

**TRIBUNAL INTERNATIONAL DU DROIT DE LA MER**

***SAINT-VINCENT-ET-LES GRENADINES***

**c.**

***LA RÉPUBLIQUE DE GUINÉE***

***(Affaire du navire "Saiga" (No. 2))***

**CONTRE-MÉMOIRE**

**Déposé par la République de Guinée**

**Le 16 octobre 1998**

## **I. Introduction**

### **L'Accord de 1998**

1. Dans le mémoire du 19 juin 1998, Saint-Vincent-et-les Grenadines n'a fait état de l'Accord conclu entre les parties en 1998 qu'en en citant le libellé. A ce propos, Saint-Vincent-et-les Grenadines soutient que seule l'exception à l'article 297, paragraphe 3, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (ci-après dénommée "la Convention") pourrait être invoquée par la République de Guinée, alors que, à titre d'exemple, la règle relative à l'épuisement des recours internes n'aurait plus de raison d'être. Or il s'agit là d'une interprétation de l'Échange de lettres en date du 20 février 1998 (ci-après dénommé "l'Accord de 1998") qui est inacceptable et contraire à ce qui a été convenu par les parties. Pour bien comprendre l'Accord de 1998 et lui donner une interprétation correcte, il est indispensable de mentionner, voire de citer l'Échange de lettres qui a, finalement, abouti à l'Accord de 1998.

Ainsi qu'il est indiqué dans la lettre du 9 juin 1998 adressée par le Commissaire aux affaires maritimes et l'agent de Saint-Vincent-et-les Grenadines au Tribunal international du droit de la mer (ci-après dénommé le "Tribunal international"), l'Accord de 1998 a été conclu "grâce aux bons offices du Président du Tribunal international du droit de la mer". Comme le Président et le Greffier du Tribunal international peuvent le confirmer, "l'Accord de 1998" a été en fait conclu avec la collaboration étroite du Tribunal international.

La République de Guinée ayant exprimé le souhait de transférer l'affaire du tribunal arbitral au Tribunal international, le Président du Tribunal international a bien voulu se mettre en rapport avec le conseil de Saint-Vincent-et-les Grenadines, M. Sands. Le 27 janvier 1998, le Président a confirmé à l'agent de la Guinée les conditions auxquelles Saint-Vincent-et-les Grenadines serait disposé à accepter le transfert de l'affaire au Tribunal international. L'une de ces conditions était que l'affaire devrait être entendue au cours d'une seule phase portant sur les questions de juridiction ainsi que sur le fond du différend.

Cet arrangement a été confirmé dans la lettre en date du 29 janvier 1998 adressée par l'agent de Saint-Vincent-et-les Grenadines à l'agent de la Guinée et dont copie a été envoyée au Tribunal international.

### **A n n e x e I**

(Les annexes en chiffres romains sont celles du contre-mémoire, tandis que les annexes en chiffres arabes sont celles du mémoire.)

Il est clairement indiqué dans cette lettre:

“ Je vous écris comme suite à ma télécopie du 26 janvier faisant suite à vos télécopies des 22 et 23 janvier et aux discussions y relatives auxquelles ont participé le Président et le Greffier du Tribunal international du droit de la mer ("le Tribunal"). Ainsi que l'on vous l'a déjà - je suppose - fait savoir, Saint-

Vincent-et-les Grenadines est disposé, en principe, à soumettre sa demande du 22 décembre à la juridiction du Tribunal, à condition que l'accord en ce sens comporte des dispositions portant sur ce qui suit:

1. un calendrier détaillé de toutes les phases de la suite de la procédure, y compris les phases écrite et orale, qui donne satisfaction au Tribunal;
2. le Tribunal doit être habilité à accorder les frais et dépens afférents à la préparation et à la conduite de l'ensemble de la procédure objet du présent différend; et
3. les procédures doivent être limitées à une seule phase au cours de laquelle tous les aspects, y compris le fond et toutes questions de juridiction qui peuvent être soulevées, seront examinés.

Un accord en ce sens devrait être consigné par écrit dans un échange de lettres entre les agents. Je propose que, pour commencer, vous procédiez à l'élaboration d'un projet d'accord qui soit acceptable pour la Guinée et que je soumettrai pour instructions. Toutefois, vous comprendrez qu'il nous faudra continuer d'insister que le calendrier pour la désignation des arbitres soit respecté tant qu'un tel accord n'aura pas été conclu."

Lors d'une nouvelle conversation téléphonique, le Président du Tribunal international a fait savoir à l'agent de la Guinée que M. Sands préparerait un projet d'accord en vue du transfert de l'affaire au Tribunal international.

Le 12 février 1998, M. Sands a téléphoné à l'agent de la Guinée pour lui demander de fournir une autorisation officielle du Gouvernement guinéen l'habilitant à conclure un accord portant transfert de l'affaire au Tribunal international.

Dans une lettre en date du 13 février 1998, M. Sands a écrit à l'agent de la Guinée:

"Comme suite à notre conversation, j'ai l'honneur de vous faire tenir ci-joint le projet de lettre que le Gouvernement de Saint-Vincent-et-les Grenadines sera disposé à recevoir. Si un accord en ce sens n'est pas conclu d'ici au 21 février, nous entamerons la procédure d'arbitrage."

La lettre de M. Sands et le projet d'accord sont joints en tant qu'

## **A n n e x e II**

A la suite d'une initiative du Tribunal international, le projet de lettre, une fois envoyé par l'agent de la Guinée à l'agent de Saint-Vincent-et-les Grenadines, a été modifié de façon à y ajouter les deux nouveaux paragraphes 1 et 5, le projet ainsi modifié constituant dès lors la lettre de l'agent de la Guinée en date du 20 février 1998.

## **A n n e x e III**

Le même jour, le Tribunal international a rendu l'ordonnance correspondante.

Il s'ensuit que la République de Guinée n'est pas forclosée à soulever toute exception juridiquement envisageable à la recevabilité de la requête dans la procédure actuelle. Cette question sera exposée plus en détail à la section 3.1 ci-après.

2. Le différend actuel est fondé sur les faits ci-après:
  - la législation nationale de la République de Guinée interdisant l'avitaillement en mer des bateaux de pêche en gazole;
  - le "SAIGA" a avitaillé en gazole des bateaux de pêche battant pavillon de pays tiers dans la zone contiguë de la République de Guinée;
  - des vedettes de la République de Guinée ont arrêté le navire "SAIGA" en exécution de la législation guinéenne.
3. Saint-Vincent-et-les Grenadines prétend que la République de Guinée a violé le droit de Saint-Vincent-et-les Grenadines et des navires battant son pavillon de jouir de la liberté de navigation et de la liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites.
4. La question primordiale à trancher par le Tribunal international est donc celle de savoir si l'avitaillement des bateaux de pêche dans la zone contiguë et dans la zone économique de la République de Guinée:
  - relève de la navigation ou d'une autre utilisation internationalement licite de la mer conformément à l'article 58, paragraphe 1, de la Convention, ou
  - est inhérent aux droits souverains de la République de Guinée en application de l'article 56, paragraphe 1, lettre a), de la Convention, ou
  - donne à la République de Guinée un droit naturel d'auto-protection conformément aux règles et principes du droit international général, ou encore
  - constitue un conflit qui devrait être résolu sur la base de l'équité conformément à l'article 59 de la Convention.

## **Avitaillement**

5. Saint-Vincent-et-les Grenadines tente de donner l'impression que l'avitaillement en mer est une industrie mondiale qui brasse des millions de dollars, ce qui n'est ni juste, ni attesté par la revue "Bunker News" (Annexe 4).

Le mémoire du 19 juin 1998 ne mentionne pas les États dotés d'une législation prévoyant expressément que les États qui souhaitent entreprendre des activités d'avitaillement dans la zone économique exclusive sont tenus de passer un accord avec l'État côtier. Tel est le cas, par exemple, de la Guinée-Bissau, État voisin de la République de Guinée, et du Cameroun. D'autres États, tels que la Sierra-Léone et la Mauritanie, sont parvenus au même résultat en exigeant des bateaux de pêche l'obtention de licences d'avitaillement. Enfin, dans la procédure concernant la prescription de mesures conservatoires, un avis juridique concernant l'avitaillement du point de vue de la législation italienne a été émis, qui indique expressément:

"Les autorités italiennes pourraient chercher à exercer des pouvoirs de surveillance et d'exécution douaniers à l'égard de l'approvisionnement de

produits pétroliers passibles de droits qui a systématiquement lieu dans la zone contiguë.”

### **Absence de lien substantiel**

6. Contrairement à la déclaration faite par Saint-Vincent-et-les Grenadines dans son mémoire du 19 juin 1998, il y a lieu de se demander si le registre maritime de Saint-Vincent-et-les Grenadines est fiable et efficace. Le Gouvernement guinéen n’a pas de preuve - il a plutôt des doutes - quant à l’existence d’un lien substantiel entre Saint-Vincent-et-les Grenadines et les navires battant son pavillon. En l’absence de ce lien, le “SAIGA” n’aurait pas eu la nationalité de Saint-Vincent-et-les Grenadines le jour de son immobilisation. Il aurait été un navire sans nationalité, tel que précisé à l’article 110, paragraphe 1, lettre d), de la Convention. Cette question sera examinée plus en détail à la Section 1 (point 11) et à la Section 3.2 ci-après.

### **Législation nationale de la République de Guinée**

7. Aux paragraphes 14 à 20 de son mémoire, Saint-Vincent-et-les Grenadines a cité certaines lois guinéennes. Or ce renvoi ne reflète pas la véritable situation en droit et n’explique pas la raison pour laquelle l’avitaillement en mer effectué par le “SAIGA” constitue une violation de la législation guinéenne. En substance, les règlements guinéens violés par le “SAIGA” sont les suivants:

8. Loi 94/007/CTRN du 15 mars 1994 portant répression de la fraude sur l’importation, l’achat et la vente de carburant en République de Guinée (Annexe 22)

Sont interdits en République de Guinée l’importation, le transport, le stockage, la distribution du carburant par toute personne physique ou morale non légalement autorisée. (Article premier).

Tout individu qui aura vendu du carburant en dehors des stations-service ou des dépositaires agréés, sera puni d’un emprisonnement de 3 mois à 1 an et d’une amende... (Art. 2).

Tout armateur de navire de pêche, détenteur d’une licence de pêche délivrée par l’autorité guinéenne compétente qui se sera fait ravitailler ou aura tenté de se faire ravitailler en carburant par des moyens autres que ceux légalement autorisés sera puni... (Art. 4).

Quiconque aura importé frauduleusement du carburant sur le territoire national sera passible d’un emprisonnement de 6 mois à 2 ans, de la confiscation des moyens de transport, de la confiscation des objets servant à masquer la fraude et d’une amende solidaire égale au double de la valeur de l’objet de la fraude, lorsque cette infraction est le fait de moins de 3 individus (Art. 6).

Lorsque le délit visé à l’article 6 de la présente Loi aura été commis par une réunion de plus de 6 individus,... les contrevenants sont passibles d’une peine d’emprisonnement..., d’une amende égale au quadruple de la valeur des objets confisqués... (Art. 8).

9. Code des douanes no. 094/PRG/SEG du 28 novembre 1990 (Annexe 23)

Une zone de surveillance spéciale dénommée rayon des douanes est organisée le long des frontières terrestres et maritimes (Art. 33, par. 2).

Le rayon des douanes comprend une zone maritime ...La zone maritime est comprise entre le littoral et une limite extérieure située en mer à 250 kilomètres des côtes (Art. 34).

Les agents des douanes ont, pour l'exercice de leurs fonctions, le droit au port d'armes (Art. 41, par. 1).

Outre le cas de légitime défense, ils peuvent en faire usage: lorsqu'ils ne peuvent immobiliser autrement les véhicules, embarcations et autres moyens de transport dont les conducteurs n'obtempèrent pas à l'ordre d'arrêt (Art. 41, par. 2, lettre b)).

Pour l'application des dispositions prévues par le présent code et en vue de la recherche de la fraude, les agents des douanes peuvent procéder à la visite des marchandises, des moyens de transports et des personnes. (Art. 44).

Tout conducteur de moyen de transport doit se soumettre aux injonctions des agents des douanes. Si le conducteur n'obtempère pas, les agents des douanes peuvent faire usage de tous engins appropriés pour immobiliser les moyens de transport (Art. 45).

Le capitaine d'un navire arrivé dans la zone maritime du rayon des douanes est tenu, à première réquisition: de soumettre l'original du manifeste au visa "ne varictur" des agents des douanes qui viennent à son bord (Art. 54).

Ceux qui constatent une infraction douanière ont le droit de saisir tous objets passibles de confiscation (Art. 223, par. 2).

L'administration des douanes est autorisée à transiger avec les personnes poursuivies pour infraction douanière (Art. 251, par. 1).

L'administration des douanes est responsable du fait de ses employés, dans l'exercice et pour raison de leurs fonctions seulement, sauf recours contre eux (Art. 300).

Lorsqu'une saisie opérée en vertu de l'article 223-2 ci-dessus n'est pas fondée, le propriétaire des marchandises a droit à un intérêt d'indemnité à raison de 1 pour cent (1 %) par mois de la valeur des objets saisis, depuis l'époque de la retenue jusqu'à celle de la remise (Art. 301, par. 1).

La contrebande s'entend des importations...en dehors des bureaux... (Art. 317).

## SECTION I: EXPOSÉ DES FAITS

Les faits décrits aux paragraphes 26 à 76 du mémoire de Saint-Vincent-et-les Grenadines doivent être modifiés comme suit:

### Le “SAIGA” n’était pas dûment inscrit au registre

10. Le “SAIGA” a été construit en 1975. Le jour de son immobilisation par les autorités guinéennes, à savoir le 28 octobre 1997, il n’était pas immatriculé sous pavillon de Saint-Vincent-et-les Grenadines. Comme il appert de l’Annexe 13 du mémoire, c’est le 14 avril 1997 que Saint-Vincent-et-les Grenadines a accordé au “SAIGA” un certificat provisoire d’immatriculation. Toutefois, ce certificat provisoire avait déjà expiré le 12 septembre 1997. Or le “SAIGA” a été immobilisé plus d’un mois plus tard.

Le certificat définitif d’immatriculation n’a été émis par les autorités compétentes de Saint-Vincent-et-les Grenadines que le 28 novembre 1997. Il est ainsi tout à fait clair que le “SAIGA” n’était pas inscrit au registre conformément à la loi pendant la période du 12 septembre 1997 au 28 novembre 1997. Pour cette raison, le “SAIGA” peut être qualifié de *navire sans nationalité* au moment où il fût attaqué.

### Propriétaire du “SAIGA”

11. A la date considérée, le “SAIGA” était propriété de la Tabona Shipping Company Ltd., dont le siège est à Nicosie (Chypre). Ce qui est très intéressant, c’est que sa nationalité n’a jamais été mentionnée par Saint-Vincent-et-les Grenadines. Le navire était géré par la Seascot Shipmanagement Ltd., qui a son siège en Écosse.

### Affréteur du “SAIGA”

12. Ni Saint-Vincent-et les Grenadines, ni l’agent de la Guinée ne savent très bien quel était, à la date considérée, l’affréteur du “SAIGA”: Si le paragraphe 7 du mémoire mentionne la société Addax Bunkering Services comme étant l’affréteur, le paragraphe 26 de ce même mémoire indique le nom d’une autre société, la Lemania Shipping Group Ltd.. Il est incontestable qu’aussi bien le Tribunal international que la République de Guinée ont le droit d’avoir tous les renseignements nécessaires sur l’affréteur concerné.

### L’équipage du “SAIGA”

13. Si le mémoire présenté dans le cadre de la procédure en cours indique, au paragraphe 26, que le “SAIGA” avait un équipage de 24 personnes, la demande introduite dans le cadre de la procédure de prompt mainlevée fait état de 25 membres d’équipage (comme il appert de l’Annexe 14, p. 218).

Or l’équipage comptait exactement 22 (vingt-deux) personnes. Ainsi qu’il est indiqué à l’Annexe 15, après la page 230, lors de son voyage précédent (soit son voyage no. 11), le “SAIGA” avait à son bord 21 membres d’équipage. A l’Annexe 16, page 234,

Saint-Vincent-et-les Grenadines produit un télex du 24 octobre 1997, adressé à l'affréteur, A.B.S., Genève, par la société ITOC Shipping, selon lequel il avait été procédé à un changement dans la composition de l'équipage : trois membres ayant embarqué et deux débarqué. Les élèves-officiers figurant sur la liste sous les numéros 20 et 21 ont débarqué, tandis que les membres d'équipage inscrits sur la liste figurant à la page 218 sous les numéros 19, 21 et 22 ont été embarqués. En outre, les trois peintres sénégalais inscrits sous les numéros 23, 24 et 25 ont été engagés pour travailler à bord.

Ces trois Sénégalais n'étaient pas membres de l'équipage. Ils ont été, en effet, engagés non pas pour manoeuvrer et naviguer le "SAIGA", mais pour travailler en tant que peintres. Aussi, même s'il existait un lien substantiel entre le "SAIGA" et Saint-Vincent-et-les Grenadines, l'État de Saint-Vincent-et-les Grenadines n'aurait pas le moindre droit d'exiger des dommages et intérêts pour le compte de ces trois peintres sénégalais.

Par ailleurs, on ne sait pas très bien quelle société a engagé les membres d'équipage. Comme il appert du télex du 29 octobre 1997 adressé à la direction par le capitaine du "SAIGA" (p. 262 des annexes du mémoire), la même question se pose en ce qui concerne les trois peintres sénégalais.

### **Propriétaire de la cargaison**

14. Au paragraphe 28 du mémoire, il est indiqué que le gazole était propriété de la société Addax B.V., filiale de Genève. Saint-Vincent-et-les Grenadines n'a aucune raison valable de réclamer devant le Tribunal international des dommages et intérêts au Gouvernement guinéen au nom d'une société genevoise. Cet aspect sera examiné plus en détail ci-après.

### **Immobilisation du "SAIGA"**

15. La version des faits présentée aux paragraphes 34 à 37 du mémoire concernant l'immobilisation du "SAIGA" n'est pas correcte. La version exacte est comme suit:

Le "SAIGA" a quitté Dakar (Sénégal) le 24 octobre 1997.

Le 25 octobre 1997, le capitaine du "SAIGA" a informé par télex l'affréteur A.B.S. de Genève que trois bateaux de pêche se trouvaient à une position située à 20 miles marins au large de la Guinée (p. 240 des annexes du mémoire).

Le 26 octobre, le "SAIGA" a avitaillé en gazole des bateaux de pêche dans la zone économique exclusive de la Guinée-Bissau (p. 242 des annexes du mémoire).

Le capitaine du "SAIGA" a noté dans son journal de bord, le même jour, notamment:

"Prière d'entrer en contact avec le navire de pêche "GIUSEPPE 1" à 4 heures par VHF 68/70 ou F = 8320.

3. Prière de rester sur le qui-vive et de ne pas quitter le radar des yeux. Si vous repérez une cible se dirigeant rapidement vers notre navire, appelez-moi tout de suite" (p. 228 des annexes du

mémoire).

Il a également noté:

2. Vérifiez le radar tout le temps. Faites attention à toute cible se déplaçant rapidement. Appelez-moi tout de suite". (p. 230 des annexes du mémoire).

Dans la matinée du 27 octobre 1997, le "SAIGA" se trouvait au point 10°25,3 N et 15°42,6 O, lequel est situé dans la zone contiguë de la République de Guinée. Le navire a par la suite avitaillé trois bateaux de pêche, à savoir le GUISEPPE PRIMO, le KRITTI et l'ELENI G.; et ce, le même jour, à partir de 4 heures du matin (p. 247 des annexes du mémoire). L'avitaillement des trois bateaux de pêche dans la zone contiguë de la Guinée s'est terminée le 27 octobre 1997 vers 14 heures. Les bateaux de pêche battant pavillons italien et grec exerçaient des droits de pêche qui leur sont octroyés en vertu de l'Accord entre la Communauté économique européenne et le Gouvernement de la République de Guinée concernant la pêche au large de la côte guinéenne. Conformément à l'article 4 de la Loi guinéenne 94/007/CTRN du 15 mars 1994, tout détenteur de licence de pêche était tenu de se faire ravitailler auprès de stations-service agréés.

