'existait pas de lien substantiel entre le Panama et le « *VIRGINIA G* », ou que le navire *inapte à prendre la mer* était *en si mauvais état que le risque qu'il coule dans le port de Bissau a fini par se poser*, alors le fait que la Guinée-Bissau soulève des objections à ce stade de la procédure devant le Tribunal, plus encore en les invoquant comme raison et fondement juridique de sa demande reconventionnelle, ne peut qu'appuyer l'affirmation du Panama selon laquelle la demande reconventionnelle de la Guinée-Bissau est frivole et malveillante, sans fondement dans les faits et en droit.
501. Le Panama affirme qu'il a un lien substantiel avec le « *VIRGINIA G* », avec son propriétaire et avec son exploitant, et qu'il exerce une juridiction pleine et effective sur le

« *VIRGINIA G* » (ainsi qu’il l’a déjà expliqué aux paragraphes 97 et suivants de la présente réplique).

502. **En deuxième lieu**, le Panama déclare que :

- i. Quel que soit leur montant, les coûts qui pourraient avoir été engagés par la Guinée-Bissau (sans fourniture d’aucune preuve) sont uniquement imputables aux violations par la Guinée-Bissau des dispositions du droit international et des dispositions de la Convention (comme cela est amplement exposé dans le mémoire du Panama) et ne sont en aucune façon imputables au Panama, au « *VIRGINIA G* », à ses propriétaires, à son équipage ou à d’autres personnes ou entités connexes ;
- ii. Quoiqu’il en soit, le montant de 4 000 000 de dollars des Etats-Unis réclamé par la Guinée-Bissau est ridicule et exagéré, et démontre clairement la frivolité de la Guinée-Bissau lorsqu’elle revendique cette somme à l’encontre du « *VIRGINIA G* », alors que c’est la Guinée-Bissau elle-même qui est à l’origine de ces coûts, ou qui n’a en tout cas rien fait pour les réduire. Le Panama fait valoir que :
  - a. La Guinée-Bissau n’était pas obligée d’immobiliser le navire pendant tout ce temps. La Guinée-Bissau a fait preuve d’une absence totale de coopération envers les propriétaires du navire, en dépit de demandes répétées de fixer une garantie pour la mainlevée de l’immobilisation du « *VIRGINIA G* » ;
  - b. La Guinée-Bissau n’a pas notifié par les voies appropriées au Panama, en tant qu’Etat du pavillon, les mesures prises ainsi que les sanctions prononcées par la suite (aux termes du paragraphe 4 de l’article 73), excluant ainsi la possibilité d’une intervention rapide par l’Etat du pavillon, comme il en a le droit en vertu du droit international ;
  - c. La valeur que la Guinée-Bissau attribue au « *VIRGINIA G* » est illusoire et ne repose sur rien et, en tout état de cause, elle est en complète contradiction avec la thèse de la Guinée-Bissau selon laquelle le navire était « inapte à prendre la mer » et « en si mauvais état que le risque qu’il coule dans le port de Bissau a fini par se poser » ;
  - d. Il est inacceptable que la Guinée-Bissau revendique des dommages pour une situation qu’elle a elle-même créée, comme nous espérons que le Panama pourra le démontrer dans la procédure principale (et ainsi qu’il est exposé dans son mémoire et sa réplique) à la satisfaction du Tribunal.

503. **En troisième lieu**, s’agissant du paragraphe qui conclut la demande de la Guinée-Bissau, selon lequel le montant demandé *aurait constitué une compensation adéquate pour les dommages causés à l’environnement, la perte de recettes fiscales et le pillage de ses ressources marines*, le Panama apporte la réponse suivante, tout en se réservant le droit d’y revenir pour la compléter :

- i. Ni le Panama ni le « *VIRGINIA G* » n’ont été informés de dommages à l’environnement causés par l’exploitation de ce navire, et encore moins saisis de

revendications à ce sujet. En tout état de cause, le navire détenait l'assurance P&I requise pour répondre à toutes les demandes d'indemnisation de cette nature dont il serait établi qu'il était responsable. Or, aucune demande d'indemnisation n'a jamais été présentée ;

- ii. La perte de recettes fiscales dont s'inquiète la Guinée-Bissau (liée semble-t-il à des activités autres que la pêche, menées par des navires autres que des navires de pêche, dans la ZEE) n'a aucun fondement dans la Convention, ainsi que le Panama l'a déjà expliqué aux paragraphes 38 à 43 et 315 à 332 de la présente réplique. Cette revendication de la Guinée-Bissau vient encore renforcer la thèse du Panama selon laquelle la Guinée-Bissau est en train d'élargir unilatéralement la portée de la Convention pour y inclure des droits qui ne sont pas attribués à l'Etat côtier aux dépens des libertés accordées aux Etats aux termes de l'article 58 de la Convention (et comme cela n'a expressément pas été autorisé par le Tribunal international dans l'*Affaire du navire « SAIGA »*(No. 2).
- iii. Le « *VIRGINIA G* » n'est pas un navire de pêche; l'équipage n'est pas constitué de marins pêcheurs; le navire n'est pas armé pour la pêche et à aucun moment n'a eu des produits de la pêche à son bord. Il est donc étonnant que la Guinée-Bissau puisse prétendre que le « *VIRGINIA G* » avait « pillé » ses ressources marines et que le Panama devrait donc indemniser la Guinée-Bissau à hauteur de ce montant. Ces revendications paraissent particulièrement osées alors que la Guinée-Bissau a elle-même effectivement « pillé » la cargaison de gazole en se fondant sur une erreur d'interprétation délibérée, sur une application erronée et sur un élargissement de l'expression « produits de la pêche » (« produtos de pesca ») à « produits à bord » (« produtos a bordo ») (voir paragraphes 392 et suivants de la présente réplique), et sans tenir aucun compte d'une ordonnance de suspension de cette confiscation rendue par le tribunal de Bissau.

