

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



1999

Audience publique

Tenue le samedi 20 mars 1999, à 10 heures,
au Tribunal international du droit de la mer, Hambourg,

Président Thomas A. Mensah

dans l'affaire du navire "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
		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. Richard Plender, Q.C., avocat, Londres, Royaume Uni,
comme *agent adjoint et conseil*;

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

et

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 *conseils et avocats*.

La Guinée
est représentée par:

M. Hartmut von Brevern, avocat, Röhreke, Boye, Remé, von Werder, Hambourg, Allemagne,
comme *agent et conseil*;

M. Maurice Zogbélemou Togba, Ministre de la Justice, Garde des Sceaux, de la Guinée,

et

M. Nemankoumba Kouyate, Chargé d'affaires, Ambassade de la Guinée, Bonn, Allemagne,
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. Mamadi Askia Camara, Directeur de la Division Législation et Réglementation
douanières,

M. André Saféla Leno, Magistrat de la Cour d'Appel, Conakry, Guinée,

comme *conseils*.

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

2 **M. le Président** (*interprétation*). - Maître von Brevern, comme convenu, votre
3 partie va présenter ses exposés et conclusions ce matin. Je vous donne la parole pour
4 commencer cette présentation.

5 **Me von Brevern** (*interprétation*).- C'est le Ministre de la justice de la République
6 de Guinée, M. Maurice Zogbélé mou Togba, qui va faire la première intervention.

7 **M. Maurice Zogbélé mou Togba**. - Monsieur le Président, Messieurs les Juges,
8 Comme en novembre 1997, j'ai l'honneur de conduire la délégation guinéenne à
9 l'audience de la procédure au fond dans l'affaire dite du navire Saiga.

10 Avant d'évoquer quelques aspects du procès, permettez-moi, Monsieur le
11 Président, de vous adresser les sincères remerciements du Gouvernement de la République de
12 Guinée pour votre sage et prompt mise au point suite aux propos calomnieux tenus dans ce
13 prétoire à l'encontre de mon pays en particulier, et de l'Afrique en général.

14 Qu'il me soit permis d'observer qu'il n'y a pas de corrompus sans corrupteur. Et
15 les corrupteurs se sont démasqués dans le procès qui nous rassemble en produisant, à l'appui
16 de leurs moyens d'action, un projet d'arrêté qui n'est ni signé par les ministres compétents, ni
17 enregistré au Secrétariat général du Gouvernement à Conakry et sur lequel le demandeur au
18 procès se trompe doublement :

- 19 - Il se trompe sur la validité du texte qui n'est qu'un projet.
20 - Il se trompe sur l'objet dudit projet qui ne vise pas à combler un vide juridique
21 mais à instaurer un régime de taxation plus favorable pour le carburant de soute destiné aux
22 bateaux de pêche et autres navires en transit à Conakry par rapport à la taxation ordinaire du
23 carburant destiné aux véhicules de transport individuel ou collectif.

24 Le projet offre, en cas d'adoption, la possibilité aux sociétés actuelles (ELF,
25 Mobil, Shell, Total, Bankina, Sodegui) qui pratiquent déjà l'avitaillement et aux nouvelles
26 sociétés qui en feraient la demande, d'appliquer des prix inférieurs à ceux du marché intérieur,
27 d'être donc compétitifs.

28 En effet, alors que le gasoil non détaxé consommé sur le marché terrestre supporte
29 une taxe spécifique de 245 francs guinéens le litre, le projet envisage une taxe de 15 francs par
30 litre.

1 Ce régime de faveur ne bénéficierait qu'au commerce licite, la contrebande
2 continuant d'être réprimée conformément aux textes en vigueur. Au-delà de l'intérêt du
3 projet, la question se pose ici de savoir comment les responsables du Saiga qui ne sont pas des
4 fonctionnaires de l'Etat guinéen se sont procuré ce texte.

5 Monsieur le Président, Messieurs les Juges, il ressort clairement de ce qui précède
6 que le phénomène du coulage pétrolier en mer repose sur un système de relations occultes, sur
7 un réseau impliquant des complicités à terre. Cela rend difficile la lutte que mène notre pays.

8 Le coulage pétrolier constitue un obstacle sérieux à la réalisation de nos objectifs
9 de développement. Qu'il suffise d'indiquer que la douane mobilise 53% des recettes
10 intérieures de notre budget national et dans ces recettes douanières, près de 30% sont générés
11 par la taxation des produits pétroliers (essence, gasoil, pétrole).

12 La Guinée n'est pas un pays producteur de pétrole, elle ne dispose pas non plus de
13 raffinerie. C'est dire que plus le coulage pétrolier se pratique, plus la perception de nos
14 recettes budgétaires est compromise. Et les statistiques produites au Tribunal dans la
15 procédure de mainlevée en novembre 1997 ont montré la progression des taxes pétrolières
16 suite à l'arraisonnement du navire Saiga et à l'intensification de la surveillance côtière. Le
17 tableau ci-après en est une autre illustration.

18 L'ensemble des droits et taxes liquidés sur le carburant pour l'année 1997 entière
19 nous donnait 81 705 308 207 francs guinéens. Pour le seul premier semestre de 1998, nous
20 avons pu percevoir 50 172 815 249 francs guinéens. Ces chiffres sont suffisamment éloquents.

21 La Guinée mène une lutte difficile contre le coulage pétrolier depuis les années
22 1980 avec l'appui :

23 - d'une part, des Etats-Unis d'Amérique qui lui ont fait don de quatre vedettes :
24 le P328 et le P35 (qui ont opéré dans l'affaire Saiga), le P300 et le P30 et d'un dock flottant ;

25 - d'autre part, des sociétés pétrolières : Elf, Total et Shell, victimes de la
26 contrebande pétrolière en mer.

27 La diversité des soutiens à l'action du Gouvernement de la République de Guinée
28 montre à suffisance le danger pour les économies des Etats en développement de cette forme
29 moderne de la piraterie maritime qu'est le coulage pétrolier. Et pourtant à l'instar des sociétés
30 pétrolières citées plus haut et de la société Mobil Oil qui a démarré ses activités en 1997,
31 l'armateur du navire Saiga aurait bien pu demander à constituer une société de distribution

1 pétrolière en Guinée, pays ayant résolument opté pour l'économie libérale depuis 1984. Ainsi,
2 par les impôts et taxes qu'il paierait à l'Etat, par les emplois qu'il créerait, et donc les revenus
3 qu'il distribuerait, l'armateur du Saiga apporterait sa modeste contribution au développement
4 de la Guinée.

5 Aujourd'hui, la Guinée reproche au navire Saiga la violation des articles premier
6 et suivants de la loi 007/CTRN du 15 mars 1994 portant répression de la fraude sur
7 l'importation, le transport, le stockage et la vente de carburant en République de Guinée par
8 toute personne physique ou morale non légalement autorisée. Les peines prononcées par les
9 juridictions guinéennes conformément à l'article 8 de la loi précitée ne sont pas plus sévères
10 que celles prévues par les articles 316 du Code des douanes guinéen et 309 du Code des
11 douanes sénégalais. Ces deux codes prévoient à leurs articles respectifs précités la
12 confiscation de l'objet de fraude, la confiscation des moyens de transport, la confiscation des
13 objets servant à masquer la fraude et une amende égale au quadruple de la valeur des objets
14 confisqués.

15 Dans l'esprit et la lettre de la loi du 15 mars 1994, les activités d'importation, de
16 transport, de stockage, de vente ou distribution de carburant peuvent s'exercer
17 cumulativement ou de façon autonome ; dans le cas d'espèce, il est reproché au navire Saiga
18 la vente illégale de carburant en République de Guinée, en considération par ailleurs du fait
19 que Conakry n'était pas sa destination.

20 Ces griefs sont fondés dans l'espace eu égard aux unités de mesures des distances
21 en mer admises en Guinée qui sont : le mille marin et l'encablure.

22 1 mille marin = 10 encablures = 1 852 mètres.

23 Ce qui veut dire que l'encablure est égale à 185,2 mètres.

24 Ceci est tout à fait conforme à la bordure de la carte n° 31056-G éditée en 1980.

25 Monsieur le Président, Messieurs les Juges, pour revenir à un autre aspect plus
26 technique du dossier et conformément à la Convention de 1982 et aux règles de procédure de
27 votre juridiction, la République de Guinée est opposée à l'Etat du pavillon, l'Etat de Saint-
28 Vincent-et-les Grenadines. Mais la réalité est tout autre : l'adversaire de la Guinée dans la
29 présente instance, c'est bien la communauté des armateurs dont les tankers sillonnent les mers
30 de la planète. A preuve, la campagne de dénigrement organisée dans la presse américaine
31 contre notre pays. Seule la réaction diligente et appropriée de nos représentations

1 diplomatiques à Washington et New York, sur la base des informations à elles transmises, a
2 permis de mettre un terme à la campagne d'intoxication et de désinformation.

3 Relativement à la qualité des parties, permettez-moi de rappeler les observations
4 pertinentes de la Guinée sur la nationalité du navire Saiga. Il a été à cet effet démontré :

5 premièrement, le certificat provisoire d'enregistrement était venu à expiration le
6 12 septembre 1997, soit plus d'un mois avant l'arraisonnement du navire ;

7 deuxièmement, le certificat définitif d'enregistrement a été délivré le 28 novembre
8 1997, soit un mois après les faits.

9 Le certificat définitif d'enregistrement n'est délivré qu'à la suite de la production
10 de certains documents au cours de la période de validité du certificat provisoire. La non-
11 délivrance du certificat définitif au cours de cette période de validité du certificat provisoire
12 entraîne la perte du droit aux effets de l'enregistrement provisoire.

13 Ces effets ne pouvaient subsister au-delà du 12 septembre 1997. En délivrant le
14 certificat définitif le 28 novembre 1997, l'Etat de Saint-Vincent-et-les Grenadines a voulu
15 réparer l'irréparable. Les mentions du certificat provisoire reproduisant les mentions du
16 registre d'enregistrement, les effets de celles-ci ne sauraient contredire ceux du certificat
17 provisoire.

18 En somme, la nationalité du Saiga n'est pas établie au moment des faits ; elle est
19 encore moins effective puisque l'armateur est chypriote et le gestionnaire écossais. Il est donc
20 évident que le demandeur est irrecevable en son action pour défaut de qualité à agir.

21 Dans son intervention devant votre Haute juridiction, mon honorable collègue,
22 M. Carl Joseph de Saint-Vincent-et-les Grenadines, s'est longuement attardé sur les préjudices
23 prétendument subis et dont il sollicite réparation. Qu'il me soit permis ici d'indiquer que pour
24 ouvrir droit à réparation, le préjudice doit être établi à la charge d'une personne. A cet égard,
25 il convient d'observer, en l'espèce, que :

26 Premièrement, le préjudice moral tiré d'un dommage causé à un national n'est pas
27 prouvé, le lien de nationalité faisant défaut au moment des faits.

28 Deuxièmement, quant au préjudice causé au navire, la démonstration faite ici à
29 l'audience laisse pour le moins perplexe. Il fallait, pour arriver à cette fin que les avocats
30 guinéens du navire Saiga fissent organiser un constat contradictoire, par un huissier choisi par

1 eux ou désigné par un juge, en présence du capitaine du navire, de la douane et de la marine
2 guinéennes. A défaut d'un tel constat sur le terrain, le montage organisé à partir de Dakar, en
3 l'absence des autorités guinéennes ne peut prospérer. Les photographies projetées dans cette
4 salle sont nulles et de nul effet.

5 Troisièmement, les observations ci-dessus sont applicables aux témoins blessés
6 qui ont déposé à la barre du Tribunal. A défaut de s'adresser aux hôpitaux publics, les
7 responsables du Saiga avaient le loisir de faire faire les constats médicaux par des médecins
8 privés de Conakry.

9 Monsieur le Président, Messieurs les Juges, la Guinée est un Etat côtier qui tire
10 une grande partie de ses ressources internes du commerce maritime. A ce titre, elle est
11 soucieuse de respecter ses engagements internationaux. C'est pourquoi elle a comparu et
12 comparait encore aujourd'hui devant votre juridiction.

13 C'est pourquoi dès que les conditions de l'exécution de l'arrêt du 4 décembre
14 1997 ont été réunies, notamment la rédaction de la caution bancaire du Crédit Suisse dans une
15 forme acceptable par toutes les parties, mon pays s'est exécuté en libérant le navire Saiga.

16 Aujourd'hui encore, la Guinée est abusivement attrait devant votre juridiction.

17 En effet, après avoir constitué avocats, à savoir :

18 Maître Ahmadou Tidiane Kaba, avocat bâtonnier de l'ordre des avocats de
19 Guinée, Maître Richard Bangoura, Maître Alpha Bacar Barry, tous avocats au barreau de
20 Conakry et Maître Yérim Thiam, ici présent, qui s'était rendu à l'audience à Conakry mais n'a
21 pu plaider, la Convention d'entraide judiciaire entre la Guinée et le Sénégal ne prévoyant pas
22 la réciprocité en matière d'assistance des avocats ;

23 Après avoir défendu sa cause devant le Tribunal de Première Instance de Conakry
24 puis devant la Cour d'appel de Conakry, le capitaine du Saiga s'est abstenu de saisir la Cour
25 Suprême aux fins d'appréciation de la légalité de l'arrêt de la Cour d'appel de Conakry.

26 En effet, conformément à l'article 87 de la loi organique L/91/008 du 23 décembre
27 1991 portant attributions, organisation et fonctionnement de la Cour Suprême de Guinée, il
28 avait un délai de six jours après le prononcé de l'arrêt contradictoire pour se pourvoir en
29 cassation. Par cette voie de recours, le capitaine du Saiga avait la possibilité d'obtenir la
30 cassation de l'arrêt si sa requête était fondée, mais surtout il pouvait, avant la décision au fond

1 de la Cour Suprême, demander un sursis à l'exécution de l'arrêt en remplissant les conditions
2 de l'article 78 de la loi précitée sur la Cour Suprême.

3 S'agissant de l'armateur, il faut noter qu'il était absent au procès du capitaine. Par
4 conséquent, eu égard à la confiscation du navire, la signification de l'arrêt lui ouvre droit à
5 l'exercice du pourvoi en cassation conformément à l'article 87 précité.

6 La signification ne lui étant pas encore faite, l'armateur est toujours en droit
7 d'user du pourvoi en cassation devant la Cour Suprême.

8 Le propriétaire de la cargaison, étant dans la même situation juridique que
9 l'armateur, bénéficie aujourd'hui encore de la même voie de recours.

10 Contrairement aux allégations de Maître Thiam, l'article 300 du Code des douanes
11 institue non pas un système d'irresponsabilité administrative, mais plutôt un système de
12 responsabilité de l'administration du fait de ses agents, en l'occurrence les douaniers et les
13 marins.

14 C'est dire que les agents de l'équipage qui ont des prétentions relativement à des
15 dommages subis ont le droit d'engager devant les tribunaux guinéens la responsabilité de
16 l'Etat du fait de ses agents. Au total, la Guinée dispose bien d'un système légal de réparation
17 que toutes les parties dans la présente cause peuvent utiliser.

18 Il est ainsi clairement démontré que les voies de recours internes n'étaient pas
19 encore épuisées dans l'affaire Saiga. Certaines n'ont même pas été engagées.

20 En réalité, telle n'était pas l'intention des responsables du Saiga. L'objectif
21 recherché était, à travers les médias, de ternir l'image de la Guinée dans les milieux du
22 transport maritime international.

23 E pourtant même après l'arrêt de la Cour d'appel de Conakry, la transaction qui
24 n'avait pu avoir lieu avant le procès restait et reste encore toujours possible conformément à
25 l'article 251 du Code des douanes.

26 La transaction est un mode de règlement légal qui peut intervenir à tout instant à
27 l'occasion d'un litige. Elle n'est pas propre à la législation guinéenne comme l'atteste
28 l'article 248 du Code des douanes du Sénégal.

1 Monsieur le Président, Messieurs les Juges, je me souviens encore de ces menaces
2 à peine voilées entendues à Conakry : « Si nous n'avons pas gain de cause, nous vous
3 traînerons ailleurs ».

4 Ailleurs, c'est bien aujourd'hui ici devant votre juridiction, le Tribunal
5 international du droit de la mer, une saisine accompagnée d'une campagne dans la presse
6 américaine, comme indiqué plus haut.