Le 27 octobre 1997, A.B.S., de Genève, a envoyé au capitaine une télécopie (p. 251 des annexes du mémoire) l'avertissant que la position du "SAIGA" n'était pas sûre et que les autorités portuaires guinéennes à Conakry allaient lancer des vedettes à ses traces. Le "SAIGA" devrait se rendre immédiatement dans les eaux sierra-léoniennes. Sans arborer de pavillon, le "SAIGA" a mis le cap sur le sud. Le capitaine du "SAIGA" et l'affrètement étaient bien au courant de l'arrêt, par les autorités guinéennes, en 1996 et 1997, de deux autres navires, le "NAPETCO" et l'"AFRICA" en exécution de la législation guinéenne ayant trait à l'avitaillement en gazole.

16. Les 26 et 27 octobre 1997, les autorités guinéennes ont capté, sur la fréquence 8320, des conversations radio entre le capitaine du "SAIGA" et des chalutiers. Il ressortait clairement de ces conversations que le "SAIGA" devait avitailler ces chalutiers en gazole. Déjà le 25 octobre 1997, le "SAIGA" a informé trois autres bateaux de pêche, qui se trouvaient alors occuper une position située à une vingtaine de miles marins de la côte guinéenne, que l'avitaillement devrait s'effectuer au point 9°15 N et 16°15 O, position qui se trouve bien à l'intérieur de la zone économique exclusive de la Guinée. Le 27 octobre 1997, après que les trois navires de pêche eurent été avitaillés dans la zone contiguë de la Guinée, les vedettes guinéennes F-328 et P-35 ont reçu l'ordre d'inspecter le "SAIGA" à raison de la violation de la législation guinéenne.

Les vedettes guinéennes avaient pour mission de stopper et de perquisitionner le "SAIGA". Toutefois, il était clair que le "SAIGA" se savait poursuivi. Aussi a-t-il reçu peu de temps après l'ordre de se rendre immédiatement au point 09°00 N et 15°00 O, qui est situé légèrement au sud de la frontière guinéenne. Ayant entendu ces nouvelles instructions, les vedettes guinéennes se sont dirigées vers la frontière sud pour détecter le "SAIGA" sur le radar le 28 octobre 1997 à 4 heures du matin, alors qu'il se trouvait encore dans la zone économique exclusive de la Guinée.

Les vedettes ont essayé de stopper le “SAIGA”. Elles ont communiqué avec le “SAIGA” sur une chaîne internationale. Les vedettes ont décliné leur identité et sommé le “SAIGA” de s’arrêter. Toutefois, le “SAIGA” ne s’est pas arrêté. Les vedettes ont alors émis des signaux sonores et ont même fait sonner les cloches à bord, mais le “SAIGA” ne s’est pas arrêté pour autant. Les vedettes ont également donné des signaux visuels que le “SAIGA” a ignorés. Au lieu de s’arrêter, le “SAIGA” a franchi la frontière sierra-léonienne. Depuis la position où il a avitaillé les trois navires de pêche jusqu’à ce point, le “SAIGA” n’avait jamais pénétré dans la mer territoriale de la Sierra-Léone ou de tout autre État.

Puisque le “SAIGA” ne s’était pas arrêté, les vedettes ont dû l’accoster. Le “SAIGA” a alors tenté à deux reprises de faire sombrer les vedettes, ce que les équipages de ces dernières ont pu éviter de justesse. C’est alors que l’on s’est rendu compte que le “SAIGA” n’arborait aucun pavillon. Aucun membre d’équipage n’était à la cabine de pilotage. Le navire était mis en pilotage automatique et se dirigeait vers la haute mer. Enfin, les vedettes guinéennes sont parvenues à stopper le navire. C’était au point 8°58 N et 15°00 O, position située à l’intérieur de la zone économique exclusive de la Sierra-Léone.

Les autorités guinéennes ont passé une trentaine de minutes de recherche à bord pour trouver l’équipage. Environ trois heures après, l’enquête était terminée et le “SAIGA” a été mis cap sur Conakry.

17. Le capitaine du “SAIGA” ne pouvait aucunement présumer qu’il serait attaqué par une vedette pirate. La raison en est que les vedettes en question étaient plus rapides que des vedettes pirates, ce que le capitaine du “SAIGA” doit avoir remarqué sur son radar. Qui plus est, les vedettes avaient décliné leur identité et pouvaient être facilement reconnues par leurs numéros (P328 et P35). Par ailleurs, elles avaient, par des signaux sonores et lumineux, sommé le “SAIGA” de s’arrêter. Enfin, les vedettes pouvaient être identifiées par leur pavillon, leur couleur kaki et le symbole caractéristique inscrit sur leur coque. Le fait que le capitaine du “SAIGA” ait essayé de s’échapper en mettant le navire sur pilotage automatique et qu’il ait demandé à l’équipage de se réfugier dans la salle des machines en est un autre indice.
18. Arrivés à Conakry, les membres d’équipage, à l’exception du capitaine, étaient libres de quitter le “SAIGA” et la République de Guinée. Cette constatation a déjà été faite dans le mémoire en défense de la République de Guinée (p. 6, point no. 2).

### **Cargaison confisquée**

19. Comme il appert de l’Annexe 16, page 231, la cargaison à bord du “SAIGA” était de 4 906 212 tonnes métriques. Il n’est pas correct d’affirmer, comme on l’a fait au paragraphe 44 du mémoire, que près de 5000 tonnes métriques de gazole avaient été vidangées dans des citernes à quai les 10 et 11 novembre 1997.

### **Dépôt d’une caution raisonnable**

20. Dans sa demande de prompt mainlevée de l'immobilisation du "SAIGA" et de prompt libération de son équipage du 13 novembre 1997, Saint-Vincent-et-les Grenadines a présenté la conclusion suivante:

"...le demandeur émet l'opinion que le Tribunal devrait ordonner la prompt mainlevée de la saisie du navire et de sa cargaison et la prompt libération de son équipage sans que soit exigé le dépôt d'une garantie. Le demandeur est prêt à déposer auprès du Tribunal même toute garantie raisonnable que celui-ci pourrait exiger, en demandant toutefois que, eu égard à ce qui précède, le Tribunal n'ordonne pas le dépôt d'une quelconque garantie directement auprès des autorités guinéennes".

Le Tribunal international a rendu son arrêt le 4 décembre 1997. Contrairement à la conclusion de Saint-Vincent-et-les Grenadines, le Tribunal international a décidé que le "SAIGA" et son équipage ne seraient relâchés que moyennant le dépôt d'une caution ou d'une garantie raisonnable qui consiste dans 1) le montant du gazole déchargé du "SAIGA" et 2) le montant de 400 000 dollars des États-Unis à déposer sous forme de lettre de crédit ou garantie bancaire ou sous toute autre forme, si les parties en conviennent. La Guinée demande donc que Saint-Vincent-et-les Grenadines supporte les frais de la procédure de prompt mainlevée.

21. L'article 113, paragraphe 3, du Règlement du Tribunal international (ci-après dénommé "le Règlement") dispose que "la caution ou autre garantie financière en vue de la mainlevée de l'immobilisation du navire ou de la libération de son équipage sera déposée auprès de l'État qui a immobilisé le navire à moins que les parties n'en décident autrement". Contrevenant à cet article, l'agent de Saint-Vincent-et-les Grenadines a déposé une garantie du Crédit suisse en date du 10 décembre 1997 auprès de l'agent du Gouvernement guinéen au lieu de la déposer directement auprès du Gouvernement guinéen (voir Annexe 38, p. 538 du mémoire).
22. L'agent de Saint-Vincent-et-les Grenadines a exprimé l'espoir que le navire et l'équipage serait libérés sans retard dans le courant de la journée du 11 décembre 1997. Conformément aux instructions qu'il avait reçus de Saint-Vincent-et-les Grenadines, il a déclaré que, dans le cas contraire, il déposerait le lendemain une nouvelle requête devant le Tribunal.
23. La lettre de l'agent de Saint-Vincent-et-les Grenadines du 10 décembre 1997 à laquelle était joint le texte de la garantie a été reçu par l'agent de la Guinée le 11 décembre 1997. Le même jour, celui-ci a informé l'agent de Saint-Vincent-et-les Grenadines qu'il devait "entreprendre de vérifier que la garantie bancaire était suffisante et raisonnable", ce qui supposait la consultation du Ministre de la Justice à Conakry (Annexe 38, p. 541 du mémoire). En outre, il a demandé que le Crédit suisse soit prié de fournir une garantie libellée en français. Enfin, il a demandé que le délai pour relâcher le navire et l'équipage soit prolongé "jusqu'à ce que nous ayons reçu la garantie bancaire libellée en français et ayons eu le temps de la faire approuver".
24. Toujours, le 11 décembre 1997, l'agent de la Guinée a reçu un appel téléphonique de l'agent de Saint-Vincent-et-les Grenadines, dans lequel celui-ci rejetait la demande qui lui avait été faite de fournir une garantie bancaire rédigée en français. Stephenson

Harwood s'est contenté d'offrir de communiquer une traduction française de l'original.

L'agent de Saint-Vincent-et-les Grenadines a demandé quels étaient les autres griefs éventuels concernant la garantie bancaire. L'agent de la Guinée lui a fait savoir qu'il ne pouvait pas personnellement décider en dernier lieu si la garantie bancaire pouvait être considérée comme "raisonnable" au sens de l'arrêt du Tribunal international, cette décision appartenant au Gouvernement guinéen. A ce propos, l'agent de Saint-Vincent-et-les Grenadines a été informé que l'agent de la Guinée n'avait pas encore pu obtenir d'instructions de Conakry.

Ayant émis cette réserve, l'agent de la Guinée a abordé au cours de cette même conversation téléphonique quelques autres problèmes qu'il a pu constater à l'issue d'un examen préliminaire du texte anglais de la garantie bancaire. Il a évoqué le terme "claims" figurant à la ligne 8 de la page 2 de la garantie en précisant que ce terme devait également recouvrir les pénalités qui pourraient résulter de poursuites pénales. Il a de nouveau exigé que la garantie bancaire soit émise en français, en demandant confirmation par le Crédit suisse de l'habilitation des personnes qui ont signé ou signeraient la garantie bancaire. L'agent de la Guinée a bien précisé que ces problèmes ne seraient pas forcément les seuls, d'autant qu'il n'avait pas eu la possibilité d'examiner la garantie bancaire de très près et qu'il n'avait encore reçu ni instructions ni observations de la République de Guinée concernant la garantie bancaire.

25. Aussi n'est-il pas correct d'affirmer, comme on l'a fait au paragraphe 145 du mémoire, que la conversation téléphonique que les deux agents ont eue le 11 décembre 1997 annulait et remplaçait la lettre de l'agent de la Guinée portant la même date, dans laquelle celui-ci précise qu'il devrait consulter le Ministre de la Justice à Conakry avant de pouvoir souscrire à un quelconque libellé de la garantie bancaire.
26. Dans le courant de la journée du 11 décembre 1997, l'agent de la Guinée a procédé à un examen approfondi du texte de la garantie bancaire. A l'issue de cet examen du libellé, il a découvert une nouvelle difficulté dont la solution exigeait, à son avis, la rédaction d'un avenant. L'agent de la Guinée a essayé d'appeler l'agent de Saint-Vincent-et-les Grenadines le soir même, mais sans succès. Il a donc couché par écrit tous les points qui le préoccupaient dans sa lettre du 12 décembre 1997 (annexe 38, p. 550 à 554 du mémoire). Concernant les points les plus importants, l'agent de la Guinée a précisé ce qui suit

“Essentiellement le Crédit suisse garantit de payer:

- toute somme
- due au Gouvernement guinéen
- aux termes d'un jugement définitif
- au nom du Saiga
- à propos des revendications à la suite desquelles le Saiga a été retenu.

Je vois une difficulté: il n'est pas clairement indiqué qui doit payer le Gouvernement guinéen aux termes du jugement définitif. La seule mention à ce sujet réside, à mes yeux, dans les mots "au nom du Saiga". Ce libellé n'est toutefois pas assez clair ou du moins risque d'être une source d'incertitude puisque en l'absence d'instructions spécifiques de mon client, j'imagine qu'un jugement pourrait être rendu contre le propriétaire, l'affréteur, l'équipage, le commandant ou le navire. En conséquence, il est nécessaire de préciser le libellé de la garantie...

Il doit par ailleurs être clair que l'expression "due to you ("ce qui vous est dû") ne s'applique pas seulement au Gouvernement guinéen mais aussi à l'Administration douanière et fiscale et/ou à d'autres organismes guinéens.

Enfin, les mots "à propos des revendications à la suite desquelles le Saiga a été retenu" ne sont pas, selon nous, assez clairs. Le Saiga a en effet été immobilisé parce qu'il a violé les lois de la Guinée. Il est douteux qu'il ait été immobilisé à propos de "revendications". Même avec les éclaircissements fournis par le Crédit suisse dans sa lettre du 11 décembre 1997 au paragraphe 2, nous estimons qu'il faut clarifier le libellé de la garantie également à cet égard."

Enfin l'agent de la Guinée a demandé l'inclusion dans la garantie bancaire d'une clause d'arbitrage (Annexe 38, p. 555 du mémoire).

27. Par lettre du 12 décembre 1997, qui avait été télécopiée le vendredi à 18h27, c'est-à-dire après les heures de bureau, et que l'agent guinéen n'avait reçue que le 15 décembre 1997, l'agent de Saint-Vincent-et-les Grenadines a rejeté la demande concernant l'avenant à la garantie et a fait état de son intention d'introduire, le lundi 15 décembre 1997, une requête conformément à l'article 126 du Règlement, si le navire et l'équipage n'étaient pas relâchés avant cette date (p. 556 et 557).
28. Le 15 décembre 1997, l'Ambassadeur de la République de Guinée en Allemagne a informé, par télécopie, l'agent de la Guinée que le Ministre de la Justice de la République de Guinée serait en mission en Ethiopie et qu'il rentrerait en principe à Conakry dans le courant de la même semaine. L'agent de Saint-Vincent-et-les Grenadines en a été immédiatement informé par lettre du 15 décembre 1997 (p. 560 et 561).
29. Le fait que, en contravention de l'article 113, paragraphe 3, du Règlement, l'agent de Saint-Vincent-et-les Grenadines ait déposé la sécurité financière auprès de l'agent de la Guinée au lieu de la déposer directement auprès du Gouvernement guinéen a eu pour effet d'obliger l'agent de la Guinée d'attendre de recevoir des instructions de la République de Guinée. Pour des raisons d'ordre technique, il y a eu d'énormes retards au niveau des communications entre Hambourg et la Guinée. En fait, aucun contact ne pouvait être établi entre l'agent et la République de Guinée pendant des semaines.

Une fois que l'agent de la Guinée avait reçu la lettre de Stephenson Harwood du 11 décembre 1997 à laquelle était jointe la garantie libellée en anglais, lettre et garantie ont été envoyées au Ministre de la Justice en Guinée et à l'Ambassadeur de la

République de Guinée à Bonn. Le 11 décembre 1997, l'agent est parvenu à télécopier cette lettre au ministre à 11h04 et à l'ambassadeur à 11h17. Cette lettre est jointe en tant qu'

#### **Annexe IV**

et le relevé fax de l'agent de la Guinée concernant la journée du 11 décembre 1997 en tant qu'

#### **Annexe V**

Le même jour, à 13h19, une deuxième lettre a pu être télécopiée au Ministre de la Justice,

#### **Annexe VI**

dans laquelle le Gouvernement guinéen a été informé de la conversation téléphonique entre les deux agents au cours de laquelle l'agent de la Guinée a demandé la production d'une garantie en langue française.

30. De nombreuses lettres devaient être envoyées par la suite au Gouvernement guinéen, mais, comme il appert des divers relevés fax de l'agent guinéen concernant les journées des 11, 12, 13 et 15 décembre (Annexe V), il s'était avéré impossible de les télécopier. Aussi l'agent de la Guinée a-t-il dû envoyer par DHL la traduction française de la garantie, en demandant, par lettre du 15 décembre 1997, que des instructions lui soient immédiatement données.

#### **Annexe VII**

L'Ambassadeur de la République de Guinée en Allemagne a, le 15 décembre 1997, informé l'agent de la Guinée que le Ministre de la Justice de la République de Guinée serait en mission en Ethiopie.

#### **Annexe VIII**

31. Dans l'intervalle, le Tribunal de première instance de Conakry a, le 17 décembre 1997, rendu un jugement à l'encontre du capitaine du "SAIGA". Celui-ci a été déclaré coupable d'acte de contrebande pour avoir avitaillé des bateaux de pêche dans la zone contiguë de la Guinée, et a été condamné à payer plus de 400 000 dollars des États-Unis (Annexe 29 du mémoire).
32. Il n'est pas vrai que Saint-Vincent-et-les Grenadines ait jamais été informé que l'amende infligée au capitaine du "SAIGA" pourrait être directement recouvrable contre l'État de Saint-Vincent-et-les Grenadines lui-même et/ou les navires battant son pavillon.
33. Saint-Vincent-et-les Grenadines a introduit une procédure arbitrale contre la République de Guinée le 22 décembre 1997 (Annexe 1 du mémoire), procédure sur

laquelle le Tribunal international est maintenant appelé à statuer. Saint-Vincent-et-les Grenadines prie le Tribunal international de dire et juger que la République de Guinée a violé l'article 292, paragraphe 4, et l'article 296 de la Convention en ne procédant pas à la prompte mainlevée de l'immobilisation du "SAIGA" et à la prompte libération de son équipage dès le dépôt de la caution de 400.000 dollars des États-Unis le 10 décembre 1997 ou dès que les éclaircissements demandés ont été donnés (le 11 décembre 1997) par le Crédit suisse.

34. Ce n'est que le 5 janvier 1998 que l'agent de la Guinée a reçu de l'avocat guinéen à la Cour, M. Barry Alpha Oumar, une télécopie

#### **A n n e x e IX**

dans laquelle M. Barry Alpha Oumar indiquait sous le point no. 1 que, entre temps, l'agent de la Guinée aurait dû recevoir des observations du Ministre de la Justice en date du 24 décembre 1997 concernant la garantie bancaire. Tel n'était cependant pas le cas. L'agent de la Guinée a répondu à M. Barry Alpha Oumar, par lettre du 5 janvier 1998,

#### **A n n e x e X**

que ni lui ni l'Ambassadeur de la République de Guinée n'avait reçu la communication du Ministre de la Justice en date 24 décembre 1997. Comme il appert du relevé fax du 5 janvier 1998 (nos. 18, 19, 20, 23, 24 et 27), du 6 janvier 1998 (nos. 28, 36, 38 51, 52 et 53) et du 7 janvier 1998 (nos. 56 et 7, 13, 14, 15, 17 et 27).

#### **A n n e x e XI**

Le 6 janvier 1998, l'agent de la Guinée a reçu par l'intermédiaire de l'Ambassadeur de la République de Guinée en Allemagne copie de la lettre du Ministre de la Justice de la République de Guinée en date du 24 décembre 1997. Toujours à la même date, l'agent de la Guinée a transmis à l'agent de Saint-Vincent-et-les Grenadines des observations et objections au Gouvernement guinéen concernant la garantie bancaire (p. 562 et 563).

