

**INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA
TRIBUNAL INTERNATIONAL DU DROIT DE LA MER**



1999

Audience publique

Tenue le jeudi 11 mars 1999, à 10 heures,
au Tribunal international du droit de la mer, Hambourg,

Président Thomas A. Mensah

dans l'affaire M/V "SAIGA" (No.2)

(Saint- Vincent- et- les Grenadines c. la Guinée)

COMPTE RENDU

Non-corrigé

<i>Présents :</i>	Président	Thomas A. Mensah
	Vice-Président	Rüdiger Wolfrum
	Juges	Lihai Zhao
		Hugo Caminos
		Vicente Marotta Rangel
		Alexander Yankov
		Soji Yamamoto
		Anatoli Lazarevich Kolodkin
		Choon-Ho Park
		Paul Bamela Engo
		L. Dolliver M. Nelson
		P. Chandrasekhara Rao
		Joseph Akl
		David Anderson
		Budislav Vukas
		Joseph Sinde Warioba
		Edward Arthur Laing
		Tullio Treves
		Mohamed Mouldi Marsit
		Gudmundur Eiriksson
		Tafsir Malick Ndiaye
	Greffier	Gritakumar E. Chitty

Saint- Vincent- et- les- Grenadines est représentée par :

M. Carlyle Dougan, Q.C. – Haut Commissaire de-Saint-Vincent-et-les Grenadines, à Londres

comme agent;

M. Carl Joseph, Procureur général et Ministre de la justice de Saint-Vincent-et-les Grenadines,

comme conseil;

M. Richard Plender Q.C., avocat, Londres, Royaume Uni,
M. Yérim Thiam, avocat, Bâtonnier de l'Ordre des avocats du Sénégal, Dakar, Sénégal,
M. Nicholas Howe, agent judiciaire, Howe & Co, Londres, Royaume Uni,

comme avocats.

La Guinée est représentée par :

M. Hartmut von Brevern, avocat, Röhreke, Boye, Remé & von Werder, Hambourg, Allemagne,

comme agent;

M. Maurice Zobélérou Togba, Ministre de la justice, de la Guinée,
M. Rainer Lagoni, Professeur à l'Université de Hambourg et Directeur de l'Institut de droit maritime et du droit de la mer , Hambourg , Allemagne,
M Nemankoumba Kouyate, Chargé d'affaires, Ambassade de la Guinée, Bonn, Allemagne,
M. Mamadi Askia Camara, Directeur de la Division Législation et Réglementation douanières,
M. Mamadou Saliou Diallo, Officier de l'Etat-major de l'Armée de mer,
M. André Saféla Lenaud, Magistrat à la Cour d'appel, Conakry, Guinée

comme conseils.

1 **L'audience est ouverte à 10 heures.**

2 **M. le Président** (*interprétation*). - Lorsque la séance a été levée hier, Saint-
3 Vincent-et-les Grenadines en avait terminé avec les témoignages des témoins et nous allons
4 maintenant entendre les conclusions. Maître von Brevern ?

5 **M. von Breven** (*interprétation*).- Monsieur le Président, puis-je présenter un
6 nouveau membre de la délégation de la Guinée, André Leno, juge à la Cour d'appel de Guinée.
7 Monsieur le Président.

8 **M. le Président** (*interprétation*). – Merci.

9 Maître Thiam, vous avez la parole.

10 **Me Thiam**. – Monsieur le Président, messieurs les juges du Tribunal, comme je
11 vous le disais hier, c'est un grand honneur pour moi de m'adresser à vous encore aujourd'hui.

12 Bien que ce ne soit pas ma première intervention devant le Tribunal, je mesure le
13 poids de la charge qu'un avocat assume devant cette juridiction. Je dois vous dire cependant,
14 qu'avant hier, comme mes confrères assis sur les bancs de Saint-Vincent-et-les Grenadines, et
15 comme, j'en suis sûr, la partie guinéenne, j'ai ressenti une profonde tristesse lorsque, alors que
16 nous ne parlions que de la Guinée et des pratiques inavouables, un des témoins a cru devoir
17 généraliser ses propos pour les appliquer à toute l'Afrique.

18 Par respect pour le Tribunal, nous n'avions pas voulu interrompre le contre-
19 interrogatoire de ce témoin. Mais, et tel est sans nul doute encore le cas pour la partie
20 guinéenne, nous avons été particulièrement heureux que le Tribunal ait si justement relevé
21 l'offense.

22 Ce procès n'est pas celui du peuple africain, pas plus qu'il n'est celui du peuple
23 guinéen. Il ne doit pas permettre que l'on donne de l'Afrique cette image négative si souvent
24 véhiculée. Certes, il a malheureusement fallu que nous évoquions ici des choses horribles.
25 Mais chacun sait qu'il y a chez nous, Monsieur le Président, une immense majorité d'Africains
26 vivant dans la plus grande dignité. Cette majorité-là ne peut pas, sans rien dire, se laisser
27 offenser par le fait d'une petite minorité qui contraint certains Etats à devoir se défendre
28 devant des juridictions comme la vôtre en invoquant, de manière très embarrassée, les textes
29 qui leur permettent, en droit interne, de ne pas assumer les conséquences de certains actes
30 illégaux de leurs agents.

31 J'y reviendrai tout à l'heure et cela me rappelle à mes devoirs qui sont,
32 aujourd'hui, de ne parler que de droit.

1 Au nom et pour le compte de l'Etat de Saint-Vincent-et-les Grenadines, je
2 m'attaquerai aux aspects de la loi guinéenne qui se rapportent au litige qui vous est soumis. Ce
3 litige vient de l'application, par la République de Guinée, de ses lois à un navire battant
4 pavillon de Saint-Vincent-et-les Grenadines.

5 La première affirmation de Saint-Vincent-et-les Grenadines est que ces lois
6 guinéennes, correctement interprétées ne s'appliquent pas à l'activité à laquelle le M.V. Saiga
7 se livrait et au lieu où celle-ci s'est déroulée. En d'autres termes, la République de Guinée ne
8 peut pas prouver que le M.V Saiga a violé la loi guinéenne, sauf à l'interpréter de manière
9 totalement erronée.

10 En second lieu, nous affirmons, que, si nous avons tort et si la Loi Guinéenne
11 pouvait être interprétée comme empêchant l'avitaillement en carburant d'un navire étranger
12 par un autre, au-delà de la mer territoriale guinéenne, c'est que cette loi ne serait pas en
13 conformité avec la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer et qu'elle ne serait
14 pas, dans ce cas, opposable à Saint-Vincent-et-les Grenadines.

15 En conséquence, une telle loi ne pourrait pas être appliquée pour priver les navires
16 battant pavillon de Saint-Vincent-et-les Grenadines de leur droit à la liberté de navigation et
17 aux autres utilisations de la mer, conformes au droit international, dans la zone économique
18 exclusive de la Guinée.

19 La question de l'applicabilité de la loi guinéenne, doit donc être interprétée :

- 20 - d'une part, au regard du droit interne guinéen,
- 21 - d'autre part, au regard du droit international.

22 Par rapport au droit interne guinéen, comme le Dr Plender l'a déjà souligné, des
23 charges ont été retenues contre le Commandant du M.V Saiga (représentant du navire) devant
24 les juridictions nationales de la Guinée. Etant donné que les charges retenues par le Ministère
25 public de la République de Guinée sont fondées sur des actes qui se sont déroulés dans la zone
26 économique exclusive de la Guinée, on était en droit de s'attendre à ce que ces charges aient
27 un rapport quelconque avec les droits exclusifs que la Guinée possède dans cette zone
28 économique exclusive qui reste et doit rester soumise au droit international.

29 Mais ce ne fut pas le cas. Les charges retenues contre le commandant n'avaient
30 pas de rapport à la pêche ou à d'autres violations des droits souverains que la loi internationale
31 reconnaît à la Guinée dans sa zone économique exclusive.

32 Le commandant a été plutôt accusé, formellement, de divers délits douaniers.

1 Dans son mémoire, en réponse, la République de Guinée identifie deux de ces lois
2 qui sont supposées avoir été violées par le M.V Saiga.

3 La première loi sur laquelle la Guinée se base est la N° 94/007/CTRN du 15 mars
4 1994 *"portant répression de la fraude sur l'importation, l'achat et la vente du carburant dans*
5 *la République de Guinée."*

6 L'article 1 dispose, je cite :

7 "Sont interdits en la République de Guinée, l'importation, le transport, le stockage,
8 la distribution du carburant par toute personne physique ou morale, non légalement autorisée."

9 L'article 4, sur lequel la République de Guinée se fonde encore dispose, je cite :

10 *"Tout armateur de navire de pêche, détenteur d'une licence de pêche délivrée par*
11 *l'autorité guinéenne compétente, qui ne se sera fait ravitailler ou aura tenté de se faire*
12 *ravitailler en carburant par des moyens autres que ceux légalement autorisés, sera puni de un*
13 *à trois ans d'emprisonnement et d'une amende égale au double de la valeur de la quantité de*
14 *carburant acheté".*

15 L'article 6, sur lequel la République de Guinée se fonde plus loin, dispose, je cite :

16 *"Quiconque aura importé frauduleusement du carburant sur le territoire national*
17 *sera passible d'un emprisonnement de six mois à deux ans, de la confiscation des moyens de*
18 *transport, de la confiscation des objets servant à masquer la fraude et d'une amende solidaire*
19 *égale au double de la valeur de l'objet de la fraude, lorsque cette infraction est le fait de*
20 *moins de trois individus".*

21 L'article 8, sur lequel la République de Guinée se fonde, plus loin, dispose, je
22 cite :

23 *"Lorsque le délit visé à l'article 6 de la présente loi aura été commis par une*
24 *réunion de plus de six individus, qu'ils soient ou non porteurs de l'objet de la fraude, les*
25 *contrevenants sont passibles d'une peine d'emprisonnement de deux à cinq ans, d'une amende*
26 *égale à quadruple de la valeur des objets confisqués en plus des peines accessoires prévues à*
27 *l'article 6 de la présente loi."*

28 Mais une lecture des articles 1, 6 et 8 de la Loi du 15 mars 1994, aussi bien que la
29 prise en compte de son titre, démontre que ce qui est interdit, c'est l'importation non autorisée
30 de carburant à destination ou, je cite : *"dans le territoire national"*. Or, il n'est pas contesté
31 que le M.V. Saiga n'a pas importé de carburant à destination ou dans le territoire national de la
32 Guinée. Il n'est pas contesté, non plus, qu'il n'est jamais entré dans les eaux territoriales
33 guinéennes.

1 Le seul fondement sur lequel la Cour d'Appel guinéenne s'est basée pour
2 condamner le capitaine du M.V Saiga était tiré de ce que le commandant du navire a fourni du
3 carburant à des navires de pêche dans la zone économique exclusive.

4 Cependant, il est difficile de concilier ce fait avec les articles 1,6 et 8 de la loi du
5 15 mars 1994 qui ne visent pas la zone économique exclusive, outre le fait qu'ils ne
6 contiennent strictement aucune disposition répressive visant expressément ou implicitement
7 les armateurs et/ou les capitaines des navires ravitailleurs.

8 La République de Guinée n'explique pas comment son litige contre le M.V. Saiga
9 est régi par l'article 4 de la loi du 15 mars 1994. Cet article crée des infractions qui pourraient
10 être commises par *"l'armateur de navire de pêche [et] le détenteur d'une licence de pêche*
11 *délivrée par une autorité compétente..."*

12 On ne peut se baser sur aucun élément suggérant que le Guiseppe 1, le Kriti et le
13 Eleni G, navires approvisionnés par le M.V. Saiga, importaient du carburant sur le territoire
14 Guinéen ou que les propriétaires de ces navires ont fait l'objet, pour ce motif, de poursuites
15 judiciaires.