7 En somme, que demande aujourd'hui l'Etat de Saint-Vincent-et-les Grenadines au
8 Tribunal, en contrepartie des droits versés par les grands armateurs du monde qui y vont
9 uniquement pour enregistrer leurs navires ? Un arrêt qui sera le moyen d'étouffer les
10 économies fragiles des Etats côtiers en développement car votre décision fera jurisprudence.
11 Un arrêt qui va asphyxier nos populations, productrices de matières premières, durement
12 éprouvées par la variation des cours mondiaux.

13 Dans cette affaire, s'il y a une victime, ce n'est certainement pas l'Etat de Saint-
14 Vincent-et-les Grenadines mais bien la République de Guinée, qui contrairement à
15 Maître Thiam n'a pas le temps d'ironiser sur son sort parce que, du fait de la contrebande, la
16 Guinée perd des recettes. Du fait de la contrebande, la Guinée pleure aujourd'hui deux de ses
17 agents jetés à la mer il y a quelques mois et dont les corps n'ont pas été retrouvés.

18 Monsieur le Président, Messieurs les Juges, la République de Guinée est sereine et
19 fait confiance au Tribunal pour que justice soit rendue. C'est au bénéfice de ces remarques
20 que je sollicite qu'il vous plaise m'autoriser à laisser le micro aux conseils de mon pays pour
21 leurs plaidoiries. Je vous remercie.

22 **Me von Brevern** (*interprétation*). - Monsieur le Président, Messieurs les Juges, je
23 vais présenter mon document quant au droit de contester la recevabilité et également la
24 question de l'enregistrement provisoire.

25 Le différend concernant l'arraisonnement et l'immobilisation du Saiga a été
26 introduit par l'Etat demandeur le 22 décembre 1997. Après avoir passé la procédure de
27 prompt mainlevée, conformément à l'article 292 de la Convention, Saint-Vincent-et-les
28 Grenadines introduisit des procédures d'arbitrage le 22 décembre 1997. Ces procédures se
29 fondaient sur l'article 287(3) de la Convention et ont commencé par des procédures de
30 mesures conservatoires devant le présent Tribunal, conformément à l'article 290(5) de la
31 Convention. En même temps, les premières étapes allant dans le sens de la constitution d'un
32 Tribunal arbitral ont été entreprises.

1 Peu de temps après l'ouverture des audiences quant aux mesures conservatoires,
2 les parties ont transféré le différend au fond du Tribunal arbitral à constituer au présent
3 Tribunal. L'échange de correspondances, que nous avons intitulé « l'accord de 1998 », est
4 désormais interprété par l'Etat demandeur comme ayant exclu la possibilité de la Guinée de
5 soulever des exceptions de recevabilité des prétentions.

6 La Guinée affirme que l'interprétation par le demandeur est erronée. Elle a donné
7 une explication suffisante quant à sa propre interprétation de la phrase « en une seule phase
8 traitant de tout l'aspect du fond et de l'exception aux compétences, etc. ». C'est maintenant à
9 vous qu'il incombe, Messieurs les Juges, de trancher de ce point. Néanmoins, j'aimerais
10 apporter certaines observations à l'appui de l'interprétation guinéenne, en particulier tenant
11 compte de ce qu'a dit M. Howe il y a deux jours.

12 En conformité avec l'article 31(1) de la Convention de Vienne sur le droit des
13 traités, toute interprétation de l'accord de 1998 devrait être faite de bonne foi, ce qui signifie
14 que toute personne sensée devrait être en mesure d'accepter le résultat de l'interprétation en
15 tant que juste et équitable.

16 Nulle personne sensée ne pourrait supposer que la Guinée ait renoncé à quelque
17 exception que ce soit quant à la recevabilité des réclamations. Si les parties n'avaient pas
18 passé l'accord de 1998, il n'y aurait eu aucune contestation quant à la rédaction du
19 paragraphe 2. Si les parties n'avaient pas conclu l'accord de 1998, nulle contestation n'aurait
20 émergé de quelque délai que ce soit pour le dépôt des exceptions préliminaires. Si les parties
21 n'avaient pas passé l'accord de 1998, la Guinée (Etat partie à la Convention sans avoir fait de
22 déclaration quant au choix de procédure judiciaire) aurait été réputée avoir accepté l'arbitrage,
23 en conformité avec l'article 287(3) de la Convention.

24 M. Howe a essayé d'expliquer les motivations de la Guinée concernant le
25 renoncement à soulever des exceptions de recevabilité. Il en a tiré la conclusion que la Guinée
26 souhaitait obtenir le jugement de ce Tribunal sur le fond essentiellement pour prouver au
27 monde qu'elle avait agi en conformité avec le droit international pour dissuader les navires
28 d'avitailler au large des côtes guinéennes et pour être en mesure de recueillir la caution de
29 400 000 dollars américains de la garantie bancaire.

30 La Guinée invite le Tribunal à ne pas suivre ce raisonnement.

31 Mis à part le fait que la position de la Guinée a toujours été de considérer le
32 paiement des 400 000 dollars américains comme dépendant d'une décision définitive d'un

1 tribunal guinéen, l'interprétation de M. Howe omet de tenir compte du fait que la Guinée n'est
2 pas venue de son propre chef dans cette procédure judiciaire concernant la présente affaire.

3 C'est l'une des nouveautés de la Convention qui introduit dans le droit public
4 international une procédure obligatoire concernant les différends portant sur l'interprétation et
5 l'application de la Convention. Comme cela a été indiqué, par exemple, par le Capitaine
6 Laszlo Merenyi, la Guinée aurait préféré régler ce différend concernant le Saiga sur une base
7 non judiciaire, en conformité avec l'article 251 du Code douanier guinéen. Il est essentiel,
8 pour ce mécanisme de règlement des différends automatique, que la Guinée comparaisse
9 devant ce Tribunal en tant que défendeur.

10 Certes, cela ne signifie pas que la Guinée n'aimerait pas montrer à la communauté
11 internationale qu'elle a agi en conformité avec le droit international, mais cela ne signifie pas
12 que la Guinée ait renoncé à quelque exception que ce soit de la recevabilité des réclamations.

13 Comme M. Howe l'a observé, à juste titre, dans sa première déclaration sur cette
14 question, les exceptions de la Guinée concernent toutes les prétentions avancées. En d'autres
15 termes, il s'agit d'une part importante et essentielle de l'argumentation guinéenne. A cet
16 égard, M. Howe se contredit en les mentionnant dans sa deuxième intervention comme
17 « quelques détails de technique judiciaire » que la Guinée aurait été forclosée à soulever.

18 La Guinée affirme que toute personne sensée n'interpréterait pas le paragraphe 2
19 de l'accord de 1998 comme visant à forclore les exceptions de recevabilité.

20 Il est raisonnable également de dire que renoncer à toute exception concernant la
21 compétence de ce Tribunal n'a pas été mentionnée de manière expressive. Mais il est
22 déraisonnable d'ignorer le droit du défenseur d'opposer une objection à la recevabilité des
23 prétentions matérielles formulées contre lui.

24 La Guinée n'a pas soulevé d'exception concernant la procédure de prompt
25 mainlevée antérieurement du fait que ces procédures ne concernaient pas le fond de l'affaire
26 dans le cadre duquel les exceptions de recevabilité des prétentions devaient être traitées.
27 Comme cela a été également indiqué dans le cas de la discussion concernant le caractère non
28 exhaustif des exceptions préliminaires, la Guinée a un droit de soulever des exceptions dans le
29 cadre de la procédure au fond. Certes, nonobstant les exigences de procédures générales selon
30 lesquelles de telles exceptions doivent être soulevées le plus tôt possible pour éviter un travail
31 inutile et permettre au demandeur de répondre et de disposer du temps suffisant pour le faire.

32 J'ai argué dans ma déclaration initiale du fait que les objections du conseil du
33 demandeur au fait que j'ai soulevé ces exceptions sans avoir épuisé les recours internes

1 montrent que ces exceptions à la recevabilité n'ont pas été abandonnées. Me Howe a déclaré
 2 dans sa réponse que ce n'est pas le cas, car le conseil du demandeur a fait objection à un
 3 moment tardif lorsque ces objections ont été soulevées parce que cela était plus facile à
 4 expliquer que toute interprétation compliquée que cet accord de 1998. Je me permettrai de
 5 dire qu'il n'y aurait eu nulle interprétation compliquée quatre jours seulement après la
 6 conclusion de l'accord de 1998 si les parties avaient rejeté quelque chose d'aussi substantiel
 7 que le fait de renoncer aux exceptions quant à la recevabilité des réclamations.

8 Monsieur le Président, en tant qu'agent de la République de Guinée, j'ai négocié
 9 l'accord de 1998 avec un conseil de l'Etat demandeur qui n'est pas présent au cadre de cette
 10 session. C'est pourquoi moi-même je suis la personne la plus en mesure d'informer sur les
 11 intentions des parties lors de la conclusion de l'accord de 1998. Je répète que, moi, je n'ai
 12 jamais renoncé à aucune exception de recevabilité de ces réclamations et je n'ai pas insisté sur
 13 ce point car je n'avais pas non plus autorité pour ce faire.

14 J'affirme que l'interprétation guinéenne pourrait être acceptée par toute personne
 15 sensée comme équitable et juste alors que toute interprétation allant dans le sens contraire
 16 serait faire en toute mauvaise foi.

17 Monsieur le Président, je souhaiterais répondre à l'intervention de Me Plender
 18 concernant la question de l'immatriculation du vaisseau, intervention dans laquelle, l'après-
 19 midi du jeudi 18 mars, Me Plender a examiné la question de l'immatriculation du Saiga.

20 Maître Plender en a conclu que le droit de Saint-Vincent était très simple et clair
 21 en ce qui concerne cette question. Toutefois, il a développé cette question de
 22 l'immatriculation provisoire pendant au moins vingt minutes. Depuis lors, j'ai lu de très près,
 23 à plusieurs reprises, ce qu'il a dit, mais je continue à ne pas comprendre sa démarche juridique
 24 concernant les certificats provisoires en vertu droit de Saint-Vincent-et-les Grenadines.

25 Je ne pense pas que la situation au regard du droit de Saint-Vincent-et-les
 26 Grenadines soit telle qu'un certificat d'immatriculation provisoire soit toujours valable
 27 pendant un an, à moins qu'il ne soit remplacé entre-temps par un certificat d'immatriculation
 28 permanent ou à moins que ne s'applique la disposition exceptionnelle de l'article 37 du
 29 *Merchant Shipping Act*.

30 Me Plender commence en se référant à la section 36, paragraphe 2, en disant que
 31 le certificat provisoire aurait le même effet qu'un certificat ordinaire jusqu'à son expiration
 32 d'un an.

1 Me Plender n'a pas expressément mentionné la date d'expiration du certificat
2 d'immatriculation provisoire du Saiga, à savoir le 12 septembre 1997, lorsqu'il a continué son
3 examen de la section 7 en disant que des dispositions sont prévues pour la délivrance de deux
4 certificats successifs, chacun valable pour six mois. Dans la même section, il s'est exprimé
5 encore plus clairement en disant qu'à partir du moment où la paperasserie a été menée à bien
6 au cours des six premiers mois, un autre certificat provisoire est délivré.

7 D'autre part, la brochure publiée par l'administration maritime de Saint-Vincent-
8 et-les Grenadines stipule qu'un certificat provisoire est délivré pour six mois et peut être
9 prorogé pour une autre période de six mois. La même chose s'applique aux procédures
10 d'immatriculation dans le cadre d'autres registres maritimes, par exemple tous ceux cités par
11 Me Plender, où la première immatriculation est provisoire, où la période d'immatriculation
12 est en général de six mois et cette période peut être étendue.

13 En conséquence, le témoin Allan Stewart a dit expressément : vous pouvez obtenir
14 une autre prorogation de six mois. Il ressort clairement de ce qu'a dit Me Plender que, lorsque
15 le certificat d'immatriculation provisoire expire six mois après sa délivrance, le Commissaire
16 aux affaires maritimes doit intervenir. On ne peut pas suffisamment souligner que cette
17 nécessité découle du fait qu'il n'y a pas d'extension automatique prévue par la loi.

18 Saint-Vincent-et-les Grenadines, évidemment, ne maintient pas le point de vue
19 qu'ils avaient avancé dans leur réplique n° 24 selon laquelle un vaisseau immatriculé sous le
20 pavillon de Saint-Vincent-et-les Grenadines continue d'être immatriculé jusqu'à ce qu'il soit
21 radié du registre.

22 Me Plender considère maintenant comme non nécessaire une activité quelconque
23 du Commissaire des affaires maritimes, mais il ne s'exprime pas clairement sur les
24 caractéristiques de cette activité. Au numéro 7 de son exposé, il dit que, dans un tel cas, un
25 autre certificat provisoire est délivré ; mais dans une partie de son exposé qui porte sur les
26 certificats provisoires, il affirme que le certificat provisoire est délivré au départ pour six mois
27 et peut être étendu pour une période supplémentaire de six mois. Quoiqu'il en soit, il ne dit
28 pas clairement si un nouveau papier doit être délivré ou bien si une déclaration du
29 Commissaire des affaires maritimes au registre suffirait pour l'extension pour une période
30 supplémentaire de six mois.

31 Me Plender évite de dire que le Commissaire des affaires maritimes aura, soit
32 délivré un nouveau certificat provisoire, soit étendu le certificat provisoire original. Mais quoi
33 qu'il en soit, et quel que soit le type d'action, cela doit être fait par le Commissaire et ceci

1 conformément à la règle qui se trouve dans la brochure, mais également conformément aux
2 règles qui régissent les autres registres maritimes, comme l'a dit Allan Stewart dans sa
3 déclaration.

4 Il en résulte que nous devons en conclure que Me Plender a expliqué la situation à
5 la lumière du *Merchant Shipping Act* de Saint-Vincent-et-les Grenadines qui indique le
6 certificat provisoire doit, soit être remplacé par un autre, soit que la date d'expiration de ce
7 premier certificat soit reportée.

8 D'autre part, Me Plender n'a pas allégué qu'une telle mesure ait été prise par le
9 Commissaire des affaires maritimes. On peut très bien présumer que le Commissaire n'ait pas
10 ainsi. Ceci est d'ailleurs confirmé par le contre-interrogatoire du Capitaine Orlov consigné
11 dans le compte rendu n° 3, page 7, ligne 5. Sa réponse indique clairement qu'il n'avait reçu
12 aucune information de Seascott en ce qui concerne une éventuelle extension du certificat
13 provisoire après son expiration, si une telle extension avait été accordée ou demandée. C'est-
14 à-dire qu'au lieu de présenter une lettre du Commissaire des affaires maritimes déclarant
15 l'extension du certificat provisoire du Saiga le 12 septembre 1997 pour une autre période de
16 six mois, et au lieu de produire un deuxième certificat provisoire délivré pour le Saiga en tant
17 que document probatoire, Me Plender a cité la lettre du Commissaire adjoint aux affaires
18 maritimes, datée du 1^{er} mars 1999, dans laquelle il dit que cela relève de la pratique commune
19 et habituelle que les propriétaires permettent que la période de validité de leur certificat
20 provisoire soit dépassée pour une brève période.

21 C'est très intéressant comme déclaration. La personne responsable pour
22 l'immatriculation des vaisseaux dans le registre de Saint-Vincent-et-les Grenadines décrit
23 dans une lettre qui sera présentée au Tribunal International que dans le registre de Saint-
24 Vincent-et-les Grenadines il est habituel que les propriétaires ne se soucient pas de la date
25 d'expiration de leur certificat provisoire.

26 Pourquoi Me Plender produit une telle lettre au Tribunal international ? Cela va à
27 l'encontre de son intérêt. Citer cette déclaration visait clairement à donner au Tribunal
28 international l'impression que dans le registre de Saint-Vincent-et-les Grenadines la date
29 d'expiration d'un certificat provisoire ne doit pas être respectée à la lettre.

30 Quoiqu'il en soit, si cela devait être le cas, je dirais que, dans tous les cas où les
31 propriétaires acceptent que la période de validité de leur certificat provisoire vienne à
32 expiration, cela veut dire que leurs vaisseaux étaient sans immatriculation valable après la
33 date d'expiration. Même chose pour le Saiga. La lettre du Commissaire adjoint des affaires

1 maritimes du 1^{er} mars 1999 est également très intéressante du fait de la deuxième partie de la
2 phrase citée par Me Plender. Dans cette deuxième partie de la phrase, le Commissaire adjoint
3 confirme que, après l'expiration de la validité du certificat provisoire, le propriétaire doit
4 obtenir, soit un autre certificat provisoire, soit un certificat permanent. Le Commissaire
5 adjoint dit très clairement que, dans le cas du Saiga, il ne s'agissait pas d'un autre certificat
6 provisoire, mais que c'est un certificat permanent qui a été obtenu.