35. Dans l'intervalle, Saint-Vincent-et-les Grenadines a, le 13 janvier 1998, déposé une demande en prescription de mesures conservatoires auprès du Tribunal international. Les conclusions de Saint-Vincent-et-les Grenadines sont comme suit:

“Saint-Vincent-et-les Grenadines demande au Tribunal de prescrire les mesures conservatoires ci-après:

- 1) que la Guinée prenne immédiatement les mesures nécessaires pour se conformer à l'arrêt du Tribunal international du droit de la mer en date du 4 décembre 1997 et, en particulier,
  - a) qu'elle procède à la mainlevée de l'immobilisation du Saiga et à la mise en liberté de son équipage;
  - b) qu'elle suspende l'application et les effets du jugement du 17

- décembre 1997 de la Cour de Conakry (Guinée);
- c) qu'elle cesse d'exécuter, directement ou indirectement, le jugement du 17 décembre 1997 contre toute personne ou toute autorité gouvernementale;
  - d) sous réserve de l'exception limitée concernant les mesures d'exécution énoncées à l'article 33, paragraphe 1, lettre a), de la Convention, qu'elle cesse d'appliquer, de faire exécuter sa législation douanière et réprimant la contrebande et les textes connexes ou de leur donner autrement effet dans la zone économique exclusive de la Guinée ou ailleurs au-delà de cette zone (en particulier les articles 1 et 8 de la loi 94/007/CTRN du 15 mars 1994, les articles 316 et 317 du Code des douanes, et les articles 361 et 363 du Code pénal) contre les navires immatriculés à Saint-Vincent-et-les Grenadines;

2) que la Guinée et ses autorités gouvernementales cessent de porter atteinte au droit de Saint-Vincent-et-les Grenadines et des navires battant son pavillon de jouir de la liberté de navigation et/ou de la liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites liées à la liberté de la navigation, qui sont reconnues notamment par l'article 56, paragraphe 2, l'article 58 et d'autres dispositions connexes de la Convention de 1982."

36. Dans son ordonnance du 11 mars 1998, le Tribunal international n'a pas accepté les conclusions de Saint-Vincent-et-les Grenadines et a fait les recommandations ci-après:

"Prescrit la mesure conservatoire ci-après en application de l'article 290, paragraphe 1, de la Convention:

La Guinée doit s'abstenir de prendre ou d'exécuter toute mesure judiciaire ou administrative à l'encontre du Saiga, de son capitaine et des autres membres de l'équipage, de ses propriétaires ou exploitants, en rapport avec les événements qui ont conduit à l'arraisonnement et à l'immobilisation du navire, le 28 octobre 1997, aux poursuites engagées par la suite contre le capitaine et à sa condamnation;

Recommande que Saint-Vincent-et-les Grenadines et la Guinée cherchent à parvenir à un arrangement à mettre en oeuvre en attendant la décision définitive, et à cet effet que les deux Etats fassent en sorte que leurs autorités respectives ou les navires battant leur pavillon n'entreprennent aucune action de nature à aggraver ou à étendre le différend soumis au Tribunal."

Par conséquent, les frais de la procédure devraient être supportés par Saint-Vincent-et-les Grenadines.

37. Par lettre du 19 janvier 1998, le Ministre de la Justice de la République de Guinée a rappelé à l'agent de la Guinée que le "SAIGA" serait relâché une fois fournie une garantie bancaire acceptable. Il a également indiqué que le Gouvernement guinéen ne comprenait pas les nouvelles demandes introduites par Saint-Vincent-et-les

Grenadines le 22 décembre 1997 et le 5 janvier 1998, car ce n'est qu'en raison du libellé inacceptable de la garantie que le Gouvernement guinéen n'avait pas encore donné suite à l'arrêt du Tribunal international en date du 4 décembre 1997.

38. Le 20 janvier 1998, l'agent de la Guinée a reçu de l'agent de Saint-Vincent-et-les Grenadines une lettre datée du 19 janvier 1998 (p. 564 et 565), dans laquelle celui-ci l'informait que le retard mis à répondre aux demandes guinéennes concernant les modifications à apporter au libellé de la garantie, telles que présentées à Saint-Vincent-et-les Grenadines par lettre du 6 janvier 1997, était dû à l'absence d'un certain nombre des parties intéressées du côté de Saint-Vincent-et-les Grenadines. L'agent de Saint-Vincent-et-les Grenadines a indiqué que toutes les demandes de modification du libellé seraient acceptées par Saint-Vincent-et-les Grenadines. Concernant la preuve demandée de l'habilitation des signataires de la garantie bancaire, il a demandé que soit proposée la démarche à suivre pour lever toute équivoque signalée par la Guinée.
39. Par lettre du 22 janvier 1998, l'agent de la Guinée a informé l'agent de Saint-Vincent-et-les Grenadines des instructions reçues du Gouvernement guinéen en date du 21 janvier 1998 (p. 570 et 571). Le Gouvernement guinéen a demandé de recevoir l'original de la garantie bancaire en langue française, en formulant des propositions concrètes concernant le libellé et en demandant que les signatures des représentants de la banque soient notariées par un notaire.
40. Par lettre du 30 janvier 1997, l'agent de Saint-Vincent-et-les Grenadines a fait savoir que la nouvelle garantie bancaire avait été émise et que, conformément à l'article 113, paragraphe 3, du Règlement, elle avait été transmise directement au Ministre de la Justice guinéen en sa qualité de représentant de l'État qui immobilisé le navire (p. 572).
41. Le Directeur national des douanes a, le 16 février 1998, informé l'agent de la Guinée

## **A n n e x e   X I I**

que le libellé de la nouvelle garantie bancaire était maintenant acceptable. Il a souligné que, jusque là, il n'avait pas été procédé à la prompte mainlevée de l'immobilisation du "SAIGA" du fait du caractère inacceptable du libellé initial. En outre, il a demandé à l'agent de la Guinée d'inviter le Crédit suisse à honorer l'engagement qu'il avait pris de verser le montant de 400 000 dollars des États-Unis au compte bancaire du Gouvernement guinéen pour réaliser la libération du "SAIGA". Il a aussi évoqué l'arrêt de la Cour d'appel de Conakry en date du 3 février 1998, en vertu duquel le "SAIGA" a été confisqué. Copie de la version intégrale de l'arrêt de la Cour d'appel de Conakry du 3 février 1998 figurait en annexe à cette lettre.

Le même jour, le Directeur national des douanes a également envoyé directement au Crédit suisse une télécopie (p. 588) lui demandant le versement d'un montant de 400.000 dollars des États-Unis pour lui permettre de procéder à la mainlevée de l'immobilisation du "SAIGA".

42. L'agent de la Guinée a, le 17 février 1998, indiqué à l'agent de Saint-Vincent-et-les Grenadines et au Greffier du Tribunal international (p. 582) le compte bancaire sur lequel les 400 000 dollars des États-Unis devaient être transférés.

Le 18 février 1998, l'agent de la Guinée a, après l'avoir appelé, envoyé au Crédit suisse (p. 586) copie de l'arrêt de la Cour suprême de la République de Guinée en date du 3 février 1998. Il lui a également demandé de confirmer immédiatement qu'il était prêt à verser la somme de 400 000 dollars des États-Unis prévue par la garantie ou, s'il y avait autre chose à faire avant de pouvoir procéder au paiement de ladite somme.

43. Un jour plus tard, l'agent de Saint-Vincent-et-les Grenadines a informé l'agent de la Guinée par téléphone qu'il ne demanderait pas au Crédit suisse d'effectuer le paiement prévu par la garantie tant que le Tribunal international ne se serait pas prononcé sur le fond de l'affaire.
44. Ainsi qu'il a déjà été indiqué au paragraphe 145 du mémoire, le Crédit suisse a refusé de payer, en précisant qu'il lui fallait recevoir à ses guichets à Genève "une copie papier de la déclaration requise accompagnée des documents connexes dûment émis et signés comme indiqué [dans la garantie bancaire]" (p. 587).

### **Libération du "SAIGA"**

45. L'acte de mainlevée avait déjà été établi par le Gouvernement guinéen le 13 février 1998. Le capitaine du "SAIGA" a refusé, toutefois, de le signer, malgré la présence de ses trois avocats, à savoir MM. Richard Bangoura, Ahmadou Tidiane Kaba et Alpha Bacar Barry. Des négociations ont eu lieu par la suite entre les parties représentant les divers intérêts du "SAIGA", d'une part, et les autorités guinéennes, d'autre part. Ce n'est que le 27 février 1998 qu'un accord a été conclu et ce n'est que le 28 février 1998 que le capitaine du "SAIGA" a signé l'acte de mainlevée. Le "SAIGA" pouvait dès lors quitter Conakry le jour même.

Comme indiqué dans la lettre du 9 mars 1998 adressée par le Ministre de la Justice à l'agent de la Guinée,

### **A n n e x e X I I I**

il n'y a pas eu d'accord entre le Gouvernement guinéen, d'une part, et le propriétaire ou le capitaine du "SAIGA", d'autre part, avant la signature de l'acte de mainlevée tenant lieu de procès-verbal. Si le navire a été relâché, c'est que le Crédit suisse s'était engagé à payer la somme de 400 000 dollars des États-Unis, sur production par la République de Guinée de deux documents, à savoir une demande écrite de paiement signée par un ministre avec indication du montant à payer et une copie certifiée conforme de l'arrêt définitif de la Cour d'appel.

## SECTION 2: COMPÉTENCE

46. Le différend quant au fond concernant l'affaire du navire "SAIGA" est soumis au Tribunal au nom de Saint-Vincent-et-les Grenadines en tant que demandeur et de la Guinée en tant que défendeur. Les agents des deux parties sont convenus dans l'Accord de 1998

"de soumettre le différend entre les deux États concernant le navire "SAIGA" à la juridiction du Tribunal international du droit de la mer (Hambourg)".

Le point no. 2 de l'Accord de 1998 stipule:

"Les procédures écrite et orale devant le Tribunal international du droit de la mer comprendront une seule phase au cours de laquelle tous les aspects du fonds du différend (y compris les dommages et intérêts et les dépens) *et l'exception d'incompétence soulevée par le Gouvernement guinéen dans son exposé en réponse du 30 janvier 1998 seront examinés*" (les italiques sont de nous).

47. La Guinée a soutenu au point no. 4 de son exposé en réponse du 30 janvier 1998 que le Tribunal n'avait pas compétence dans la procédure concernant les mesures conservatoires car:

"La requête du demandeur concerne un différend qui est régi par l'alinéa a) du paragraphe 3 de l'article 297 de la Convention relatif à l'interprétation ou à l'application des dispositions de la Convention concernant la pêche."

La raison pour laquelle la Guinée a défendu son droit de soumettre l'exception susmentionnée à la compétence du Tribunal est également précisée dans l'exposé susmentionné (id. no. 4): Le Tribunal a décidé dans son arrêt du 4 décembre 1997 (entre autre au paragraphe 71) que aux fins de la procédure de prompt mainlevée, l'action de la Guinée pouvait être considérée "dans la cadre de l'article 73 de la Convention". Étant donné que cette constatation du Tribunal était en opposition avec la thèse de la République de Guinée, qui, à toutes les phases du différend, a constamment soutenu (et soutient toujours) que les mesures qu'elle avait prises à l'encontre du "SAIGA" n'étaient pas fondées directement sur sa législation et sa juridiction en matière de pêche, la Guinée n'avait d'autre choix que de réserver expressément cette exception même à la compétence du Tribunal afin de ne pas se trouver forclosé à la soulever lors de la procédure concernant les mesures conservatoires.

48. Nonobstant son arrêt du 4 décembre 1997, le Tribunal a toutefois indiqué au paragraphe 30 de son Ordonnance du 11 mars 1998 concernant les mesures conservatoires:

"que, en l'espèce, les dispositions de l'article 297, paragraphe 1, de la Convention, invoquées par le demandeur, semblent *prima facie* constituer une base de compétence du Tribunal".

Aussi, aux fins de sa procédure relative aux mesures conservatoires, le Tribunal a considéré que le différend concerne l'exercice par la Guinée de "ses droits souverains ou de sa juridiction (article 297, paragraphe 1) autres que ceux se rapportant à la pêche (article 297, paragraphe 3, de la Convention).

49. La Guinée n'est pas liée dans la procédure en cours sur le fond de l'affaire du navire "SAIGA" par la constatation du Tribunal selon laquelle l'article 297, paragraphe 1, de la Convention semble *prima facie* constituer une base de sa compétence dans ce différend particulier concernant la prescription de mesures conservatoires. Ainsi qu'il sera exposé plus en détail ci-après <sup>1</sup>, la Guinée soutient, dans la procédure en cours, qu'elle avait pris des mesures d'exécution à l'encontre du "SAIGA" sur la base de ses droits et de sa juridiction qui ne lui sont pas expressément attribués par la Convention en tant que droits "souverains", comme le prescrit l'article 297, paragraphe 1, de la Convention.

Aussi, c'est l'Accord de 1998 qui constitue la base de la compétence du Tribunal international sur le fond du différend.

---

<sup>1</sup> Voir par. 109 à 117 du présent contre-mémoire.

## SECTION 3: RECEVABILITÉ

### Section 3.1 Droit de la Guinée de contester la recevabilité

50. Si le Tribunal international a compétence, il ne s'ensuit pas nécessairement que les prétentions formulées par Saint-Vincent-et-les Grenadines sont automatiquement recevables aux fins de la présente procédure. La distinction entre la recevabilité des prétentions des États devant un Tribunal international du point de vue de la compétence, d'une part, et du fond, d'autre part, est généralement reconnue en droit international. Le professeur *Brownlie* a, à juste titre, fait observer dans ses traités sur le droit international <sup>2</sup>:

“Une exception à la recevabilité quant au fond d'une requête invite le Tribunal à rejeter la demande pour un motif distinct du fond, tel que, par exemple, un retard excessif dans la présentation de la demande. Dans des affaires normales, la question de la recevabilité ne peut être abordée que lorsque la compétence a été assumée, et les questions concernant la recevabilité, en particulier celles relatives à la nationalité du demandeur et à l'épuisement des recours internes, peuvent être étroitement liées au fond de la demande”.

Cette distinction est également retenue à l'article 97, paragraphe 1, du Règlement.

51. La Guinée soutient qu'elle n'est pas forclosée par l'article 97, paragraphe 1, du Règlement à soulever toutes les exceptions d'irrecevabilité juridiquement envisageables dans la procédure en cours. Comme l'indique l'Ordonnance du Tribunal du 20 février 1998, le différend en cours est présenté au Tribunal conformément au paragraphe 4 de l'article 287 de la Convention sur la base de l'accord de 1998. Conformément à l'article 297, paragraphe 7, du Règlement, l'accord de 1998 laisse entendre qu'une exception d'irrecevabilité doit être tranchée lors de l'examen au fond.
52. La Guinée avance les arguments ci-après à l'appui de la thèse susmentionnée: Premièrement, conclu par un échange de lettres entre les agents des parties, l'accord de 1998 est fondé sur une proposition faite par l'agent du demandeur dans sa lettre du 20 février 1998. La Guinée n'avait renoncé à soulever aucune exception d'irrecevabilité et, il n'y avait aucune raison pour une telle renonciation. Deuxièmement, l'objet de l'accord de 1998, à savoir le choix de la procédure devant le Tribunal au lieu de l'arbitrage conformément à l'Annexe VII pour le règlement des différends, excluait toute renonciation de ce type. L'Accord de 1998 dispose que le Gouvernement guinéen “accepte.....de transférer” (les italiques sont de nous) la procédure d'arbitrage que Saint-Vincent-et-les Grenadines a instituée par sa Notification au Tribunal international en date du 22 décembre 1997. Il s'ensuit que le différend a été, dans son entièreté, transféré au Tribunal, sans qu'il soit convenu pour autant qu'il sera renoncé à la moindre exception d'irrecevabilité. Troisièmement, la référence au point no. 2 de l'Accord de 1998 concernant “l'exception d'incompétence soulevée par le Gouvernement guinéen dans son exposé en réponse du 30 janvier 1998” constitue une réserve à part concernant la *compétence*

---

<sup>2</sup> Ian Brownlie, *Principles of Public International Law*, 4ième édition, Oxford 1990, p. 477.

du Tribunal, qui laisse entendre qu'il n'y a pas lieu de soulever d'autres exceptions d'incompétence. Dans une lettre de M<sup>c</sup> Howe, Conseil du demandeur, en date du 29 janvier 1997 (Annexe D), la clause correspondante se lit encore comme suit:

“3. que les procédures soient limitées à une seule phase au cours de laquelle seront examinés tous les aspects, y compris le fait de la cause et toutes questions relatives à la compétence qui pourraient être soulevées”.

Cette clause ne permet nullement de conclure *a contrario* que la Guinée a renoncé à soulever toute exception d'irrecevabilité.

Quatrièmement, la citation et le point no. 2 de l'accord de 1998 montrent clairement que les parties comptent que le Tribunal examine *tous les aspects* du différend au cours d'*une seule phase* de la procédure. Comme le prévoit l'article 97, paragraphe 7, du Règlement, cette phase unique doit porter sur tous les aspects du différend, tels que l'exception d'incompétence que la Guinée s'était réservé le droit de soulever et les aspects relatifs à la recevabilité, lors de l'examen au fond.

53. Subsidiairement, la Guinée soutient qu'elle n'est pas forclosée à soulever l'exception de recevabilité au stade actuel, car c'est à elle qu'il revient de décider s'il y a lieu ou non de soulever de telles exceptions en tant qu'exceptions préliminaires formelles sur lesquelles une décision est demandée avant que la procédure sur le fond ne se poursuive<sup>3</sup>. Par ailleurs, la Guinée soutient que la période de 90 jours “après l'introduction d'une instance” prévue par l'article 97, paragraphe 1, du Règlement n'expirerait pas avant le 16 octobre 1998. Le point no. 1 de l'Accord de 1998 stipule que le différend sera réputé avoir été soumis au Tribunal le 22 décembre 1997. La fixation *ex post* de la date à laquelle la procédure était réputée avoir été instituée n'avait aucun effet sur les délais que le Tribunal avait fixés dans son Ordonnance du 23 février 1998 pour la présentation des pièces de procédure. Elle n'affectait pas non plus le droit des parties de soulever une exception d'irrecevabilité.
54. La procédure a été en réalité instituée dans le respect des délais fixés initialement du fait de la soumission du mémoire présenté par le demandeur le 19 juin 1998. Avant cette date, le demandeur n'avait aucune possibilité de se prononcer sur le différend. La période de 90 jours prévue pour une exception d'irrecevabilité par l'article 97, paragraphe 1, du Règlement aurait expiré le 18 septembre 1998, soit la date fixée pour le dépôt du contre-mémoire. Lorsque, sur accord des parties, le Tribunal international a ordonné une prorogation jusqu'au 16 octobre 1998 pour la présentation du contre-mémoire, le délai pour la présentation d'éventuelles exceptions d'irrecevabilité était réputé avoir été implicitement prolongé, car, dans le cas contraire, le défendeur aurait été privé de droits essentiels de procédure.
55. Compte tenu de ce qui précède, la seule question de procédure se rapportant à la recevabilité des requêtes formulées par Saint-Vincent-et-les Grenadines doit être abordée avant l'examen au fond de ces requêtes. Ainsi qu'il sera exposé plus en détail ci-après, la Guinée conteste en particulier:

---

<sup>3</sup> Voir, par exemple, Thirlway, *Preliminary Objections*, Encyclopaedia of Public International Law, vol. 1, 1987, p. 180

Premièrement, la nationalité du “SAIGA”;

Deuxièmement, le droit de protection diplomatique concernant les étrangers;

Troisièmement, le non-épuisement des recours internes.

Les motifs justifiant l’exception d’irrecevabilité ne se rapportant pas à toutes les réclamations présentées par le demandeur, ils doivent être exposés en détail dans l’ordre susmentionné.