16 La deuxième loi à laquelle la République de Guinée se réfère est le Code des
17 Douanes du 28 novembre 1990.

18 L'article 1 dispose, je cite :

19 *"Le territoire douanier comprend l'ensemble du territoire national, les îles situées*
20 *le long du littoral et les eaux territoriales guinéennes".*

21 La référence expresse aux eaux territoriales guinéennes implique, *a contrario*,
22 que les territoires douaniers ne s'étendent pas à d'autres eaux.

23 Donc, même si l'interdiction d'importation du carburant sur le territoire national,
24 conformément à la loi du 15 mars 1994, devait être étudiée à la lumière du Code des Douanes
25 auquel la République de Guinée se réfère en second lieu, il n'y aurait aucun argument pour
26 soutenir sérieusement que le commandant du M.V. Saiga se serait rendu coupable, selon les
27 lois guinéennes d'une importation illicite. Tel n'est pas le cas et l'on n'a jamais prétendu que le
28 M.V. Saiga est "entré" dans les eaux territoriales de la Guinée.

29 La République de Guinée se base sur l'article 33(2) du Code des Douanes qui crée
30 un rayon d'action de 250 kilomètres.

31 Mais, elle omet de mentionner l'article 33(1) du même code, qui fait une
32 distinction entre *"rayon d'action douanier"* et *"territoire douanier"*.

1 Comme l'article 43 du Code des Douanes français, duquel il semble tirer ses
 2 origines, l'article 33 du Code des Douanes guinéen est inclus dans le chapitre réglementant la
 3 Direction des Services de la Douane. Il prescrit la zone aussi bien insulaire que maritime où
 4 les fonctionnaires de la douane sont autorisés à intervenir : c'est cela leur "*champ d'action*".

5 Comme son pendant français, l'article 33 (2) n'a pas la prétention de fixer les
 6 limites de la côte dont le franchissement implique une "*importation*".

7 La plupart des autres dispositions du Code des Douanes citées par la République
 8 de Guinée autorisent seulement les services douaniers à intervenir de manière spécifique dans
 9 un rayon qui leur est propre. Ils ne se permettent pas de soutenir l'argument selon lequel, en
 10 droit guinéen, le commandant d'un navire commettrait une faute en approvisionnant d'autres
 11 navires dans la zone économique exclusive.

12 La République de Guinée se réfère à l'article 54 qui est inclus dans le chapitre du
 13 Code des Douanes qui traite de l'importation de marchandises à dédouaner. Ce texte impose, à
 14 **première réquisition**, aux commandants de navires se trouvant dans la zone maritime du
 15 rayon douanier :

16 i. de soumettre l'original du manifeste de cargaison au visa "*ne varietur*" des
 17 autorités douanières,

18 ii. de remettre une copie de ce manifeste.

19 Or, le pétrole, à bord du M.V Saiga, n'était pas une marchandise à dédouaner
 20 parce qu'elle n'était ni une marchandise importée, ni une marchandise sur le point d'être
 21 importée sur le territoire douanier. Or, les agents des douanes guinéens n'ont jamais allégué
 22 avoir présenté, avant l'attaque, la saisie et le pillage du M.V Saiga, **une quelconque**
 23 **réquisition** pour la soumission au visa "*ne varietur*" du manifeste de cargaison.

24 Or, il n'y avait aucune raison apparente, du fait ou de droit, pour que le capitaine
 25 du M/V Saiga se soit cru obligé de présenter aux agents guinéens, spontanément, en dehors de
 26 toute réquisition, une demande de soumission du manifeste au visa "*ne varietur*" prévu par
 27 l'article 54 du Code des Douanes guinéen.

28 Sans en expliquer la signification, la République de Guinée cite l'article 300 du
 29 Code des Douanes, aux termes duquel le Département des Douanes n'est responsable de ses
 30 agents que lorsque ceux-ci agissent dans le cadre de leurs fonctions.

31 En saisissant le M.V. Saiga, les agents des douanes guinéennes agissaient,
 32 manifestement, dans l'exercice de leurs fonctions. Soulignons, qu'une règle internationale
 33 impute clairement à un Etat les agissements de ses fonctionnaires, même dans le cas où ceux-

1 ci n'auraient pas agi en conformité avec leurs devoirs dans le cadre de la Loi de cet Etat. Dans
2 l'affaire dite "Union Bridge Company" (192) R.I.A.A. 516 à 530, le Tribunal a soutenu que :

3 *"L'Etat, conformément à la Loi internationale, encourt une responsabilité*
4 *internationale pour tous les actes délictueux commis par ses fonctionnaires ou ses organes,*
5 *nonobstant le fait que le fonctionnaire ou l'organe ait agi dans les limites de sa compétence*
6 *ou ait dépassé ces limites... Il est nécessaire qu'ils aient dû agir, au moins en apparence,*
7 *comme des fonctionnaires ou institutions habilitées, ou, en pratique, qu'ils aient dû utiliser les*
8 *pouvoirs ou mesures propres à leur mission officielle".*

9 Des décisions dans ce sens avaient également été prises par les commissions de
10 réclamations dans l'affaire Youman's (1926), et dans l'affaire Caire Claime.

11 D'ailleurs, on ne manquera pas de noter que l'Etat guinéen s'est soigneusement
12 abstenu de prétendre qu'il aurait refusé d'encaisser le produit, particulièrement juteux, de la
13 vente de la cargaison du M/V Saiga sur laquelle il affirme avoir des droits. Il n'a pas non plus
14 soutenu qu'il aurait refusé de distribuer aux agents et militaires ayant participé à l'attaque, la
15 part qui leur revenait sur la vente de la cargaison. Il n'a pas expliqué qu'il aurait fait
16 indemniser le cuisinier du M/V Saiga pour lequel on semble avoir rétabli, en Guinée, ces lois
17 exécrables et horribles sur le travail forcé.

18 Pas davantage, il n'a soutenu avoir ordonné la restitution du produit du pillage du
19 navire par ses agents qui ne semblent avoir été ni poursuivis, ni sanctionnés pour avoir agi en
20 dehors de leurs fonctions.

21 Bien au contraire, il semble que la compétence de celui qui a dirigé l'attaque du
22 M.V Saiga, le commandant Léonard Bangoura, soit tellement appréciée en Guinée que son
23 nom figure dans la liste des experts que la Guinée a demandé à votre Tribunal d'entendre.

24 On ne voit pas, dès lors, comment et pourquoi... la Guinée invoque une
25 disposition de son Code des Douanes qui lui permet, en droit interne, d'être exonérée de toute
26 responsabilité pour des agents qui auraient agi en dehors de leurs fonctions. Il y a là un réel
27 mystère. Comme le Tribunal n'aime pas plus les mystères que ma cliente, ce texte sera écarté.

28 Saint-Vincent-et-les Grenadines invite le Tribunal international à décider que la
29 République de Guinée a échoué, de toute évidence, à identifier quelque loi guinéenne que ce
30 soit qui ait été violée par le M/V Saiga. L'absence de législation nationale donnant à la
31 République de Guinée compétence pour appliquer et renforcer ses droits de douane dans sa
32 zone économique exclusive, est significative pour, au moins, trois raisons.

1 Premièrement, la République de Guinée soutient que ses actions contre le M/V
2 Saiga étaient justifiées sous le fondement de l'article 58 (3) qui exige des navires étrangers
3 *"qu'ils se plient aux lois et règlements adoptés par l'Etat côtier"*. Or, le M/V Saiga ne peut pas
4 être accusé d'avoir manqué de se plier aux lois douanières de la Guinée dans sa zone
5 économique exclusive, si en fait, comme c'est le cas, de telles lois n'ont pas été adoptées pour
6 la zone économique exclusive de la République de Guinée.

7 Deuxièmement, cette absence de législation nationale est un point important pour
8 apprécier le **"droit de poursuite"** de l'article 111 (1) de la Convention de 1982 qui affirme
9 que, je cite : *"La poursuite d'un navire étranger ne peut être engagée que si les autorités*
10 *compétentes de l'Etat côtier ont de sérieuses raisons de penser que ce navire a contrevenu aux*
11 *lois et règlements de cet Etat"*.

12 Dès lors, même si la poursuite a commencé dans une zone économique exclusive
13 de la République de Guinée, ce que Saint-Vincent-et-les Grenadines conteste, une telle
14 poursuite ne serait pas fondée en l'espèce puisqu'il est certain qu'il n'y a pas de lois et
15 règlements guinéens que le M.V Saiga aurait pu violer.

16 Troisièmement, si les lois douanières de la République de Guinée ne s'étendent
17 pas à sa zone économique exclusive, c'est, alors, que les prétendues preuves que les cours et
18 tribunaux de la République de Guinée ont amassées, pour établir que le M/V Saiga aurait
19 violé ces lois, l'ont été sans nul doute à la suite d'un abus de processus judiciaire. Je ne peux
20 pas omettre de mentionner que cet abus est, ici, d'autant plus flagrant que le processus
21 judiciaire a été poursuivi en violation des droits les plus élémentaires de la défense et en
22 violation de plusieurs règles fondamentales de la procédure en vigueur devant les juridictions
23 répressives guinéennes, comme l'a rappelé Me Bangoura dans sa déclaration. Cet abus du
24 processus judiciaire aggrave manifestement le préjudice de l'Etat demandeur.

25 Dans sa recommandation du 2 mars, le Tribunal nous a invité à examiner la
26 question de l'applicabilité de la loi guinéenne dans la zone économique exclusive. Dans cette
27 perspective, je voudrais vous dire, Monsieur le Président, Messieurs les Juges du Tribunal,
28 que même si, par extraordinaire, vous veniez à découvrir qu'une loi guinéenne a eu la
29 prétention d'empêcher le ravitaillement en carburant d'un navire par un autre, hors de la mer
30 territoriale guinéenne, mais dans sa zone économique exclusive, cela ne ferait pas beaucoup
31 avancer la thèse de la Guinée. En effet, Saint-Vincent-et-les Grenadines soutient que vous
32 devriez considérer qu'une telle loi aurait violé les droits dont jouissent les Etats tiers, au
33 moins dans la mesure où, comme en l'espèce, il n'y a :

1 Aucune allégation ou preuve que le carburant ait jamais été importé dans la zone
2 douanière guinéenne ou jamais été destiné à y être importé,

3 Ni aucune suggestion que la loi guinéenne ait été imposée ou mise en vigueur
4 pour la protection ou la conservation de l'environnement marin ou pour d'autres buts inscrits
5 dans l'article 56 de la Convention de l'Organisation des Nations Unies.

6 En d'autres termes, la question déterminante n'est pas, ici, relative à
7 l'interprétation de la loi guinéenne. Elle est relative à son opposabilité aux Etats ou navires
8 étrangers. Même si la loi guinéenne assimile la zone économique exclusive à un rayon
9 douanier de 250 miles à partir de sa propre mer territoriale, elle ne serait pas en mesure, selon
10 le droit international, d'interdire aux navires étrangers d'approvisionner d'autres navires dans
11 cette zone ou dans ce rayon au motif que la Guinée aurait, comme cela a été dit, je cite, un
12 « *intérêt fiscal à réguler l'avitaillement en haute mer* ». Fin de citation. Selon les termes de la
13 Cour internationale de justice, je cite : « *la délimitation des zones maritimes a un aspect*
14 *international et ne peut simplement dépendre de la volonté de l'Etat côtier telle qu'elle*
15 *s'exprime dans sa loi nationale* ». Fin de citation. Affaire Anglo-Norwegian Fisheries Case,
16 I.C.I. Rep (1951).