7 Il a été prouvé sous forme de document probatoire que le certificat permanent du
8 Saiga est daté du 28 novembre 1997, c'est-à-dire exactement le deuxième jour de la procédure
9 orale en l'affaire de la prompte mainlevée lorsque Saint-Vincent-et-les Grenadines ont produit
10 le certificat permanent au Tribunal international et aux parties.

11 Dans une de ses affirmations, Saint-Vincent-et-les Grenadines a dit qu'il avait été
12 difficile d'envoyer le certificat permanent à bord du Saiga parce qu'il aurait pu être en mer. Si
13 un tel fait avait été pertinent dans le cas du Saiga, à ce moment-là le certificat permanent
14 aurait indiqué une date précédant l'arraisonnement du vaisseau, c'est-à-dire précédant le
15 28 octobre 1997. La délivrance du certificat aurait pu se faire ultérieurement. Or, ce n'est pas
16 là le cas. Le certificat permanent est daté d'un mois après l'arraisonnement du Saiga et a,
17 apparemment, été demandé par le Greffier de Saint-Vincent-et-les Grenadines au moment où
18 le problème de la validité de l'immatriculation du Saiga s'est posé dans le cadre de la
19 procédure aux fins de la prompte mainlevée.

20 Saint-Vincent-et-les Grenadines, par la suite, a produit des confirmations
21 provenant du Commissaire des affaires maritimes qui visaient à démontrer que
22 l'immatriculation provisoire originale du 12 mars 1997 continuait d'être valable après la date
23 d'expiration de cette validité. Parmi ces lettres qu'ils ont produites se trouvait, par exemple,
24 un extrait du registre daté du 24 février 1999, dans lequel la validité de l'immatriculation était
25 indiquée comme permanente.

26 Un tel effet est, toutefois, limité à la date de la délivrance de l'extrait. Il en résulte
27 qu'un tel extrait indique que le vaisseau était immatriculé sur une base permanente à partir de
28 la date et à la suite de la date indiquée sur l'extrait du registre, à savoir le 24 février 1999. Le
29 12 mars 1997, toutefois, l'immatriculation du vaisseau n'était pas permanente, comme cela
30 peut se voir dans l'annexe A où se trouve la lettre du Commissaire adjoint du 1^{er} mars 1999
31 dans laquelle se trouve l'extrait du registre du 15 avril 1997 où il est dit clairement que
32 l'immatriculation n'était valable que jusqu'au 12 septembre 1997. La même chose s'applique
33 à la déclaration du Commissaire des affaires maritimes du 27 octobre 1998 produite dans

1 l'annexe 7 à la réplique. Il ne confirme pas dans ce document qu'une demande d'extension de
2 l'immatriculation ait été demandée.

3 Dans ce contexte, il convient de prendre également en considération que les
4 confirmations et les lettres signées et délivrées par le Commissaires des affaires maritimes de
5 Saint-Vincent-et-les Grenadines ne constituent en aucun cas des preuves documentaires
6 indépendantes. Le Commissaire des affaires maritimes est partie à cette procédure. Ces
7 confirmations sont les seules possibilités pour le Commissaire d'étayer les différentes parties
8 intéressées dans cette affaire et de les aider à surmonter les problèmes soulevés par l'Etat
9 défendeur. Le seul document probatoire a été la production d'une demande émanant de
10 Seascott Management adressée à l'administration maritime de Saint-Vincent-et-les
11 Grenadines demandant une prolongation de la validité du certificat provisoire ou demandant
12 la délivrance d'un autre certificat provisoire. Or, nous n'avons pas de preuve d'une telle
13 demande.

14 Je voudrais maintenant rejeter la comparaison de Me Plender qui a comparé le
15 certificat d'immatriculation provisoire d'un vaisseau avec le passeport d'un particulier. Une
16 telle comparaison n'est pas acceptable. La nationalité d'un particulier est acquise par la
17 naissance. Un particulier conserve la nationalité de son Etat quelle que soit l'expiration de son
18 passeport. Un vaisseau, toutefois, n'acquiert la nationalité d'un Etat qu'en faisant une
19 demande expresse d'immatriculation. La vie d'un vaisseau change et son immatriculation
20 change également. Celle-ci est en fait un acte constitutif par lequel l'Etat du pavillon accorde
21 sa nationalité au vaisseau. Si cet acte d'immatriculation est limité dans sa validité, alors, le
22 vaisseau devient apatride. Il en est tout à fait autrement pour un particulier.

23 Je voudrais citer l'article 91, premier paragraphe, deuxième phrase de la
24 Convention : « *Les navires possèdent la nationalité de l'Etat dont ils sont autorisés à battre le*
25 *pavillon* ». L'autorisation de battre le pavillon est donnée par le Greffier, à condition que le
26 vaisseau soit immatriculé. Donc, dans le cas du Saiga, la validité de l'immatriculation était
27 limitée au 12 septembre 1997 et, comme il n'y a pas eu de prorogation de cette
28 immatriculation provisoire, le Saiga était un vaisseau sans nationalité.

29 En ce qui concerne ce que stipule l'article 37 du *Merchant Shipping Act*, je ne
30 peux pas accepter ce qu'à dit Me Plender, à savoir que la lettre du Commissaire adjoint du
31 1^{er} mars 1999 donne au propriétaire du Saiga d'autres preuves acceptables que
32 l'immatriculation du bateau dans le pays de la dernière immatriculation avait été terminée. Or,
33 Me Plender n'a pas expliqué ce qu'étaient ces autres preuves acceptables qui, apparemment,

1 indiquaient qu'il n'y avait plus d'immatriculation valable dans le précédent registre
2 d'immatriculation. La seule preuve de ce genre aurait été un certificat de radiation du registre
3 de Malte. Seul un tel certificat de radiation qui aurait été soumis par Saint-Vincent-et-les
4 Grenadines au Tribunal international aurait pu montrer clairement ce qu'il en était. Or, ce
5 certificat d'immatriculation n'a pas été fourni, ce qui indique qu'il est fort probable que le
6 Saiga n'était pas radié du registre de Malte au moment de l'arraisonnement.

7 Nous avons écouté Me Plender nous parler de cette question et expliquer qu'il
8 n'avait pas fourni ce certificat de radiation, en disant qu'il n'est pas nécessaire d'ennuyer le
9 Tribunal avec des détails de cette histoire d'un autre nom dans un autre registre.

10 J'en conclus que le Saiga, lorsqu'il a été arraisonné, n'était pas valablement
11 immatriculé dans le registre de Saint-Vincent-et-les Grenadines et que, donc, le vaisseau était
12 sans nationalité.

13 Comme cela a été dit devant le Tribunal le 28 novembre 1997, le Saiga était
14 immatriculé valablement à Saint-Vincent-et-les Grenadines ce jour-là. A partir de ce moment-
15 là, ce vaisseau avait le droit de battre le pavillon de Saint-Vincent-et-les Grenadines et, à
16 partir de ce moment, Saint-Vincent-et-les Grenadines aurait été en droit de faire leurs des
17 réclamations qui auraient pu être appropriées après cette date.

18 Il en résulte que Saint-Vincent-et-les Grenadines ne peut pas faire sienne une
19 réclamation au nom du propriétaire de la cargaison du fait que la confiscation de la cargaison
20 avait été exécutée avant que le vaisseau ne soit immatriculé de manière permanente dans le
21 registre de Saint-Vincent-et-les Grenadines.

22 D'autre part, Saint-Vincent-et-les Grenadines n'est pas habilitée à présenter une
23 réclamation pour les membres d'équipage qui avaient déjà quitté le Saiga le
24 28 novembre 1997, y inclus les deux membres d'équipage blessés. Par ailleurs, Saint-Vincent-
25 et-les Grenadines ne peut pas présenter de dommages et intérêts pour le vaisseau pour la
26 période pertinente pendant laquelle le vaisseau n'était pas immatriculé dans le registre de
27 Saint-Vincent-et-les Grenadines. Ce qui veut dire que, compte tenu de cet aspect
28 d'immatriculation valable de Saint-Vincent-et-les Grenadines, elle ne peut présenter de
29 réclamation pour réparations que pour des dommages qui se seraient produits après le
30 28 novembre 1997 ; mais là il y a d'autres exceptions à la recevabilité qui doivent être prises
31 en considération.

1 Je vais demander, si vous me le permettez, Monsieur le Président, au Professeur
2 Lagoni de poursuivre en ce qui concerne les questions de recevabilité.

3 **M. Lagoni** (*interprétation*). - Monsieur le Président, Messieurs les Juges du
4 Tribunal, au cours des deux dernières semaines, nous avons entendu beaucoup
5 d'interventions, beaucoup de conclusions, beaucoup de documents probatoires ont été
6 présentés, six témoins ont été examinés, contre-interrogés et re-interrogés. Cette procédure a
7 duré pendant des heures en ce qui concerne le Capitaine Orlov et le Lieutenant Sow.

8 Dans cet exposé, qui sera, d'ailleurs, la dernière fois que je plaiderai devant ce
9 Tribunal au nom de la République de Guinée, dans cette affaire, il ne m'est pas possible
10 d'examiner tous les faits et tous les points de droit en détail. Par contre, je vais me concentrer
11 sur certaines questions qui, à notre avis, sont très importantes, peut-être même essentielles
12 pour statuer au fond en l'affaire du Saiga.

13 Pour ce faire, je vais prendre la liste des points sur lesquels les parties sont
14 convenues de faire porter leurs exposés et qui a été préparée grâce à vos bons offices,
15 Monsieur le Président, le 5 février 1999. Certaines de ces questions restent en litige. Voilà
16 pourquoi je parlerai de la question de l'irrecevabilité de certaines réclamations de Saint-
17 Vincent-et-les Grenadines, je parlerai de l'applicabilité des lois douanières de la République
18 de Guinée dans son rayon douanier et, ensuite, de la poursuite.

19 En ce qui concerne les exceptions d'irrecevabilité à l'égard de réclamations de
20 Saint-Vincent-et-les Grenadines, la première remarque que je voudrais faire concerne le lien
21 substantiel, article 91, premier paragraphe, troisième phrase de la Convention. Sur ce point,
22 nous voudrions que les choses soient très claires devant ce Tribunal. La République de Guinée
23 reconnaît que les registres ouverts sont des institutions importantes, compte tenu de la
24 concurrence dans la navigation moderne et reconnaît que les revenus qui sont des gains du fait
25 de ces registres sont importants pour un certain nombre de pays en développement. Mais, là,
26 je dois prendre un instant pour dire à mon éminent collègue, Me Plender, ce qu'est un registre
27 ouvert. Et bien c'est exactement ce que disent les mots, c'est un registre ouvert aux vaisseaux.
28 Donc, les propriétaires qui bénéficient de ces registres ouverts ne sont pas des ressortissants
29 du pays d'immatriculation. Ce qui veut dire que les registres britanniques, français, allemands,
30 italiens, américains ne sont pas des registres ouverts. Dans ces pays, en effet,
31 l'immatriculation dans les registres de navigation nationale exige généralement que le
32 propriétaire qui en bénéficie soit un ressortissant du pays. Je dis « généralement » parce qu'il y

1 a différentes exceptions pour l'immatriculation d'affrètement de coque nue ou un autre
2 registre que l'on appelle deuxième registre.

3 Toutefois, pour être immatriculé dans la plupart des registres ouverts, il est
4 nécessaire que le propriétaire soit un résident ou une personne morale et soit domicilié dans le
5 pays de l'immatriculation, alors que pour d'autres registres, comme c'est le cas à Saint-
6 Vincent-et-les Grenadines, il est satisfait de ce qu'un agent enregistré soit domicilié dans le
7 pays.

8 La Guinée ne conteste pas la décision souveraine d'un pays ou d'un autre d'établir
9 un registre ouvert. Toutefois, elle affirme qu'il y a certaines conditions prévues dans la
10 Convention des Nations Unies sur le droit de la mer pour être immatriculé dans des registres
11 ouverts qui ne sont pas respectées en ce qui concerne l'agent enregistré.

12 Comme je l'ai déjà dit le 11 mars, les exigences en matière de propriété pour
13 l'établissement du lien substantiel découlent des articles 94, 217, 235 de la Convention et, ce
14 faisant, je dirai également que je saisis l'occasion pour dire qu'il manque des parties dans le
15 compte rendu en anglais. Il s'agit du PV.99/8, page 15, ligne 19, alors que ce que j'ai dit est
16 contenu dans le compte rendu en français, à la page 19, ligne 6, jusqu'à la page 23, ligne 6.

17 Il a été dit précédemment que l'Etat du pavillon aura juridiction et compétence
18 d'exécution sur le propriétaire ou l'exploitant du vaisseau battant son pavillon. Si cela n'était
19 pas le cas, l'Etat du pavillon ne pourrait pas honorer son obligation en vertu de la Convention,
20 en particulier en ce qui concerne les questions intéressant l'environnement. En l'absence
21 d'une telle juridiction, le lien substantiel est absent et l'Etat défendeur n'est pas tenu de
22 reconnaître les réclamations de l'Etat du pavillon.

23 A sa manière très inspirée et très éclairante, Me Plender, le 18 mars, a appelé ce
24 point de vue que j'ai exprimé comme étant un « *Professorenrecht* ». Je pense que c'est un
25 compliment. Cela sera pour la langue anglaise, fort riche déjà, un emprunt germanique. Je
26 rappellerai sur ce point qu'à la fin de la première guerre mondiale le Royaume-Uni avait
27 demandé au Reich allemand d'indiquer sur ses produits industriels d'exportation l'indication
28 « made in Germany ». D'autre part, *Meister Eckhart* ne se serait certainement pas demandé si
29 un ange pouvait voler sans ailes, si ce grand penseur médiéval avait vécu à notre époque,
30 c'est-à-dire à l'époque de la propulsion par réaction.

1 Monsieur le Président, Messieurs les Juges, je reviens au thème que je traitais.
2 Vous êtes très conscients des conséquences très grandes que la décision que vous prendrez en
3 ce qui concerne le lien substantiel aura pour la navigation internationale. Quoiqu'il en soit, la
4 République de Guinée estime qu'il est intéressant pour tous les Etats côtiers de renforcer le
5 lien substantiel de manière à améliorer la protection de l'environnement maritime contre la
6 pollution due aux vaisseaux.

7 D'autre part, inclure l'exigence de propriété dans les conditions d'immatriculation
8 n'est pas une mesure très importante à prendre par un Etat du pavillon qui a un registre ouvert.

9 Deuxième observation que je voudrais faire concernant la recevabilité porte sur
10 l'exception à la règle des ressortissants. Je reconnais que la Guinée n'a pas maintenu son
11 argument concernant les réclamations du propriétaire du bateau concernant le bateau. Mais je
12 n'ai pas inclus le propriétaire de la cargaison, comme cela est indiqué dans le compte rendu en
13 anglais PV.99/8 du 11 mars 1999, page 17, ligne 10, auquel s'est référé Me Plender. J'ai
14 simplement dit dans mon intervention que la protection des propriétaires étrangers de
15 cargaison techniquement parlant ne constitue pas un cas où s'applique l'exception à la règle
16 s'appliquant aux marins étrangers. Le droit de l'Etat du pavillon d'exercer une protection
17 diplomatique sur les bateaux battant son pavillon n'inclut pas nécessairement la cargaison
18 étrangère en temps de paix. C'est peut-être différent dans le droit de la guerre, mais ce n'est
19 pas le cas ici.

20 C'est pourquoi je me demande si le champ d'application du droit de l'Etat du
21 pavillon de protection diplomatique inclut vraiment la cargaison. Prenons, par exemple, un
22 porte-conteneurs qui transporte 4 000 conteneurs, l'Etat du pavillon, certes, pourra saisir le
23 Tribunal international en vertu de l'article 292 de la Convention si les exigences pour la
24 prompt mainlevée du vaisseau et de l'équipage incluant la cargaison sont remplies. Mais, est-
25 ce que cet Etat du pavillon peut présenter des réclamations au nom des propriétaires de la
26 cargaison provenant de différents pays avec lesquels il n'a aucun lien qui soit.

27 Je construis cet exemple très prudemment sur des questions, parce qu'il n'y a pas
28 encore de droit codifié qui pourrait nous permettre de donner une réponse simple à cette
29 question. En ce qui concerne les marins étrangers, le point de vue traditionnel du *duplex*
30 *ligamen* ou du double lien dont a parlé Me Plender devient complètement fictif compte tenu
31 des conditions modernes de navigation.