### **Section 3.2 Exception à la recevabilité de la réclamation se rapportant à la liberté de navigation de l’État du pavillon et/ou à d’autres utilisations internationalement licites de la mer du fait de l’absence d’un “lien substantiel” (article 91, paragraphe 1, de la Convention)**

56. Selon la conclusion no. 1 du mémoire (p. 62), le demandeur prétend que les mesures d’exécution prises par la Guinée à l’encontre du “SAIGA” violaient le droit et de Saint-Vincent-et-les Grenadines et *des navires battant son pavillon* de jouir de la liberté de navigation et de la liberté d’utiliser la mer à d’autres fins internationalement licites liées à l’exercice de la liberté de navigation, qui sont reconnues par l’article 56, paragraphe 2, l’article 58 et d’autres dispositions connexes de la Convention. Pour les motifs développés ci-après, la Guinée soutient que les requêtes susmentionnées ne sont pas recevables. Il convient de noter que les observations faites dans la présente section sur la liberté de navigation s’appliquent aussi *mutatis mutandis* aux autres utilisations internationalement licites de la mer liées à la navigation.
57. Pour commencer, la liberté et le droit de navigation et les utilisations connexes de la mer prévues par la Convention sont des libertés, des droits et des utilisations d’*États* (par opposition aux *navires*). Cette distinction est précisée dans les dispositions pertinentes de la Convention. Conformément à l’article 58, paragraphe 1, les “États” jouissent de la liberté de navigation dans la zone économique exclusive; l’article 58, paragraphe 3, stipule que les “États” doivent tenir dûment compte des droits et des obligations de l’État côtier; conformément à l’article 87, paragraphe 2, la liberté de la haute mer est exercée compte dûment tenu de l’intérêt que présente l’exercice de cette liberté pour les autres “États”; et, conformément à l’article 90, tout “État” a le droit de navigation.
58. En conséquence, les *navires* se trouvant en haute mer ou dans la zone économique exclusive d’un autre État ne jouissent de droits de navigation et d’utilisations connexes de la mer que sur la base du droit interne de leur État du pavillon. Toute requête se fondant sur une violation alléguée de leur droit de naviguer et d’utiliser la mer à d’autres fins connexes, comme le soutient également le demandeur, est, conformément à l’article 295, soumise à la règle relative à l’épuisement des recours internes (voir ci-après section 3.5). Aussi les observations et allégations formulées dans la présente section (3.2) se bornent-elles à répondre à la conclusion du demandeur, selon laquelle il a été porté atteinte à *sa propre* liberté de naviguer et d’utiliser la mer à d’autres fins connexes.
59. Conformément à l’article 58, paragraphe 1, de la Convention, l’État du pavillon jouit, dans la zone économique exclusive, de la liberté de navigation visée à l’article 87. De plus, l’article 58, paragraphe 2, renvoie aux articles 88 à 115 ainsi qu’aux autres règles pertinentes de la Convention. L’article 90 prévoit en particulier le droit de tout État de

“faire naviguer des navires battant son pavillon” ; en même temps, conformément à l’article 92, paragraphe 1, première phrase, les navires sont soumis à la “juridiction exclusive” de l’État du pavillon dans cette zone. Le droit de navigation (article 90) et la condition juridique du navire (article 91, paragraphe 1) ne concernent que les navires ayant la nationalité de l’État du pavillon. Conformément à l’article 91, paragraphe 1, deuxième phrase, les navires possèdent la nationalité de l’État dont ils sont autorisés à battre pavillon. La troisième phrase de cette disposition précise:

“Il doit exister un lien substantiel entre l’État et le navire”.

60. Quoique ce critère défini à l’article 91, paragraphe 1, troisième phrase, de la Convention ne soit pas nouveau en matière de droit de la mer, la notion de “lien substantiel” et les conséquences juridiques pouvant découler de l’absence d’un tel lien font toujours l’objet d’un débat de la part des spécialistes du droit international contemporain. Ledit critère a déjà été prévu à l’article 5, paragraphe 1, troisième phrase, de la Convention sur la haute mer de 1958<sup>4</sup>, qui se lit comme suit:

“Il doit exister un lien substantiel entre l’État et le navire; *l’État doit notamment exercer effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines technique, administratif et social sur les navires battant son pavillon*” (les italiques sont de nous).

La deuxième partie du paragraphe 1 de l’article 5 de la Convention de 1958 citée ici en italiques n’est pas reprise au paragraphe 1 de l’article 91 de la Convention. Au lieu de cela, l’article 94 réglemente séparément les devoirs de l’État du pavillon concernant sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social.

61. De cette séparation, dans la Convention, des demi-phrases du paragraphe 1 de l’article 5 de la Convention de 1958, on peut tirer deux conclusions concernant l’interprétation de la notion de “lien substantiel”. Premièrement, le fait même que ce critère de lien substantiel ait été repris à l’article 91, paragraphe 1, troisième phrase, de la Convention indique que cette notion a gardé une fonction spécifique pour ce qui est de l’immatriculation des navires, dans la mesure où l’on ne saurait présumer que la troisième phrase du paragraphe 1 de l’article 91 est superflue. Ce critère de lien substantiel entre l’État du pavillon et le navire nuance le droit qu’a chaque État, en vertu de l’article 91, paragraphe 1, première phrase, de la Convention, de “fixe[r] les conditions auxquelles il soumet l’attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d’immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu’ils aient le droit de battre son pavillon”. A ce propos, le lien substantiel a pour fonction d’établir une norme internationale minimale en matière d’immatriculation des navires, fonction incontestablement importante en cette époque marquée par un accroissement du nombre de registres libres.
62. Deuxièmement, malgré la distinction systématique entre ceux-ci et le lien substantiel dans le texte de la Convention, les devoirs de l’État du pavillon n’en déterminent pas moins la notion de lien substantiel. Cette notion ne prend son sens et sa portée

---

<sup>4</sup> Nations Unies, Recueil de traités, vol 450, p. 83

juridique qu'en rapport avec lesdits devoirs: Ce n'est qu'alors que l'indispensable lien entre l'État du pavillon et le navire devient un lien "substantiel", c'est-à-dire lorsqu'il permet à cet État de se conformer à ses obligations internationales ayant trait au navire. Ces obligations ont été considérablement détaillées et développées à l'article 94 et dans d'autres dispositions de la Convention par rapport à la Convention de 1958.

63. De la notion de "lien substantiel" il s'ensuit donc que ce n'est que l'État du pavillon qui peut exercer effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon, comme le prescrit l'article 94, paragraphe 1, de la Convention, c'est-à-dire lorsqu'il peut exercer, comme il se doit, sa juridiction et son contrôle sur les *propriétaires* des navires. Dans le cas de l'affrètement "coque nue", *mutatis mutandis*, il est nécessaire d'exercer un contrôle sur l'affréteur ou l'exploitant. Cette constatation découle de plusieurs dispositions de la Convention: c'est ainsi que l'article 94, paragraphe 4, lettre a), oblige l'État du pavillon à inspecter les navires battant son pavillon. L'inspection du navire par un inspecteur maritime qualifié dans l'État du pavillon et à l'étranger est une condition nécessaire mais non suffisante pour que l'État du pavillon exerce effectivement sa juridiction et son contrôle. Pour prendre les mesures nécessaires en vue de remédier à la situation, si, par exemple, un navire battant le pavillon d'un État ne se conformait pas aux règles et règlements de cet État concernant la composition, les conditions de travail et la formation des équipages, tel que le prescrit l'article 94, paragraphe 3, l'État du pavillon doit avoir juridiction sur le propriétaire ou également l'exploitant du navire. Faute de quoi, les sanctions administratives et/ou pénales à prendre, le cas échéant, par cet État n'aurait aucune portée pratique.
64. Par ailleurs, les devoirs de l'État du pavillon énoncés à l'article 94 ne sont pas les seuls qui doivent nous intéresser dans la présente espèce. La Convention prévoit à l'article 217 d'autres obligations en matière environnementale que l'État du pavillon ne saurait respecter que s'il exerce effectivement sa juridiction et son contrôle également sur le propriétaire ou l'exploitant: L'État du pavillon veille à ce que les règles, normes, lois et règlements concernant la protection du milieu marin soient effectivement appliqués "quel que soit le lieu de l'infraction" (article 217, paragraphe 1, deuxième phrase). En cas d'infraction, il intente, le cas échéant, une action (article 214, paragraphe 4), en ce compris des sanctions (article 217, paragraphe 8), ou engage des poursuites sur la demande d'un autre État (article 217, paragraphe 6). Encore une fois, la juridiction sur le capitaine et l'équipage du navire, en particulier s'il s'agit de ressortissants étrangers comme c'est le cas du "SAIGA", ne semble nullement suffisante pour satisfaire à ces obligations.
65. Ce qui précède ne signifie toutefois pas que le critère de lien substantiel excluerait forcément tous types de ce qu'il est convenu d'appeler "registres libres" qui sont pratiqués par certains États. Cela signifie en revanche que tout registre maritime doit se conformer à certaines conditions minimales de base d'un lien substantiel. Ainsi qu'il ressort des observations formulées plus haut en ce qui concerne l'obligation juridique de l'État du pavillon au titre des articles 94 et 217 de la Convention, l'une des conditions fondamentales pour l'inscription d'un navire au registre est que le propriétaire ou l'exploitant du navire soit également soumis à la juridiction de l'État du pavillon. Cela étant, le droit international laisse incontestablement à l'État du

pavillon le soin de déterminer la base de cette juridiction, qui peut être, à titre d'exemple, la nationalité, la résidence, ou le domicile du propriétaire ou de l'exploitant du navire.

66. Dans le même ordre d'idée, le Juge *Jessup* a fait observer dans son opinion individuelle jointe à l'arrêt rendu sur l'affaire de la *Barcelona Traction* <sup>5</sup> :

“Si un État entend conférer sa nationalité à des navires en les autorisant à battre son pavillon, sans veiller à ce qu'ils satisfassent à des conditions comme celles de gestion, de propriété, de juridiction et de contrôle, les autres États ne sont pas tenus de reconnaître la nationalité ainsi attribuée au navire.”

Bien que, dans cette affaire, il s'agit de la protection diplomatique de personnes morales, cette citation peut être considérée comme une constatation valable de ce que le droit international exige encore comme norme minimale concernant le lien substantiel dans le cas de navires. Dans le même ordre d'idée, la Convention des Nations Unies de 1986 sur les conditions d'immatriculation des navires <sup>6</sup> retient, dans son article 8, paragraphe 2, comme option en matière d'immatriculation le principe de propriété effective. Cette disposition est libellée comme suit:

“ Sous réserve des dispositions de l'article 7, l'État du pavillon fait figurer dans ses lois et règlements des dispositions appropriées sur la participation de ses nationaux en tant que propriétaires de navires qui battent son pavillon et sur le niveau de cette participation; ces lois et règlements devraient être suffisants pour permettre à l'État du pavillon d'exercer effectivement sa juridiction et son contrôle sur les navires qui battent son pavillon”.

Adoptée sous les auspices de la CNUCED pour garantir ou renforcer l'existence du lien substantiel afin que les navires soient soumis à une juridiction effective, la Convention de 1986 n'est pas encore entrée en vigueur. Cette circonstance n'enlève rien à sa valeur en tant qu'exemple illustrant l'opinion générale selon laquelle l'État du pavillon doit exercer effectivement sa juridiction et son contrôle non seulement sur le navire, mais également sur son propriétaire ou exploitant.

67. Une autre question qui se pose est celle des conséquences juridiques découlant de l'absence d'un lien substantiel entre l'État du pavillon et le navire. Comme l'a fait observer le juge *Jessup* dans son opinion individuelle jointe à l'arrêt rendu dans l'affaire de la *Barcelona Traction* citée plus haut, un État tiers n'est pas tenu de reconnaître la nationalité attribuée au navire. Aussi l'État côtier n'est-il pas tenu de reconnaître le droit de navigation attribué à ce navire dans sa zone économique exclusive. Comme conséquence procédurale, il peut de ce fait contester la recevabilité d'une prétendue violation de ce droit dans un différend soumis au Tribunal international, car, dans la procédure en cours devant celui-ci, seules sont recevables les requêtes qui sont fondées en droit international.

---

<sup>5</sup> C.I.J. Recueil 1970, p. 188, par. 46.

<sup>6</sup> Documents des Nations Unies TD/RS/CONF/23 (13 mars 1986); voir également: International legal Materials, vol. 26 (1986), p. 1229.

68. S'agissant du différend en cours, cela signifie qu'en l'absence d'un lien substantiel entre Saint-Vincent-et-les Grenadines et le "SAIGA", la requête du demandeur concernant une violation de son droit de navigation et la condition juridique du navire n'est pas recevable devant le Tribunal international à l'égard de la Guinée, car la Guinée n'est pas tenue de reconnaître la nationalité de Saint-Vincent-et-les Grenadines du "SAIGA", qui, en droit international, constitue un préalable à la requête susmentionnée.
69. La Guinée soutient que l'immatriculation du "SAIGA" sous pavillon de Saint-Vincent-et-les Grenadines ne satisfait pas au critère de juridiction effective de l'État du pavillon sur l'armateur, qui est une condition essentielle de l'existence du lien substantiel visé à l'article 91, paragraphe 1, de la Convention. Le "SAIGA" était au moment des faits propriété de la *Tabona Shipping Co. Ltd* de Nicosie (Chypre) et était affrété par une société domiciliée à Genève (Suisse). Cela est conforme aux conditions d'immatriculation des navires énoncées dans le chapitre intitulé "Ownership Requirements" figurant dans un document publié par l'administration maritime de Saint-Vincent-et-les Grenadines, selon lequel:

"Un navire peut être inscrit au registre s'il est la propriété:

- d'une personne morale, d'un groupement ou autre association de personnes légalement reconnues dans un quelconque pays étranger, pour autant que, si le siège social se trouve à l'extérieur de Saint-Vincent, un agent agréé à Saint-Vincent-et-les Grenadines est nommé " (p. 1).<sup>7</sup>

La Guinée soutient que l'État du pavillon ne saurait s'acquitter effectivement de ses obligations au titre des articles 94 et 217 de la Convention, si, au lieu d'une juridiction sur l'armateur, il n'a de juridiction que sur un "agent agréé", lequel ne pourrait assumer aucune responsabilité administrative ou pénale pour le navire.

70. Cette lacune concernant la juridiction effective de l'État du pavillon est illustrée en outre par cette précision fournie par l'administration maritime de Saint-Vincent-et-les Grenadines:

"Il n'y a pas, en matière de nationalité, de prescriptions concernant les officiers et l'équipage servant à bord des navires de Saint-Vincent, même si la priorité doit en principe être accordée aux nationaux de Saint-Vincent" (*id.*, p. 4, chapitre consacré à la composition des équipages et à l'octroi de brevets).

Selon le "contrat type d'engagement maritime", le contrat d'embauche est conclu "entre le capitaine et le matelot et non entre l'employeur et l'équipage" (*id.*, p. 7, chapitre consacré aux conditions d'emploi).

"Lorsqu'un défaut est constaté, les propriétaires du navire sont priés de faire en sorte que l'exploitation du navire puisse au plus tôt s'effectuer en toute sécurité. (*id.*, p. 7, informations générales).

---

<sup>7</sup> Voir Annexe 5 du mémoire.

71. La Guinée soutient par ailleurs qu'elle n'est pas forclosée à contester la recevabilité des demandes dans le différend sur le fond au motif qu'il n'existe pas de lien substantiel entre le "SAIGA" et Saint-Vincent-et-les Grenadines. Du fait de leur caractère diligent, les procédures concernant la prompte mainlevée de l'immobilisation du navire et la prescription de mesures conservatoires n'étaient pas toutes indiquées pour soulever la question de l'absence de lien substantiel à un stade antérieur du différend porté devant le Tribunal.

**Section 3.3. Exception à la recevabilité de la demande du "SAIGA" concernant le droit de navigation, pour absence de lien substantiel (article 91, paragraphe 1, de la Convention)**

72. La République de Guinée conteste la recevabilité de la demande selon laquelle les mesures d'exécution qu'elle a prises portaient atteinte au droit du "SAIGA" "de jouir de la liberté de navigation et/ou de la liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites liées à l'exercice de la liberté de navigation"<sup>8</sup>, en liaison avec la demande selon laquelle "la Guinée est tenue de payer des dommages et intérêts du fait des violations susmentionnées"<sup>9</sup>. Il convient de noter à cet égard que le "droit d'un navire", comme, dans le présent cas, le prétendu droit du "SAIGA", est un terme accessoire désignant les droits correspondants de l'armateur, car les navires ne sont pas sujets de droit. Encore une fois, cette exception est soulevée en raison, comme il a été exposé aux paragraphes 22 à 25 ci-dessus auxquels il est fait référence ici, de l'absence d'un lien substantiel entre le "SAIGA" et Saint-Vincent-et-les Grenadines.

**Section 3.4 Exception à certaines demandes en raison de la nationalité des personnes lésées**

73. La République de Guinée soutient que certaines demandes formulées par Saint-Vincent-et-les Grenadines ne peuvent être examinées par le Tribunal car les droits prétendument violés sont détenus par des étrangers. Pour commencer, il s'agit là de demandes concernant un dommage corporel et un préjudice subi par le capitaine et les membres de l'équipage du "SAIGA" du fait d'actions directes des autorités guinéennes au cours de l'immobilisation du navire ou, par la suite, du fait d'omissions alléguées de ces autorités au moment où le navire était au port à Conakry.
74. Aucun État ne peut, en droit international, prétendre accorder sa protection à des personnes qui ne sont ses propres nationaux. Dans l'affaire au fond en instance devant le Tribunal international, le demandeur prétend accorder sa protection à tous les membres d'équipage et aux propriétaires du navire et de la cargaison. Il n'est pas contesté dans la présente espèce qu'aucune de ces personnes n'est un national de Saint-Vincent-et-les Grenadines.
75. Il existe toutefois certaines exceptions à la règle susmentionnée, dont, paraît-il, le droit de l'État du pavillon de protéger les étrangers servant à bord des navires marchands battant son pavillon. Toutefois, il ressort d'un examen minutieux de la

---

<sup>8</sup> Mémoire, p. 62, conclusion no. 1.

<sup>9</sup> Mémoire, p. 62, conclusion no. 8.

jurisprudence internationale et de la pratique des Etats entrepris par la doctrine spécialisée que les initiatives essentiellement américaines visant à protéger des ressortissants étrangers à bord des navires battant pavillon des États-Unis avaient trait dans plusieurs cas à une situation très particulière: les matelots étrangers en question avaient annoncé leur intention de demander la nationalité américaine.<sup>10</sup> Il s'agit pour l'essentiel de décisions et d'une pratique qui remontent à une date lointaine et le Gouvernement américain a d'ailleurs adopté une autre position dans les années 30. Celui-ci a soutenu dans l'affaire de l'*I'm Alone* qu'une demande présentée par le Canada au nom de trois citoyens français appartenant à l'équipage du schooner britannique immatriculé par le Canada, *I'm Alone*, ayant subi des dommages résultant de son torpillage, ne devait pas être admise et qu'il ne faudrait pas lui donner effet dans le cadre de cette instance.<sup>11</sup> Ainsi l'auteur a-t-il conclu:

“Cinquièmement, on peut supposer que ce droit signifie qu'un État peut protéger des matelots étrangers en tant que tels, en étant parfaitement au fait de leur condition d'étrangers. A en juger par la documentation examinée (qui n'est pas forcément exhaustive), il n'est pas possible de conclure de façon convaincante que ce droit existe et le doute est donc de mise”.<sup>12</sup>

76. La réponse du Gouvernement canadien dans l'affaire de l'*I'm Alone* paraît encore plus significative pour le différend en cours. Le Gouvernement canadien soutenait en effet:

“que, en ce qui concerne les personnes de nationalité française, la réclamation n'était pas en tant que telle faite au nom d'une quelconque personne: elle résultait du dommage subi par un navire immatriculé par le Canada, le dommage en question faisait simplement partie des dommages résultant de son torpillage illicite. Un autre moyen de défense était également invoqué selon lequel, lorsque la réclamation est faite au nom d'un navire, les membres d'équipage seraient, aux fins de cette réclamation, réputés avoir la même nationalité que le navire”.<sup>13</sup>

Il reste que, contrairement à l'affaire de l'*I'm Alone*, les réclamations faites par l'État du pavillon concernant le dommage corporel et le préjudice subis par les membres de l'équipage du “SAIGA” ne sauraient être considérées comme se rapportant au navire et ne saurait donc être formulées qu'au nom des personnes elles-mêmes et non au nom du navire. Bien que ce dommage ait résulté d'actions menées au cours de l'immobilisation du navire; il n'a pas résulté de l'immobilisation elle-même, mais d'autres actions prises par les autorités guinéennes à l'occasion de l'immobilisation. Qui plus est, contrairement au torpillage illicite du *I'm Alone*, l'immobilisation du “SAIGA” était un acte juridiquement acceptable (ainsi qu'il sera établi plus loin).