17 L'article 73(1) de la Convention des Nations Unies n'autorise l'embarquement à
18 bord, le contrôle et la saisie de navires étrangers dans la zone économique exclusive que pour
19 des objectifs spécifiés. Il ne fait aucun doute qu'il n'y a pas de pouvoir général de saisie dans
20 la zone.

21 C'est la thèse de Saint-Vincent-et-les Grenadines que peu importe si la zone
22 économique exclusive est décrite comme faisant partie de la haute mer à laquelle des articles
23 spécifiques s'appliquent. Comme la Cour internationale de justice l'a dit dans les affaires
24 Fisheries Jurisdiction Cases I.C.I. Rep. (1974) ; p.3 au paragraphe 52, il s'agit « *d'un tertium*
25 *genus entre la mer territoriale et la haute mer* ». Manifestement, elle n'est pas assimilable
26 au territoire nationale.

27 En outre, même si des lois interdisant ou réglementant l'avitaillement des navires
28 dans la zone économique exclusive devaient être considérées comme opposables par un Etat
29 côtier aux Etats tiers, les articles sur lesquels la République de Guinée se fonde dans le
30 présent cas resteraient inopposables à ma cliente et aux autres Etats tiers, dès lors que les lois
31 et chartes correspondantes n'ont pas été déposées auprès du Secrétaire général des Nations
32 Unies conformément aux exigences de l'article 75(2) de la Convention des Nations Unies.

1 Monsieur le Président, Messieurs les Juges du Tribunal, laissez-moi, maintenant,
2 en venir aux raisons pour lesquelles, sous l'angle du droit international, la République de
3 Guinée ne peut pas appliquer ses lois douanières dans sa zone économique exclusive.

4 Saint-Vincent-et-les Grenadines soutient que l'avitaillement est un aspect de la
5 liberté de navigation ou un usage internationalement légal de la mer qui en découle, droit dont
6 tous les navires, y compris le M/V Saiga, jouissent dans la zone économique exclusive de la
7 République de Guinée en vertu de l'article 58(1 a)) de la Convention des Nations Unies. Dans
8 son mémoire en pétition, aussi bien que dans sa réplique, la République de Guinée a cherché à
9 attaquer cette thèse en arguant qu'une différence devait être établie entre la navigation et le
10 commerce et que l'avitaillement est lié au commerce, non pas à la navigation. Elle a aussi
11 argué que le « *Bunkering* » est lié à la pêche, non pas à la navigation et que « *la première*
12 *raison de la présence du M/V Saiga dans la zone économique exclusive de la Guinée était le*
13 *commerce, pas la navigation* ». (paragraphe 90, Réplique).

14 Saint-Vincent-et-les Grenadines a déjà expliqué dans sa réplique pourquoi la
15 différence que la République de Guinée cherche à établir entre navigation et activité
16 commerciale n'est pas défendable. Elle a déjà fait remarquer qu'en dehors des navires de
17 guerre et des vaisseaux de plaisance, toute navigation est une forme d'activité commerciale,
18 puisqu'il s'agit, d'habitude, du transport de marchandises ou de passagers à des fins lucratives
19 ou à des fins d'exploration ou d'exploitation des ressources de la mer et de ses fonds. En
20 outre, dans le cas des transports de passagers, une grande partie d'activités commerciales se
21 déroule à bord de navires faisant route, par exemple, la vente des repas ou de produits hors
22 taxes aux passagers. Aucun Etat ne refuse l'accès de tels navires à sa zone économique
23 exclusive ou, même à sa mer territoriale tout simplement parce qu'ils se livreraient à des
24 activités commerciales.

25 Il n'y aucune raison sérieuse pour qu'une distinction soit faite entre une activité
26 commerciale se déroulant sur un navire et une autre se déroulant entre deux navires (comme
27 dans le cas de l'avitaillement).

28 La République de Guinée cherche, ensuite, à établir une différence entre le navire
29 ravitailleur et le navire ravitaillé en carburant. Elle affirme que le fait d'acheter du carburant
30 serait lié à la liberté de navigation, mais qu'il n'en serait pas de même pour le fait de vendre
31 du carburant. Seul, le ravitaillement en carburant serait considéré comme un commerce, alors
32 que l'achat de carburant ne le serait pas. Cette distinction est parfaitement insoutenable.
33 L'avitaillement d'un navire en carburant, par un autre, dans les mers et les océans résulte

1 d'une longue histoire. Aussi loin que les recherches de Saint-Vincent-et-les Grenadines aient
2 pu en témoigner, l'engagement dans cette activité de vaisseaux d'un Etat dans la zone
3 économique exclusive d'un autre n'a jamais été l'objet de contestations par un Etat côtier
4 autre que la République de Guinée. La pratique des Etats montre que cela est une utilisation
5 licite des mers ou bien, pour utiliser le langage des conventions de 1958 et de 1982, une
6 « *liberté* » des mers. Le fournisseur, aussi bien que le bénéficiaire de carburant, doivent
7 pouvoir jouir de cette liberté. Pour les deux cas, il s'agit d'un aspect de la liberté de navigation
8 ou en rapport avec elle.

9 Si, comme Saint-Vincent-et-les Grenadines le soutient, l'avitaillement est un
10 aspect de la liberté de la navigation (ou en rapport avec elle), cette liberté doit, certes, être
11 exercée, dans la zone économique exclusive, conformément à l'article 58(1) de la Convention
12 de 1982, c'est-à-dire de manière « *compatible avec les autres dispositions de la Convention* ».
13 Bien qu'elle ait étalé les raisons pour lesquelles elle considère que c'est de son intérêt de
14 décourager l'avitaillement des navires de pêche qui sont dans sa zone économique exclusive
15 pour élargir l'assiette de ses revenus de taxation, la République de Guinée a échoué dans
16 l'identification des articles de la Convention des Nations Unies qui interdiraient de tels
17 avitaillements dans la zone économique exclusive. Même si un Etat côtier pouvait appliquer
18 ses droits douaniers à l'avitaillement dans la zone économique exclusive, comme la
19 République de Guinée le soutient, alors que Saint-Vincent-et-les Grenadines le conteste, cela
20 ne pourrait, en rien, rendre l'avitaillement incompatible avec les articles de la Convention des
21 Nations Unies. De telles lois pourraient seulement réglementer l'avitaillement. De ce fait, cela
22 permettrait de présumer que l'avitaillement demeure, en principe, possible. En outre,
23 comme nous devons le souligner, la République de Guinée a déjà concédé que l'avitaillement
24 de vaisseaux en transit dans sa zone économique exclusive est acceptable, admettant de ce fait
25 que l'avitaillement en tant que tel est une activité compatible.

26 Le véritable contentieux entre les parties n'est pas le fait que l'avitaillement en
27 tant que tel soit tolérable ou pas dans la zone économique exclusive. Il s'agit, plutôt, de savoir
28 si un Etat côtier peut étendre ses droits douaniers sur l'avitaillement des navires de pêche
29 évoluant dans la zone économique exclusive. Cependant, la Convention ne permet pas
30 d'établir une dichotomie entre des questions sur lesquelles un Etat côtier a juridiction dans sa
31 zone économique exclusive et les libertés de navigation dont les Etats tiers jouissent. Par
32 exemple, la liberté de navigation des autres Etats est sujette à la juridiction de l'Etat côtier en
33 ce qui concerne la pollution, comme stipulé dans la douzième partie de la Convention. Donc,

1 même s'il était donné à la République de Guinée de réguler l'avitaillement de navires dans sa
2 zone économique exclusive, à des fins différentes de celles décrites dans l'article 56(1 b) de la
3 Convention des Nations Unies, une telle juridiction ne serait pas en contradiction avec le
4 maintien du droit des autres Etats à s'engager dans des activités d'avitaillement en tant
5 qu'aspect de la liberté de navigation. Ceci est stipulé de façon générale par la seconde moitié
6 de l'article 58(3) de la Convention qui dit qu'en exerçant leurs droits les autres Etats doivent
7 se soumettre aux lois et règlements adoptés par l'Etat côtier en conformité avec la
8 Convention.

9 A ce stade, il est utile de résumer les arguments de Saint-Vincent-et-les
10 Grenadines à l'appui de la thèse selon laquelle l'avitaillement est un aspect de la liberté de
11 navigation ou un usage internationalement licite de la mer spécifique à ce cas, et donc
12 tolérable dans la zone économique exclusive sous l'angle de l'article 58(1) de la Convention.

13 Premièrement, la pratique des Etats montre que l'avitaillement est une activité
14 licite en haute mer. Cela doit être considéré comme faisant partie de la liberté de navigation en
15 haute mer ou lié à elle.

16 Deuxièmement, il découle de l'article 58(1) de la Convention que l'avitaillement
17 doit être une activité licite des autres Etats dans la zone économique exclusive pourvu qu'il
18 soit compatible avec les autres articles de la Convention. Et, il n'y a rien qui suggère l'absence
19 d'une telle compatibilité. En outre, le seul exemple donné en guise d'illustration dans
20 l'article 58(1) d'une utilisation internationalement licite de la mer, liée à la liberté de
21 navigation, est le droit d'user de cette liberté « ... *notamment, dans le cadre de l'exploitation*
22 *des navires...* ». Fin de citation. Cette phrase est assez vaste pour inclure l'avitaillement. Elle
23 n'est pas assez restrictive pour exclure l'avitaillement.

24 Monsieur le Président, Messieurs les Juges du Tribunal, en ce qui concerne la
25 zone économique exclusive, Saint-Vincent-et-les Grenadines soutient que les droits et
26 juridictions de la Guinée en tant qu'Etat côtier sont limités à ceux liés à l'exploitation et à la
27 gestion des ressources naturelles à l'intérieur de cette zone.

28 Dans ses plaidoiries écrites, la République de Guinée s'est, non seulement
29 appesantie sur le droit de protéger ses intérêts publics dans sa zone économique exclusive,
30 mais a, aussi, argumenté que le M/V Saiga était dans une zone contiguë quand il
31 approvisionnait le Guiseppe 1, le Kriti et le Eleni G. Je vais, d'abord, étudier les thèses de la
32 Guinée en me référant aux lois relatives à la zone économique exclusive, ensuite en me
33 référant à celles relatives à la zone contiguë.

1 Pour que la République de Guinée puisse appliquer sa législation douanière aux
2 navires étrangers dans sa zone économique exclusive, elle doit montrer que ces lois sont
3 expressément autorisées par la Convention des Nations Unies. Ceci est clairement stipulé dans
4 l'article 58(1) de la Convention qui exige que les Etats tiers exerçant leurs droits dans la zone
5 économique exclusive d'un Etat côtier « *se soumettent aux lois et règlements adoptés par*
6 *l'Etat côtier* » fin de citation, mais qui précise que de telles lois et règlements doivent être
7 « *adoptés par celui-ci (l'Etat côtier) conformément aux dispositions de la Convention et dans*
8 *la mesure où elles ne sont pas incompatibles avec la présente partie, (et) aux règles du droit*
9 *international* ».

10 Le cas de Saint-Vincent-et-les Grenadines, dans cette optique, est facilité par le
11 fait que la République de Guinée a concédé que la prétendue application de ses lois
12 douanières à sa zone économique exclusive n'était pas fondée sur ses droits souverains à
13 conserver et gérer les ressources vivantes dans cette zone. Elle n'était pas, non plus fondée sur
14 ses droits souverains ayant trait à d'autres activités pour l'exploitation économique de la zone.
15 Elle a cherché à fonder le prétendu exercice de ses droits douaniers dans sa zone économique
16 exclusive sur le besoin de protéger ses intérêts publics. Néanmoins, elle soutient l'avoir fait en
17 conformité avec les autres « règles de droit international » visées par l'article 58(3) ci-dessus
18 cité et au moyen de lois qui seraient en conformité avec ces mêmes « autres règles ».
19 Probablement, la protection de l'intérêt public invoquée serait une forme d'autodéfense ou
20 une forme de nécessité.