1 Les marins étrangers, comme les travailleurs étrangers, sont soumis aux règles du
2 droit du travail, dans le cadre desquels ils travaillent. Ces règles exigent une certaine
3 discipline, et comparer leur statut avec les forces armées, compte tenu des conditions de
4 travail modernes –et même au Royaume-Uni qui maintient mieux ses traditions que les autres
5 pays, cela est clair, et je le dis avec beaucoup d’admiration et de respect- tout cela est
6 complètement archaïque. Que les marins étrangers et les travailleurs étrangers soient soumis à
7 la juridiction pénale de l’Etat du pavillon ou de l’Etat territorial ne fait que confirmer les
8 similarités entre ces deux groupes.

9 Enfin, Me Plender a souligné quelques considérations d’ordre pratique. Il a dit,
10 qu’en se fondant sur ma thèse, cela voudrait dire : « *le nombre de parties à cette procédure*
11 *devant le Tribunal serait au moins aussi important que le nombre de nationalités représentées*
12 *à bord du vaisseau* ». Je suis d’accord que ceci ne saurait être ce que l’on souhaite, mais je le
13 dis pour d’autres raisons que celles auxquelles il pense. En effet, je ne vois pas quelle est la
14 base juridique qui permettrait à un marin de présenter une réclamation contre un autre Etat en
15 vertu de la Convention devant ce tribunal. L’article 111, paragraphe 8 de la Convention
16 prévoit un droit de réparation pour le vaisseau et, donc, un droit à la protection diplomatique
17 de l’Etat du pavillon, mais pas au nom des Etats dont les marins sont originaires.

18 J’en viens maintenant aux voies de recours internes. J’ai vu avec plaisir que dans
19 le paragraphe 31 de son exposé du 18 mars, Me Plender ne maintient plus le point de vue
20 selon lequel il n’y aurait pas de lien juridictionnel entre l’Etat côtier et un vaisseau qui est
21 autorisé à utiliser les droits souverains de l’Etat côtier dans sa zone économique exclusive. Et
22 je me réfère ici au PV.99/16, page 19, ligne 48. Sur ce point, c’est vrai, nous sommes *ad idem*.
23 Mais notre entente s’arrête lorsqu’on aborde la raison de ce lien juridictionnel, et, à moins que
24 le Tribunal n’en décide autrement, la République de Guinée soutient que l’interdiction de
25 l’avitaillement ne relève pas de l’exercice d’un droit souverain. Au contraire, il s’agit d’un
26 exercice de la juridiction de l’Etat côtier auquel il est fait allusion, mais pas expressément
27 exprimé dans la Convention.

28 Nonobstant cela, le lien juridictionnel existe à partir du moment où le bateau
29 étranger entre volontairement dans le rayon douanier de manière à avitailler les bateaux de
30 pêche en gasoil dans cette zone. On peut montrer cela facilement par un exemple. Un bateau,
31 par exemple, qui entre dans un port parce qu’il a de gros problèmes n’établit pas un lien

1 juridictionnel avec l'Etat portuaire, mais le Saiga est venu de lui-même dans le rayon douanier
2 et dans l'intention de mener des activités d'avitaillement dans cette zone.

3 Me Plender a souligné également le fait que les voies de recours internes
4 disponibles dans l'Etat défendeur doivent être efficaces. Je dirais qu'en temps de paix, les
5 voies de recours internes dans un Etat doivent, de nos jours, être présumées avoir un effet
6 efficace. Saint-Vincent-et-les Grenadines n'a pas précisé pourquoi les voies de recours
7 internes guinéennes ne seraient pas efficaces. Or, ce matin, Son Excellence,
8 M. Maurice Zogbélemou Togba, le Ministre de la justice de la République de Guinée, a
9 expliqué quelles sont les voies recours internes disponibles aux fins des différentes
10 réclamations en Guinée.

11 J'en conclus mes observations sur la recevabilité que les voies de recours internes
12 n'ont pas été épuisées, comme cela est prévu à l'article 295 de la Convention et que, pour ces
13 raisons et pour d'autres raisons indiquées plus tôt, les différentes réclamations de Saint-
14 Vincent-et-les Grenadines ne sont pas recevables.

15 Monsieur le Président, Messieurs les Juges, au cas où le Tribunal dirait quand
16 même que les réclamations présentées par Saint-Vincent-et-les Grenadines, sont en partie ou
17 totalement recevables, j'en viens maintenant à la deuxième question en litige et importante
18 dans ce différend. Il s'agit de la question d'applicabilité des lois douanières guinéennes à son
19 rayon douanier, et cela au-delà des limites de ses eaux territoriales.

20 En ce qui concerne la question de savoir si la République de Guinée applique ses
21 lois coutumières dans le rayon douanier afin d'interdire l'avitaillement au large des bateaux de
22 pêche au-delà de ses eaux territoriales, Son Excellence, le Ministre de la justice de la
23 République de Guinée, a dit que c'était le cas ce matin, et comment il applique ces lois.

24 Je m'arrêterai un instant sur cette déclaration. Il faut noter que les bateaux
25 avitaillés par le Saiga sont, compte tenu de la licence de pêche qu'ils ont reçue, obligés
26 d'acheter leur carburant auprès de stations services approuvées. Cette obligation permet aux
27 autorités douanières guinéennes de s'assurer que seul du carburant est vendu aux bateaux de
28 pêche sur lesquels des droits de douane et des taxes ont été prélevés. Le fait que les bateaux de
29 pêche n'aient pas été condamnés pour avoir acheté du carburant auprès du Saiga n'exclut pas
30 une condamnation à l'avenir. D'ailleurs, M. Mamadi Askia Camara, nous a dit le 15 mars
31 (PV.99/15, page 17, lignes 46 à 50) qu'il y a une ordonnance aux fins de poursuites qui a été

1 prise le 21 novembre 1997. Ceci n'a pas aboutit jusqu'à présent, certes, mais pour expliquer
2 cela il faut prendre en compte certains obstacles que rencontrent les autorités guinéennes
3 lorsqu'il s'agit de poursuites à l'encontre de bateaux de pêche étrangers. Ces vaisseaux ne
4 sont obligés d'amener en terre en Guinée leurs captures qu'une seule fois par an.
5 Normalement, ils rentrent dans leur port d'origine en Europe, lorsqu'ils ont terminé leur pêche
6 dans la zone économique exclusive guinéenne. Ce qui veut dire qu'il est très difficile pour les
7 autorités guinéennes de mener des poursuites.

8 D'autre part, du point de vue international, les mesures d'exécution contre le
9 Saiga en mer n'étaient pas simplement l'exécution de poursuites pénales pour complicité avec
10 les bateaux de pêche du fait du non-respect de leurs obligations ; il s'agissait de l'exécution de
11 l'interdiction prévue dans leurs lois douanières d'avitaillement des bateaux de pêche dans le rayon
12 douanier. L'ordre de mission pertinent n° 770 26 octobre 1997 des autorités douanières dit :
13 « *Objet de la mission : Recherche et répression de la fraude en mer et à terre* ». Et je souligne
14 le mot « répression ».

15 Le fait que la condamnation du capitaine devant le tribunal pénal à Conakry soit
16 fondée en droit pénal ne change rien au fait que le Saiga ait été arraisonné, non pas en se
17 fondant sur le droit pénal guinéen, mais en se fondant sur les lois douanières. Dans ce
18 domaine, je voudrais souligner à nouveau que la République de Guinée a interdit la vente non
19 autorisée de carburant dans l'article 1 de sa loi 94/007/CTRN. Le titre de la loi mentionne
20 expressément le mot « vente » qui est inclus dans le terme « distribution » à l'article premier.

21 Cette interdiction s'applique à : « la République de Guinée », comme cela est dit
22 très clairement à l'article premier et dans l'entête de la loi. Ces termes « République de
23 Guinée » tel qu'il est entendu dans cette loi, n'est pas limité au territoire guinéen, il inclut
24 également le rayon douanier. C'est d'ailleurs là une pratique claire et systématique de
25 l'administration guinéenne et des juridictions guinéennes.

26 En bref, la République de Guinée interdit la vente non autorisée de carburant,
27 entre autres l'avitaillement au large, dans son rayon douanier. Comme je l'ai déjà dit, cette
28 interdiction ne porte pas sur l'avitaillement de bateaux en transit vers d'autres pays mais
29 s'applique à tous les bateaux de pêche titulaires de licences guinéennes. Il n'est donc pas
30 pertinent, pour répondre à la question de savoir, si la Guinée pouvait appliquer et a appliqué
31 ses lois douanières à l'intérieur du rayon douanier, si le Saiga était ou non dans les eaux
32 territoriales. D'autre part, l'opération d'avitaillement du bateau dans la zone contiguë

1 guinéenne n'est pas non plus pertinente dans ce contexte, bien que cela puisse être pertinent
2 aux fins de l'application du droit pénal. La zone pertinente est un rayon douanier qui est une
3 zone fonctionnelle établie par les lois douanières guinéennes qui recouvre la zone guinéenne
4 et la zone contiguë guinéenne et, en partie, la zone économique exclusive de la Guinée. On
5 peut dire qu'il s'agit d'une zone de protection douanière qui se fonde sur les principes de droit
6 coutumier international qui sont inclus dans la zone économique exclusive.

7 Me Plender a dit que, le 18 mars 1999 -et je m'oppose à ces affirmations-, la
8 République de Guinée ne revendique pas ou n'exerce pas de juridiction territoriale dans cette
9 zone. Me Plender a dit, notamment, qu'il tirait cette conclusion du fait que le Lieutenant Sow
10 ait parlé de « nos eaux » et que d'autres témoins guinéens aient également utilisé cette
11 expression. Je ne peux pas considérer l'utilisation de cette description comme une
12 revendication nationale à l'exercice de juridiction territoriale. Je doute fort que l'éminent
13 Conseil de la Reine le fasse. Tout particulièrement, en ce qui concerne le Lieutenant Sow -et
14 on s'en est aperçu pendant l'interrogatoire qu'il connaissait très bien les différents juridiques
15 entre des zones de juridiction nationale- il a utilisé cette expression pour facilité de langage.

16 Ce qui est important, toutefois, est le fait que d'autres Etats n'aient pas établi un
17 rayon douanier ou une zone similaire. Mais cela ne veut pas dire que cela sera interdit à
18 l'avenir. Si la pratique des Etats prévalant à un moment ou à un autre excluait le
19 développement du droit, alors, il nous resterait quand même l'ordre classique des océans qui a
20 existé depuis Hugo Grotius jusqu'en 1958. Il n'y aurait pas de zone économique exclusive.
21 Ceci me donne l'occasion d'une brève digression. Me Thiam a, à maintes reprises, affirmé
22 que la Guinée n'avait pas établi une zone contiguë de 12 milles marins et que les législations
23 pertinentes n'avaient pas été communiquées au Secrétaire général des Nations Unies. Nous
24 avons contesté cela. La Guinée a dit très clairement dans son contre-mémoire, paragraphes
25 120 et 121, qu'elle a établi une zone contiguë, également autour de l'île d'Alcatraz. Au
26 paragraphe 101 de sa duplique, elle a affirmé que la proclamation d'une zone contiguë n'exige
27 pas la publication de cartes ou de listes de coordonnées, ni le dépôt d'une cartes auprès du
28 Secrétaire général des Nations Unies. Il n'y a pas non plus d'obligations de communiquer les
29 lois pertinentes au Secrétaire général en vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit
30 de la mer.

1 Monsieur le Président, Messieurs les Juges, du point de vue du droit international,
2 il y a un certain nombre de questions qui se sont posées en ce qui concerne cette interdiction,
3 et j'en examinerai brièvement certaines.

4 Tout d'abord, est-ce que le droit international exige que la République de Guinée
5 ait promulgué une interdiction textuelle, verbatim, de l'avitaillement au large ? La réponse à
6 donner est clairement un non. L'article 58, paragraphe 3 de la Convention parle des lois et
7 règlements adoptés par l'Etat côtier, alors que l'article 111, dans son paragraphe 2, parle, sur
8 ce point, des lois et règlements applicables de l'Etat côtier. A l'exception des lois en matière
9 de conservation et de gestion des ressources biologiques mentionnées à l'article 62, nulle part
10 il n'est dit dans la Convention que l'Etat côtier promulguera les législations spécifiques
11 concernant la zone économique exclusive.

12 La référence au règlement montre que l'interdiction pourrait même être
13 promulguée par ordonnance. J'en conclus que l'interdiction de l'avitaillement au large doit
14 être claire, mais elle n'a pas besoin d'être verbatim. Il suffira qu'elle soit clairement reprise
15 dans les lois applicables en ne laissant aucun doute quant à ceux qui sont concernés par ces
16 lois. Toutes ces conditions ou exigences sont remplies dans le cadre de l'interdiction
17 guinéenne de l'avitaillement au large.

18 En deuxième lieu, le droit international exige-t-il qu'une interdiction
19 d'avitaillement au large soit communiquée au Secrétaire général des Nation Unies ?

20 Là aussi, la réponse est négative. Nulle part dans la Convention il n'est dit que les
21 lois pertinentes seront communiquées au Secrétaire général. Conformément à l'article 62,
22 paragraphe 5, l'Etat côtier notifie dûment ses lois et règlements en matière de conservation et
23 de gestion. La loi interdisant l'avitaillement au large n'est pas une loi sur la conservation et la
24 gestion des ressources biologiques, mais, même si on appliquait l'article 62, paragraphe 5, par
25 analogie, la loi 94/007/CTRN a été promulguée et publiée dans le Journal Officiel de la
26 République de Guinée. Les compagnies qui font le négoce de carburant en Guinée ont reçu
27 une notification de cette loi.

28 En troisième lieu, à la lumière de la bonne foi, le droit international exige que le
29 Saiga ait également pris note de l'interdiction de l'avitaillement au large dans le rayon
30 douanier guinéen. La connaissance de l'interdiction n'a pas besoin de se fonder sur une
31 information détaillée d'une loi particulière de la Guinée. Il suffit que, à la lumière de la bonne
32 foi, ceux qui sont concernés par cette interdiction en aient connaissance. Comme je l'ai dit, en
33 fondant sur des documents probatoires et oraux, et le capitaine du bateau, et l'affréteur qui

1 pratiquait cette activité au large connaissaient cette interdiction. Le responsable régional de
2 l'affréteur, Marc Albert Verveat a, conformément à son témoignage soumis par Saint-
3 Vincent-et-les Grenadines, dit dans son rapport « La Guinée avait un autre régime que les
4 autres juridictions dans la région ». J'ai parlé de cette annexe dans mon intervention du
5 15 mars.

6 D'autre part, l'Etat demandeur avait déjà noté dans la procédure de prompt
7 mainlevée qu'il savait qu'il y avait eu des attaques contres d'autres pétroliers : Africa,
8 Napetco ; Tourmalet, Alfa 1, Leona 1, Leona 2 (mémoire du 19 juin 1998, paragraphe 21 à
9 24). Il a répété cela dans son mémoire du 19 juin 1998 pour la présente procédure ainsi que
10 dans la réplique du 19 novembre 1998 (paragraphe 21 et22). Et pourtant, M. Howe a conseillé
11 à ses clients en leur disant que lorsqu'ils pratiquaient de l'avitaillement au large ils ne
12 faisaient rien d'illicite compte tenu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer
13 que la Guinée avait ratifiée. Il a reconnu, toutefois, que l'AOG. faisait preuve de plus de
14 prudence dans ses opérations d'avitaillement après l'incident de l'Alfa 1 en mai 1996
15 (PV.99/16, page 6, ligne 7).

16 Ma quatrième question porte sur une appréciation générale de l'interdiction
17 guinéenne de l'avitaillement au large dans le contexte de l'équilibre à établir entre les intérêts
18 de l'Etat côtier et les intérêts de l'Etat du pavillon dans la zone économique exclusive. Dans
19 nos exposé, nous avons dit que l'interdiction de la Guinée est d'une nécessité impérative ou
20 incontestable pour la protection des intérêts importants du pays -et le Ministre de la Justice l'a
21 réitéré ce matin-, quelle est soigneusement rédigée, qu'elle est proportionnée, qu'elle est
22 connexe à la pêche bien qu'elle ne soit pas de la pêche.

23 Dans ce contexte, ce tribunal n'a pas non plus considéré l'avitaillement comme
24 étant de la pêche lorsque dans le paragraphe 71 de son arrêt du 4 décembre 1997 concernant la
25 procédure de prompt mainlevée, il dit : « Aux fins des procédures en cours, l'action de la
26 Guinée peut être considérée dans le cadre de l'article 73 de la Convention ».

27 Dire qu'il ne s'agissait pas de pêche, mais que cela pouvait être considéré comme
28 « étant dans le but de » cette procédure était une fiction. D'autre part, la Guinée affirmait que
29 les effets de cette interdiction sont très limités, très spécifiques et qu'enfin –et ceci est très
30 important- n'a pas d'effet sur la navigation.