---

<sup>10</sup> Voir A.D. Watts, *The Protection of Alien Seamen*, International and Comparative Law Quarterly, vol. 7 (1958), p.s 691 à 697.

<sup>11</sup> Voir l'opinion citée par Watts, *ibid.*, p.s 697 et 698.

<sup>12</sup> Watts (note 10 ci-dessus), p. 711. Par ailleurs, Schwarzenberg, évoquant les affaires impliquant les États-Unis, écrit: “Il faut reconnaître que ces précédents ne sont pas des preuves irréfragables que le droit revendiqué par les États-Unis n'existe pas”; Georg Schwarzenberger, *International Law*, 3<sup>ème</sup> édition, (1957), p. 594.

<sup>13</sup> Réclamation du navire britannique “I'm Alone” (1935), Document V, p. 12; cité dans Watts (note 10), p. 698.

Indépendamment de cette circonstance, il va sans dire que le préjudice qui aurait été subi par la suite au port de Conakry ne résultait pas de l'immobilisation.

77. Cela apparaît encore plus clairement dans le cas de la requête du demandeur tendant à se faire remettre l'équivalent en dollars des États-Unis du gazole déchargé (p. 62 du mémoire, conclusion 7). La cargaison du gazole était la propriété d'une société dont le siège est en Suisse ou au Sénégal, qui, en tout état de cause, est une personne morale étrangère qui n'est ni établie ni domiciliée à Saint-Vincent-et-les Grenadines. L'ordre de décharger le navire et la confiscation subséquente de la cargaison n'ont pas, chronologiquement parlant, coïncidé avec l'immobilisation du "SAIGA" et leur effet économique n'était pas non plus, vu la valeur du gazole, secondaire à cette immobilisation. Juridiquement, ces actions n'entraient pas dans le cadre de l'immobilisation, pas plus qu'elles ne constituaient des conséquences juridiques découlant de l'immobilisation. Bien au contraire, l'ordre de déchargement donné par les autorités douanières guinéennes et l'ordre de confiscation contenu dans la décision de la Cour d'appel de Conakry du 3 février 1998 étaient deux actes juridiques distincts qui n'ont rien à voir avec l'ordre d'immobilisation du navire.
78. Pour les motifs énoncés au paragraphe précédent, la Guinée soutient que les prétentions avancées par le demandeur concernant le dommage corporel et le préjudice subis par les membres d'équipage étrangers et la confiscation de la cargaison de gazole du "SAIGA" ne sont pas recevables dans le différend de fond en instance devant le Tribunal.

### **Section 3.5 Autre exception d'irrecevabilité concernant les dommages corporels, pertes ou préjudices subis par des personnes privées fondée sur le non épuisement des recours internes (article 295 de la Convention)**

79. La République de Guinée conteste en outre la recevabilité de certaines prétentions que Saint-Vincent-et-les Grenadines a fait valoir pour le compte de personnes physiques ou privées, car ces personnes physiques ou privées n'ont pas épuisé les recours internes qui leur étaient ouverts en Guinée. Le critère dit d' "épuisement des recours internes" est prévu à l'article 295 de la Convention, qui est libellé comme suit:

#### *Article 295*

##### *Épuisement des recours internes*

"Un différend entre États Parties relatif à l'interprétation ou à l'application de la Convention peut être soumis aux procédures prévues à la présente section seulement après que les recours internes ont été épuisés selon ce que requiert le droit international".

Contrairement à la procédure de prompt mainlevée de l'immobilisation des navires et de prompt libération des équipages prévue à l'article 292 de la Convention et à la procédure relative à la prescription de mesures conservatoires prévue à l'article 290, paragraphe 1, concernant les droits spécifiques du demandeur, l'article 295 de la Convention doit être pris en ligne de compte dans la procédure sur le fond du

différend. Ainsi qu'il a été déjà indiqué (voir ci-dessus la section 3.1 du présent contre-mémoire) les parties au présent différend ne sont pas convenues, dans l'accord de 1998, d'exclure la règle relative à l'épuisement des recours internes. Dans l'affaire de l'*Interhandel*<sup>14</sup>, la Cour internationale de Justice a expressément fait observer qu'un moyen concernant l'épuisement des recours internes doit être considéré comme dirigé contre la recevabilité de la requête.

80. Saint-Vincent-et-les Grenadines a fait valoir les prétentions ci-après pour le compte de personnes physiques ou privées, évoquant la violation de ces droits et la responsabilité pour les dommages et le droit à réparation qui en découlent:
1. Le droit du "SAIGA" de "jouir de la liberté de navigation et/ou de la liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites liées à l'exercice de la liberté de navigation" (p. 62 du mémoire, conclusion no. 1).
  2. Les dommages subis par le navire et les dommages corporels subis par le capitaine et l'équipage du fait des mesures d'exécution prises par la Guinée à l'encontre du "SAIGA" (p. 62, conclusion no. 8).
  3. Restitution de l'équivalent en dollars des États-Unis du gazole déchargé (*id.*, p. 62, conclusion no. 7).
- Ces réclamations sont fondées sur les violations alléguées du droit de l'armateur d'exercer la liberté de navigation (no. 1) ainsi que sur une atteinte à la propriété privée et à la santé de certains membres de l'équipage (no. 2) et sur le droit à réparation pour confiscation du gazole, qui était propriété de l'affréteur (no.3).
81. Toutefois, la règle relative à l'épuisement des recours internes ne s'applique pas aux réclamations fondées essentiellement sur une violation directe du droit international. Les réclamations énumérées au paragraphe précédent peuvent bien avoir d'autres fondements en droit interne; elles ont toutefois un point en commun, à savoir qu'elles sont toutes fondées sur les droits de personnes physiques ou de personnes morales privées, alors qu'aucune d'entre elles n'est fondée sur un droit de l'État du pavillon lui-même ou n'est liée à ce droit. Ces droits privés ne font pas non plus partie intégrante du droit de l'État du pavillon. Bien qu'ils soient revendiqués à raison des mesures prises par les autorités guinéennes à l'encontre du "SAIGA", ils n'en demeurent pas moins juridiquement distincts et indépendants de toute violation du droit international.
82. Cela étant, une atteinte à la liberté du *navire* de naviguer semble forcément incidente à une atteinte à la liberté de navigation de l'État du pavillon, alléguée par le demandeur. Toutefois, abstraction faite de la nature différente du droit interne par rapport à celle du droit international, la teneur et l'objet des droits en présence sont complètement différents. En effet, l'État du pavillon a le droit de faire naviguer, sous sa juridiction exclusive, des navires battant son pavillon<sup>15</sup>, tandis que le navire lui-même (c'est-à-dire l'armateur ou l'exploitant) jouit de la liberté de naviguer. Par ailleurs, le fait de stopper, de visiter et d'immobiliser un navire ne cause pas forcément des dommages au navire et à l'équipage; aussi, ainsi qu'il a été clairement établi plus haut, les violations alléguées de droits privés dépendent d'actions distinctes.

---

<sup>14</sup> C.I.J. Recueil, 1959, p. 26

<sup>15</sup> Voir par. 59 ci-dessus du présent contre-mémoire.

83. Pour ce qui est de la *cargaison*, son propriétaire n'est pas à assimiler à l'armateur du "SAIGA". Elle était sous la juridiction de l'État du pavillon tant qu'elle se trouvait à bord du navire. Mais ce lien a été rompu avant que ne soit née la demande en réparation, lorsque le gazole a été déchargé au port de Conakry, le 12 novembre 1997. L'ordre administratif relatif au déchargement du gazole à Conakry et l'ordre subséquent de la Cour concernant la confiscation de la cargaison ont été rendus dans le cadre de la juridiction territoriale de la Guinée. S'il est vrai que le "SAIGA" ne se trouvait pas volontairement au port de Conakry, la Guinée pouvait néanmoins exercer sa juridiction territoriale sur le navire, son équipage et la cargaison tant que le "SAIGA" se trouvait au port, car, ainsi qu'il est affirmé et comme il sera exposé ci-après (voir paragraphe 115), l'immobilisation du navire était conforme au droit international. Par ailleurs, compte tenu de la valeur du gazole, la violation alléguée du droit de navigation de l'État du pavillon n'est nullement prépondérante par rapport à la demande concernant la cargaison. Aussi la demande en réparation concernant la cargaison du gazole est-elle distincte et indépendante des réclamations du demandeur concernant son droit de navigation et la juridiction qu'il exerce sur le navire. Par opposition à ces dernières réclamations, la demande en réparation n'est pas essentiellement fondée sur une violation directe du droit international.
84. Indépendamment du lien substantiel entre l'État du pavillon et le navire tel que requis aux termes de l'article 91, paragraphe 1, de la Convention, dont il a été déjà fait état (voir section 3.2 du présent contre-mémoire), le droit international exige également un lien entre le navire (ou, *mutatis mutandis*, un aéronef), ses membres d'équipage et la cargaison d'une part, et l'État côtier, d'autre part, comme condition de l'application de la règle relative à l'épuisement des recours internes. Dans le même ordre d'idée, le Gouvernement israélien a déclaré devant la Cour Internationale de Justice dans l'affaire de l'*Incident aérien du 27 juillet 1955* (Israël c. Bulgarie) <sup>16</sup>
- "Je prétends que, d'après tous les précédents, la règle n'est appliquée que lorsque l'étranger qui a été lésé a créé ou est considéré comme ayant créé volontairement, sciemment et de propos délibéré un lien entre lui-même et l'État étranger dont les actes sont incriminés. Les précédents portent toujours sur des cas où un lien de cette nature a été créé, du fait par exemple que le particulier qui l'a créé résidait dans cet État, y exerçait ses activités et y possédait des biens immobiliers - je crois que cela couvre la majorité des cas - ou bien parce qu'il aura fait un contrat avec le gouvernement de cet État, ce qui est le cas dans les affaires mettant en cause des obligataires étrangers. Il peut encore y avoir d'autres cas."
85. La Guinée soutient, dans la présente espèce, qu'un tel lien a été établi par le "SAIGA", lorsque ce navire est entré volontairement dans la zone économique exclusive et dans la zone contiguë de la Guinée, afin d'avitaillement des navires de pêche étrangers. Le "SAIGA" a été affrété spécialement pour se livrer à des activités d'avitaillement au large des côtes ouest-africaines, y compris dans les zones susmentionnées de la Guinée, et sa cargaison de gazole devait être utilisée - et l'a été effectivement - à cette fin. Le "SAIGA" n'avait pas fait que naviguer en transit à travers ces zones, mais il y

---

<sup>16</sup> CIJ, Mémoires, plaidoiries et documents, p.s 531 et 532; 1959.

avait pénétré pour mener une certaine activité à caractère économique à l'intérieur des zones de la Guinée. Bref, il avait créé volontairement, sciemment et de propos délibéré un lien avec l'État côtier. Compte tenu de la juridiction de l'État côtier sur sa zone économique exclusive, la présence du navire dans la mer territoriale ou dans les eaux intérieures de cet État n'est plus jugée nécessaire en droit international contemporain comme le fait ressortir clairement l'exemple du bateau de pêche étranger se trouvant dans la zone économique exclusive. L'entrée volontaire et délibérée d'un navire dans cette zone à des fins économiques doit être considérée comme un lien suffisant. Comme la Guinée exerçait sa juridiction sur lesdites zones ainsi que son droit de poursuite (article 111 de la Convention), il existait, au moment où elle a stoppé et immobilisé le "SAIGA", un lien suffisant entre le navire et l'État côtier concerné.

86. La Guinée soutient que le capitaine du "SAIGA", M. *Mikhaylo Orlov*, n'a pas épuisé les recours internes qui lui étaient ouverts pour attaquer l'arrêt du 3 février 1998 de la Chambre correctionnelle de la Cour d'appel de Conakry<sup>17</sup> sur son appel du jugement du Tribunal de première instance de Conakry en date du 17 décembre 1997<sup>18</sup>. Ainsi qu'il est correctement relevé au paragraphe 64 du mémoire, la Cour d'appel:
- a déclaré le capitaine du navire coupable et convaincu des faits à lui reprochés (actes de contrebande);
  - l'a condamné au paiement de 15 350 040 00 francs guinéens d'amende au profit de l'État guinéen; et
  - a prononcé la confiscation du navire "SAIGA" et de sa cargaison en garantie du paiement de l'amende.
- La décision de la Cour d'appel a été rendue en application de l'article 111 et de l'article 242 de la Convention, ainsi que des articles 361 et 363 du Code pénal guinéen, de l'article 40 du Code de la marine nationale guinéenne, des articles 34, 316 et 317 du Code des douanes et des articles 1 et 8 de la Loi no. 94/007/CTRN du 15 mars 1994.
87. Le capitaine du "SAIGA" ainsi condamné avait le droit, dans les 6 jours qui ont suivi le prononcé de l'arrêt de la Cour d'appel du 3 février 1998 d'interjeter appel devant la Cour suprême de la Guinée. Conformément à l'article 266 du Code des douanes, les questions douanières sont susceptibles d'une révision par la Cour suprême. la Cour suprême décide conformément à l'article 4 de la Loi organique L/91/008 du 23 décembre 1991.

#### **A n n e x e XIV**

(ci-après dénommée Loi organique), qui est libellé comme suit:

"Article 4: La Cour suprême est juge de l'excès de pouvoir des autorités exécutives. Elle se prononce sur les pourvois en cassation pour incompétence ou violation de la loi, dirigés contre:

- les arrêts et jugements rendus en dernier ressort par toutes les juridictions;

---

<sup>17</sup> Annexe 30 du mémoire.

<sup>18</sup> Annexe 29 du mémoire.

- les décisions rendues en dernier ressort par les organismes administratifs à caractère juridictionnel;...”

Toutefois, en application de l’article 79 de la Loi organique, la Cour suprême ne peut connaître du fond d’une affaire. Conformément à l’article 80 de la loi organique, elle peut néanmoins prononcer la cassation, pour violation de la loi, y compris les droits fondamentaux garantis par la Constitution guinéenne de 1958 (Loi fondamentale), de tout arrêt rendu par la Cour d’appel dans des affaires relevant du droit pénal,

## **A n n e x e X V**

en indiquant les dispositions qui ont été violées, et renvoie l’affaire soit devant la même juridiction autrement composée, soit devant une autre juridiction du même ordre.

88. S’agissant d’un droit effectif en matière pénale, ce droit d’appel devant la Cour suprême était ouvert à M. *Orlov*. N’ayant pas introduit de recours près la Cour suprême, le capitaine du “SAIGA” a perdu tout droit à la protection diplomatique. Par conséquent, la Guinée soutient que, du fait du non-épuisement des recours internes ouverts en Guinée, les demandes du capitaine se rapportant aux préjudices subis par celui-ci ne sont pas recevables devant le Tribunal international.
89. Les armateurs du “SAGA” et les propriétaires de la cargaison de gazole confisquée sont des personnes physiques et morales qui sont responsables en droit interne conformément aux articles 302 et 303 du Code des Douanes. Ils ont, au même titre que le capitaine du navire qui a été condamné, le même droit d’introduire un recours devant la Cour suprême contre l’arrêt de la Cour d’appel en date du 3 février 1998. Toutefois, conformément aux principes généraux du droit, on pourrait présumer que le délai pour interjeter appel ne commencerait pas à courir avant que l’arrêt susmentionné ne leur soit notifié. D’après l’article 301 du Code des douanes, lorsqu’une saisie a été illégalement opérée, le propriétaire de marchandises a droit à un intérêt d’indemnité à raison de 1 % par mois de la valeur des objets saisis, depuis l’époque de la retenue jusqu’à celle de la remise. La Guinée estime également que, dans le cas des demandes concernant les dommages ou pertes subis par le “SAIGA” et/ou du fait de l’enlèvement de la cargaison du navire, il faut, pour que cette demande soit recevable en l’espèce, avoir épuisé les recours internes ouverts en Guinée.

### **Section 3.6 Conclusions concernant la recevabilité**

90. En conclusion, la Guinée soutient que, pour les raisons susmentionnées, les demandes ci-après ne sont pas recevables dans le différend en cours devant le Tribunal:
- la demande ayant trait à la jouissance par l’État du pavillon de la liberté de navigation et/ou d’autres utilisations internationalement licites de la mer, du fait de l’absence de lien substantiel (article 91, par. 1, de la Convention) (par. 56 à 71 du présent contre-mémoire)
  - la demande se rapportant au droit corrélatif de navigation au profit du “SAIGA” (par. 72 du présent contre-mémoire), et au droit de navigation, du fait de l’absence de lien substantiel

- les demandes concernant les blessures, les dommages et pertes, y compris la perte de la cargaison, subis par des personnes privées, du fait du droit général international (par. 73- à 78 du présent contre-mémoire), de la règle de l'épuisement des recours internes conformément à l'article 295 de la Convention (par. 79 à 89 du présent contre-mémoire), et de l'absence de lien substantiel.

## SECTION 4: JURIDICTION

91. Saint-Vincent-et-les Grenadines affirme dans son mémoire que la Guinée a violé le droit international en prenant des mesures d'exécution à l'encontre du "SAIGA" et en manquant de relâcher le navire entre le 10 décembre 1997 et le 28 février 1998 conformément à l'arrêt du Tribunal international du 4 décembre 1997. L'exposé de droit ci-après a pour objet de montrer que ces allégations sont dénuées de fondement. A cette fin, la présente section commencera par développer la thèse selon laquelle la Guinée, en tant qu'État côtier, a une compétence réglementaire et d'exécution sur certaines activités d'avitaillement menées dans sa zone économique exclusive (section 4.1) et dans sa zone contiguë (section 4.2). Elle examinera par la suite les mesures d'exécution prétendument prises par la Guinée en dehors de sa zone économique exclusive (section 4.3), avant d'aborder, enfin, le retard allégué dans la libération du navire (section 4.4).

### **Section 4.1 Juridiction de la Guinée pour réglementer et contrôler l'avitaillement dans sa zone économique exclusive**

92. Le demandeur prétend dans son mémoire<sup>19</sup> que la Guinée a commis une infraction à la liberté de navigation et aux droits y relatifs énoncés à l'article 58 et autres dispositions connexes de la Convention. A l'appui de cette thèse, deux argumentations sont développées par le demandeur<sup>20</sup>, à savoir, premièrement, que les lois guinéennes concernant les douanes et la contrebande ne s'appliquent pas à la zone économique exclusive de la Guinée, et, deuxièmement, que leur application et leur mise en oeuvre au-delà des eaux territoriales de la Guinée seraient incompatibles avec la Convention, qui limite, en principe, la juridiction aux questions expressément visées à l'article 58, paragraphe 1, de la Convention. Si, eu égard à son caractère général, la deuxième allégation est abordée en premier, il n'en demeure pas moins que la Guinée rejette, l'une et l'autre argumentation.

#### *Section 4.1.1 Avitailler des navire de pêche dans la zone économique exclusive n'est pas naviguer (article 58, paragraphe 1, première option, de la Convention)*

93. La Guinée a établi sa zone économique exclusive conformément à la Partie V de la Convention. Cette zone est adjacente à la mer territoriale de 12 milles marins de la Guinée et a une largeur mesurant 200 milles marins à partir des lignes de base. Conformément à l'article 55 de la Convention, la zone économique exclusive de la Guinée est soumise au régime juridique particulier établi par la Partie V de la Convention, en vertu duquel les droits et la juridiction du défendeur, d'une part, et les droits et libertés du demandeur, d'autre part, sont gouvernés par les dispositions pertinentes de la Convention. Cette constatation n'est pas contestée entre les parties.<sup>21</sup>

---

<sup>19</sup> Mémoire, section 3.2, par. 101; section 3.2.3, par. 138.

<sup>20</sup> Mémoire, section 3.2, par. 105.