504. Dans ces conditions et sous réserve de nouvelles communications du Panama – dont il se réserve entièrement le droit – le Panama rejette avec véhémence les revendications et les affirmations formulées par la Guinée-Bissau dans son contre-mémoire.

### Conclusion

505. Au chapitre 8 ci-dessous, le Panama prie le Tribunal d'écarter, de rejeter ou de refuser de toute autre manière la demande reconventionnelle de la Guinée-Bissau au motif que cette dernière ne dispose d'aucune base juridique en droit international ou dans la Convention pour la soumettre, compte tenu de l'existence des liens nécessaires entre le Panama et le « *VIRGINIA G* » ou, subsidiairement, au motif que la demande reconventionnelle de la Guinée-Bissau est dénuée de fondement dans les faits et en droit, et qu'elle est frivole et malveillante. Le Panama prie également le Tribunal de dire et juger qu'il n'a pas à verser à la Guinée-Bissau l'indemnisation des dommages et des pertes qu'elle revendique dans la demande reconventionnelle exposée au chapitre VII de son contre-mémoire.

\* \* \*

**CHAPITRE 7**  
**RÉPONSE AUX ARGUMENTS RELATIFS AUX FRAIS DE JUSTICE**

*(voir contre-mémoire, chapitre VIII)*

506. Pour suivre l'enchaînement général des chapitres tels qu'ils sont présentés par la Guinée-Bissau dans son contre-mémoire, le Panama a inclus le présent chapitre 7, mais il invite le Tribunal à se référer au chapitre 5 (et aux paragraphes 484 et 485 qui y figurent) de la présente réplique.

\* \* \*

## CHAPITRE 8 CONCLUSIONS

507. Pour toutes les raisons énumérées plus haut, ou pour l'une quelconque d'entre elles, ou pour toute autre raison qui pourrait être invoquée au cours de la procédure ou que le Tribunal pourrait juger pertinente, et en plus des conclusions que le Panama a formulées au chapitre 5 de son mémoire,

### **LE PANAMA PRIE RESPECTUEUSEMENT LE TRIBUNAL INTERNATIONAL DE :**

- A. Dire et juger que** les exceptions soulevées par la Guinée-Bissau à la recevabilité des demandes du Panama sont prescrites et/ou entachées de mauvaise foi de sorte qu'elles devraient être écartées, rejetées ou refusées de toute autre manière ;
- B. Écarter, rejeter ou refuser de toute autre manière** la demande reconventionnelle de la Guinée-Bissau au motif que la Guinée-Bissau ne dispose d'aucune base juridique en vertu du droit international et de la Convention pour la formuler, compte tenu de l'existence des liens nécessaires entre le Panama et le « *VIRGINIA G* » ou, subsidiairement, au motif que cette demande reconventionnelle de la Guinée-Bissau est dénuée de fondement dans les faits et en droit, et que cette demande reconventionnelle est frivole et malveillante ;
- C. Écarter, rejeter ou refuser de toute autre manière** chacune et l'ensemble des conclusions de la Guinée-Bissau, telles qu'elles sont présentées au chapitre IX du contre-mémoire de la Guinée-Bissau, et **dire et juger que** :
  - 1. Le Panama n'a pas violé l'article 91 de la Convention ;
  - 2. S'agissant de la conclusion B ci-dessus, le Panama n'a pas à verser à la Guinée-Bissau des réparations pour les dommages et les pertes revendiqués par la Guinée-Bissau dans sa demande reconventionnelle telle qu'elle est formulée au chapitre VII de son contre-mémoire ; et
  - 3. Le Panama n'a pas à assumer la totalité des frais de justice et autres coûts subis par la Guinée-Bissau en l'espèce.
- D. Dire et juger que** le décret-loi 6-A/2000 de la Guinée-Bissau, tel qu'il a été appliqué au « *Virginia G* » (et tel qu'il a été appliqué en général) dans la ZEE de la Guinée-Bissau, est une extension unilatérale de la portée de la Convention qui limite les libertés visées par la Convention et, de fait, un élargissement par la Guinée-Bissau d'une forme de taxe et/ou du rayon d'application de sa législation douanière, en violation de la Convention.

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

**Le 28 août 2012**

**Ramón García-Gallardo**  
*Agent du Panama*

**Alexander Mizzi**  
*Co-agent du Panama*

\* \* \*