31 C'est pourquoi nous avançons que l'interdiction de l'avitaillement au large dans le
32 rayon douanier n'est pas équivalent à une juridiction résiduelle, il ne s'agit pas d'une
33 juridiction rampante de l'Etat côtier. Elle n'affecte pas les droits des Etats pavillons dans la

1 zone économique exclusive et est tout à fait conforme et compatible avec l'équilibre des
2 intérêts qui sous-tendent la zone économique exclusive en droit international moderne.

3 J'en arrive ainsi au dernier point que je vais évoquer dans le cadre du droit
4 international portant sur l'applicabilité de l'interdiction guinéenne dans son rayon douanier.
5 Ce point touche l'éventuelle pertinence de l'article 59 de la Convention dans le cadre de cette
6 procédure devant le Tribunal.

7 La République de Guinée affirme que l'article 59 de la Convention n'est pas
8 applicable du fait que la juridiction invoquée par la Guinée concernant l'avitaillement au large
9 est fondée sur le principe coutumier de la protection de ses intérêts vitaux attribué à l'Etat
10 côtier comme je l'ai déjà montré devant ce Tribunal.

11 Nonobstant cela, la Guinée est tout à fait conscience du fait que la solution du
12 conflit entre les intérêts de l'Etat du pavillon et les intérêts de l'Etat côtier devra suivre les
13 principes ou s'inscrire dans le droit-fil des principes mentionnés à l'article 59 de la
14 Convention. Celui-ci, en fait, n'est qu'une codification de la conception fondamentale selon
15 laquelle l'équité s'inscrit en tout et en partie dans le droit international général, comme cela a
16 été dit en 1969 par la Cour dans l'affaire du plateau continental.

17 Si nous ne perdons pas cela de vue, à savoir que, d'une part, l'interdiction de
18 l'avitaillement au large n'affecte pas la liberté de navigation dans la zone économique
19 exclusive et que, d'autre part, l'Etat côtier a un intérêt impératif et incontestable à protéger
20 son intérêt public contre un avitaillement au large non justifié dans sa zone économique
21 exclusive, toute solution équitable devrait prendre en compte les intérêts prévalant en Guinée.

22 D'autre part, si on regarde ce qu'il en est de l'intérêt d'autres participants et, en
23 particulier, l'intérêt économique du Saiga dans le domaine de l'avitaillement au large, il faut
24 prendre en considération le fait que l'avitaillement dans la zone économique exclusive est
25 indirectement liée à la pêche. Sans les bateaux pêchant dans la zone économique exclusive le
26 Saiga ne pourrait pas devenir ce qu'il veut être, à savoir une station-service d'avitaillement
27 mobile dans cette zone. Du point de vue économique, les bateaux de pêche de la zone
28 économique exclusive constituent un marché à caractère très particulier pour l'avitaillement
29 au large. Le Saiga a bénéficié de ce marché, mais ses activités de pêche se fondent sur les
30 droits souverains de l'Etat côtier sur les ressources biologiques de la zone économique
31 exclusive. Il en résulte que les intérêts publics de l'Etat côtier l'emportent sur les intérêts
32 économiques de l'industrie de l'avitaillement dans la zone économique exclusive.

1 Pour conclure, la République de Guinée soutient avoir appliqué ses lois
2 douanières pertinentes interdisant l'avitaillement au large dans son rayon douanier au Saiga, et
3 ceci en conformité avec le droit international.

4 Monsieur le Président, Messieurs les Juges, le point suivant de mon intervention
5 porte sur la poursuite. Ayant remarqué que les agents et conseils de Saint-Vincent-et-les
6 Grenadines n'ont pas mentionné dans leurs conclusions la question des signaux
7 d'avertissement donnés au Saiga au début de la poursuite, je laisserai de côté cette question et
8 vous prierai de vous reporter à ce qui a été dit antérieurement sur ce point.

9 Au lieu de cela, je me concentrerai sur la question de savoir si la poursuite a
10 commencé au moment où le Saiga se trouvait toujours dans la zone économique exclusive
11 guinéenne le matin du 28 octobre 1997. Nous avons avancé deux lignes de preuve pour
12 indiquer que le navire se trouvait toujours dans les eaux guinéennes, si vous me permettez
13 d'utiliser ce terme général sans autre allusion, lorsqu'il a été découvert par le Lieutenant Sow
14 dans le patrouilleur P328.

15 La première approche est la méthode de calcul sur la base du livre de bord du
16 Saiga. La valeur de ce livre de bord est une preuve documentaire et la fiabilité des entrées qui
17 ont été faites n'a jamais été contestée entre les parties.

18 Le 28 octobre 1997, à 00 h 00, d'après son livre de bord, le Saiga se trouvait à la
19 position 09°27,5' Nord et 15°26,5' Ouest. A 4 heures, le même jour, sa position était 09°02,7'
20 Nord et 15°02,6' Ouest. La distance entre ces deux positions est de 34 milles marins. D'après
21 cela, la vitesse au-dessus du fond du Saiga était de 8,5 nœuds (34 milles nautiques divisés par
22 4, cela fait 8,5 nœuds).

23 La position du Saiga à 4 heures du matin était de 0,6 encablures au sud de la
24 frontière entre la zone économique exclusive de la Guinée et de Sierra Leone. La ligne de
25 frontière se situe à 09°03'18'' Nord, ce qui correspond à 09°03,33' N.

26 Si le navire naviguait à 8,5 milles à l'heure au-dessus du fond, il a passé la
27 frontière entre 3 h 55 et 3 h 56 le matin du 28 octobre 1997. C'est la raison pour laquelle le
28 Saiga se trouvait toujours au nord de la frontière au sein de la zone économique exclusive de
29 la Guinée lorsqu'il fut découvert à 3 h 50.

30 Ces calculs se fondant sur le livre de bord correspondent au témoignage du
31 Lieutenant Sow. Celui-ci a déclaré dans son contre-interrogatoire effectué par Me Thiam qu'il
32 avait découvert le Saiga le 28 octobre 1997 à 3 h 50 à une distance de 44,5 milles marins ou
33 445 encablures internationales, dans la direction de 205 degrés (version anglaise du PV99/13,

1 page 22, lignes 5 à 49). La mesure de la distance par radar est très précise. Il a vu grâce au
2 radiogoniomètre dans cette direction sur le radar une seule grande cible. Celle-ci devait être le
3 Saiga. Cela est devenu évident dès lors que le Saiga a commencé à répondre aux bateaux de
4 pêche par radio à 3 h 50 en indiquant au bateau de pêche « Poseidon Un » le premier point de
5 rencontre à 09°00' Nord et 15°00' Ouest. Ceci figure au compte rendu anglais PV.99/12,
6 page 2, lignes 42 à 50, et page 24, lignes 1 à 14.

7 Il est bien compréhensible que, du point de vue des conseils juridiques du
8 demandeur, ceux-ci ont tenté d'ébranler ce témoignage clair, précis et convaincant du
9 Lieutenant Sow. J'ose cependant me demander si les méthodes adoptées par Me Thiam pour
10 contester la crédibilité du Lieutenant Sow sont appropriées devant un tribunal international. Je
11 ne suis pas surpris du fait que les tentatives de Me Thiam soient demeurées vaines. Son mode
12 de raisonnement souffrait d'incompréhension et de calculs erronés. Pour vous le démontrer, je
13 passerai rapidement en revue les appréciations du témoignage qu'il a formulées le 19 mars.

14 Voyons d'abord l'ordre de mission n° 770 du 26 octobre 1997 auquel il se réfère
15 dans le compte rendu anglais PV.99/17, page 4. Le fait que le Saiga n'était pas encore dans la
16 zone économique exclusive guinéenne le 26 octobre 1997 n'est nullement pertinent car nous
17 avons avancé le fait que les autorités douanières guinéennes surveillaient le navire depuis son
18 départ de Dakar. L'indication générale quant au but de cet ordre de mission et le fait de ne pas
19 y mentionner le Saiga ont été expliqués de manière convaincante par la Guinée en indiquant
20 qu'il s'agissait de considérations de sécurité. Nous avons appris, et cela a été confirmé par la
21 communication télex entre l'ABS et le Capitaine Orlov qu'il a été mis en garde du fait de
22 patrouilleurs quittant Conakry, et on lui avait dit que les « murs avaient des oreilles » pour
23 utiliser une expression allemande.

24 Prenons un autre exemple des conclusions non fondées de Me Thiam. Je
25 mentionnerai maintenant l'affaire du livre de bord. Le Lieutenant Sow a expliqué que la
26 grosse vedette, P328, utilisait des notes de bord au lieu d'un livre de bord. Me Thiam l'a
27 attaqué (PV.99/17, page 6, line 7) en disant que la Marine guinéenne serait la seule au monde
28 n'utilisant pas de livre de bord à bord d'un navire qui était l'un des plus gros que cette marine
29 possédait. La marine guinéenne a des navires bien plus grands. Par exemple, deux corvettes
30 d'une longueur de 75 mètres, armées de canons de 76 mm. On ne doit pas non plus perdre de
31 vue le fait que la vedette P328 est utilisée comme patrouilleur pour des missions de garde-
32 côtes. Ses opérations sont enregistrées dans les rapports après les missions respectives. En ce
33 qui concerne la petite vedette, P35, le Lieutenant Sow a répondu à la question de Me Thiam

1 en disant qu'il ne savait pas s'il y avait des notes de bord. Dans tous les cas, l'officier
2 commandant la petite vedette peut ou non utiliser ses notes de bord. L'utilisation de ses notes
3 de bord n'est pas exigée dans la petite vedette qui est une vedette rapide, avec deux moteurs
4 hors bord.

5 L'autre exemple concerne la carte maritime n° 31056-G utilisée par le Lieutenant
6 Sow lors de cette mission. Tout d'abord, il faut déclarer ici que la carte fournie par la Guinée
7 n'est pas la carte d'origine utilisée à bord lors de la mission du 27 au 28 octobre 1997. Cette
8 carte a été remise par le Lieutenant Sow en annexe à son rapport aux autorités maritimes.
9 Celui-ci a toujours expliqué, à tous moments, qu'il avait fait la carte soumise au Tribunal sur
10 la base de son rapport et des entrées figurant dans le livre de bord du Saiga avant de se rendre
11 à Hambourg. Pour ma part, j'ai qualifié cette carte de document d'origine par rapport aux
12 copies de la carte effectuée à Hambourg pour éviter que cette carte soit modifiée par Me
13 Thiam pendant le contre-interrogatoire du Lieutenant Sow et pour expliquer, bien
14 évidemment, que ces copies ne peuvent pas être utilisées pour les mesures marines.

15 Les cartes maritimes ont toujours été utilisées par leurs numéros. Tous les gens
16 qui ont navigué le savent. Maître Thiam a indiqué qu'il n'y avait pas eu d'entrée en ce qui
17 concerne les routes et vitesses des vedettes. En regardant de plus près, il aurait pu, avec tout le
18 respect que je lui dois, éviter cette erreur car les routes et vitesses sont mentionnées sur cette
19 carte. Me Thiam a beaucoup insisté sur le fait que le Lieutenant Sow n'a pas indiqué la
20 position du Saiga le 27 octobre 1997 à 20 heures sur cette carte. Il en tire des conclusions
21 concernant la fiabilité de la déposition du Lieutenant Sow et du tracé de la route du Saiga, de
22 même qu'en ce qui concerne la valeur documentaire de la carte tracée par le Lieutenant Sow.
23 L'officier de marine a donné une réponse simple et convaincante disant qu'il n'avait pas eu
24 besoin de la position du Saiga à 20 heures pour son rapport. Le navire se trouvait quelque part
25 entre sa position de 16 heures et sa position de 24 heures. Il aurait pu également intégrer la
26 position de 20 heures sans la moindre difficulté.

27 Voyons maintenant les calculs erronés que j'ai invoqués antérieurement. Maître
28 Thiam a essayé de calculer la distance de 445 encablures de la position du P328 le
29 27 octobre 1997 à 3 h 50, et cela en kilomètres. Quiconque a navigué sait que les kilomètres
30 sont des animaux bizarres pour les marins en général, et pour les officiers de navigation en
31 particulier. Le piège dans lequel Me Thiam est néanmoins tombé dans ses calculs portait sur
32 la conversion d'encablures en mètres qu'il a tentée. Il a pris pour base de mesure l'encablure

1 française car, comme il l'a déclaré dans le compte rendu en français PV.99/7 du 19 mars
2 1999, page 10, ligne 13 : : « Le Lieutenant a fait cela en parlant d'encablures en français ».
3 Nous savons tous, certes, que l'encablure française est plus longue que le « *cable* »
4 international. J'ai toujours été un grand admirateur de la culture française, de la langue
5 française et de son influence sur l'Afrique. Cette influence, bien évidemment, pourrait laisser
6 supposer que même les mesures marines ont été adoptées en s'inspirant de la grande nation.
7 J'ai le regret de dire, néanmoins, que Me Thiam, originaire d'un pays voisin, du Sénégal, est
8 devenu victime d'une erreur en la matière. La marine guinéenne utilise pour ses mesures
9 maritimes le mille marin international de 1 852 mètres et l'encablure internationale de
10 185,2 mètres. Nous avons vu cela confirmer par Son Excellence le Ministre de la justice de la
11 Guinée qui l'a réitéré ce matin. Donc, un « *cable* » est en fait un dixième de mille marin. Le
12 Lieutenant Sow a déclaré cela à plusieurs reprises dans son interrogatoire et son contre-
13 interrogatoire. Ceci est en complète conformité avec les mesures marines utilisées en
14 République de Guinée. La Guinée a cela en commun avec d'autres nations maritimes telles
15 que le Royaume-Uni, les Etats-Unis, l'Allemagne, la Russie, ancienne Union soviétique et
16 autres. Les raisons pour l'adoption de ces mesures internationales de l'encablure ou « *cable* »
17 sont que les cartes marines guinéennes se fondent sur des données hydrographiques fournies
18 par l'ancienne Union soviétique. Vous verrez que les cartes officielles utilisées par la marine
19 guinéenne, telles que notre carte n° 31056-G sont toujours imprimées par le Département
20 principal de la navigation et de l'océanographie du Ministère de la défense de l'URSS. Le
21 Lieutenant Sow n'a cessé de le confirmer malgré le feu nourri des questions de Me Thiam.

22 Néanmoins, je n'irai pas plus avant dans mon analyse de l'appréciation donnée par
23 Me Thiam concernant l'interrogatoire et le contre-interrogatoire du Lieutenant Sow. C'est
24 pourquoi je ne m'appesantirai pas non plus sur des détails tels que les dates erronées
25 comprises en permanence dans l'allocution de Me Thiam concernant l'heure importante de
26 3 h 50. C'était le 28 et non pas le 27 octobre 1997. Ceci figure au compte rendu PV.99/17 du
27 19 mars 1999, page 10, lignes 33 et page 11, ligne 37. Je ne persisterai pas car tout un chacun
28 peut être victime de petites erreurs, même dans une allocution visant à faire ressortir et
29 émerger la vérité.

30 Monsieur le Président, Messieurs les Juges, en conclusion, je déclare que les
31 patrouilleurs guinéens ont commencé la poursuite du Saiga avant que ce navire ait quitté la
32 zone économique exclusive guinéenne et, de ce fait, le rayon douanier de la République de

1 Guinée, alors que toutes les autres conditions de poursuite étaient remplies, y compris
2 l'exigence de lancer des signaux d'avertissement, comme nous l'avons déjà indiqué au présent
3 Tribunal en apportant suffisamment de preuves. J'en conclus que la poursuite était justifiée en
4 vertu de l'article 111 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

5 Avant de conclure, Monsieur le Président, permettez-moi deux remarques. La
6 première remarque est liée aux faits concernant l'affaire du Saiga, tels que présentés par Saint-
7 Vincent-et-les Grenadines. Les juristes sont parvenus à présenter l'affaire de manière très
8 dramatique, ce qui est fort surprenant pour un humble professeur de droit international que je
9 suis. Nous avons entendu de la part de Me Plender une version de la saga du Saiga se
10 rapprochant fort des antiques modèles nordiques. Il a été insinué qu'un innocent navire de
11 commerce a été arraisonné de manière illégale en eaux neutres par un gang de terrien
12 incontrôlé faisant usage excessif de la force pour intimider l'équipage et voler une précieuse
13 cargaison. Ceci a des relents d'une piraterie d'Etat. Il n'est pas étonnant que la presse locale
14 qui apprécie toujours la sensation dans ce sens avait des manchettes, il y a quelques jours :
15 « *21 Richter und der Seekrieg vor Guinea* », ce qui signifie « 21 Juges et la guerre navale au
16 large de la Guinée ».