<sup>21</sup> Mémoire, par. 103

94. Ce qui est contesté en revanche, c'est la thèse présentée par le demandeur au paragraphe 104 de son mémoire concernant les conséquences découlant de ce régime:

“Avec l'établissement de la zone économique exclusive en tant que “régime juridique particulier” au titre de la Convention, les zones maritimes qui relevaient auparavant de la haute mer sont soumises à ce nouveau régime. Selon Saint-Vincent-et-les Grenadines, *les droits préexistants des États d'exercer les libertés relatives à la haute mer (dont il sera question ci-après), y compris l'avitaillement, dans une zone économique exclusive, demeurent cependant inchangés, sous réserve des limites expresses prévues dans la Convention...*” (les italiques sont de nous).

Contrairement à cette thèse, la Guinée soutient, premièrement, que l'approvisionnement en mer des navires (c'est-à-dire) “l'avitaillement”, tel qu'il a été effectué par le “SAIGA”, ne figure pas parmi les libertés de la haute mer et que, deuxièmement, la thèse citée plus haut participe d'une idée fondamentalement erronée de la zone économique exclusive. En tant que zone dotée de sa propre condition juridique (zone *sui generis*) la zone économique exclusive ne fait partie ni de la haute mer ni de la mer territoriale. Les utilisations de la mer pour lesquelles la Convention n'a pas expressément attribué à l'État côtier des droits ou de juridiction dans la zone économique exclusive ne relèvent pas automatiquement de la liberté de la haute mer, sinon l'article 59 serait superflu. Contrairement à une zone exclusive de pêche, la zone économique exclusive n'est pas, comme il ressortirait de la citation, une partie particulière de la haute mer avec les droits exclusifs de l'État côtier en moins.

95. Ayant à l'esprit cet état de fait et de droit, on peut apprécier la première question comme suit: contrairement à l'opinion du demandeur selon laquelle “l'avitaillement constitue un droit en vertu de la liberté de navigation”<sup>22</sup>, la Guinée soutient que l'avitaillement par le “SAIGA” de bateaux de pêche *dans la zone économique exclusive de la Guinée* ne relève pas de la liberté de navigation visée à l'article 87 de la Convention, pas plus qu'il ne constitue une autre utilisation internationalement licite de la mer liée à l'exercice de cette liberté, telles que celles associées à l'exploitation des navires. Ce qui est en question en l'espèce, ce n'est pas la navigation du “SAIGA”, mais l'activité commerciale à laquelle il se livre en effectuant des opérations d'avitaillement dans la zone économique exclusive de la Guinée. L'article 58, paragraphe 1, de la Convention ne s'applique pas aux activités d'avitaillement susmentionnées, qui ont, comme il en sera question plus loin, poussé la Guinée à prendre des mesures à l'encontre du “SAIGA”.
96. Le “SAIGA” avitailait en gazole des navires de pêche étrangers se trouvant dans la zone économique exclusive à titre contractuel. La vente et la livraison du gazole en vue d'en tirer des bénéfices constituent incontestablement une activité commerciale, surtout lorsqu'elle est destinée, comme c'est le cas en l'espèce, à se poursuivre pendant un certain temps. L'avitaillement a beau être effectué au moyen d'un navire, il n'en est pas moins considéré comme une activité commerciale et non une activité de navigation. Autrement dit, le “SAIGA” a servi de poste mobile d'avitaillement en gazole pour le secteur de commerce en gazole. Le pétrolier était essentiellement destiné aux activités commerciales d'avitaillement, où le transport du gazole n'était

---

<sup>22</sup> Mémoire, section 3.2.2 A, par. 101, 115 à 120.

qu'un aspect secondaire. De même, les navires de pêche sont destinés à la pêche et les navires de recherche à la recherche scientifique marine, pour ne citer que deux exemples où le transport et la navigation sont au regard du droit des activités subsidiaires.

97. Lorsque le demandeur soutient au paragraphe 117 de son mémoire que:

“la liberté pour un navire battant pavillon d'un État d'avitailler en gazole d'autres navires, y compris ceux battant pavillon d'autres États, constitue une activité découlant de la liberté de navigation ou associée à cette liberté”,

il omet d'établir une distinction entre la situation de l'acheteur et celle du vendeur du gazole. Se procurer du gazole, produit nécessaire à faire naviguer un navire, pourrait normalement être considéré comme une activité découlant de la liberté de navigation ou associée à cette liberté, tandis que l'avitaillement en gazole ne saurait l'être. La liberté de navigation peut certes être exercée sans qu'il y ait avitaillement en gazole d'autres navires. Le droit international ne prévoit pas la “liberté pour un navire... d'avitailler en gazole d'autres navires”.

98. Le “droit de navigation” est par ailleurs défini de façon générale à l'article 90 de la Convention comme étant le droit “de faire naviguer des navires”, ce qui se rapporte manifestement au *mouvement* de navires. La “liberté de navigation” visée à l'article 87 et à l'article 58, paragraphe 1, s'entend, sous réserve de certaines restrictions, d'une navigation sans entraves (au sens susmentionné de liberté de mouvement) et d'une juridiction exclusive de l'État du pavillon, comme le prévoit l'article 92, paragraphe 1, première phrase, de la Convention. Nonobstant le fait que, normalement la notion de navire marchand<sup>23</sup> se rapporte également à la vocation commerciale du navire, à savoir le transport de voyageurs et de marchandises d'un endroit à l'autre, le droit international a toujours fait la différence entre les activités de navigation et les activités commerciales du secteur maritime.

99. Cette distinction a été illustrée par de nombreux exemples depuis les premiers balbutiements du droit de la mer. Dans sa thèse pionnière *Mare liberum*<sup>24</sup> de 1609, Hugo Grotius avait déjà consacré des chapitres distincts à la liberté de naviguer<sup>25</sup>, d'une part, et la liberté de commerce<sup>26</sup>, d'autre part. Il avait ainsi repris à son compte la distinction établie par Vitoria<sup>27</sup> entre le droit de communiquer au sens de mouvement (*ius communicationis*) et le droit de se livrer au commerce (*ius commercii*). Cette distinction a été maintenue depuis lors en temps de paix et en temps de guerre, tandis que la notion de la liberté des mers n'a cessé depuis de se développer peu à peu. C'est ainsi que le droit de cabotage se rapporte au commerce côtier et au commerce avec les territoires d'outre-mer, et non à la navigation en soi. D'autre-part, tous les types de droits de passage, tant coutumiers que modernes, tels que le passage

---

<sup>23</sup> Voir, par contraste, la définition de “navire de guerre” à l'article 29 et la référence, dans l'article 31 de la Convention, à “tout autre navire d'État utilisé à des fins non commerciales”.

<sup>24</sup> Hugonis Grotii, *Mare Liberum Dissertatio sive De jure quod Batavis competit ad Indicana commercia*”, citation d'après l'édition d'Amsterdam de 1689.

<sup>25</sup> Caput I: *Jure gentium quibusvis ad quovis liberam esse navigationem*.

<sup>26</sup> Caput VIII: *Jure gentium inter quovis liberam esse mercaturam*.

<sup>27</sup> Francisco de Vitoria, *De Indis noviter inventis*, Section III, titre 1, no. 3 (1538/39).

inoffensif à travers la mer territoriale, le passage archipélagique, le passage en transit à travers les détroits servant à la navigation internationale, ou le passage à travers les voies internationales, sont des droits de navigation qui ne comprennent pas de droit de commerce lors du passage, à moins que l'État côtier n'en décide autrement. Un embargo interdit le commerce, tandis qu'un blocus empêche la navigation.

100. En matière de contentieux internationaux, la distinction susmentionnée fut en cause dans une affaire concernant les transports fluviaux à la lumière de la Convention de Saint Germain . Toutefois, l'affaire *Oscar Chinn* sur laquelle la Cour permanente de justice internationale a statué en 1934<sup>28</sup> illustre parfaitement cette distinction. Le Gouvernement belge avait soutenu devant la Cour: <sup>29</sup>

“qu’il y a lieu de distinguer entre le domaine de la navigation et le domaine de la gestion du pavillon national. Tandis que, dans le premier de ces domaines, il est défendu à l’État riverain de porter atteinte à la liberté de navigation, sa liberté d’action n’est pas limitée dans le second”.

Tout en établissant une distinction entre le principe “de la liberté du commerce” et le principe “de la liberté de la navigation”, le Gouvernement britannique, lui non plus, “n’a jamais prétendu que les mesures incriminées aient constitué une entrave au mouvement des bateaux”. <sup>30</sup>

La Cour a décidé: <sup>31</sup>

“La liberté de navigation consacrée par la Convention [de Saint Germain] comporte, d’après la notion communément admise, la liberté de mouvement pour les bateaux, la liberté d’approcher des ports, de profiter des ouvrages et docks, de charger et décharger les marchandises, ainsi que la liberté de transporter des marchandises et des voyageurs.

La liberté de navigation, en tant qu’il s’agit des opérations commerciales des entreprises de transport fluvial ou maritime, implique, à cet égard, la liberté du commerce. *On ne saurait cependant pas en déduire que la liberté de la navigation entraîne et présuppose à tous autres égards la liberté du commerce.*

...

C’est pourquoi la Cour, *sans méconnaître que la liberté de la navigation et la liberté de commerce sont, en principe, choses distinctes*, estime qu’il n’y a pas lieu de les envisager ici séparément”. (les italiques sont de nous)

Dans son opinion individuelle jointe à cet arrêt, le Juge *Anzilotti* a utilisé également comme point de départ la distinction entre la “liberté de transporter des marchandises” et la “liberté de mouvement des navires” ou “navigation au sens strict du mot”. <sup>32</sup>.

101. En conformité avec la pratique et du contentieux susmentionnés, la Guinée soutient que la distinction mentionnée plus haut entre la liberté de navigation et la liberté de commerce devrait être appliquée à l’affaire pendante devant le Tribunal. Il y a

<sup>28</sup> Cour permanente de justice internationale, arrêt du 12 décembre 1934, séries A/B, no. 63.

<sup>29</sup> *Ibid.* p. 82

<sup>30</sup> *Ibid.* p. 83.

<sup>31</sup> *Ibid.* p. 83.

<sup>32</sup> Opinion individuelle du Juge *Anzilotti*, *ibid.* p. 111.

plusieurs raisons pour cela. Premièrement, les mesures prises par la Guinée à l'encontre du "SAIGA" n'étaient pas dues au fait que le navire naviguait dans la zone économique exclusive de la Guinée, mais au fait qu'il se livrait à des activités commerciales non autorisées dans cette zone. Les autorités guinéennes n'ont à aucun moment entravé la liberté de mouvement des navires étrangers naviguant dans la zone économique exclusive de la Guinée.

Deuxièmement, les autorités guinéennes font strictement la différence entre l'avitaillement de navires de pêche dans la zone économique exclusive de la Guinée et l'avitaillement d'autres navires navigant en transit à travers cette zone. Cette distinction sous-tend le projet d'Arrêté conjoint no. A/98/.../MEF/MCIPSP/98 réglementant l'activité d'avitaillement des navires en République de Guinée, établi par le Ministre de l'économie et des finances et le Ministre de l'industrie et de la promotion du secteur privé.

## A n n e x e XVI

L'article 1 du projet d'Arrêté conjoint est libellé comme suit:

“L'exercice de l'activité d'avitaillement des bateaux de pêche et autres navires de passage à Conakry est subordonné à l'obtention d'un agrément à cet effet au Ministre du commerce, de l'industrie et de la promotion du secteur privé”.

Faisant référence aux “bateaux de pêche et autres navires de passage à Conakry” visés à l'article 5 également, le projet d'Arrêté conjoint rend compte de la pratique de la Guinée consistant à ne pas soumettre à ses lois et à sa juridiction les autres navires en transit à travers les eaux guinéennes.

Troisièmement, les mesures prises par les autorités guinéennes n'étant dues qu'à l'avitaillement des navires de pêche, le mouvement international des navires n'aurait à aucun moment pu être réduit, ainsi qu'il est affirmé à tort au paragraphe 120 du mémoire.

Quatrièmement, la question de savoir si la liberté de la navigation *en haute mer* comprenait, si peu que ce soit, l'avitaillement est sans rapport avec le présent différend. Les activités d'avitaillement du “SAIGA” ont eu lieu dans la *zone économique exclusive* et dans la *zone contiguë* de la Guinée, où l'État côtier a certains droits souverains et une certaine juridiction.

Cinquièmement, les activités d'avitaillement menées dans ladite zone ont porté atteinte à l'ordre public de la Guinée - aspect qui sera exposé plus en détail ci-après -, tandis que l'État côtier ne serait, le cas échéant, guère affecté par la navigation en tant que telle.

La Guinée soutient donc qu'il faut faire la différence en droit et dans les faits entre lesdites activités d'avitaillement du “SAIGA”, qui sont à l'origine des mesures prises par la Guinée, et la navigation. Il s'ensuit que ces activités ne sont pas couvertes par la liberté de la navigation visée à l'article 58, paragraphe 1, de la Convention.

*Section 4.1.2 L'avitaillement des navires de pêche dans la zone économique exclusive n'est pas non plus une autre utilisation internationalement licite de la mer liée à la navigation (article 58, paragraphe 1, deuxième cas de figure, de la Convention)*

102. Une autre question qui se pose est celle de savoir si lesdites activités d’avitaillement du “SAIGA” dans la zone économique exclusive de la Guinée sont réputées relever de la “liberté d’utiliser la mer à d’autres fins internationalement licites liées à l’exercice [des libertés de navigation], notamment dans le cadre de l’exploitation des navires” au sens de l’article 58, paragraphe 1, deuxième cas de figure, de la Convention. En règle générale, l’avitaillement en mer associé à l’exploitation des navires pourrait très bien être considéré comme une autre activité internationalement licite menée par les navires en mer, où le gazole ainsi avitaillé sert de combustible pour ces navires. Ainsi, sans être littéralement une utilisation *de* la mer, l’avitaillement, par exemple, de navires transitant vers un autre État à travers la zone économique exclusive constituerait probablement une utilisation licite au sens de l’article 58, paragraphe 1, deuxième cas de figure, de la Convention.
103. Nonobstant ce qui précède, dans le cas du “SAIGA”, la situation en droit et dans les faits est pour l’essentiel différente: Il a été en effet établi que ce pétrolier avitaillait, entre autres, des navires de pêche opérant dans la zone économique exclusive aussi bien que dans la zone contiguë de la Guinée. Peu avant l’intervention des autorités guinéennes, le “SAIGA” avait effectivement avitaillé les bateaux de pêche “Guiseppe Primo”, “Kriti” et “Eleni G.”, ce qui n’est pas contesté entre les parties. Aux fins du présent différend sur le fond, ces opérations d’avitaillement dans la zone économique exclusive ne sauraient toutefois être considérées comme une utilisation licite de la mer liée à la *navigation*.
104. Il est au moins deux raisons importantes pour cela: premièrement, l’avitaillement en mer est principalement lié à l’exploitation des navires de pêche et est ainsi lié à la *pêche*, bien qu’il ne constitue pas en soi une activité de pêche. Il s’agit d’une activité accessoire pour les navires de pêche leur permettant de continuer de pêcher sans avoir à faire escale dans un port pour se ravitailler en combustible. En se procurant du combustible en mer, un navire de pêche peut rester plus longtemps à pêcher dans les parages et peut ainsi capturer une quantité plus importante de poisson avant de devoir toucher à un port. Aussi l’État côtier a-t-il intérêt, dans le cadre de sa politique de pêche, à réglementer l’avitaillement dans sa zone économique exclusive. C’est pourquoi l’exposé des motifs du projet d’Arrêté conjoint portant réglementation de l’activité d’avitaillement des navires est libellé comme suit:<sup>33</sup>

“-sauvegarder les intérêts douaniers ou fiscaux du Trésor public sur les produits pétroliers;  
- réduire les coûts de l’avitaillement en carburant des bateaux en leur permettant de faire des économies d’échelle (perte de temps pour venir s’avitailer à quai, différence de prix);  
- promouvoir la pêche en vue du ravitaillement de la population en poisson à des prix sociaux.” (Annexe XVI)

Deuxièmement, comme indiqué au premier point susmentionnée, l’État côtier a également un intérêt fiscal considérable à réglementer l’avitaillement dans sa zone économique exclusive. Considérant que les recettes douanières sur les produits pétroliers représentent au moins 33 % des recettes douanières totales destinées au

---

<sup>33</sup> Annexe 16 du présent contre-mémoire, p. 12

Trésor public guinéen,<sup>34</sup> et que 10 % seulement des navires de pêche opérant dans la zone économique exclusive de la Guinée battent pavillon guinéen,<sup>35</sup> les recettes douanières provenant des navires de pêche battant pavillon étranger constituent une ressource fiscale importante pour la Guinée. Ainsi qu'il est énoncé dans la Condition C "Débarquement des captures" figurant à l'annexe au protocole relatif à la pêche conclu entre la Guinée et la CEE<sup>36</sup>, les navires de pêche en provenance des Communautés européennes peuvent, chaque année, débarquer 80 % de leurs captures dans des ports situés en dehors de la Guinée. Ces navires n'ont pas à payer de droits de douane ou de taxes, grâce à l'avitaillement en mer, et font également des économies de combustible du fait qu'ils n'ont pas besoin de relâcher dans un port en Guinée avant de regagner leur port d'attache ou leur port de débarquement.

105. En conclusion, la Guinée soutient que l'avitaillement de navires de pêche, dans sa zone économique exclusive, ne constitue ni une activité de navigation ni une autre utilisation internationalement licite de la mer liée à la navigation, telles que les utilisations associées à l'exploitation des navires. L'article 58, paragraphe 1, de la Convention ne s'applique donc pas à l'avitaillement en mer par le "SAIGA" desdits navires de pêche.

*Section 4.1.3 L'avitaillement des navires de pêche dans la zone économique exclusive n'est pas inhérent aux droits souverains de l'État côtier (article 56, paragraphe 1, lettre a) de la Convention)*

106. La Guinée a constamment soutenu à toutes les phases du différend concernant le "SAIGA" qu'elle ne considère pas que l'avitaillement des navires de pêche dans sa zone économique exclusive comme étant en soi un exercice des droits souverains qui lui sont attribués aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources biologiques dans ladite zone, conformément à l'article 56, paragraphe 1, lettre a) de la Convention. Bien que les activités d'avitaillement soient des mesures accessoires d'une importance considérable pour les navires de pêche concernés, elles ne constituent ni des activités de pêche ni des activités de conservation et de gestion à l'égard des ressources biologiques elles-mêmes.
107. Par conséquent, les articles de la Convention se rapportant aux lois et à la juridiction en matière de pêche ne s'appliquent pas au différend sur le fond en cours dans l'affaire du "SAIGA". La Guinée n'a pas appliqué ses lois et sa juridiction en matière d'exécution à l'égard du "SAIGA" en application de l'article 73, paragraphe 1. Ce navire ne "pêch[ait] [pas] dans la zone économique exclusive" de la Guinée, comme le prescrit l'article 62, paragraphe 4, de la Convention; aussi, les lois et règlements de l'État côtier énumérés dans la disposition susmentionnée ne s'appliquent pas à lui, pas plus, d'ailleurs, que la disposition selon laquelle l'État côtier est tenu de notifier dûment les lois qu'il adopte en matière de conservation et de gestion (article 62, paragraphe 5, de la Convention).<sup>37</sup> Dans le même ordre d'idée, les conclusions du Tribunal arbitral dans l'affaire de *La Bretagne* concernant la notion de "gestion" visée à l'article 56 de la Convention est sans rapport avec la présente affaire pendante

<sup>34</sup> Voir l'Exposé de motif du projet d'Arrêté conjoint (Annexe 16 au présent contre-mémoire), p. 11.

<sup>35</sup> idem, p. 12.

<sup>36</sup> Annexe 9 du mémoire, p. 162.