21 Cependant, la doctrine de la « nécessité » ne peut pas servir à la République de
22 Guinée dans ce cas. La Cour internationale de justice a, récemment, souligné qu'un tel
23 procédé, pour exclure l'illégalité d'une action d'Etat, « *ne peut être accepté*
24 *qu'exceptionnellement* » (cas concernant le projet Gab Ikovo – Nagymaros
25 (Hongrie/Slovaquie) C.I.J. Repts. 1997, paragraphe 51). Dans ce cas, la Cour international a
26 soutenu que les conditions qui doivent être remplies, avant que puisse être invoquée la
27 coutume internationale sur la nécessité, sont celles posées par l'article 33 des ébauches
28 d'articles sur la responsabilité de l'Etat rédigées par la Commission du droit international.
29 Selon cet article, la nécessité ne peut justifier un acte que si, je cite :

30 « *a) l'acte était le seul moyen de sauvegarder un intérêt essentiel de l'Etat contre*
31 *un péril grave et imminent ;*

32 *b) et l'acte ne portait pas sérieusement préjudice à un intérêt essentiel de l'autre*
33 *Etat.* » Fin de citation.

1 Or, l'action entreprise contre le M/V Saiga ne peut rigoureusement pas être
2 considérée comme le « *seul moyen de sauvegarder un intérêt essentiel* » de la République de
3 Guinée contre « *un péril grave et imminent* ». A cet égard, le Tribunal gardera en mémoire la
4 poignante déposition du témoin M. Niasse relative aux déclarations qui lui ont été fait par un
5 officier guinéen à propos des « arrangements » qui auraient été possibles si le Capitaine Orlov
6 avait arrêté le navire pour « négocier ». Si le Tribunal retient ce témoignage, comme nous le
7 demandons, il n'admettra pas que l'on puisse faire un inadmissible amalgame entre « *un péril*
8 *grave et imminent* » contre un Etat et ce qui pourrait être considéré comme les besoins urgents
9 de certains de ses agents. Le Tribunal gardera, encore, en mémoire l'acharnement, tout à fait
10 suspect, avec lequel la partie guinéenne a voulu, sans raison qu'elle ait pu avouer, tant devant
11 ses propres juridictions nationales que devant la juridiction internationale, invoquer
12 l'article 300 de son code des douanes qui lui permet de se faire exonérer de toute
13 responsabilité pour certains actes de ses fonctionnaires. En tout état de cause, quel que soit ce
14 que le Tribunal retiendra sur les réelles intentions des fonctionnaires guinéens dans cette
15 affaire, on retiendra que, même s'il a été dit que la perte de revenus des autorités guinéennes
16 découlant du fait que des navires de pêche s'approvisionnent en carburant du M.V. Saiga (au
17 lieu de l'acheter dans un port guinéen) était un « *intérêt essentiel* », il n'a pas été démontré
18 que la saisie du navire était le « *seul moyen* » de sauvegarder cet intérêt.

19 Une solution alternative et plus acceptable serait que la République de Guinée
20 cherche à inclure dans les traités bilatéraux qu'elle conclut avec les Etats tiers pour permettre
21 aux navires de ces derniers de pêcher dans la zone guinéenne, une obligation de la part de tels
22 navires de s'approvisionner en carburant dans un port guinéen et excluant la possibilité de se
23 faire ravitailler en mer par des navires étrangers. En second lieu, on ne peut pas proclamer que
24 la perte de revenus par la République de Guinée constitue un « *péril grave et imminent* ». Pour
25 qu'une situation soit périlleuse il faut qu'elle soit dangereuse. Pour qu'elle soit un péril grave
26 et imminent, il faut qu'elle constitue une situation de danger sérieux et immédiat.

27 Or, il ne peut pas être démontré, en l'espèce, qu'il y avait un danger sérieux et
28 immédiat menaçant la République de Guinée. Dans les paragraphes 97 à 99 de sa réplique, la
29 République de Guinée identifie certains intérêts qui pourraient être menacés si elle devait
30 permettre un avitaillement en carburant au large de ses côtes. Elle affirme que ses intérêts
31 aussi bien financiers qu'environnementaux seraient menacés. Elle affirme, par exemple, que
32 les risques de marée noire sont plus élevés dans le cas de l'avitaillement en haute mer que
33 dans le cas d'un avitaillement dans un port. Mais, comme la Cour internationale l'a affirmé, je

1 cite : « *la simple appréhension d'un péril possible ne pourrait suffire dans ce cas* » (Cas cité
2 précédemment, Hongrie-Slovaquie). Plutôt, il doit être établi qu'il existe un danger immédiat
3 ou proche.

4 Saint-Vincent-et-les Grenadines, de ce fait, conclut, qu'il n'y a aucune règle de
5 droit international permettant à la Guinée de, je cite : « *se protéger contre des activités*
6 *économiques injustifiées dans sa zone économique exclusive qui affectent son intérêt public* ». Le sachant, la République de Guinée tente de se prévaloir d'une juridiction universelle pour les
7 Etats côtiers dans la zone économique exclusive, ce qui est parfaitement contraire à la
8 Convention de 1982. Etant donné qu'un Etat côtier n'a qu'une juridiction d'application (et
9 non une juridiction législative) en ce qui concerne les problèmes douaniers dans sa zone
10 contiguë, il serait inhabituel qu'un Etat côtier puisse revendiquer aussi bien une juridiction
11 compétente législative qu'une compétence d'application dans sa zone économique exclusive.
12 C'est ce qui en serait la conséquence, si les arguments de la République de Guinée étaient
13 corrects. Il n'y a, donc, aucune base légale en droit international sur laquelle la République de
14 Guinée peut s'appuyer pour appliquer ses lois douanières dans sa zone économique exclusive.

15 Quant à la zone contiguë, permettez-moi maintenant de me pencher sur la
16 prétention, de la part de la République de Guinée d'appliquer ses lois douanières dans sa zone
17 contiguë. On voit mal quelle conclusion la République de Guinée cherche à tirer de cette
18 prétention puisque la Guinée a aussi déclaré que l'exercice de son droit de poursuite n'était
19 pas fondé sur des actes commis dans sa zone contiguë.

20 Dans l'article 33(1) de la Convention, un Etat côtier peut exercer le contrôle
21 nécessaire dans sa zone contiguë pour :

22 Premièrement, empêcher une violation de ses coutumes, lois et règlements dans
23 son territoire ou sa mer territoriale ;

24 Deuxièmement, réprimer toute violation de ses lois et règlements sur son territoire
25 ou dans sa mer territoriale.

26 Par conséquent, Monsieur le Président, Messieurs les Juges du Tribunal, pour être
27 en mesure d'exercer un contrôle sur le M/V Saiga dans sa zone contiguë, la République de
28 Guinée doit être en mesure de prouver, soit qu'il était nécessaire de le faire dans le but de
29 prévenir la violation de ses lois douanières dans sa mer territoriale, soit qu'il était nécessaire
30 de le faire pour réprimer la violation de ses droits douaniers dans sa mer territoriale.

31 Or, il ressort de la déclaration des deux parties que le M/V Saiga n'a jamais violé
32 la mer territoriale de la République de Guinée. Il n'y a donc aucune possibilité pour que la
33

1 République de Guinée ait cherché à réprimer une violation de ses lois douanières dans sa mer
2 territoriale.

3 La Guinée pouvait-elle, alors, prétendre qu'elle cherchait à prévenir une infraction
4 à ses lois sur le point d'être commise sur son territoire douanier ? Pour qu'elle puisse le faire,
5 il lui faudrait produire des preuves démontrant qu'elle avait des raisons de croire qu'une
6 violation de ses lois douanières était sur le point d'être commise dans sa mer territoriale.
7 Mais, aucune preuve de la sorte n'a été produite.

8 Le sachant, la République de Guinée se réfugie derrière un argument selon lequel
9 un Etat côtier a une compétence législative dans sa zone contiguë. La République de Guinée,
10 en effet, a affirmé dans ses prétentions écrites que la compétence des Etats côtiers dans la
11 zone contiguë est plus étendue sous le droit international douanier et inclut une compétence
12 législative. Si cela était le cas, la République de Guinée aurait à démontrer, d'abord, que sa
13 thèse est conforme à la pratique et à la doctrine du droit international et, ensuite, qu'une telle
14 règle serait applicable aux parties à la Convention des Nations Unies. Nous affirmons,
15 Monsieur le Président, que la Guinée a échoué dans la démonstration de chacun de ces points.

16 Et, comme nous, le Tribunal attendra en vain la démonstration du contraire.

17 Monsieur le Président, Messieurs du Tribunal, j'ai démontré :

18 qu'une interprétation correcte et non partisane des lois guinéennes prétendument
19 violées par le M/V Saiga mène à la conclusion qu'elles ne couvrent pas l'avitaillement des
20 navires dans les eaux hors de la mer territoriale de la Guinée ;

21 que, même si la loi guinéenne appropriée pouvait être interprétée comme
22 interdisant l'avitaillement en dehors de la mer territoriale, une telle loi ne serait pas conforme
23 avec la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Elle serait inopposable à Saint-
24 Vincent-et-les Grenadines.

25 que, par conséquent, une telle loi ne peut pas s'appliquer pour refuser à des
26 navires, battant pavillon de Saint-Vincent-et-les Grenadines, leur droit à la liberté de
27 navigation et aux autres utilisations internationalement licites de la mer dans la zone
28 économique exclusive et dans la zone contiguë de la Guinée.

29 que le M/V Saiga exerçait une activité légale en rapport avec la liberté de
30 navigation.

31 J'ai démontré enfin que la République de Guinée n'avait pas le droit d'interférer
32 dans cette activité en application des règles applicables à la zone économique exclusive ou à
33 la zone contiguë.

1 Ceci conclut mon plaidoyer, Monsieur le Président, Messieurs les Juges du
2 Tribunal. Je vous remercie de votre bienveillante attention et je laisse la parole à M. Plender.

3 **M. Plender** (*interprétation*). – Monsieur le Président, Messieurs les juges du
4 Tribunal, l'affaire de Saint-Vincent-et-les Grenadines est que l'arraisonnement du Saiga
5 impliquait deux violations de la Conventions des Nations Unies du Droit de la mer.

6 Premièrement, il impliquait un empêchement de l'exercice licite de la navigation,
7 l'exercice illicite du droit de poursuite interdit par l'article 111 paragraphe 8 de la convention

8 Deuxièmement, on en est arrivé à la violation des articles 292 et 296, étant donné
9 que les autorités guinéennes n'ont pas libéré le navire et son équipage, promptement, après le
10 dépôt de la garantie de 400 000 dollars, le 10 décembre 1997.

11 Sur ces deux questions, le Tribunal a reçu un vaste volume de preuves écrites. Il a
12 entendu deux témoins au niveau de la prompte mainlevée et quatre au stade actuel.

13 Dans mon intervention, je vais expliquer pourquoi nous voulons indiquer que tous
14 les moyens présentés appuient notre affaire concernant les questions liées à l'article 111 de la
15 Convention..

16 Monsieur Howe va traiter des moyens fondés sur les articles 292 et 296.

17 Dans le cas des quatre témoins que nous avons entendus cette semaine, je vous
18 prie d'en conclure que trois d'entre eux étaient impressionnants et que le quatrième doit être
19 cru sur les questions importantes de cette affaire.