17 Néanmoins, du point de vue d'un innocent universitaire n'ayant pas l'expérience
18 des us et coutumes de la procédures, les faits relatifs au Saiga prennent d'autres couleurs.
19 L'avitaillement qui est un commerce puissant poursuit ses pratiques dans la zone économique
20 exclusive d'un petit pays en développement et au détriment de ce pays. Si vous, Monsieur le
21 Président, et vous, Honorés Juges, permettent ceci aujourd'hui, demain l'avitaillement en
22 haute mer passera du gasoil pour se consacrer à toutes sortes de marchandises. Ce ne sera plus
23 uniquement une question concernant certains petits Etats mais le monde entier.

24 Nous ne pouvons négliger le fait que l'humanité s'oriente vers le large. L'étape
25 suivante, après la navigation, la pêche, l'exploration, l'exploitation de ressources non
26 organiques, la protection de l'environnement, ce sera le commerce hors taxes en haute mer,
27 près de la côte et jusqu'au-delà des mers territoriales. Pour être très clair, je n'ai rien contre le
28 commerce, et je ne suis pas non plus contre le commerce en mer, mais il faut que ceci soit
29 réglementé. Je crois que les bases de cette réglementation ont déjà été jetées dans la
30 Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. La Convention donne le droit aux Etats
31 côtiers de réglementer ce commerce pour préserver leurs propres intérêts essentiels.

1 Monsieur le Président, Messieurs les Juges, ma deuxième remarque est plutôt
2 personnelle. Je souhaite exprimer mon profond respect à mes éminents collègues. J'ai admiré
3 la profonde pensée juridique du Docteur Plender. J'ai été enchanté par l'élégance rhétorique
4 de Me Thiam en matière juridique. J'ai été fortement impressionné par la grande expérience
5 de Me Howe en droit maritime et j'ai apprécié, à tout moment, la collaboration avec mes
6 estimés confrères, Me von Brevern et von Carlowitz, de la Guinée, bien que nous ayons
7 préparé nos travaux jusqu'à 3 h 50 du matin.

8 Monsieur le Président, Honorés Juges, un prince du Danemark déplorait dans son
9 célèbre monologue la lenteur de la justice. Au bout de deux semaines de dur travail de la part
10 du Tribunal, des agents et des conseils des parties, je suis profondément convaincu de ce que
11 vous trouverez, en temps utile, une solution juste et équitable à cette affaire qui constitue un
12 véritable défi et qui sera intégrée au rôle des grandes affaires du droit de la mer moderne. Il a
13 été dit que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer est la constitution des
14 océans et vous êtes les gardiens de cette constitution. Nous nous en remettons à vous.

15 On m'a enseigné jadis que devant un tribunal tel un marin en service on ne dit
16 jamais merci, c'est pourquoi je déclarerai simplement que je termine ici mon allocution.

17 **M. le Président** (*interprétation*). – Merci Professeur Lagoni.

18 Maître von Brevern, comme nous en étions convenus, il est clair que nous ne
19 pouvons tout terminer d'ici 12 heures. La question est de savoir si vous pensez pouvoir
20 conclure votre présentation d'ici une heure. Si vous le croyez, d'après nous aurons une petite
21 pause de 10 minutes et nous reprendrons ensuite. Cela sera ajouté à l'heure que vous
22 demandiez. Pensez-vous que vous pouvez terminer vos conclusions en une heure ?

23 Si tel est le cas, nous aurons juste 10 minutes de pause. Si vous ne pouvez pas
24 terminer d'ici une heure, nous aurons une pause de deux heures.

25 **Me von Brevern** (*interprétation*). – Monsieur le Président, je peux terminer en une
26 heure.

27 **M. le Président** (*interprétation*). – Nous aurons donc une pause de 10 minutes et
28 vous reprendrez et vous aurez une heure.

29 **Me Plender** (*interprétation*). – Je voudrais m'adresser au Tribunal une fois de
30 plus. Il y a quelques moyens de preuve nouveaux qui ont été présentés et je demande

1 conformément à l'article 71(3) que je puisse commenter. J'aurais besoin de cinq minutes pour
2 commenter. Mais, peut-être trouver la possibilité de prévoir cette intervention.

3 **M. le Président** (*interprétation*). – L'information que l'on m'a donnée porte sur
4 des informations évoquées dans vos propres pièces écrites. Je pense que vous parlez de la
5 lettre que nous venons de recevoir ?

6 **Me Plender** (*interprétation*). – Oui, c'est ce que nous venons de voir pour la
7 première fois ce matin. Il s'agit des conditions pour lesquelles ils pouvaient obtenir ces
8 licences de pêche.

9 **M. le Président** (*interprétation*). – La règle que nous suivons actuellement est que
10 les présentations sont faites par le demandeur, ensuite par les défendeurs. Il n'est pas prévu
11 d'accepter d'autres présentations. Néanmoins, si le demandeur a l'impression que dans ces
12 circonstances d'autres présentations sont nécessaires, le Tribunal sera disposé à recevoir ses
13 interventions par écrit.

14 **Me Plender** (*interprétation*). – J'accepte votre recommandation.

15 **M. le Président** (*interprétation*). – Nous avons donc une suspension d'audience
16 de 10 minutes et nous reprenons à 12 h 10.

17 **L'audience est suspendue de 12 h 00 à 12 h 12.**

18 **M. le Président** (*interprétation*). - Monsieur von Brevern, vous pouvez
19 poursuivre.

20 **Me von Brevern** (*interprétation*). - Monsieur le Président, Messieurs les Juges,
21 dans ma dernière intervention au nom de la République de Guinée, je souhaiterais traiter
22 certains des faits ainsi que le problème des dommages et intérêts.

23 Le Tribunal International ne sera pas surpris d'entendre dire que **les faits**
24 concernant l'affaire tels que définis par le Dr Plender dans son allocution du 19 mars 1999
25 sous le n° 21 ne correspondent pas aux faits tels que vécus par la République de Guinée. Du
26 moins, certaines des allégations avancées devront être mentionnées et certaines des
27 affirmations du Dr Plender devront être rejetées et corrigées dans ce qui suit.

28 Le Saiga a été vendu aux enchères en février 1997 par une compagnie chypriote :
29 Tabona Shipping Company. Tabona avait passé contrat avec Seascott, en Ecosse, une
30 entreprise ayant pris en charge l'entière gestion du navire, y compris l'équipage, l'équipement
31 et l'emploi du navire. Il a été décidé d'immatriculer le navire sous le pavillon de Saint-

1 Vincent-et-les Grenadines et, donc, deux semaines après la vente aux enchères, le navire a
2 obtenu un certification provisoire de la part de Saint-Vincent-et-les Grenadines pour six mois.

3 Ce qui est très intéressant, c'est que, trois jours avant l'achat du navire -la date de
4 la vente aux enchères est mentionnée dans tous les certificats de l'Administration Maritime de
5 Saint-Vincent- Seascott, au nom de Tobona Shipping Company, a procédé à l'affrètement.
6 L'affréteur était le Lemania Shipping Group Limited. de Tortola British Virgin Islands.

7 Une partie des règlements figurant sur la charte-partie page 1, ligne 20 était : « *Le*
8 *navire aura à bord tous certificats et documents requis* ». Ligne 310, il est indiqué : « *La*
9 *vitesse de service du navire est de 10 noeuds à charge* ». Enfin, d'après la disposition 66, il
10 était entendu que tout retard, sanction ou amende survenant pour contrebande iraient à la
11 charge de l'affréteur s'ils avaient été causés par celui-ci.

12 L'affréteur n'a donné aucune instruction à son navire. C'était la compagnie
13 pétrolière Addax Bunkering Services, de Genève, qui donnait des instructions au navire et
14 fournissait au capitaine les noms et positions des navires souhaitant être avitaillés en gazole
15 aussi bien que la quantité de gazole souhaitée.

16 Le Capitaine Orlov a fait ressortir clairement dans son contre-interrogatoire (PV
17 99/3 page 5, ligne 39 et page 6, ligne 25) qu'il recevait toutes ses instructions de l'opérateur
18 au siège de Genève, mais on peut aussi le constater dans l'annexe 16 du mémoire de Saint-
19 Vincent-et-les Grenadines.

20 Le 24 octobre 1997, le Saiga a quitté le port de Dakar avec, à bord, plus de 5.000
21 tonnes de gazole. A son départ de Dakar, il avait reçu des commandes ne portant que sur
22 environ 400 tonnes de gazole. Les clients reçoivent, en moyenne, 50 tonnes chacun. Le Saiga
23 avait à bord 5.391.435 tonnes à Dakar, ce qui signifie qu'il fallait trouver environ 100 navires
24 à avitailler si l'on voulait que tout le gazole à bord soit vendu. Y compris les 3 navires
25 avitaillés le 27 octobre 1997 dans la zone contiguë de la Guinée, le Saiga, depuis son départ
26 de Dakar, avait approvisionné 9 navires. Il fallait donc en trouver plus de 90 autres pour les
27 propriétaires du gazole.

28 L'attention du capitaine du Saiga était donc essentiellement concentrée sur les
29 informations relatives aux autres navires à avitailler, de même que leurs positions et le volume
30 de gazole à fournir.

31 Selon les procédures d'avitaillement du Saiga, le pétrolier et les bateaux de pêche
32 devaient signer des reçus d'avitaillement à l'entête de Addax Bunkering Services que Addax
33 avait fournis d'avance au Capitaine Orlov (Cf. annexe 20 du mémoire).

1 Le navire, donc, ne recevait pas ses instructions de la part de l'affréteur, mais de la
2 compagnie, qui n'était uniquement intéressée qu'à la vente de la cargaison en haute mer.
3 Néanmoins, il n'apparaît pas clairement si, vraiment, la compagnie Addax Bunkering Services
4 était propriétaire du gazole du Saiga car, dans les documents, certaines factures d'autres
5 compagnies ont été découvertes au nom d'Adryx Oil Group, N/V Curacao or Oryx Senegal
6 SA. Toutes ces compagnies semblent liées entre elles, mais il ne ressort pas clairement qui
7 était réellement le propriétaire de la cargaison de gazole à bord du Saiga. Néanmoins, le
8 capitaine, en signant des reçus d'avitaillement, agissait au nom, non pas de son employeur ou
9 du propriétaire du navire, mais d'une entreprise vendeuse de gazole.

10 D'après ce qui a été dit antérieurement, il est bien clair que le Saiga était un grand
11 magasin flottant, une station-service. L'objectif du M/V Saiga était de faciliter la vente de
12 gazole et de transporter le gazole à des acheteurs potentiels. De ce fait, le Saiga n'a pas quitté
13 le port pour se rendre en transit dans un autre bord. Après avoir quitté le port de Dakar et
14 avoir avitaillé les premiers clients, le navire était mis à l'ancre ou dérivait sans rechercher une
15 autre destination, mais dans l'attente d'autres clients. Ceci montre bien que mon estimé
16 collègue : le Pr Lagoni, a bien raison dans son interprétation de l'activité du Saiga selon
17 laquelle c'est davantage du commerce que de la navigation.

18 Avant son départ de Dakar, le 24 octobre 1997, le capitaine du Saiga a été informé
19 par le vendeur en pétrole Addax Bunkering Services que, dans la zone de la Guinée, il était
20 risqué d'avitaillé des chalutiers, car il y avait une chasse de pétroliers (PV 99/3, page 15, ligne
21 31). Le Capitaine Orlov a indiqué qu'il avait été informé en privé par M. Lee, interprète
22 chinois travaillant sur un autre pétrolier, qu'il était possible que des fonctionnaires du port de
23 Conakry participent à cette chasse (page 10, ligne 45).

24 Dans le livre de commandement de passerelle du 26 octobre 1997, le capitaine a
25 informé l'officier de service : « *Si vous constatez quelques cibles fonçant sur notre navire,*
26 *appelez-moi immédiatement* ». Ceci était mentionné également dans le livre de passerelle du
27 27 octobre 1997. Le même jour, à 18 h 42, le capitaine a reçu un télex de son opérateur à
28 Genève l'informant du fait que les autorités portuaires guinéennes envoyaient des vedettes de
29 la Marine et qu'il devrait surveiller son radar jour et nuit concernant la présence de vedettes
30 rapides de la Marine.

31 Le même jour, les deux vedettes ont quitté Conakry après avoir reçu leur ordre de
32 mission le 26 octobre 1997. Cet ordre était dû au fait que le Saiga s'était lancé dans une
33 activité illégale dans le rayon douanier et dans la zone contiguë de la Guinée.

1 Des radio-communications entre le Saiga et les bateaux de pêche avaient déjà été
2 écoutées par les autorités guinéennes dès le 26 octobre 1997. Le Tribunal a déjà reçu les
3 enregistrements des messages radio, dans les procédures antérieures, et vous trouverez leur
4 transcription à l'annexe 9 de la réplique de Saint-Vincent-et-les Grenadines.

5 Compte tenu de ces communications, la Guinée était totalement et parfaitement
6 informée de la position exacte des 3 bateaux de pêche devant être avitaillés dans la zone
7 contiguë de la Guinée.

8 La petite vedette a été envoyée en avant-garde à la position où le Saiga aurait déjà
9 dû être en train d'avitailler les bateaux de pêche et avait reçu l'ordre d'arraisonner le Saiga.
10 Lorsqu'il est devenu évident que le Saiga avait quitté cette position et naviguait vers l'Ouest,
11 la petite vedette a été rappelée, car elle ne pouvait poursuivre une telle mission par ses propres
12 moyens sans l'assistance de la grande vedette.

13 La recherche du Saiga par les vedettes et son repérage réussi par le biais du radar
14 ont été expliqués longuement par le Pr Lagoni.

15 Je poursuivrai en indiquant les faits survenus au moment où la petite vedette a
16 atteint le Saiga.

17 Comme cela a été confirmé clairement par les trois témoins de la Guinée, on l'a
18 enjoint à plusieurs reprises de stopper sur le canal 16. Il y a eu des sirènes, des girophares
19 bleus. On a fait deux fois le tour sans la moindre réaction.

20 Les événements qui sont intervenus pour arrêter le navire, qui impliqué
21 l'accostage de ce navire, la recherche de l'équipage et, en fin de compte, l'immobilisation du
22 navire ont été décrits en long et en large et confirmés par les témoins guinéens. Il est ressorti
23 clairement qu'il n'y avait pas eu d'usage de force excessif de la part des représentants des
24 douanes à bord du petit patrouilleur.

25 En ce qui concerne la force employée, il ne faut jamais perdre de vue le fait que la
26 situation dans laquelle se trouvaient les fonctionnaires guinéens n'était nullement comparable
27 à des actions de police normales. Il faut bien comprendre qu'il s'agit d'une tâche extrêmement
28 difficile et dangereuse pour trois personnes seules que de stopper et perquisitionner un navire
29 de la taille du Saiga. On ne niera pas le fait que les fonctionnaires des douanes guinéens ont
30 fait usage de leurs armes, mais cet usage était justifié, vu le comportement de l'équipage du
31 Saiga.

32 Trois arguments doivent être avancés :

1 1°) le commandant du M/V Saiga n'était pas disposé à stopper le navire, bien qu'il
2 aurait dû reconnaître clairement que c'étaient les autorités guinéennes qui l'enjoignaient à le
3 faire ;

4 2°) l'équipage du Saiga s'est comporté d'une manière qui donnait l'impression
5 aux fonctionnaires guinéens que la situation à bord pouvait revêtir un danger. C'est à la
6 lumière de ces faits qu'il comprendre qu'un coup de feu a été tiré vers la passerelle en vue de
7 se défendre ;

8 3°) l'immobilisation du Saiga n'a pu être possible qu'en faisant usage d'armes.

9 Même le Capitaine Orlov, qui était le seul membre de l'équipage du M/V Saiga ne
10 se trouvant pas dans la salle des machines ou ailleurs en dessous du pont, n'a pu confirmé
11 qu'il ait vu des fonctionnaires des douanes faire un usage excessif de la force.

12 Dr Plender a déclaré dans ses remarques finales que l'équipage du Saiga a été
13 menotté, menacé et injurié. Il a également déclaré que le navire a été pillé, de l'argent volé et
14 des biens mis sous douane. Ceci n'est pas seulement en contradiction avec les témoignages
15 des témoins cités par la Guinée. Il faut également dire que les témoins de la demanderesse se
16 sont contredit eux-mêmes eu égard aux événements liés à l'arraisonnement du Saiga. Comme
17 cela a été indiqué antérieurement, ceci s'applique particulièrement aux témoignages fournis
18 par le Capitaine Orlov, par comparaison à ceux de M. Niasse.