<sup>37</sup> Par. 134 du mémoire.

devant le Tribunal.<sup>38</sup> En effet, le différend dans cette affaire là portait sur les relations en matière de pêche entre le Canada et la France et concernait le traitement des captures à bord des navires de pêche étrangers.<sup>39</sup>

108. La Guinée ne prétend pas non plus que les activités économiques auxquelles se livrait le “SAIGA” dans sa zone économique exclusive sont “d’autres activités tendant à l’exploration et à l’exploitation de la zone à des fins économiques, telles que la production d’énergie à partir de l’eau, des courants et des vents” au sens de l’article 56, paragraphe 1, lettre a) de la Convention. Les activités envisagées dans la disposition susmentionnée sont celles qui constituent l’exploitation et l’exploration de la zone elle-même et de ses ressources naturelles, comme l’illustre l’exemple de la production d’énergie, tandis que les activités d’avitaillement revêtent un caractère différent. Ainsi qu’on l’a exposé en détail plus haut, il s’agit d’activités commerciales, dans le cadre desquelles les navires de pêche évoluant dans la zone économique exclusive offrent un marché particulier pour la vente du gazole en tant que combustible. Ces activités ont beau être menées en vue de la pêche et ont beau représenter des mesures accessoires pour les navires de pêche opérant dans la zone économique exclusive, elles ne constituent pas pour autant une exploitation de la zone elle-même. En conclusion, la Guinée ne prétend pas que l’avitaillement des navires de pêche relèverait de ses droits souverains dans sa zone économique exclusive.

*Section 4.1.4 La Guinée est en droit d’exercer sa juridiction pour défendre son intérêt général dans sa zone économique exclusive*

109. L’inapplicabilité alléguée de l’article 58, paragraphe 1, et de l’article 56, paragraphe 1, lettre a), de la Convention à l’avitaillement par le “SAIGA” desdits navires de pêche dans la zone économique exclusive de la Guinée soulève la question de savoir si le différend en cours doit être tranché conformément à d’autres règles de droit international ou en application de l’article 59 de la Convention. Cet article énonce certaines normes juridiques pour la solution de tout conflit entre les intérêts d’un État côtier et ceux d’un autre État sur la base de l’équité. La question susmentionnée semble, toutefois, revêtir essentiellement un caractère théorique, car toute solution devrait être équitable, conciliant les intérêts respectifs des États côtiers et des autres États et tenant compte de toutes les circonstances pertinentes.
110. Bien que, dans un obiter dictum par lui émis dans son arrêt du 4 décembre 1997, le Tribunal international ait considéré que l’article 59 de la Convention est un moyen susceptible de résoudre le conflit<sup>40</sup>, la Guinée soutient que cet article est une disposition d’ultime recours. Ainsi, cette disposition est applicable lorsque les autres règles de droit international, y compris le droit coutumier, ne s’appliquent pas au différend en cours. L’article 58, paragraphe 3, de la Convention, qui précède l’article 59, indique que l’État côtier dispose, dans sa zone économique exclusive, d’une compétence (de réglementation et d’exécution) non seulement pour ce qui se rapporte aux dispositions adoptées conformément à la Convention, mais également “dans la mesure où elles ne sont pas incompatibles avec la présente partie, aux autres règles du

---

<sup>38</sup> Par. 133 du mémoire.

<sup>39</sup> International Law Reports, vol. 82 (1990), p. 590, 592 et 630.

<sup>40</sup> Arrêt du 4 décembre 1997, par. 58.

droit international”. Par ailleurs, la dernière phrase du dispositif du préambule de la Convention affirme “que les questions qui ne sont pas réglementées par la Convention continueront d’être régies par les règles et principes du droit international général.”

111. Tout en souscrivant à cette thèse, la Guinée ne se réserve pas moins le droit de présenter subsidiairement une solution fondée sur l’article 59 de la Convention. Dans le cas où le Tribunal ne souscrirait pas à l’opinion de la Guinée, le défendeur soutient d’ores et déjà qu’une solution fondée sur l’article 59 aboutirait, en substance, au même résultat que celui présenté ci-après.
112. La Guinée soutient qu’elle a un droit inhérent de se protéger contre des activités économiques non autorisées menées dans sa zone économique exclusive qui portent sérieusement atteinte à son intérêt général. Le droit international n’oblige aucun État à subir un préjudice qui lui serait causé, juste sous ses yeux, par des personnes ou des navires marchands étrangers. Ce principe a joué un rôle dans l’affaire du détroit de Corfou<sup>41</sup>, l’agent de la Grande Bretagne soutenant qu’une opération de dragage effectuée par des navires britanniques dans les eaux territoriales albanaises relevait du principe d’auto-protection ou self-help. Toutefois, si la Cour de justice internationale n’a pas repris à son compte cet argument en raison de la violation du territoire albanais; elle n’a pas en revanche, rejeté le principe lui-même. Rendre licite une action qui, s’il en était autrement, serait contraire au droit international relève de ce même principe qui est connu dans l’institution de l’état de nécessité en droit international général. C’est ainsi que l’ancien Rapporteur spécial, M. Roberto Ago, a fait une proposition en ce sens dans son huitième rapport sur la responsabilité des États présenté à la Commission du droit international<sup>42</sup>.
113. En matière de droit de la mer, en particulier, le principe d’auto-protection a été codifié dans le cas des émissions non autorisées à partir de la zone économique exclusive: Tout État, où les émissions peuvent être captées, ou tout État dont les radiocommunications autorisées sont brouillées par ces émissions peut, conformément à l’article 109, paragraphe 4, et à l’article 58, paragraphe 2, de la Convention, arrêter tout navire qui diffuse de telles émissions, dans sa zone économique exclusive. En outre, la Convention admet que, en cas d’accident de mer, l’État côtier a le droit de prendre et faire appliquer au-delà de la mer territoriale des mesures proportionnées aux dommages qu’il a effectivement subis ou dont il est menacé afin de protéger son littoral ou les intérêts connexes, y compris la pêche, contre la pollution ou une menace de pollution résultant de cet accident, tel que prévu par l’article 221 de la Convention et le droit international, tant coutumier que conventionnel.<sup>43</sup>
114. Par conséquent, la Guinée soutient qu’elle dispose d’une juridiction implicite pour prendre, conformément au droit international, toutes mesures raisonnables et nécessaires pour lutter contre les activités du type de celles auxquelles le “SAIGA” s’était livré dans sa zone économique exclusive. Dans le cadre de ce même principe, la Guinée n’était pas tenue d’étendre l’application de ses lois à la zone économique

---

<sup>41</sup> C.I.J. Recueil 1949, p. 4 et 35; idem le Juge *Alvarez* dans son opinion individuelle, p. 47.

<sup>42</sup> Circonstances excluant l’illicéité, 5. État de nécessité, art. 33 (Doc. des Nations Unies A/CN.4/318/Add. 5-7), Yearbook of the International Law Commission 1980, volume II, première partie, p. 14 et 51.

<sup>43</sup> Convention de 1969 sur l’intervention en haute mer en cas d’accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures.

exclusive. Ses lois ne constituent qu'un fondement juridique interne pour ses propres mesures douanières. Aussi, en alléguant aux paragraphes 106 à 113 de son mémoire, que les lois guinéennes concernant les douanes et la contrebande ne s'appliquaient pas à la zone économique exclusive de la Guinée, le demandeur a laissé passer l'essentiel.

115. La Guinée soutient donc que les mesures qu'elle a prises à l'encontre du "SAIGA" étaient des mesures licites prises par un État côtier pour défendre son intérêt général, à savoir ses intérêts en matière de pêche et en matière douanière, et réprimer une infraction commise dans sa zone économique exclusive. Ces mesures étaient conformes à toutes les conditions de l'auto-protection: la perquisition et l'immobilisation du navire étaient nécessaires, car il n'y avait aucun autre moyen de l'empêcher de poursuivre ses activités d'avitaillement dans la zone économique exclusive de la Guinée. Plus précisément, les autorités guinéennes devaient arrêter le "SAIGA" sur les lieux pour obtenir des preuves de ses activités d'avitaillement non autorisées. Procéder au préalable à un échange de vues avec l'État du pavillon aurait été inutile en l'absence de preuves évidentes de ces activités d'avitaillement.
116. En outre, ces mesures étaient également raisonnables. Il y a lieu ici de préciser quelque peu l'important critère du caractère raisonnable, qui a déjà été admis dans l'affaire des pêcheries en Atlantique Nord de 1910<sup>44</sup> et dans d'autres décisions internationales<sup>45</sup>. A ce propos, la Guinée attache de l'importance aux faits et intérêts ci-après qu'il faut prendre en considération. Premièrement, ainsi qu'il a été indiqué plus haut<sup>46</sup>, les effets des activités d'avitaillement du "SAIGA" sur les intérêts fiscaux de la Guinée dans sa zone économique exclusive étaient loin d'être négligeables. Deuxièmement, la perquisition et l'immobilisation du navire visaient les activités commerciales du "SAIGA" et n'avaient pas pour objet de porter atteinte à la liberté de la navigation dans la zone économique exclusive de la Guinée. Ainsi qu'il a été démontré, la Guinée fait une subtile distinction entre l'avitaillement en gazole des navires en transit à travers la zone et l'avitaillement des bateaux de pêche opérant dans la zone.<sup>47</sup>
- Troisièmement, le "SAIGA" savait que la Guinée considérait l'avitaillement dans sa zone économique exclusive comme illégale, et qu'elle avait déjà, à d'autres occasions, pris des mesures à l'encontre de pétroliers étrangers. Cela ressort clairement de la déclaration de M. Marc Albert Vervaet, Directeur du groupe ADDAX et ORYX, concernant le pétrolier "Alpha-1"<sup>48</sup>. Il convient de préciser à ce propos que la Guinée ne partage pas les opinions juridiques exprimés dans cette déclaration du 12 février 1998.
- Quatrièmement, les mesures prises en vue de stopper le "SAIGA" et de le perquisitionner n'étaient pas disproportionnées. Il s'agissait, comme il sera expliqué ci-après, de mesures réglementaires nécessaires des autorités douanières guinéennes.<sup>49</sup>

<sup>44</sup> Nations Unies, Recueil des sentences arbitrales, vol. XI, p. 189.

<sup>45</sup> Affaire de la *Barcelona Traction*, C.I.J. Recueil, 1970, p. 48, par. 93; *La Bretagne*, arbitrage (Canada/France), International Law Reports, vol. 82 (1990), p. 590 et 631.

<sup>46</sup> Voir par. 101 du présent contre-mémoire.

<sup>47</sup> Voir par. 101 du présent contre-mémoire.

<sup>48</sup> Voir Annexe 10 du mémoire.

<sup>49</sup> Voir par. 122 à 131 du présent contre-mémoire.

117. En conclusion, la Guinée pouvait légitimement prendre des mesures à l'encontre des activités d'avitaillement menées par le "SAIGA" dans sa zone économique exclusive.

#### **Section 4.2 Le Droit de la Guinée d'appliquer sa législation douanière dans sa zone contiguë**

118. Dans la présente sous-section, la Guinée soutient que le "SAIGA" a violé la législation douanière dans la zone contiguë de la Guinée. A cette fin, il sera démontré que l'avitaillement des bateaux de pêche "Guiseppo primo", "Kriti" et "Eleni G." a eu lieu dans cette zone, après quoi on établira que la Guinée a le droit d'appliquer sa législation douanière dans sa zone contiguë et, enfin, on précisera la législation guinéenne applicable en la matière.

##### *Section 4.2.1 L'avitaillement a eu lieu dans la zone contiguë de la Guinée*

119. Le 27 octobre 1997, entre 4 heures et 14 heures, le "SAIGA" a avitaillé en gazole, au point 10°25'03" N et 15°42'06" O le "Guiseppo Primo" et le "Kriti", battant pavillon italien, et l'"Eleni G.", battant pavillon grec. Cette position, désignée comme point no. 5 sur la carte déposée par le demandeur (Annexe A1), se trouve à une distance comprise entre 22,6 et 22,9 milles marins, dans une direction sud-ouest, de l'île déserte d'Alcatraz. Ces faits, qui sont également mentionnés au paragraphe 31 du mémoire, ne sont pas contestés entre les parties.
120. Dans ces conditions, il est affirmé que l'avitaillement des navires de pêche au point indiqué plus haut a eu lieu dans la zone contiguë de la Guinée. En application de l'article 5 de son Code de la marine marchande du 30 novembre 1995 (Annexe 8) et conformément à l'article 3 de la Convention, la Guinée a établi une mer territoriale de 12 milles marins. Par l'article 13, paragraphe 1, de son Code de la marine marchande, elle a également établi une zone contiguë adjacente à sa mer territoriale. Calqué pratiquement sur l'article 33 de la Convention, l'article 13, paragraphe 2, du Code de la marine marchande dispose que la zone contiguë s'étend à 24 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale. Il va sans dire que la mer territoriale et la zone contiguë s'étendent également autour des îles faisant partie du territoire guinéen. Conformément à l'article 121, paragraphe 2, de la Convention, les îles ont leurs propres mer territoriale et zone contiguë adjacente, qui sont délimitées conformément aux dispositions de la Convention applicables aux autres territoires terrestres.
121. Comme l'a indiqué avec justesse le Tribunal arbitral dans sa sentence du 14 février 1985 dans l'affaire de *la délimitation de la frontière maritime Guinée / Guinée-Bissau* (paragraphe 106) (Annexe 7), la petite île déserte d'Alcatraz relève de la souveraineté de la Guinée. En définissant le tracé de la frontière entre la Guinée et la Guinée-Bissau, le Tribunal arbitral a fixé la ligne de délimitation au nord de l'île d'Alcatraz à 12 milles marins vers l'ouest, de façon que l'île puisse avoir une mer territoriale de 12 milles marins s'étendant vers l'Ouest et le Sud (*id.*, par. 111). Contrairement à l'allégation formulée au paragraphe 93 du mémoire, selon laquelle l'île d'Alcatraz n'a pas de zone contiguë, la mer territoriale de la Guinée et la zone contiguë s'étendent dans une direction ouest et sud autour de l'île d'Alcatraz également. Par conséquent, les frontières approximatives sur la carte déposée par le

demandeur (Annexe A1), indiquant la mer territoriale de la Guinée par une ligne rouge et la zone contiguë par un trait rouge pointillé, ne sont pas correctes. Si l'on mesure à partir de la ligne de base normale, qui est, d'après l'article 5, paragraphe 2, du Code de la marine marchande, la laisse de basse mer le long de la côte, on constate que le point d'avitaillement susmentionné est situé manifestement à l'intérieur de la zone contiguë de la Guinée.

#### *Section 4.2.2 La Guinée a le droit d'appliquer sa législation douanière dans sa zone contiguë*

122. Le texte de l'article 33, paragraphe 1, de la Convention dispose que l'État côtier peut exercer le contrôle nécessaire en vue de a) prévenir les infractions à ses lois et règlements douaniers "sur son territoire ou dans sa mer territoriale", ou b) réprimer les infractions à ces mêmes lois et règlements "commises sur son territoire ou dans sa mer territoriale". L'article 13, paragraphe 1, du Code de la marine marchande guinéen a repris ces dispositions presque mot pour mot. Le texte de ces articles limite de toute évidence le pouvoir d'exécution de l'État côtier aux mesures de contrôle nécessaires pour prévenir les infractions à sa législation douanière applicable à l'intérieur de son territoire douanier ou pour réprimer les infractions à cette législation commises à l'intérieur de son territoire douanier.
123. La juridiction de contrôle de l'État côtier dans sa zone contiguë concerne incontestablement les navires en arrivage ou en partance. Par contrôle, il faut entendre le fait de stopper, d'arraisonner et d'inspecter tout navire, à l'exception des navires jouissant de l'immunité. S'il existe des raisons sérieuses de penser que le navire a contrevenu aux lois et règlements de l'État côtier, il est également légitime de conduire (c'est-à-dire d'"immobiliser" dans un sens non technique) le navire et de l'escorter vers le port en vue d'un complément d'enquête et d'une action judiciaire. Les mesures prises par les autorités douanières à l'encontre du navire doivent être raisonnables dans les conditions données.
124. Au-delà de ces considérations, il est, toutefois, une controverse qui perdure en droit international quant à l'étendue de la juridiction de l'État côtier dans sa zone contiguë. La question est de savoir si l'État côtier peut ou non appliquer aussi ses lois et règlements visés à l'article 24 de la Convention de 1958 sur la mer territoriale et la zone contiguë<sup>50</sup> et, subséquemment, à l'article 33 de la Convention aux navires étrangers dans sa zone contiguë, et, partant, s'il peut réprimer leurs infractions. Une interprétation restrictive de ces articles se fonde sur le sens apparent du texte de ces articles. Il se rapporte exclusivement aux *infractions commises sur le territoire ou dans la mer territoriale* [de l'État côtier]. Elle peut également mettre en évidence le fait que la restriction visée à l'article 24 a été adoptée après avoir été longuement débattue par la majorité des États lors de la première Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer tenue en 1958<sup>51</sup>, sur la base du projet établi par la Commission

<sup>50</sup> Nations Unies, Recueil des traités, vol. 516, p. 205.

<sup>51</sup> Un amendement polonais (première Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, documents officiels, vol. III, p. 232) supprimant la référence au territoire ou à la mer territoriale de façon à prévoir les mesures à prendre pour réprimer les infractions qui pourraient être commises dans la zone contiguë a été adopté par la Première Commission de la Conférence, avant d'être rejeté en séance plénière et remplacé par le texte initial du projet de la Commission du droit international. Il en est allé de même d'un amendement yougoslavo-polonais visant le même objectif; *id.*, vol. IV, p. 121.

du droit international.<sup>52</sup> A la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer<sup>53</sup>, ladite restriction a été reprise mot pour mot à l'article 33 de la Convention sans qu'il y ait eu de nouveau débat sur l'étendue de la juridiction de l'État côtier dans sa zone contiguë. Les adeptes de cette interprétation restrictive<sup>54</sup> considèrent la zone contiguë simplement comme une zone relevant d'une juridiction d'exécution étendue de l'État côtier établie en vue de la protection de l'ordre juridique de cet État dans des espaces relevant de sa souveraineté.

125. La Guinée oppose à cette thèse une conception plus large de la juridiction de l'État côtier dans sa zone contiguë, en soutenant, pour les motifs développés ci-après, qu'elle a juridiction pour prévenir et réprimer les infractions à sa législation douanière commise dans sa zone contiguë.

Premièrement, l'article 33 de la Convention n'interdit nullement à l'État côtier de promulguer des lois régissant la zone contiguë. Pour des raisons d'ordre constitutionnel, l'exercice du contrôle requiert normalement que l'État côtier ait étendu dans une certaine mesure ses lois et règlements respectifs *ratione loci* à sa zone contiguë. L'État côtier peut appliquer sa législation douanière à l'égard des navires étrangers en vue de prévenir et réprimer des infractions, mais il ne peut soumettre ces navires aux droits de douane dans cette zone. Les mesures de prévention et de répression relèvent, par leur nature, des mesures de police et de droit pénal. Comme l'a fait observer le Professeur *O'Connell* dans ses traités sur le droit de la mer<sup>55</sup>, on peut considérer que la criminalisation du transbordement de marchandises passibles de droits (comme, en l'espèce, le gazole) dans la zone contiguë est compatible avec la juridiction de l'État côtier dans sa zone contiguë.

126. Deuxièmement, il est également de fortes raisons qui militent contre une interprétation exclusivement littérale de l'article 33 de la Convention. Étant donné que l'article 24 de la Convention de 1958 ne constituait qu'un consensus minimum entre des opinions contradictoires lors de cette Conférence, la limitation explicite aux infractions commises sur le territoire ou dans la mer territoriale [de l'État côtier] ne permettrait pas de conclure *a contrario* que ces lois ne peuvent pas être appliquées aux navires étrangers dans la zone contiguë.
127. Troisièmement, une interprétation restrictive de l'article 24 (et de l'article 33 de la Convention, respectivement) ne tiendrait pas suffisamment compte de la nécessité d'interpréter ces dispositions dans le cadre du droit international général, y compris le droit coutumier. Il y a toujours eu et il existe encore des États qui vont au delà des limites de ces dispositions *ratione materiae* dans leur zone contiguë.<sup>56</sup> C'est ainsi que

---

<sup>52</sup> Voir article 66 du projet de la Commission du droit international, Yearbook of the International Law Commission, 1956, volume II, p. 294; voir également commentaire 2, a), du projet d'article 47 sur le droit de poursuite, *id.*, p. 285.