20 Le première témoin était le Capitaine Orlov. Il a été clair et cohérent en déclarant
21 que pendant tout ce voyage concerné il a compris et croyait agir complètement légalement et
22 en accord avec un commerce largement pratiqué par d'autres navires. Il était très ferme sur le
23 fait que son navire a été attaqué sans avoir été alerté antérieurement, averti. Les membres de
24 son équipage ont été blessés, que le navire a été endommagé, que lui-même et son navire ont
25 été détenus et immobilisés pour la période spécifiée dans le Mémoire de Saint-Vincent.

26 Aucun de ces points n'a été ébranlé à quelque égard que ce soit durant le long et
27 insistant contre-interrogatoire de Me von Brevern et du Pr Lagoni.

28 Le Capitaine Laslo Merenye a été appelé à témoigner sur l'état dans lequel il a
29 trouvé le Saiga à son arrivée à Conakry et les conditions auxquelles a été soumis l'équipage,
30 alors qu'il se trouvait dans ce port.

31 Son témoignage, quant à l'état du navire, correspond au récit du Capitaine Orlov,
32 correspond également aux photographies du navire prises ultérieurement à Dakar et au rapport
33 et factures présentés par Alan Stuart.

1 Son témoignage, quant aux conditions de détention de l'équipage, correspond à
2 nouveau à l'exposé donné par le Capitaine Orlov. Cela correspond également aux preuves
3 présentées dans le cadre de la procédure de prompt mainlevée présentée par M. Vervaet.

4 Il est exact que durant le contre-interrogatoire effectué par Me von Brevern, en
5 particulier, le Capitaine Merenye a proféré certaines allégations à l'égard d'officiels guinéens,
6 assorties d'une généralisation sur l'ensemble du vaste continent africain, insertions qui n'ont
7 rien à voir avec l'affaire et, comme le Président l'a observé, sont inconvenants à l'égard du
8 Tribunal.

9 Rétrospectivement, je regrette de ne pas avoir interrompu le contre-interrogatoire
10 pour interrompre les allégations du témoin à ce moment. Et c'est justement parce qu'elles n'ont
11 pas de pertinence, parce qu'elles ne portent pas sur une partie de notre affaire, qu'elles sont
12 inconvenantes à l'égard du Tribunal, que j'invite le Tribunal à les ignorer tout simplement.

13 Ce qui compte, c'est que le Saiga avait subi des dommages, qu'on l'avait constaté à
14 Conakry, et qu'au départ, l'équipage n'avait pas liberté de se mouvoir et était contraint de
15 rester sur le navire.

16 Aussi, au cours du contre-interrogatoire du capitaine Merenye, on lui a indiqué
17 que l'équipage était autorisé à quitter le navire. Néanmoins, les observations guinéennes
18 indiquent elles-mêmes le contraire. Les observations écrites guinéennes confirment l'exposé
19 de M. Merenye.

20 Au paragraphe 179 du contre-mémoire, nous pouvons lire : "*D'autres membres*
21 *d'équipage étaient autorisés à quitter le navire en temps voulu*"

22 Ce qu'ont dit respectivement M. Merenye et le gouvernement guinéen correspond.

23 Le troisième témoin était M. Niasse, l'un des membres d'équipage blessé. Je
24 craignais qu'après toutes ces expériences, il ait pu être bouleversé à l'idée de présenter son
25 témoignage au Tribunal. Mes craintes ont été injustifiées, il a été beaucoup moins intimidé
26 que moi-même.

27 J'invite le Tribunal à en conclure qu'il était un témoin prudent et scrupuleux avec
28 un bon souvenir des événements.

29 Je l'invite à être particulièrement attentif à ces indications selon lesquelles le
30 navire a dérivé pendant des heures avant l'attaque, qu'il n'a vu aucun signal, n'a entendu
31 aucune alarme de la part des vedettes guinéennes avant que celles-ci n'ouvrent le feu.

1 Dans ce contexte, je vous rappellerai que de là où il était, à ce moment-là, je vous
2 prierais d'en conclure que s'il y avait eu une sirène ou des tirs à blanc ou autre alarme sonore,
3 étant sur un pont ouvert au milieu du navire, il n'aurait pas manqué d'entendre ces alarmes.

4 De plus, j'attire votre attention sur son indication selon laquelle le navire se
5 déplaçait lentement au moment de l'attaque et qu'il n'a constaté aucune embardée du navire ou
6 nulle autre indication d'une tentative de couler les vedettes.

7 S'agissant du dernier témoin, ses calculs écrits sont plus importants que sa
8 présentation en personne devant ce Tribunal. J'estime néanmoins qu'il a montré dans ce
9 prétoire qu'il était un homme rigoureux, bien informé et expérimenté. Le contre-interrogatoire,
10 effectué par Me von Brevern et par le Pr Lagoni, n'ont pas fait ressortir une seule erreur dans
11 aucun de ses calculs détaillés.

12 Je propose maintenant aux membres du Tribunal de passer en revue les éléments
13 de preuve, par ordre chronologique, suivant l'ordre des événements tels qu'ils sont intervenus.

14 J'invite le Tribunal à être particulièrement attentif aux détails, à des petits points
15 qui sont souvent les plus révélateurs. L'auteur Irlandais, Sir A. Conan Doyle, qui est célèbre
16 pour son personnage Sherlock Holmes, écrivait : *"J'ai, de longue date, eu pour axiome le fait
17 que les petites choses sont infiniment plus importantes"*.

18 Dans l'affaire présente, les petits détails, les petites choses ont une signification
19 particulière pour confirmer les exposés présentés par les quatre témoins de l'Etat demandeur et
20 tendent à contredire les dépositions de l'équipage guinéen, des vedettes.

21 D'après le Capitaine Orlov, le Saiga était engagé depuis quatre ou cinq mois de
22 l'avitaillement d'autres navires de pêche lorsqu'il est monté à bord, en tant que capitaine, en
23 août 1997, et n'avait rencontré aucun problème avec les autorités de quelque Etat que ce soit
24 pendant toute cette période.

25 Le capitaine a confirmé, dans sa déposition de mardi après-midi, que le Saiga était
26 l'un des nombreux navires engagés dans l'avitaillement en haute mer. Il voulait donner leur
27 nom, bien que je ne lui ai pas demandé de le faire. Il a déclaré qu'il n'avait jamais eu
28 conscience, de quelque affaire que ce soit, ou de quelque navire que ce soit, dans quelque zone
29 économique exclusive que ce soit, n'ait été sujet à une interdiction d'un Etat côtier quel qu'il
30 soit. Il a dit cela en se fondant sur de nombreuses années d'expérience en tant que capitaine de
31 marine marchande.

1 En réponse à ma question finale, dans mon second interrogatoire, il a confirmé
2 qu'à aucun moment de son voyage il n'a considéré qu'il agissait en violation de quelque loi que
3 ce soit. Il exerçait le droit de la navigation pacifique.

4 Certes, pour les raisons qui viennent d'être données par Me Thiam, nous sommes
5 convaincus du fait que même à présent, en voyant rétrospectivement les choses et après des
6 mois de recherches juridiques, il s'est avéré impossible de trouver quelque loi guinéenne que
7 ce soit visant à interdire l'avitaillement dans sa zone économique exclusive. Il est d'autant
8 moins possible de trouver quelque loi que ce soit pouvant être opposée à un autre Etat et à ses
9 navires.

10 Le témoignage du capitaine sur ce point est corroboré par le témoignage non
11 contesté du lieutenant, M. Klyuyev, présenté le 27 novembre 1997. Celui-ci a indiqué que le
12 navire avitailait au large des côtes marocaines, mauritaniennes et de la Guinée Bissau sans
13 qu'il lui soit fait la moindre difficulté.

14 Le capitaine et le lieutenant ont indiqué que le 24 octobre 1997, le navire a quitté
15 Dakar chargé de quelque 5 400 tonnes métrique de gasoil pour approvisionner des navires au
16 large des côtes sénégalaises, la Guinée Bissau, de la Guinée, du Sierra Léone et du Libéria.
17 Les navires devant être approvisionnés étaient essentiellement des bateaux de pêche, mais
18 aussi un remorqueur.

19 La déposition du capitaine indiquait que le Saiga a avitaillé six bateaux de pêche,
20 dont il a donné le nom, avant de pénétrer dans la zone économique exclusive de la Guinée. Il a
21 indiqué que l'affrèteur l'avait averti qu'il serait peut-être risqué d'avitailer des navires au large
22 de la Guinée. Il a cité, spontanément, un télex du 22 octobre et en a présenté une copie.

23 Le Tribunal trouvera dans ce télex un avertissement concernant le risque de
24 chasseurs d'avitailleurs en gasoil au large des côtes guinéennes. Vous avez aussi entendu, dans
25 la déposition du Capitaine Orlov, qu'il s'était entretenu avec un certain M. Lee, un traducteur
26 voyageant à bord de l'Alpha I qui lui avait parlé d'une attaque subie par ce navire dans la zone
27 économique exclusive guinéenne par ce qui semblait être des navires de la marine.

28 Le Tribunal a des moyens de preuve concernant l'attaque effectuée contre ce
29 navire, effectuée par la marine guinéenne. Cette attaque avait duré environ une demi-heure et
30 avait nécessité l'utilisation d'une centaine de coups de feu, le navire était en flamme et
31 l'équipage en a réchappé. Les autorités nient cela et, dans des pièces écrites adressées à ce
32 Tribunal, continuent de nier leur responsabilité pour l'attaque contre l'Alpha I.

1 Je ne demande pas au Tribunal d'en tirer quelque décision que ce soit quant à la
2 responsabilité des autorités guinéennes dans cette attaque. Cela ne pose pas de problème. Ce
3 qui est important, c'est que le 27 octobre, le capitaine avait de bonnes raisons de craindre que
4 dans ces eaux, il pouvait être victime d'une attaque illicite de ce qui semblait être un navire de
5 la marine.

6 Sur ce point, le témoignage du capitaine est corroboré par les dépositions de
7 Vincent Kanu et du capitaine Wyse décrivant une attaque d'un navire dans les Eaux du Sierra
8 Léone reconnue être de la responsabilité des autorités guinéennes. Cette attaque n'est pas
9 contestée. Le Tribunal a des pièces écrites concernant cette attaque, ainsi qu'une copie d'une
10 lettre de protestation des autorités de Sierra Léone et la réponse guinéenne.

11 Je rappelle, par exemple, la lettre en date du 12 décembre 1996 du ministre des
12 Affaires étrangères guinéennes adressée au Président du Sierra Léone refusant de restituer la
13 saisie à bord de ce navire. On trouvera cette référence à la page 205 des annexes de notre
14 mémoire, à l'onglet 11.

15 Certes, dans leurs observations écrites, la partie guinéenne semble accepter le fait
16 que le capitaine avait certaines raisons de craindre une attaque vu les expériences connues de
17 l'Alpha I et du Napetco. Ils en ont fait référence à la fin du paragraphe 15 de leur contre-
18 mémoire où ils se fondent sur le fait que la capitaine du Saiga avait, disent-ils, pleinement
19 connaissance de l'arraisonnement de deux autres navires.

20 Selon la déposition du capitaine, il ne s'interrogeait pas sur la question de savoir
21 s'il était au sein de la zone économique exclusive de la Guinée ou au-delà de celle-ci. Pour lui,
22 ce n'était pas quelque chose qui le préoccupait car, d'après ce qu'il en savait, l'objectif d'une
23 zone économique exclusive est de conférer à l'Etat côtier des droits eu égard à l'exploitation et
24 l'exploitation de ressources naturelles. Une telle zone est importante pour ceux qui explorent
25 et exploitent des ressources naturelles, tels que les bateaux de pêche, mais n'a nulle
26 signification pour d'autres navires engagés dans la navigation et à des activités connexes, tels
27 que le Saiga.