19 Nous contestons la déclaration du Dr Plender dans son allocution du 19 mars 1999
20 n° 21, selon laquelle les autorités douanières guinéennes avaient vu des hommes sur le pont.
21 Contrairement à cette déclaration, les autorités douanières ont lancé des avertissements. Elles
22 n'ont pas menotté, menacé ni insulté des membres de l'équipage. Les blessures subies par les
23 deux membres d'équipage ont été causées par des éclats de verre. Les Guinéens n'ont pas pillé
24 le navire. Ils n'ont pas volé d'argent ni mis de biens sous douane. Néanmoins, ils ont été
25 contraints d'ouvrir les portes verrouillées avec des marteaux pour trouver les membres
26 d'équipage. Lorsqu'ils y sont parvenus, les trois navires se sont rendus à Conakry et les deux
27 membres d'équipage blessés ont été traités à l'hôpital. Il n'y aucune raison de supposer,
28 comme le Dr Plender l'a fait, qu'ils n'ont pas été soignés de manière adéquate. Il n'est pas
29 correct de dire que l'on a refusé de traiter l'un des deux parce qu'il était étranger.

30 Cela est confirmé par le témoin de la demanderesse : M. Niasse. Sa déclaration est
31 tout à fait claire, car c'est lui-même qui a refusé d'être traité par des médecins guinéens.
32 Lorsqu'on lui a demandé s'il avait été traité médicalement à Conakry, il a répondu : « *Je ne*

1 *voulais pas que ces gens touchent mes yeux car je ne voulais pas être traité en Guinée car*
2 *j'avais peur de perdre la vue si tel avait été le cas » (PV 99/5, page 15, ligne 35).*

3 Il est exact que des gardes ont été mis sur le navire à Conakry, mais leur mission
4 était de protéger le navire et l'équipage. Il n'est pas exact que les conditions dans lesquelles
5 était détenu l'équipage étaient dures. Le navire était l'environnement habituel de l'équipage.
6 Ils pouvaient quitter le navire pour se rendre en visite à Conakry lorsqu'ils étaient
7 accompagnés par un représentant des autorités guinéennes. Personne n'a été battu par des gens
8 armés guinéens.

9 Contrairement à la déclaration du Dr Plender, le procès-verbal était correct. Il n'y
10 a aucune raison de critiquer le témoignage de M. Mangué Camara selon lequel il avait signé le
11 procès-verbal sans l'avoir lu. En signant, il n'avait fait que confirmer qu'il avait participé à
12 l'immobilisation du Saiga. En outre, mis à part M. Bangoura et M. Camara, 12 autres hommes
13 de la Guinée ayant participé à la manoeuvre ont signé le procès-verbal pour attester le fait
14 qu'ils avaient participer à l'action.

15 Il n'est pas exact de dire que le témoin M. Bangoura a reconnu que des faits
16 importants de ce document ne correspondaient pas à la réalité.

17 C'est en plein accord avec le droit guinéen que la cargaison à bord du navire a été
18 saisie et confisquée. Le Capitaine Orlov a fait l'objet de procédures pénales en étant dûment
19 représenté par des avocats dans le cadre de deux instances. Il a été condamné à une amende,
20 contre laquelle il a été fait appel lors d'une seconde instance, conformément au droit guinéen.
21 Et c'est volontairement qu'il a décidé de ne pas saisir la Cour de Cassation.

22 Ni le propriétaire du navire ni le propriétaire de la cargaison, qui eussent pu et
23 continuent d'avoir le droit d'introduire une instance pour dommages et intérêts contre la
24 Guinée, conformément au code douanier guinéen et à son article 300, n'ont exercé ce droit,
25 bien qu'ils eussent été remarquablement représentés par d'excellents avocats, comme par
26 exemple Me Thiam, que nous connaissons tous. Aucun des membres d'équipage ni ceux qui
27 étaient blessés ni le reste de l'équipage n'ont saisi les tribunaux.

28 Presque immédiatement après l'arrivée du Saiga à Conakry, le Capitaine Merenyi
29 et d'autres ont pu monter à bord du navire et parler à l'équipage. Cela a été déclaré très
30 clairement par le Capitaine Merenyi.

31 Pendant les 4 mois durant lesquels le navire était à Conakry, le Superintendant de
32 Seascott et autres représentants se sont souvent rendus à Conakry à bord de ce navire. Pendant
33 cette longue période, nulle photo du navire n'a été prise ni d'aucun autre dégât, que ce soit par

1 le Superintendant ou autres représentants de Seascott ou des propriétaires ou par les
2 représentants du P&I Club. Ce dernier n'a même pas organisé d'expertise des dégâts tels que
3 revendiqués concernant le navire.

4 Pour conclure, je dirai que tous ces faits donnent un tableau assez net indiquant
5 que l'on ne peut reprocher à la République de Guinée les allégations faites par le Dr Plender.

6 Monsieur le Président, Messieurs les Juges, je vais maintenant traiter de la
7 dernière partie : **les dommages**.

8 Si l'on se fonde sur la prémisse que l'Etat guinéen a arraisonné le Saiga en
9 violation de l'article 111 de la Convention, l'Etat demandeur invoque l'article 111(8) de la
10 Convention et réclame des réparations qui s'élèvent à environ 5,5 millions de dollars
11 américains. Ces réparations de dommages sont demandées au nom de particuliers et de
12 sociétés, ainsi que pour son propre compte par le demandeur.

13 La Guinée soutient que l'article 111(8) de la Convention ne constitue pas un
14 fondement juridique pour les réclamations présentées. Hier, Me Plender a plaidé que le fait
15 que l'article 111(8) de la convention mentionne le vaisseau comme requérant, alors que
16 l'article 106 de la Convention mentionne l'Etat du pavillon comme demandeur, était vrai,
17 mais pas intéressant.

18 Cette opinion n'est pas partagée par la Guinée, bien qu'il soit évident que, dans les
19 deux cas, ce soit l'Etat du pavillon qui doit présenter la réclamation devant le Tribunal
20 International. Ce qui est pertinent en la matière, c'est qu'il y a deux libellés différents. Celui
21 de l'article 111(8) ne porte que sur les dommages du préjudice subi par les propriétaires ou
22 affréteurs du fait de la poursuite et de l'arraisonnement du vaisseau. Il est clair que le libellé
23 de cet article ne prévoit pas de réparations, par exemple, pour préjudice moral subi par l'Etat
24 du pavillon du fait de son propre droit. Je parlerai de cette question de préjudice moral des
25 Etats ultérieurement.

26 Par ailleurs, la Guinée affirme que le libellé de l'article 111(8) de la Convention
27 ne permet pas de se voir accorder le remboursement des dommages qui ne sont pas dûs à la
28 poursuite et à l'arraisonnement, mais qui sont dûs à des actions ultérieures comme, par
29 exemple, le déchargement de la cargaison. Cela, c'est une question de causalité. Me Plender a,
30 à juste titre, souligné qu'en la présente affaire l'arraisonnement du Saiga constituait une
31 condition *sine qua non* sans laquelle la cargaison n'aurait pas pu être déchargée.
32 Naturellement, ceci est vrai.

1 Ce qui est également vrai, c'est que ce n'est pas n'importe quelle condition *sine*
2 *qua non* qui puisse être prise en considération lorsque l'on définit des réparations dues à des
3 pertes ou à des dommages. La pratique arbitrale internationale utilise souvent le critère du lien
4 direct entre la violation, d'une part, et le préjudice, d'autre part, pour déterminer s'il doit y
5 avoir réparations du fait de dommages.

6 En la présente affaire, le déchargement de la cargaison ou l'attaque alléguée le 30
7 janvier 1998 n'était pas directement causée par l'arraisonnement du Saiga. La cargaison a été
8 confisquée en tant que *instrumentum sceleris* par un acte totalement distinct de
9 l'arraisonnement du Saiga.

10 Me Plender a examiné également la question des différents dommages. Il a dit que
11 l'on ne pouvait pas tenir le capitaine responsable des dommages subis parce qu'il aurait agi
12 conformément au droit international. Sur ce point, je voudrais souligner que la responsabilité
13 guinéenne, conformément à l'article 111(8) de la Convention ne signifie pas nécessairement
14 que le capitaine ait agi conformément au droit international. Mais, même si ce Tribunal
15 considérait que le Saiga avait agi de manière compatible avec le droit international lorsqu'il
16 avitailait les bateaux de pêche au large de la côte guinéenne, il y aurait quand même
17 obligation de voir ce qu'il en est exactement des dommages. La Guinée soutient que, lorsque
18 l'Etat qui a subi un préjudice a agi conformément au droit international, cela constitue
19 exactement le cas fondamental en ce qui concerne le principe de l'octroi de dommages.

20 La provocation des actions d'exécution de la Guinée ne se trouve pas seulement
21 dans le fait que le Saiga est entré dans la zone contiguë et dans la zone économique exclusive
22 de la Guinée, malgré le fait qu'il savait que ses actions étaient considérés comme illicites par
23 la Guinée, mais se trouve dans le fait que le Saiga ne s'est pas arrêté lorsque des signaux lui
24 ont été adressés et quand il a vu la vedette P35 guinéenne s'approcher. Le fait que le Saiga ait
25 mis en route le pilote automatique et tenté d'échapper à l'inspection guinéenne a
26 considérablement contribué aux dégâts. Cette conduite a été telle que les autorités douanières
27 guinéennes n'ont pas eu d'autre choix que d'utiliser la force pour accomplir leur mission.
28 Etant donné que le Saiga a vu que les autorités guinéennes étaient déterminées à l'inspecter, il
29 aurait été raisonnable qu'il s'arrête. Si le Saiga s'était arrêté, il aurait évité que l'on tire.

30 L'obligation du Saiga d'agir raisonnablement existe donc, indépendamment de la
31 question de savoir si, oui ou non, les actions guinéennes étaient licites. Ceci est illustré par
32 l'article 111(1) de la Convention, qui exige que l'Etat côtier ait « de bonnes raisons » de
33 penser que le vaisseau poursuivi a commis une violation. Cette exigence démontre qu'une

1 poursuite peut être licite, même si le vaisseau poursuivi n'a pas, en fait, violé les lois et
2 règlements de l'Etat côtier.

3 L'Etat demandeur a présenté un certain nombre de réclamations que la Guinée
4 conteste en partie en se fondant sur les motifs juridiques, en partie en se fondant sur
5 l'insuffisance de preuves et en partie en se fondant sur le quantum.

6 Ces réclamations portent sur des réparations au titre de préjudices moraux subis
7 par le capitaine et l'équipage du fait de leur détention illicite ainsi que, pour deux membres,
8 du fait de blessures personnelles sérieuses.

9 La Guinée reconnaît que l'arraisonnement du Saiga pourrait avoir causé des
10 préjudices personnels. Elle rejette toutefois cela en ce qui concerne la détention du capitaine et
11 de l'équipage. La Guinée a souligné qu'aucun membre de l'équipage n'avait été détenu et,
12 encore moins, n'avait subi de dommages du fait d'une détention *de facto*.

13 En ce qui concerne les deux membres blessés, la Guinée doute de la gravité de
14 leurs blessures et remet en question les preuves présentées sous forme de photographies, de
15 radiographies sans nom, sans date ou quoi que ce soit de ce genre.

16 La Guinée soutient que les réparations morales demandées sont très excessives et
17 est d'accord avec Me Plender pour dire que l'on pourrait se servir de la pratique de la
18 Commission d'Indemnisation des Nations Unies pour avoir des indications quant à la manière
19 d'évaluer tout préjudice moral pour lequel des réparations pourraient être accordées.

20 De la même manière, la Guinée demande au Tribunal d'appliquer la norme mise
21 en oeuvre par la Commission d'Indemnisation des Nations Unies en ce qui concerne la
22 recevabilité et l'évaluation des documents probatoires en ce qui concerne les réclamations
23 matérielles. La Guinée affirme que des réparations matérielles ne pourraient être accordées
24 que si elles sont étayées par des documents probatoires. Par ailleurs, aucune réparation ne
25 saurait être accordée en ce qui concerne les dommages revendiqués, le montant exact n'ayant
26 pas été véritablement évalué, comme c'est le cas s'agissant de l'assurance pour la charte-
27 partie, ou ne pouvant pas être exactement déterminé, comme c'est le cas du temps pris par les
28 fonctionnaires de l'Etat demandeur pour faire ce travail, ou qui auraient pu être encourus du
29 fait des dommages aux autres vaisseaux battant le pavillon de Saint-Vincent-et-les
30 Grenadines.

31 La Guinée reconnaît que certains dommages peuvent avoir été causés du fait de
32 l'arraisonnement du bateau. Toutefois, le quantum de ces dommages est contesté. Dans ma
33 déclaration du 16 mars, j'ai décrit en détail les doutes que nourrit la Guinée en ce qui

1 concerne les moyens de preuves avancés par l'Etat demandeur. Quoiqu'il en soit, la Guinée
2 affirme qu'aucun dommage substantiel au vaisseau n'a été causé par les autorités guinéennes.
3 Les seuls dommages substantiels ont été subis par le réservoir de ballast, et ceci a été dû à un
4 membre de l'équipage du Saiga qui a oublié d'éteindre la pompe et d'ouvrir la soupape du
5 réservoir alors que le réservoir de ballast de droite était en cours de remplissage.

6 Pour calculer les dommages matériels subis par le vaisseau, il faut prendre en
7 considération le fait que le Saiga a été construit en 1975. En d'autres termes, le Saiga était un
8 vieux pétrolier. Toute indemnisation des coûts de réparation devrait prendre en compte sa
9 valeur de marché raisonnable au moment de l'attaque, ainsi que l'augmentation de valeur due
10 à l'échange de vieilles pièces et au remplacement de celles-ci par de nouvelles pièces sur le
11 vaisseau ;

12 Enfin, la Guinée affirme que, s'il devait y avoir une indemnisation concernant la
13 cargaison, elle devrait se faire en se fondant sur la perte subie par ABS Genève en ce qui
14 concerne la valeur du produit. Il a été montré au Tribunal hier que la cargaison a été calculée
15 comme représentant une valeur de 1.164.887,56 dollars américains. Ce calcul a été détaillé et
16 fait de manière approfondi et ne doit pas être remis en question.

17 La Cour Permanente a dit, dans l'affaire de l'usine Chorzow : « *Les réparations*
18 *doivent autant que faire se peut effacer toutes les conséquences de l'acte illicite et rétablir la*
19 *situation qui, très probablement, aurait existé si l'acte n'avait pas été commis* ». Ceci montre
20 clairement que le calcul de ce qui constitue l'équivalent en dollars de la cargaison déchargée
21 doit se fonder sur le produit qu'ABS Genève aurait reçu après déduction des coûts nécessaires
22 que les propriétaires de la cargaison auraient subis de toute manière. Ce qui veut dire que, si
23 un prix supplémentaire pour le gazole a été obtenu par la Guinée, cela est dû aux accises
24 prélevées par la Guinée, et cet excédent de produit n'est pas pertinent pour le calcul et ne doit
25 donc pas être pris en compte.

26 En ce qui concerne, maintenant, les réparations au titre de préjudice moral
27 qu'aurait subi l'Etat demandeur pour son propre compte, Me Plender a dit, à juste titre, qu'il y
28 avait litige sur ce point. Il a dit qu'il n'y avait pas non plus de base dans la jurisprudence
29 internationale pour faire une distinction entre les réparations au titre de préjudice moral subi
30 directement par un Etat ou au titre de préjudice moral subi indirectement par un Etat du fait
31 des conséquences de préjudices qu'auraient subi ses ressortissants.

32 En particulier, les réparations octroyées dans le cadre de la deuxième affaire du
33 Rainbow Warrior, a dit Me Plender, constituent un précédent qui montre que la compensation

1 pécuniaire peut être calculée pour couvrir, et les dommages moraux subis par les particuliers
2 qui ont subi un préjudice, et, en même temps, le préjudice moral subi par l'Etat pour son
3 propre compte résultant du préjudice du particulier.