28 Sa carte ne présentait aucune indication quant à la zone économique exclusive. La
29 déposition du capitaine a indiqué qu'ultérieurement, il a été en mesure de comprendre que le
30 Saiga est entré dans la zone économique exclusive de la Guinée, le matin du 27 octobre 1997.
31 Sur la carte, dont on trouve une copie à l'onglet 1 du dossier bleu qui accompagne les résumés
32 de nos interventions, la limite nord de la zone économique exclusive de la Guinée est marquée
33 par deux lignes.

1 La ligne indiquée le plus au nord indique la ligne externe de la zone sur la latitude
2 10° 20 nord. C'était la zone revendiquée par la Guinée.

3 La ligne plus au sud indique la limite de la zone économique exclusive de la
4 Guinée, telle que déterminée par la Cour d'arbitrage dans l'affaire Guinée-Guinée Bissau dont
5 on trouve la copie à l'onglet 9 des annexes de notre mémoire.

6 Le Saiga a traversé successivement ces deux lignes, la plus au nord d'abord.

7 Donc il est prouvé que le Saiga a avitaillé trois navires, Giuseppe 1, Kriti et
8 Eleni G à 10° 25 nord et 15° 42 ouest.

9 Le capitaine indique qu'il n'y avait aucune indication dans ses cartes que la Guinée
10 revendiquait quelque zone que ce soit, de même qu'il y avait une zone contiguë revendiquée
11 englobant le point où les navires étaient avitaillés.

12 C'est seulement plus tard qu'il a été affirmé que la Guinée avait une zone contiguë
13 mesurée à partir de l'île déserte nommée "Alcatraz". Sur les trois navires, l'un battait pavillon
14 italien, aucun d'entre eux ne battait pavillon guinéen. D'après le contre-mémoire guinéen, les
15 deux autres navires battaient pavillon grec.

16 La République de Guinée a été priée de fournir des copies des permis de pêche
17 qui, du point de vue de la Guinée, auraient restreint le point où les bateaux de pêches auraient
18 obtenu leur approvisionnement. Malgré les demandes qui ont été faites, ces permis n'ont pas
19 encore été présentés.

20 Il n'y a littéralement aucune preuve pouvant indiquer que le capitaine avait
21 quelque moyen que ce soit de savoir ce qui était mentionné dans ces permis. Si après tous ces
22 mois et toutes ces recherches nous ne savons nous-mêmes absolument pas ce qui se trouve
23 dans ces permis, on ne pouvait s'attendre à ce que le Capitaine Orlov sache ce qui s'y trouvait
24 en octobre 1997.

25 J'ai pris beaucoup du temps précieux du Tribunal pour prouver à partir de télex, de
26 livre de bord et de recettes d'avitaillement le positionnement précis du navire à tous les
27 moments concernés, du moment de l'avitaillement jusqu'au moment de l'attaque.

28 Nous savons maintenant, après nombre de moyens de preuve et objectifs, et aussi
29 après le témoignage du capitaine et du lieutenant, que le Saiga a effectué l'avitaillement du
30 dernier des trois navires à 14 heures, le 27 octobre.

31 Comme on peut le voir à la lecture des échanges de télex entre le navire et
32 l'affréteur, le navire est resté à ce point jusqu'à 16 heures 26, au moment où le capitaine a

1 téléxé qu'il allait naviguer à une autre position : 9° 50 nord, 16° 15 ouest. Il s'agissait d'un
2 point de rencontre avec un navire grec. Il comptait arriver vers 20 heures (8 heures du soir.)

3 Le capitaine a dit qu'il n'irait pas au-delà de 100 milles au large de la Guinée. A
4 18 heures 52, il a reçu une instruction disant que ce point de rencontre proposé n'était pas sûr
5 et qu'il devrait continuer à 9° nord 15° ouest qui est le point d'avitaillement de tous les Grecs.

6 J'indique que ces termes apparaissent sur le téléx, à la page 251.16 des annexes de
7 notre mémoire. Ils sont contemporains et on ne peut absolument pas les mettre en question.
8 C'est un détail extrêmement important. Les raisons indiquées pour aller à ce point, c'est que
9 c'est l'endroit où tous les navires sont avitaillés. Il n'est pas indiqué ici que ce que l'on avait
10 envisagé, c'était d'être à l'intérieur ou en dehors de la zone économique exclusive ou d'entrer
11 dans quelque subterfuge que ce soit, étant donné qu'on n'avait envisagé aucun subterfuge
12 auparavant/

13 Comme l'indique le téléx, le capitaine a confirmé à 19 heures 24 qu'il se
14 conformait à ces instructions.

15 Côté guinéen beaucoup a été indiqué dans le contre-interrogatoire pour suggérer
16 qu'à l'arrivée du deuxième téléx, le capitaine aurait dû savoir qu'il était l'objet d'une enquête
17 licite de la part des autorités guinéennes. Je constate que la déposition va dans le sens
18 totalement opposé. Compte tenu de tout ce qu'il avait entendu dire concernant l'Alpha 1, vu
19 tous les avertissements concernant les chasseurs des avitailleurs en pétrole, le capitaine avait
20 vraiment toutes les raisons de craindre une attaque illicite. Et pour lui -il était très clair dans sa
21 déposition- il ne voyait pas pourquoi il aurait dû être l'objet de poursuites de la police.

22 Dans sa déposition auprès du Tribunal, mardi, le capitaine a dit qu'il avait changé
23 de position à 19 heures. Ceci correspond aux horaires vérifiables et vérifiés sur les téléx. Il a
24 dit qu'il avançait environ 7 nœuds. A la question du Pr Lagoni, il a accepté que sa vitesse sur
25 le fond, comme le Pr Lagoni a parlé de vitesse réelle, qu'elle pouvait être déterminée
26 objectivement à partir d'une position fixe mesurée par l'équipement satellite du navire.

27 Nous prions le Tribunal de procéder à ces mesures lui-même, ce que l'on peut
28 vérifier, ce que nous avons fait. Ceci indique que sa vitesse se situait autour de 6,5 nœuds, soit
29 un peu plus lentement que l'estimation du capitaine présentée au prétoire. Bien sûr, si
30 l'estimation du capitaine présente une marge d'erreur, le Tribunal pourrait penser que cela est
31 significatif, qu'il a vraiment agi dans le sens de la précaution. C'est peut-être l'un des petits
32 détails que nous devons à Sir A. Conan Doyle.

1 Le témoin n'a pas cherché à améliorer son affirmation. En fait, il aurait pu
2 indiquer que le navire allait plus lentement, cela aurait été à son avantage d'indiquer qu'il était
3 plus lent. Mais, contrairement à cela, le capitaine a donné une indication qui allait quelque peu
4 à l'encontre des intérêts de l'Etat que je représente. 7 nœuds ou 6,5 nœuds, ce n'est pas la
5 vitesse d'un navire qui s'enfuit à toute allure pour échapper à une poursuite. Vous n'avez
6 entendu aucune indication indiquant qu'il y avait quelque poursuite que ce soit à ce point.

7 Le témoignage du capitaine, dans ses deux dépositions et dans son témoignage
8 oral, est que le navire a passé la frontière hors de la zone économique exclusive de la Guinée,
9 vers 3 heures 45, le 28 octobre. Ces estimations ont été données quant au cap et à la vitesse et
10 par une estimation d'une vitesse de 7 nœuds. Une entrée dans le livre de bord a indiqué que les
11 moteurs ont été stoppés vers 4 heures 24 à 5 milles au sud de la zone économique exclusive de
12 la Guinée.

13 Si le navire avait eu une vitesse de 6,5 milles à l'heure -et d'après les calculs que
14 nous avons faits nous pouvons montrer que c'est le cas-, il aurait mis 50 minutes à faire ces
15 5 milles, donc le navire aurait passé la limite la plus au sud de la zone économique exclusive
16 de la Guinée, un peu avant 3 heures 45.

17 Ce témoignage correspond aussi à la déclaration du lieutenant ainsi qu'au livre de
18 bord du navire. J'insiste tout particulièrement sur le livre de bord car lorsque le capitaine et le
19 lieutenant ont présenté leur témoignage, dans le cas du capitaine, dans le cadre de la procédure
20 guinéenne, le livre de bord était entre les mains des autorités guinéennes. Le capitaine et le
21 lieutenant ne pouvaient consulter ce livre de bord pour se rafraîchir la mémoire. Maintenant
22 que le livre de bord est disponible, il en ressort que leurs souvenirs étaient extrêmement
23 précis, preuve est confirmée à tous égards par ce livre de bord.

24 M. Lagoni s'est donné beaucoup de mal en interrogeant le capitaine pour mettre en
25 évidence le fait que le capitaine n'avait pas fait les entrées personnellement. Ce point n'appuie
26 pas la position de la Guinée, mais ce qui a été mis en évidence par M. Lagoni ne fait que
27 confirmer notre position. Si le capitaine devait se fonder sur ses propres entrées, on aurait pu
28 dire que cela lui rendait bien service, on aurait pu dire qu'il faisait des entrées erronées à
29 l'appui de ses affirmations actuelles. On ne peut absolument pas affirmer quoi que ce soit en
30 ce sens, étant donné que les entrées n'ont pas été faites par lui, elles ont été faites par
31 différentes autres personnes qui vont à l'appui de son témoignage. La preuve que l'on trouve
32 dans le livre de bord, le capitaine et le lieutenant, c'est que le Saiga a arrêté les machines et a
33 dérivé dans la zone économique exclusive du Sierre Leone à environ $9^{\circ} 3.18 15^{\circ} 2$, elle dérivé

1 jusqu'à 8 heures 30 du matin environ. Monsieur Niasse a confirmé cette preuve, il a dit que le
2 navire a dérivé toute la nuit.

3 Vers 8 heures 30, le capitaine a détecté sur son radar deux navires arrivant
4 rapidement. Au moment où il les a détectés, ils se situaient à 11,5 milles de distance, à la
5 limite de la portée du radar tel qu'il était réglé. Il les a observés six à dix minutes. Vers
6 8 heures 45, il a donné ordre de démarrer les machines. Bien sûr, on a besoin d'un certain pour
7 démarrer un machine. Il est clair qu'une fois que les machines ont démarré, un pétrolier chargé
8 a besoin d'attendre un certain temps pour atteindre une vitesse maximum. Le capitaine dit que
9 c'était le cas. Il estimait la vitesse à environ 4 nœuds. Son opinion est confirmée
10 indépendamment par M. Niasse qui a dit que le navire se déplaçait lentement.

11 Le Tribunal est donc prié d'en conclure que le navire ne se déplaçait que lentement
12 lorsque les deux vedettes guinéennes ont apparu entre 9 heures 10 et 9 heures 15 dans la
13 matinée.

14 Le capitaine, le lieutenant et M. Niasse sont unanimes et cohérents dans leurs
15 témoignages disant que les patrouilleurs guinéens n'ont jamais essayé, à aucun moment que ce
16 soit, de contacter le Saiga par des signaux visuels, sonores ou par radio.

17 Je cite les paroles de M. Klyeyev à partir de la transcription du Tribunal lors de
18 l'audition du 27 novembre, à la page 19, ligne 10, je cite et je commence à la page 19,
19 ligne 10 :

20 *"Le navire dérivait et, comme je le sais, dans une telle position, le moteur a besoin*
21 *de trente minutes. Pour préparer les mouvements du navire, il est nécessaire d'avoir trente*
22 *minutes. Mais, en cas d'urgence, on peut réduire cette durée à vingt minutes."*

23 On lui a demandé s'il y avait eu des signaux sonores ou visuels des autorités
24 guinéennes et, je cite :

25 *"Non, pour autant que je sache, il n'y a eu aucun avertissement de la part des*
26 *autorités guinéennes."*

27 Dans son témoignage, durant sa dernière audition, le capitaine a déclaré que c'est
28 au moment où il y a eu des coups de feu à 1 ou 2 milles qu'il y a eu des essais de contact du
29 Saiga. Son témoignage pouvait avoir une sorte d'accent de vérité car très souvent, dans ce
30 genre de détail, il y a des indices de vérité. Il a dit que le son des coups de feu était comme
31 une sorte d'applaudissement, de crépitement. Il n'a pas compris tout de suite ce dont il
32 s'agissait.

1 Monsieur Klyuyev a fait une déposition similaire. Il a dit qu'on avait l'impression,
2 en entendant ces coups de feu d'entendre des bruits de noix heurtant la coque. Il n'a pas
3 entendu d'avertissement. Même chose de la part de M. Niasse. Il travaillait au milieu du pont,
4 en plein air et il n'a entendu ni sirène, ni cloche, ni autre avertissement. Je le cite "*Je n'ai rien*
5 *entendu. Si j'avais entendu une sirène j'aurais pensé que j'étais au port. Lorsque vous*
6 *entendez une sirène ou une cloche au port, je sais que je dois m'enfuir parce qu'il y a un*
7 *danger. Lorsqu'une sirène retentit c'est qu'il y a un danger et vous ne restez pas là où vous*
8 *êtes, vous devez prendre la fuite. Mais nous n'avons rien entendu.*" C'est à la page 6,
9 lignes 15 à 18 de la transcription d'hier.

10 D'après les Guinéens, il y a eu différents avertissements par radio, sirène ou
11 cloche. Si tel était le cas, vous devriez en conclure que M. Niasse n'aurait pas manqué
12 d'entendre ces avertissements, ni le capitaine, ni le lieutenant. Nous vous prions d'en conclure
13 que ces témoins disent la vérité et qu'il n'y avait pas eu d'avertissement.

14 Dans toutes les observations écrites présentées par le Gouvernement guinéen, dans
15 toutes les communications adressées au Tribunal, y compris tous les résumés des moyens de
16 preuve, il n'y a pas une seule indication selon laquelle les forces guinéennes ont utilisé des
17 coups de feu, mis à part le passage qui est d'une ambiguïté étudiée.

18 Le navire n'a pas obtempéré à la suite des coups à blanc, qui est un signal habituel
19 priant de montrer le pavillon. De petits calibres sont nécessaires pour donner l'ordre d'hisser
20 le pavillon. Et les petits calibres ne devraient pas faire courir le moindre risque à un pétrolier
21 en touchant le navire. La suggestion selon laquelle il y aurait eu des tirs à blanc ne correspond
22 pas avec la déposition du capitaine, de M. Niasse et de Serguei Klyuyev qui étaient tous
23 unanimes pour en conclure qu'il n'y avait pas eu d'avertissement. L'idée que l'on n'ait utilisé
24 que des petits calibres ne correspond absolument pas aux preuves que nous avons vues. Nous
25 avons vues des impacts, larges et petits. La suggestion selon laquelle les coups de feu étaient
26 un moyen d'instruction nécessaire ne correspond pas au fait qu'il y a eu véritablement toutes
27 sortes de coups de feu tirés autour du navire. Le navire était criblé de coups de feu, depuis le
28 point le plus haut de l'antenne jusqu'à la salle des machines. L'ensemble de ces témoignages
29 ne correspond pas avec ce que l'on a indiqué étant donné que le port franc du Saiga ne se
30 trouvait que de 1 mètre à 30 centimètres au-dessus du niveau de la mer. Ceci a été confirmé
31 par le capitaine, par Alan Stuart et par les photographies.

1 Il était très facile pour le personnel guinéen de monter à bord du navire à partir de
2 leurs vedettes. C'est en fait ce qu'ils ont fait. Ils n'avaient pas besoin d'utiliser des coups de
3 feu, d'autant moins sur un pétrolier chargé et non armé.

4 Un résumé des moyens de preuve de l'affaire guinéenne a été fourni au Tribunal le
5 5 mars, et à nous, le 9 mars. Le Tribunal a maintenant vu les photographies du navire. Elles
6 montrent des signes très clairs des coups de feu, sur la passerelle, sur le toit de la passerelle de
7 commandement, sur la défense Yokohama, sur la salle des machines, l'antenne-satellite, la
8 ventilation vers la structure des quartiers, la structure des quartiers elle-même, les différentes
9 fenêtres, les hublots, les bateaux de sauvetage, le zodiac, l'équipement radio, le système fax,
10 le générateur électrique et une défense de 400 kg, entre autres. Il est donc très clair que des
11 armes de deux calibres ont été utilisées. Nous savons, de par les indications écrites que les
12 vedettes guinéennes avaient des mitrailleuses de fort calibre et que les troupes qui sont
13 montées à bord avaient des mitraillettes de petit calibre.

14 En voyant les preuves photographiques, le Tribunal pourra comparer avec les
15 affirmations guinéennes avancées au paragraphe 176 du contre-mémoire, laquelle affirme : "*il*
16 *n'y a aucune preuve de dégâts sur le navire*". Nous affirmons, au contraire, qu'il y a des
17 preuves importantes, objectives et évidentes du fait qu'il y a eu des dégâts, par des coups de
18 feu. Les coups n'étaient pas à blanc. Ils étaient nombreux, dispersés et indiscriminés. Ces
19 photographies sont confirmées par la déposition d'Allan Stewart qui a pris certaines de ces
20 photographies, et qui a mesuré l'étendue des dégâts avec des experts techniques. La
21 dimension des perforations dues aux coups de feu, l'épaisseur de l'acier traversé,
22 correspondent aux preuves apportées par le capitaine disant que c'était des mitrailleuses
23 lourdes qui avaient tiré sur le navire, à une certaine distance. Le capitaine a indiqué qu'il y
24 avait une attaque de pirates, et a demandé à chacun de se rendre vers la salle des machines. Il a
25 mis le navire sur pilotage automatique et est allé vers l'Ouest. Ceci correspond à ce qui a été
26 dit par M. Niasse, qui a fort bien compris qu'il y avait une alarme indiquant que l'on devait se
27 cacher. Il est bien connu que le capitaine avait vu ces vedettes guinéennes F-328 et P-35. Ils
28 sont montés à bord avec des hommes armés, ont immobilisé le Saiga, à 08° 58,2 Nord, 14° 50
29 Ouest, au sein de la zone économique de Sierre Leone.

30 Je vous rappellerai la déposition de Sergei Kyuyev, le 27 novembre 1997. On lui a
31 demandé comment les Guinéens se sont comportés. Il a dit : "*Il y a eu des coups de feu par*
32 *des mitrailleuses automatiques légères. A l'intérieur, il y a eu des cris, cinq ou six cris. Nous*
33 *ne savions pas ce que cela voulait dire. Ensuite, cinq à dix minutes plus tard, notre capitaine*

1 *est remonté et est revenu avec des menottes. Et tout l'équipage a été amené sur les vedettes*
2 *par les forces armées. Ils ont traité certains, en particulier le cuisinier, en lui ordonnant de*
3 *leur donner quelque chose à manger et à boire. Ils ont pris leurs armes et mises à bout*
4 *portant sur sa tête en disant : si tu ne nous donnes pas à manger, nous allons te tuer."*

5 *"J'ai reçu pour ma part deux éclats de balle dans la main gauche."* Fin de
6 citation pour l'instant.

7 Vous voyez une photo qui confirme ce fait. Lorsqu'il a été interrogé sur les
8 blessures de M. Niasse, il a indiqué : *"D'après ce que je sais, il a reçu des éclats de verre*
9 *dans sa gorge, et quelque chose s'est passé à ses yeux. Ils ont dit qu'ils ont commencé à tirer*
10 *parce qu'ils avaient vu trois noirs, des Sénégalais. Ils ont dit que s'ils avaient su que le reste*
11 *de l'équipage était blanc et que c'étaient des citoyens ukrainiens ou de l'ancienne Union*
12 *soviétique, ils n'auraient jamais tiré. Ils ont dit que s'ils avaient su qu'il y avait des blancs à*
13 *bord du navire ils n'auraient jamais tiré de coups de feu."*

14 Cette affirmation n'a pas été contestée. L'importance de cette indication est la
15 suivante. Les Guinéens savaient qu'il y avait des gens à bord. Ils avaient vu M. Niasse et ses
16 compatriotes sénégalais au milieu du pont qui étaient bien visibles. D'après ce qu'a dit M.
17 Niasse, il fallait s'y attendre, ils ont tiré plusieurs volets de munitions, en sachant pleinement
18 que ceci faisait courir des risques aux personnes vues à bord de ce navire.

19 C'est pendant cette période que certains membres de l'équipage du Saigé ont été
20 blessés. Des rapports médicaux montrent que Sergei Kluynev a été blessé par tir et une de ses
21 blessures avait environ 8 cm, exigeait une intervention chirurgicale avec anesthésie complète.
22 Il a également eu des blessures dues à des éclats. Vous avez vu les rapports médicaux de
23 M. Niasse, qui a également subi des blessures par balles dans le thorax, hémorragie des deux
24 yeux, des contusions graves de la poitrine et a été gravement atteint psychologiquement. Un
25 des projectiles a été enlevé de sa poitrine, sous anesthésie locale, l'autre projectile placé sous
26 la clavicule, a été laissé là parce que cela impliquait trop de risque de procéder à une
27 thoracotomie. Les rapports médicaux les plus récents indiquent que Djibril Niasse continue à
28 souffrir de troubles psychologiques graves. Vous avez pu voir des photographies de M. Niasse
29 lorsqu'il se trouvait à Dakar, c'est-à-dire un certain nombre de jours après les événements et
30 après qu'il ait été soigné. Vous avez vu également des radiographies indiquant certains des
31 projectiles qui se trouvaient dans son corps.

32 Messieurs les Juges du Tribunal, je vous invite à conclure qu'il est évident, en
33 regardant les seules photographies qu'il s'agissait bien là d'une personne gravement blessée, y

1 compris même après le traitement et un certain nombre de jours. Toutefois, le commandant de
2 la vedette a décrit ces blessures comme “légères”. Dans leurs témoignages, le capitaine,
3 M. Klyuyev et M. Niasse ont dit que le personnel armé de Guinée, une fois monté à bord, a
4 pillé les cabines des membres de l’équipage, volé de l’argent, les effets personnels et a pris
5 des choses dans les magasins, ce qui se retrouve énuméré dans le mémoire. La Guinée, au
6 paragraphe 183 de son contre-mémoire conteste un tel vol. Vous avez entendu le Capitaine
7 Orlov nous dire que soldats sont allés partout sur le vaisseau fouillant cabines et magasin à la
8 recherche de choses intéressantes pour eux. M. Niasse a confirmé cela. Je voudrais que vous
9 acceptiez ces éléments de preuve de leur part.