4 Mais il n'en est pas ainsi. Dans la deuxième affaire du Rainbow Warrior, la
5 sentence ne s'est pas prononcée sur la compensation ni sur les réparations, étant donné que la
6 Nouvelle-Zélande n'en avait pas demandé. C'est dans la première affaire du Rainbow Warrior
7 qu'il y a eu décision concernant des réparations. Là, la Nouvelle-Zélande avait réclamé des
8 réparations pour son propre compte du fait d'un préjudice direct. Cette demande avait été
9 entendue, au départ, comme portant seulement sur des dommages matériels. Ce n'est qu'au
10 cours de la procédure écrite qu'il est apparu clairement que la Nouvelle-Zélande demandait
11 également des réparations morales du fait de l'outrage au public que le coulage du Rainbow
12 Warrior avait provoqué. Mais la Nouvelle-Zélande n'a explicitement pas demandé de
13 compensations pour des dommages moraux au nom des particuliers et de Greenpeace.

14 Par ailleurs, dans l'affaire du Rainbow Warrior, on ne peut pas dire qu'il s'agit
15 d'un précédent qui indiquerait qu'il faut accorder des dommages, et pour les préjudices directs
16 de l'Etat, et pour les préjudices moraux subis par les individus.

17 Toutefois, la question importante n'est pas de savoir si des réparations au titre des
18 préjudices moraux peuvent être accordées en même temps, et pour des préjudices directs, et
19 pour des préjudices indirects subis par l'Etat. La question essentielle est de savoir si des
20 préjudices moraux peuvent être réparés et compensés.

21 Lorsqu'un particulier subit un préjudice, le préjudice moral subi est en général
22 compensé par paiement à l'Etat de nationalité du particulier au nom de cet individu. Dans ce
23 contexte, la Cour Permanente a dit que l'Etat affirmait son propre droit lorsqu'il demandait
24 réparation de pertes subies par un ressortissant de son pays. Mais, si le préjudice au particulier
25 implique un outrage à l'honneur de l'Etat, qui se serait manifesté du fait d'un outrage au
26 public, par exemple, l'Etat peut être éligible pour recevoir des réparations du fait de
27 préjudices moraux subis, indépendamment des dommages moraux à payer au nom du
28 particulier.

29 C'est dans ce domaine que le Tribunal Arbitral a statué dans la deuxième affaire
30 du Rainbow Warrior en prononçant son *obiter dictum*. C'est dans ce contexte que la
31 Commission de Droit International a fait son commentaire concernant les dommages moraux
32 devant être compensés à un Etat lorsqu'il y a violation de ses propres droits, quelles que soient
33 les pertes subies par des particuliers.

1 La Guinée affirme que, ni l'article 111(8) de la Convention, comme je l'ai dit
2 précédemment, ni le droit coutumier international ne donne de fondement pour de telles
3 réparations qui seraient accordées. Il est clair que ce qu'a dit la Commission de Droit
4 International, que je viens de citer, relève du développement progressif et non de la
5 codification du droit international. L'article 15 du Statut de la Commission décrit « la
6 codification du droit international » comme couvrant « la formulation plus précise et la
7 systématisation de la règle de droit international dans des domaines où il y a déjà eu une
8 pratique d'Etat extensive, des précédents et une doctrine ».

9 La Guinée soutient qu'il n'y a eu, ni de pratique d'Etat extensive, ni de précédents
10 judiciaires impératifs, ni de doctrine suffisante et non contestée pour étayer l'hypothèse selon
11 laquelle de telles réclamations seraient justifiées au regard du droit coutumier international.

12 Mais, même si cela n'était pas le cas, aucune réparation pour préjudice moral ne
13 devrait être accordée au demandeur pour violation de ses propres droits, indépendant des
14 préjudices subis par ses ressortissants. La Guinée affirme que Saint-Vincent-et-les Grenadines
15 n'a pas subi un tel préjudice, mais qu'il fonde sa réclamation pour des réparations du fait de
16 préjudice moral sur les préjudices subis par des particuliers et les sociétés impliquées.

17 Il n'y a pas eu d'outrage au public comparable à celui créé par le fait que le
18 Rainbow Warrior ait été coulé. Il n'y a pas eu de photographies du Saiga qui aient parcouru le
19 monde. Il n'y a pas eu de campagne publique internationale pour défendre la cause du Saiga.
20 Pourquoi ? Parce que ce différend concerne, au fond, des intérêts économiques de la Guinée
21 dans sa zone économique exclusive. Il porte sur la licéité de l'application de la législation
22 douanière guinéenne en ce qui concerne une activité qui n'a pas été expressément réglementée
23 par la Convention. L'article 59 de la Convention indique que l'équilibre des droits dont
24 jouissent les Etats côtiers et la Communauté de navigation internationale dans la zone
25 économique exclusive relève de la délicatesse juridique et politique.

26 Mis à part les particuliers concernés, le différend a préoccupé les sociétés parce
27 que leurs intérêts économiques étaient en danger. La Guinée ne voit pas comment un différend
28 essentiellement commercial aurait pu provoquer une indignation ou un outrage public, par
29 exemple, pour la population de Saint-Vincent-et-les Grenadines. Ce raisonnement est étayé
30 par le fait que le lien entre le Saiga et son Etat du pavillon était tellement flou qu'il était même
31 autorisé que le vaisseau ne soit pas valablement immatriculé à la période pertinente.

32 Par ailleurs, la République de Guinée conteste l'allégation selon laquelle elle
33 aurait insulté Saint-Vincent-et-les Grenadines. La Guinée regrette, comme elle l'a toujours

1 fait, que des particuliers, des entreprises aient subi des préjudices du fait de l'arraisonnement
2 du Saiga. La Guinée a expliqué en détail que le Saiga avait, dans une certaine mesure,
3 également lui-même contribué à ses dégâts. Le Tribunal statuera bientôt sur les remèdes
4 appropriés, et nous attendons la décision avec curiosité.

5 La République de Guinée regrette que le Saiga n'ait pas vu son immobilisation
6 levée plus rapidement. Comme cela a été montré dans les écritures, l'arrêt du 4 décembre
7 1997 prescrivant la prompte mainlevée a chargé les parties de prendre les mesures concrètes
8 permettant la libération du vaisseau et de son équipage moyennant dépôt de la caution. Cette
9 procédure était nouvelle pour les deux parties et pour ce Tribunal. Il ne faut pas considérer
10 comme une insulte, pour cette raison ou pour d'autres raisons, ce fait pour lequel, d'ailleurs,
11 les deux parties sont responsables. Il se peut -et c'est regrettable- que le libellé et autres
12 modalités de la garantie bancaire aient retardé, malheureusement, la levée de l'immobilisation
13 du Saiga.

14 Quant à la cédule de citation adressée au capitaine du Saiga le 12 décembre 1997,
15 elle ne doit pas non plus être considérée comme une insulte à l'égard de l'Etat demandeur. La
16 République de Guinée a déclaré à maintes reprises que cette cédule de citation n'avait pas
17 pour effet de rendre Saint-Vincent-et-les Grenadines responsable pour une sanction
18 quelconque imposée au capitaine. Je ne vois pas comment ce document administratif pourrait
19 justifier une réparation pour préjudice moral subi par l'Etat demandeur en se fondant sur un
20 préjudice direct subi, allégué.

21 L'Etat demandeur demande des réparations se montant à environ 5,5 millions de
22 dollars. Un tiers de ces dommages se fondent sur un calcul spéculatif, sans qu'il y ait
23 véritablement de critères exacts pour les évaluer. Environ 4/5èmes de ces réparations sont
24 demandées au nom de sociétés multinationales qui réalisent d'énormes profits grâce à leurs
25 activités d'avitaillement au large de la côte africaine. La République de Guinée, par ailleurs -il
26 ne faut pas l'oublier- est un des pays les plus pauvres du monde, avec un revenu par habitant
27 d'environ 540 dollars par an. En comparaison, la Suisse, pays du siège du propriétaire, dont la
28 population est à peu près aussi importante que celle de la Guinée, a un revenu par habitant
29 d'environ 33.519 dollars.

30 Monsieur le Président, Messieurs les Juges, Me Thiam vous a priés hier de
31 contribuer, grâce à votre arrêt, à faire en sorte qu'il y ait plus de justice dans le monde. La
32 République de Guinée fait sienne cette requête et vous demande de rejeter les réclamations
33 présentées.

1 A titre auxiliaire, la Guinée vous demande de réduire le quantum de ces
2 réclamations pour en faire un montant raisonnable et équitable.

3 Monsieur le Président, Messieurs les Juges, j'en arrive ainsi à la fin de la
4 présentation orale des arguments de la République de Guinée.

5 Avant de lire les conclusions finales, permettez-moi de faire les observations
6 suivantes :

7 Les deux parties à cette procédure ont contribué au développement du droit
8 international de la mer en consentant à porter cette affaire devant le Tribunal international. Ce
9 faisant, les deux parties ont permis au Tribunal International d'avoir à connaître sa deuxième
10 affaire.

11 Nous avons beaucoup apprécié le privilège qui a été le nôtre de présenter notre
12 thèses aux Juges du Tribunal et de participer, ainsi, à la création d'une image de marque
13 positive du nouveau Tribunal International, et ce, depuis le tout début de ses activités. En
14 même temps, les deux parties ont eu le privilège de rencontrer les Juges membres du Tribunal
15 et d'apprendre à profondément les respecter.

16 Parlant au nom de la République de Guinée, la décision du Tribunal du 4
17 décembre 1997 dans la procédure de prompt mainlevée est, pour la République de Guinée
18 une démonstration éminente de la manière très scientifique et consciencieuse dont le Tribunal
19 International traite les demandes des parties. L'ordonnance du Tribunal à la fin de cette
20 procédure prescrivant des mesures conservatoires est une preuve de la sagesse du Tribunal
21 dans sa quête d'une solution acceptable pour les deux parties.

22 La procédure, au fond, qui se termine maintenant ne peut pas du tout être
23 comparée aux deux autres procédures précédentes, compte tenu du fait que cette procédure a
24 exigé de tous les protagonistes une exceptionnelle performance ; et ceci ne vaut pas seulement
25 pour les représentants des parties, mais également pour vous, Messieurs les 21 Juges du
26 Tribunal International, également pour l'Administration de votre Tribunal, M. Chitty et son
27 personnel, et y inclus les traducteurs et ceux qui ont préparé les transcriptions.

28 C'est grâce à la manière très compétente dont vous avez mené ces débats,
29 Monsieur le Président, que les deux parties ont coopéré dans un esprit de respect réciproque.

30 Malgré les efforts considérables exigés par tous les participants à cette procédure,
31 je dois dire que cette dernière quinzaine a valu la peine. Participer à la discussion concernant
32 une multitude de problèmes extrêmement intéressants au cours des deux dernières semaines à

1 constitué une expérience très particulière. Et j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt et de respect
2 les arguments des représentants de Saint-Vincent-et-les Grenadines.

3 Je remercie -et le Pr Lagoni également- le Ministre de la Justice de la Guinée ainsi
4 que sa délégation. Ma coopération avec le Pr Lagoni restera pour toujours un plaisir
5 inoubliable.

6 Enfin, je remercie mes assistants ainsi que M. von Carlowitz pour leur soutien
7 inestimable.

8 * * *

9 Si vous me le permettez, Monsieur le Président, je souhaiterais maintenant vous
10 donner lecture des conclusions finales présentées au nom du Gouvernement de la République
11 de Guinée, le 20 mars 1999 :

12 « *En application du paragraphe 2 de l'article 75 du Règlement du Tribunal, je*
13 *présente, au nom de la République de Guinée, les conclusions finales ci-après :*

14 *Pour les motifs indiqués dans les pièces de la procédure écrite et ceux développés*
15 *au cours de ses plaidoiries, pour l'un quelconque de ces motifs, ou pour tout autre motif, le*
16 *Gouvernement de la République de Guinée prie le Tribunal International de dire et juger*
17 *que :*

18 *1. Les réclamations de Saint-Vincent-et-les Grenadines sont rejetées comme étant*
19 *non recevables. Saint-Vincent-et-les Grenadines est tenue de payer les dépens et autres coûts*
20 *encourus par la République de Guinée.*

21 *A titre subsidiaire, que :*

22 *2. Les mesures prises par la République de Guinée n'ont pas violé le droit de*
23 *Saint-Vincent-et-les Grenadines et des navires battant son pavillon de jouir de la liberté de*
24 *navigation et/ou des autres utilisations internationalement licites de la mer, tel qu'énoncé aux*
25 *articles 56, paragraphe 2, et 58, ainsi que dans les dispositions connexes de la Convention*
26 *des Nations Unies sur le droit de la mer.*

27 *3. Les lois guinéennes peuvent être mises en oeuvre aux fins de contrôle et de*
28 *répression de la vente de gazole aux navires de pêche dans son « rayon douanier », en vertu*
29 *de l'article 34 du Code des douanes de la Guinée.*

30 *4. La Guinée a légalement exercé, à l'encontre du Saiga, son droit de poursuite,*
31 *en application de l'article 111 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et*
32 *n'est pas tenue de verser au Saiga l'indemnisation prévue au paragraphe 8 de l'article 111 de*
33 *la Convention.*

1 5. La République de Guinée n'a pas violé les articles 292, paragraphe 4, et 296
2 de la Convention.

3 6. La mention de Saint-Vincent-et-les Grenadines dans la « Cédule de citation »
4 en date du 12 décembre 1997 du Tribunal de première instance de Conakry, sous le titre :
5 « CIVILEMENT... RESPONSABLE A CITER » n'a pas violé les droits de Saint-Vincent-et-les
6 Grenadines, aux termes de la Convention.

7 7. La République de Guinée n'a pas obligation de restituer immédiatement à
8 Saint-Vincent-et-les Grenadines l'équivalent en dollars des Etats-Unis du coût du gazole
9 déchargé.

10 8. La République de Guinée n'a pas obligation de verser des réparations à Saint-
11 Vincent-et-les Grenadines.

12 9. Saint-Vincent-et-les Grenadines est tenue de payer les dépens et autres coûts
13 encourus par la République de Guinée ».

14 Merci beaucoup.

15 **M. le Président** (interprétation). - Je vous remercie, Maître von Brevern.

16 Ceci nous amène à la fin de la présentation des plaidoiries et également à la fin de
17 la procédure orale dans la deuxième affaire du Saiga.

18 Je voudrais saisir cette occasion pour remercier les agents et conseils des deux
19 parties pour les exposés et plaidoiries qu'ils ont prononcés devant le Tribunal au cours des
20 deux dernières semaines. Le Tribunal, en particulier, a apprécié la compétence professionnelle
21 et la courtoisie personnelle dont ont fait preuve les agents et les conseils des deux parties.

22 Nous avons pu profiter de vos profondes connaissances et nous vous remercions
23 de la manière très aimable avec laquelle vous vous êtes adressés au Tribunal.

24 Je voudrais répéter que Saint-Vincent-et-les Grenadines a l'autorisation du
25 Tribunal de présenter par écrit des commentaires concernant le document remis par l'agent de
26 la Guinée et qui porte la date du 8 mars. Ces commentaires seront communiqués à la Guinée
27 pour information ou réaction.

28 Je donne maintenant la parole au Greffier, qui va évoquer certaines questions de
29 documentation et de dépens pour les parties.

30 **M. Chitty** (interprétation). - Je vous remercie, Monsieur le Président.

31 Conformément à l'article 86 paragraphe 4 du Règlement du Tribunal, les parties
32 ont le droit de corriger les transcriptions des présentations, déclarations et exposés faits par

1 elles au cours de la procédure orale. Toute correction de ce genre devra être envoyée le plus
2 rapidement possible et, au plus tard, avant le mercredi 24 mars 1999.

3 Par ailleurs, il est demandé aux parties de certifier que tous les documents qu'elles
4 ont remis sont des copies authentiques et précises des originaux de ces documents. A cette fin,
5 elles recevront une liste provisoire des documents concernés.

6 Il est demandé également aux parties de remettre tous documents ou
7 documentations qu'elles souhaiteraient que le Tribunal prenne en considération lorsqu'il
8 statuera sur les dépens en la procédure, et ce, au plus tard le mardi 6 avril 1999.

9 **M. le Président** (*interprétation*). - Je vous remercie.

10 Le Tribunal va maintenant délibérer et statuer en l'affaire. La date du prononcé de
11 l'arrêt sera notifiée aux agents des parties. Le Tribunal a provisoirement arrêté le 29 juin 1999
12 pour le prononcé de son arrêt, mais il s'agit d'une date provisoire. Les agents seront informés
13 raisonnablement tôt s'il devait y avoir un changement de cette date, soit qu'elle serait avancée,
14 soit qu'elle serait reculée.

15 Conformément à la pratique habituelle, je demanderai aux deux agents de rester à
16 la disposition du Tribunal afin de fournir toute autre assistance ou information dont le
17 Tribunal pourrait souhaiter disposer pour sa délibération avant de prononcer son arrêt. La
18 séance est levée.

19 **L'audience est levée à 13 h 10.**