10 Après son arraisonnement, le vaisseau a été amené au port de Conakry, où les
11 autorités guinéennes ont exigé et certains membres de l’équipage restent à bord du vaisseau
12 détenu. Vous avez entendu le capitaine Merenyi vous dire qu’il y avait environ 15 soldats à
13 bord et tous armés. Le Pr. Lagoni a suggéré au cours du contre-interrogatoire que ces soldats
14 étaient là pour protéger le vaisseau. Il faut opposer cela avec le témoignage du capitaine
15 Merenyi qui nous a dit que les soldats avaient blessé deux autres membres de l’équipage en en
16 frappant un à la tête avec un fusil et en donnant un coup de pied dans le genou de l’autre.
17 Dans chacun de ces deux cas avec suffisamment de brutalité pour nécessiter qu’ils soient
18 évacués et traités à l’hôpital.

19 J’invite également le Tribunal à conclure à partir de différents éléments de preuve
20 que les autorités guinéennes n’ont pas autorisé le capitaine et l’équipage à avoir un accès
21 normal à des représentants juridiques et diplomatiques. M. Dabinovic, qui malheureusement
22 ne peut pas être présent à ce Tribunal, a écrit un article qui est inclus dans le dossier bleu,
23 confirmant qu’il a protesté auprès des autorités guinéennes et qu’il avait essuyé une rebuffade.
24 Il n’a jamais réussi à voir le vaisseau, ni l’équipage. Le Tribunal a entendu le témoignage de
25 Me Vervaet, d’après lequel il avait en vain tenté de s’entretenir avec l’équipage. Dans son
26 témoignage, le capitaine Merenye nous a dit très en détail les difficultés que les représentants
27 du Club P & I avaient rencontrées et les difficultés que d’autres avaient rencontrées qui
28 n’avaient pas été autorisés à voir le vaisseau ou l’équipage. Il semble non contesté que,
29 pendant qu’il était à l’ancre, à Conakry, les autorités guinéennes ont saisi la cargaison de
30 gasoil du Saiga. On a ordonné au capitaine de commencer à décharger la cargaison. Au départ,
31 il a dit non et, ensuite, M. Bangoura l’a averti qu’il serait mené à terre et emprisonné et que
32 l’on ordonnerait à l’équipage de décharger le cargo sous la force des armes. Ceci a été
33 confirmé par le Capitaine Merenyi. Ni l’un ni l’autre n’ont été contesté.

1 Le déchargement s'est fait à terre entre les 10 et 12 novembre 1997. La cargaison
 2 a été confisquée et vendue à des compagnies pétrolières à Conakry à la suite d'ordres donnés
 3 par les autorités locales, et ce très rapidement après cela. Les demandeurs, selon les
 4 informations obtenues, ont dit dans leur mémoire que la vente réalisée par les autorités
 5 guinéennes avait dépassé les 3 millions de dollars américains. A aucun moment dans cette
 6 procédure, ceci n'a été contesté.

7 Les dommages au vaisseau et les coûts dus à l'action guinéenne ont été décrits,
 8 répertoriés et estimés par Allan Stewart. Le Tribunal a son rapport, il est très détaillé et bien
 9 étayé par des documents. Rien de ceci n'a été contesté, ni même contredit lors du contre-
 10 interrogatoire.

11 Monsieur le Président, Messieurs les Juges, à la lumière de cet élément de preuve,
 12 nous considérons que Saint-Vincent-et-les Grenadines ont prouvé ce qu'il en est des faits qui
 13 fondent sa réclamation, qu'il y a bien eu violation de son droit à la liberté de la navigation et
 14 violation de l'article 111(8) de la Convention des Nations Unies, article régissant la poursuite.
 15 Je laisse maintenant le soin à Me Howe de rappeler ces moyens de preuve, tant écrits
 16 qu'oraux, sur lesquels nous nous fonderons lorsque nous en conclurons que la République de
 17 Guinée n'a pas honoré son obligation de libérer le vaisseau promptement en vertu de
 18 l'ordonnance rendue le 11 mars 1998 par ce Tribunal.

19 **M. le Président** (*interprétation*). – Merci, Me Plender. Me Howe, vous avez la
 20 parole.

21 **M. Howe** (*interprétation*). – Monsieur le Président, Messieurs les Juges, comme
 22 le sait le Tribunal, nous avons introduit une instance aux fins de la prompte mainlevée du
 23 vaisseau, le 13 novembre 1997. Vous savez que, en premier lieu, la Guinée a eu comme
 24 réaction de faire vider le bateau, c'est-à-dire de faire quitter l'équipage, de verrouiller le
 25 vaisseau, et de le laisser périr. Ceci a pu être évité. Par son arrêt daté du 4 décembre 1997, le
 26 Tribunal a ordonné à la République de Guinée de libérer le Saiga et son équipage
 27 promptement et décidé que cette libération se ferait après le dépôt d'une caution ou d'une
 28 garantie consistant à la quantité de gasoil déchargée du vaisseau, de 400 000 dollars. Vous
 29 avez entendu le témoignage du Capitaine Merenyi qui montre que les autorités guinéennes
 30 n'étaient pas toutes d'accord en ce qui concerne la manière de procéder. Certains pensaient
 31 que le vaisseau ne devait pas être libéré avant que la somme n'ait été payée en liquide.

32 Le mercredi 10 décembre 1997, Saint-Vincent-et-les Grenadines a déposé auprès
 33 de l'Agent de la République de Guinée une garantie bancaire n° 30537/97 délivrée par le

1 Crédit suisse pour un montant de 400 000 dollars. Ceci avait été remis à l'Agent de la
2 République de Guinée, M. Hartmut von Brevern (onglet 38 des annexes au mémoire). Des
3 copies ont été envoyées au Ministre des affaires étrangères de la Guinée et au Greffier du
4 Tribunal international. Le même jour, comme vous le savez, les autorités guinéennes ont
5 engagé des poursuites contre le capitaine du Saiga, l'accusant d'infractions contre le Code
6 douanier et en rendant conjointement Saint-Vincent-et-les Grenadines civilement responsable
7 en la matière (page 405, onglet 27 aux annexes du mémoire)

8 A peu près le même jour, les autorités douanières guinéennes ont présenté à
9 l'avocat représentant le capitaine du vaisseau, Me Bangoura, des conclusions datées du
10 14 novembre 1997, invitant le tribunal guinéen à déclarer coupable le capitaine d'avoir
11 enfreint au Code douanier et d'ordonner la confiscation du gasoil et d'imposer une amende
12 d'approximativement 15 millions de dollars. La procédure a commencé devant le tribunal de
13 première instance à Conakry, le vendredi 12 décembre 1997. Le mercredi 17 décembre 1997,
14 ce tribunal a prononcé publiquement et oralement sa décision. Par cette décision, la cour a
15 condamné le capitaine et pris des ordonnances demandées par les douanes guinéennes. Il a
16 également ordonné la confiscation du vaisseau, de sa cargaison, comme garantie du paiement
17 (onglet 29 aux annexes du mémoire).

18 Pendant toute cette période, le vaisseau et son capitaine continuaient d'être
19 détenus. C'est à ce stade que Saint-Vincent-et-les Grenadines ont introduit une instance
20 arbitrale contre la République de Guinée, et en vertu de l'annexe VII de la Convention des
21 Nations Unies, en demandant la prescription de mesures conservatoires. Par réponse datée du
22 30 janvier 1998, la République de Guinée a demandé au Tribunal international de rejeter la
23 requête aux fins de prescription de mesures conservatoires.

24 Lors d'une audience, le 3 février 1998, la cour d'appel de Conakry a rejeté l'appel
25 du capitaine, déclarant que le Saiga menait des activités de contrebande en avitaillant
26 illégalement des bateaux battant pavillon guinéen. Il a assorti également l'amende d'une peine
27 de prison. Les 16 et 18 février, le Ministre guinéen de l'économie et l'Agent ont écrit au
28 Crédit suisse en demandant le paiement de 400 000 dollars en se fondant sur le fait que la
29 décision définitive avait été rendue. La banque a répondu, le 19 février, en disant que cette
30 demande n'avait pas été soumise conformément aux conditions prévues dans la garantie.

31 Par un échange de lettres daté du 20 février 1998 (copie de ces lettres apparaissent
32 dans l'onglet 2 des annexes au mémoire) les parties sont convenues de transférer la procédure

1 arbitrale au Tribunal international. Copie de la lettre de l'Agent guinéen peut être trouvée
2 parmi les pièces accompagnant mon premier exposé, dans la deuxième partie de notre dossier.

3 Comme le savent fort bien les juges du Tribunal, les audiences, dans le cadre de la
4 requête aux fins de prescription de mesures conservatoires, se sont déroulées les 23 et
5 24 février 1998. Toutefois, le 28 février 1998, les autorités guinéennes ont donné exécution à
6 un acte de libération qui a permis au Saiga et à son capitaine l'autorisation de quitter Conakry,
7 et ils sont partis vers 5 heures avec le reste de l'équipage.

8 Par ordonnance datée du 11 Mars 1998, ce Tribunal a unanimement prescrit des
9 mesures conservatoires, demandant notamment à la Guinée de s'abstenir de prendre ou
10 d'exécuter quelque mesure judiciaire ou administrative que ce soit à l'égard du Saiga, du
11 Capitaine et d'autres membres de l'équipage, liée aux événements du 28 octobre 1997 et de
12 l'accusation et de la condamnation du capitaine. Le Tribunal a également recommandé que les
13 deux Etats s'assurent qu'aucune action ne soit prise qui puisse aggraver le différend. Le
14 Gouvernement de Saint-Vincent-et-les Grenadines a écrit à l'Agent de la République de
15 Guinée, le 7 avril 1998 proposant un accord intérimaire. Il n'y eut pas de réponse. Le
16 Gouvernement de Saint-Vincent-et-les Grenadines s'est efforcé de veiller à ce que les navires
17 battant son pavillon s'avitailent en dehors de la zone économique exclusive guinéenne en
18 attendant le règlement du présent différend.

19 Depuis lors, Saint-Vincent-et-les Grenadines a découvert, et attiré l'attention du
20 Tribunal international, une lettre non datée, émanant du Directeur national des douanes de la
21 République de Guinée, adressée au Ministre de l'économie, onglet 17 des annexes à la
22 réplique, à laquelle était joint un projet d'arrêté (onglet 16 des annexes à la réplique) et une
23 déclaration d'objectifs (onglet 18 des annexes à la réplique) indiquant que ce projet d'arrêté
24 vise à combler la lacune juridique qui existe actuellement dans l'avitaillement des navires.
25 Saint-Vincent-et-les Grenadines a informé le Président qu'elle soutient vigoureusement que :

26 “à son avis, la mise en œuvre de l'arrêté conjoint prévu (ou de toute législation
27 ayant le même objectif) serait tout à fait incompatible avec les droits de jouir de la liberté de
28 navigation des vaisseaux battant pavillon de Saint-Vincent-et-les Grenadines ou de tout autre
29 Etat souhaitant avitailler les bateaux de pêche ou tout autre navire en dehors des eaux
30 territoriales de la Guinée, mais à l'intérieur de sa zone économique exclusive.”

31 Il reste à la République de Guinée de répondre.

32 A la lumière de cet élément de preuve, j'invite le Tribunal à conclure que la thèse
33 de Saint-Vincent-et-les Grenadines est amplement fondée. Nous répondrons aux éléments de

1 preuve de la Guinée, et présenterons des conclusions en droit au moment opportun, la semaine
2 prochaine.

3 Monsieur le Président, ceci conclut le premier tour de plaidoirie de Saint-Vincent-
4 et-les Grenadines, et je vous remercie de votre attention.

5 **M. le Président** (*interprétation*). – Je vous remercie Me Howe. Je remercie toute
6 la délégation et les orateurs d’avoir respecté les temps impartis. Nous allons suspendre la
7 séance et, comme cela a été convenu, la Guinée commencera ses plaidoiries à 14 heures.

8 **L’audience est levée à 12 heures.**