<sup>53</sup> Voir Satya N. Nandan, Shabtai Rosenne et Neal Grandy (Éditeurs), *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, A Commentary*, volume II (1993), Commentary 33.2-33.7, p. 268 à 275.

<sup>54</sup> En premier lieu: Sir Gerald Fitzmaurice, *Some Results of the Geneva Conference on the Law of the Sea*, ICLQ, vol. 8 (1959), p. 73, et p. 112 et suiv.

<sup>55</sup> D.P. O'Connell, *The International Law of the Sea*, volume II, publié par I.A. Shearer, Oxford 1984, p. 1060.

<sup>56</sup> R.R. Churchill et A.V. Lowe, *The law of the sea*, 1983, p. 105, cite comme exemple l'Arabie Séoudite, la Syrie et l'Espagne.

le Conseil principal du Département des transports des garde-côtes américains a déclaré en 1976<sup>57</sup>:

“c) que la poursuite ne peut être engagée *pour une infraction commise à l’intérieur de la zone contiguë* que lorsque cette infraction concerne les droits pour la protection desquels la zone a été établie, à savoir les droits et règlements se rapportant aux douanes, au fisc, à l’immigration ou aux questions sanitaires”. (les italiques sont de nous)

128. Quatrièmement, dans le même ordre d’idée, le droit d’un État côtier d’appliquer sa législation douanière dans sa zone contiguë a été affirmé, dans plusieurs affaires, en particulier en ce qui concerne le droit de poursuite. On peut citer à cet égard l’affaire *Vince*<sup>58</sup>, l’affaire *Newton-Bay*<sup>59</sup> et l’affaire *Tayo Maru No. 28*<sup>60</sup> portées devant les tribunaux américains et, tout particulièrement, l’affaire italienne du navire britannique *Sleek* (l’affaire *Martinez*)<sup>61</sup>, dans laquelle la Cour de cassation<sup>62</sup>:

“dit que l’appel doit être rejeté. i) L’article 24 de la Convention n’est pas déclaratif de droit coutumier international existant et il n’y a pas de règle du droit international qui interdise à l’État côtier de soumettre à sa juridiction des infractions par des nationaux étrangers *qui sont commises dans la zone contiguë* comprise entre 6 et 12 milles à partir de la côte”. (les italiques sont de nous)

129. Cinquièmement, envisagée dans une optique plus large, une zone contiguë non dotée d’une compétence de réglementation constituerait, de nos jours, une institution juridique bancaire et obsolète. Dans la mesure où elle ne répond pas aux besoins de la pratique moderne des États, des fictions juridiques sont nécessaires pour combler le vide juridique laissé par l’interprétation restrictive de l’article 33 de la Convention. C’est ainsi que la théorie de présence virtuelle prolongée codifiée dans l’article 111, paragraphe 4, de la Convention considère qu’un “navire gigogne” se trouve dans la mer territoriale si l’une de ses embarcations *ou d’autres embarcations* fonctionnant en équipe se trouvent dans cette mer territoriale. Autre exemple, la présomption à l’article 303 de la Convention, selon laquelle l’enlèvement d’objets archéologiques ou historiques de la zone contiguë serait cause d’une infraction sur le territoire ou dans la mer territoriale de l’État côtier, aux lois et règlements visés à l’article 33 de la Convention.
130. Sixièmement, toute interprétation de l’article 33 de la Convention doit tenir compte du développement du droit de la mer contemporain. Incrustée dans la zone économique exclusive, la zone contiguë ne fait plus partie de la haute mer. La référence à la haute mer dans l’article 24 de la Convention de 1958 a été - fait révélateur - supprimée dans

---

<sup>57</sup> Avis juridique de l’Amiral *R.A. Ratti* en date du 26 janvier 1976; cité dans Eleanor C. McDowell, *Digest of United States Practice in International Law* 1976, p. 380.

<sup>58</sup> 27F.2d296, 299 (4th Cir. 1928); lors de sa révision, cette affaire a été appelée *Giliam v. Dennis*, *AJIL* Vo. 23 (1929), p. 356, note 17.

<sup>59</sup> *The Newton Bay* (1928), 30 F. (2nd), p. 445; et 36 F. (2nd Cir. 1929), p. 731.

<sup>60</sup> 395 Fed. Supp. (S.D.Mc. 1975), p. 337; voir également *AJIL* Vo. 70 (1976), p. 136.

<sup>61</sup> *Re Martinez and Others*, *International Law Reports*, vol. 28 (1963), p. 172.

<sup>62</sup> *Id.*, p. 171.

l'article 33 de la Convention. Nonobstant sa nature juridique différente, la juridiction de l'État côtier dans sa zone contiguë doit être envisagée en rapport étroit avec sa compétence de réglementation et d'exécution concernant ses droits souverains. L'opinion selon laquelle un État côtier peut réprimer les infractions à sa législation sur la pêche qui sont commises à quelque 200 milles marins au large de sa côte, alors qu'il ne devrait pas réprimer des infractions à sa législation douanière - élément important pour le maintien de l'ordre public - commises à 13 milles seulement au large de sa côte méconnaît l'aspect objectif du développement du droit au cours des vingt dernières années.

131. Après tout, il est juste d'affirmer que la Guinée a le droit d'appliquer sa législation douanière dans sa zone contiguë en vue de prévenir et de réprimer des infractions à cette législation qui sont commises dans cette zone. Cette affirmation est conforme à l'opinion dominante d'éminents spécialistes du droit international <sup>63</sup>.

#### *Section 4.2.3 Les lois et règlements internes appliqués par la Guinée*

132. Comme il a été relevé dans l'exposé des faits et dit dans l'arrêt du 3 février 1998 de la Cour d'appel (Annexe 30), le "SAIGA" a été immobilisé et son capitaine sanctionné à raison de la violation de la législation douanière de la Guinée. Il convient de rappeler ici qu'il a été déjà fait état aux paragraphes 8 et 9 du présent contre-mémoire des lois et règlements appliqués par les instances guinéennes à l'encontre du "SAIGA".
133. La publication des lois et règlements douaniers applicables à la zone contiguë est laissée au soin de l'État côtier concerné. Il n'y a pas d'obligation concernant la zone contiguë correspondant à l'article 19, paragraphe 3, relatif aux lois et règlements se rapportant au passage inoffensif dans la mer territoriale, ou à l'article 62, paragraphe 5, relatif aux lois et règlements en matière de conservation et de gestion dans la zone économique exclusive. Comme il est indiqué plus haut au paragraphe 17 du présent contre-mémoire, le "SAIGA" savait que la Guinée considérait comme illicite l'avitaillement dans sa zone économique exclusive, laquelle chevauche sa zone contiguë.
134. Le fait que la Cour d'appel ait dit que le capitaine du "SAIGA" a violé les lois et règlements douaniers de la Guinée est un fait incontesté devant le Tribunal international. A l'allégation avancée au paragraphe 91 du mémoire, selon laquelle "la législation guinéenne ne stipule aucunement que ses lois et règlements douaniers ayant servi de fondement aux mesures prises par la Guinée soient applicables en dehors des eaux territoriales de cet État", le défendeur fait valoir que, avec tout le respect qui lui est dû, le Tribunal n'a pas à connaître de la question de savoir si *la législation interne de la République de Guinée* a été ou non correctement appliquée par les autorités guinéennes lorsqu'elles ont pris des mesures à l'encontre du "SAIGA" ou par les instances guinéennes lorsqu'elles ont engagé par la suite une action judiciaire à l'encontre de son capitaine. A la différence de la Cour suprême du pays, le Tribunal international ne pourrait pas revoir les décisions d'instances guinéennes appliquant la

---

<sup>63</sup> Il suffirait de voir l'avis du Professeur *Tullio Treves* qui a fait sienne cette opinion dans: René-Jean Dupuy/Daniel Vignes (Éditeurs), *A Handbook on the New Law of the Sea* (Traité du nouveau droit de la mer) volume 2, p. 859; ainsi que la note 95 où sont mentionnés les noms d'autres spécialistes.

législation interne de la Guinée. A moins qu'il n'en soit décidé autrement, une cour ou un tribunal international ne peut être saisi que pour connaître de la question de savoir si l'État côtier a ou non violé *le droit international*, en immobilisant le navire et en sanctionnant le capitaine. La Guinée soutient que ces mesures sont conformes au droit international.

#### 4.2.4 Conclusion

135. En conclusion, la Guinée soutient que, sur la base de l'article 33 de la Convention, la Guinée avait une compétence d'exécution en droit international pour prévenir et réprimer les infractions à ses lois et règlements douaniers commis par le "SAIGA" dans sa zone contiguë. Les infractions aux règlements et lois douaniers de la Guinée sont un fait établi par les instances guinéennes. Ce fait ne peut être l'objet d'une révision devant le Tribunal international.

### Section 4.3 Le droit de poursuite de la Guinée (article 111 de la Convention)

136. Contrairement à la thèse avancée par le demandeur aux paragraphes 85 à 94 du mémoire, la Guinée soutient que, de par son droit de poursuite, elle était fondée à stopper, perquisitionner, puis escorter le "SAIGA" vers Conakry le 28 octobre 1998. Les actions des autorités guinéennes sont conformes aux conditions énoncées à l'article 111 de la Convention concernant l'exercice du droit de poursuite.
137. L'exposé ci-après concernant cette question a aussi pour objet de contester - avec tout le respect dû au Tribunal international - l'obiter dictum par lui émis au paragraphe 61 de son arrêt du 4 décembre 1997, selon lequel "les arguments avancés pour justifier la poursuite et, partant, l'arraisonnement ne sont pas tenables, même à première vue". Or cette observation repose sur l'assomption que la Guinée avait exercé son droit de poursuite à raison d'une infraction à ses lois et règlements commise *dans la zone contiguë*, tandis que le défendeur soutient que l'ordre public et les intérêts publics essentiels de la Guinée *dans sa zone économique exclusive* constituent le fondement de l'exercice par la Guinée de son droit de poursuite.
138. Sachant que les pétroliers étrangers avitaillaient des bateaux de pêche dans la zone économique exclusive de la Guinée, les autorités douanières guinéennes avaient de sérieuses raisons de penser que le navire en question contrevenait aux lois et règlements douaniers de la Guinée, lorsqu'elles avaient constaté par radar que ce navire allait à la rencontre de bateaux de pêche dans la zone contiguë de la Guinée le 27 octobre 1997. Ainsi qu'il a été déjà exposé<sup>64</sup>, la Guinée considère ces activités d'avitaillement dans sa zone contiguë comme une infraction à ses lois et règlements douaniers justifiant la prise de mesures préventives à l'encontre du pétrolier. En même temps, il s'agit là, comme il a été également précisé, d'une atteinte aux intérêts publics essentiels de l'État côtier dans sa zone économique exclusive<sup>65</sup>.
139. La Guinée soutient que l'atteinte en cause à ses intérêts publics essentiels dans sa zone économique exclusive est une condition suffisante pour engager la poursuite au titre

---

<sup>64</sup> Voir par. 122 à 131 du présent contre-mémoire.

<sup>65</sup> Voir par. 109 à 117 du présent contre-mémoire.

de l'article 111, paragraphe 2, de la Convention. Comme il ressort de son objet juridique, le droit de poursuite dote l'État côtier, au-delà de sa zone économique exclusive, d'une compétence d'exécution visant toute infraction aux lois et règlements à l'égard desquels il dispose d'un pouvoir d'exécution dans cette zone. Autrement dit, *ratione materiae*, le droit de poursuite n'ajoute rien à la compétence d'exécution de l'État côtier, mais, sous réserve des conditions énoncées à l'article 111, il en étend l'application *ratione loci* à des espaces situés au-delà de la zone économique exclusive.

140. Prenant en considération l'objet juridique susmentionné, la Guinée est d'avis qu'elle peut exercer son droit de poursuite à partir de sa zone économique exclusive non seulement, comme l'affirme l'article 111, paragraphe 2, de la Convention, en cas d'infraction à ses "lois et règlements", mais également en cas d'atteinte à son ordre public et à ses intérêts publics essentiels, atteinte à l'égard de laquelle elle a un droit coutumier d'auto-protection. De quelque autre manière, l'État côtier pourrait prendre des mesures nécessaires et raisonnables à l'encontre du navire concerné dans sa zone économique exclusive, mais devrait cesser toute poursuite là où se termine la zone. Cette restriction irait carrément à l'encontre du but et objectif de l'article 111 mentionnés plus haut. De plus, on méconnaîtrait ainsi le principe coutumier du droit de poursuite, qui est plus ancien que l'article 111 de la Convention ou l'article 23 précédent de la Convention sur la haute mer de 1958<sup>66</sup>.
141. La Guinée soutient également que les autres conditions énoncées à l'article 111 de la Convention étaient également réunies, lorsqu'elle a engagé la poursuite contre le "SAIGA" le 28 octobre 1997. Les autorités guinéennes avaient de sérieuses raisons de penser que le "SAIGA" avait déjà contrevenu la veille aux lois et règlements douaniers de la Guinée dans la zone contiguë de celle-ci, et que de nouvelles infractions à ces lois et règlements n'étaient pas à exclure. Parallèlement, l'avitaillement avait porté atteinte aux intérêts publics essentiels de la Guinée dans sa zone économique exclusive. En outre, fait plus important, tant que le "SAIGA" demeurait dans la zone économique exclusive de la Guinée, il y avait des raisons sérieuses de penser qu'il continuait à porter atteinte aux intérêts publics essentiels de la Guinée et qu'il porterait de nouveau atteinte à son ordre public.
142. Conformément à l'article 111, paragraphe 1, de la Convention, une infraction *sur le point d'être commise* est également un motif pour l'exercice du droit de poursuite<sup>67</sup>. Il n'y a sans aucun doute pas lieu pour les autorités de l'État côtier de filer un navire soupçonné d'être sur le point de porter atteinte aux droits de l'État côtier et d'attendre la commission de l'infraction. Il découle de l'article 111, paragraphe 4, première phrase, de la Convention qu'il ne faut pas nécessairement que la poursuite commence alors que le navire est en train de commettre l'infraction; la "*hot pursuit*" n'est pas nécessairement une poursuite *flagrante delicto*, mais une poursuite *qui commence lorsque le navire suspect est encore à l'intérieur de la zone relevant de la juridiction de l'État côtier*. D'après l'article 111, paragraphe 1, troisième phrase, de la

---

<sup>66</sup> Nations Unies, Recueil des traités, vol. 450, p. 11.

<sup>67</sup> Une recommandation brésilienne tendant à inclure explicitement une telle disposition dans le projet de la Commission du droit international a été jugée superflue par la Commission; Yearbook of the International Law Commission, 1956, vol. II, p. 40; vol. I, p. 49.

Convention, le navire poursuivant n'a pas à se trouver dans la zone concernée au moment où il engage la poursuite.

143. Le "SAIGA" avait été placé sous surveillance radar et radio dès qu'il avait pénétré dans les eaux guinéennes. Ce fait est confirmé notamment par l'"Accident Damage Report" (rapport sur les dommages dus à des événements de mer) envoyé par le capitaine le 29 octobre 1997 à la SEASCOT SHIPMANAGEMENT LTD:

"Elles [c'est à dire les autorités guinéennes] observaient le pétrolier "SAIGA" et savaient exactement quel était mon lieu de rendez-vous (09.00 N/015.00 O); elles m'attendaient depuis deux jours." (Annexe 18)

144. Selon le procès-verbal 29 (Annexe 19, p. 268), le 27 octobre 1997 entre 17h05 et 19h20, les vedettes guinéennes F-328 et P-35 de la marine nationale se trouvant en mer et ayant à leur bord des fonctionnaires de la douane ont reçu des renseignements "sur la présence clandestine d'un Tanker dans la zone économique exclusive de nos eaux" et ont "pris la direction de la frontière sud". Il s'agissait du "SAIGA", dont la présence dans la zone était également confirmée par une conversation radio. Après avoir précisé: "Nous avons mis notre radar en marche en vue de détecter d'autres objectifs", le procès-verbal ajoute, en parlant de la journée suivante (le 28 octobre 1997):

"Le lendemain, vers 4 heures du matin (heure légale), nous avons constaté dans le radar la présence d'un objectif qui, selon les paramètres donnés, semblait être celui que nous cherchions".

Depuis sa détection par radar par les vedettes poursuivantes, le "SAIGA" était constamment placé sous surveillance.

145. L'article 111, paragraphe 4, première phrase, de la Convention requiert que le navire poursuivant se soit *assuré, par tous les moyens utilisables dont il dispose*, que, au commencement de la poursuite, le navire poursuivi se trouvait encore dans la zone économique exclusive. Le radar est généralement considéré comme un moyen utilisable à cette fin<sup>68</sup>, et, à la différence de l'époque du *Red Crusader*<sup>69</sup> il y a une quarantaine d'années, le radar moderne à bord d'un navire est suffisamment fiable pour mesurer les distances avec grande précision. Parallèlement, le radar à terre pourrait confirmer aux vedettes poursuivantes que le "SAIGA" se trouvait encore dans la zone économique exclusive de la Guinée. Aussi la poursuite du "SAIGA" est-elle considérée comme ayant commencé à partir du moment où les vedettes l'avaient détecté sur leur radar et s'étaient mises à le poursuivre.

146. D'après les entrées inscrites le 28 octobre 1998 au livre de bord du "SAIGA" (annexe 15), à 4 heures, le navire se trouvait occuper la position 9°02'7" N et 15°02'6" O. Cette position est située à 1 mille marin au sud de la limite sud de la zone économique exclusive de la Guinée fixée par le parallèle 9°03'18" latitude nord en vertu de

---

<sup>68</sup> Voir Nicholas M. Poulantzas, *The Right of Hot Pursuit in International Law*, Leyden 1969, p. 202; Craig H. Allen, *Doctrine of Hot Pursuit: A Functional Interpretation Adaptable to Emerging Maritime Law Enforcement Technologies and Practices*, *Ocean Development and International Law*, vol. 20 (1989), p. 309, et p. 318 (?).

<sup>69</sup> En 1961, la Commission d'enquête faisait observer encore: "Jusqu'ici, le radar de navigation à bord d'un navire ne peut être considéré comme tout à fait fiable". *International Law Reports*, vol. 35 (1967), p. 488.

l'article 4 du décret no. 366 du 30 juillet 1980 de la République de Guinée (Annexe 6). Si ces entrées sont correctes, il n'est pas possible que le "SAIGA", dont la vitesse est de 10 noeuds (milles marins à l'heure) (mémoire, par. 95), ait quitté la zone économique exclusive de la Guinée le 28 octobre 1998 "à environ 3h45", comme il est affirmé au paragraphe 32 du mémoire. Ce nonobstant, les vedettes poursuivantes avaient détecté le "SAIGA" *avant* 4 heures - le procès-verbal (Annexe 19) dit: "vers 4 heures du matin (heure légale)" - sur leur radar, lorsque le navire se trouvait encore dans la zone économique de la Guinée. En conséquence, la poursuite avait commencé à temps comme le prescrit l'article 111, paragraphe 4, première phrase, de la Convention.

147. Par ailleurs, la Guinée soutient que les vedettes poursuivantes ont émis en temps voulu suffisamment de signaux pour stopper le "SAIGA", comme le prescrit l'article 111, paragraphe 4, deuxième phrase, de la Convention. Les détails concernant ces signaux ont été donnés dans l'exposé des faits.
148. Du point de vue juridique, toutefois, la Guinée tient à préciser que le signal n'est pas requis si le navire poursuivi a déjà commencé à fuir de la zone économique exclusive. Le signal informe le navire qu'il doit s'arrêter et arborer son pavillon pour identification (ce que le "SAIGA" ne fit pas) et qu'il est poursuivi à partir de ce moment. Un navire qui essaye de s'échapper n'a pas besoin de cette information car, comme l'illustre l'exemple du *Red Crusader*<sup>70</sup> se sachant poursuivi, il ne s'arrêterait pas. Cet avis a été exprimé en particulier dans la jurisprudence américaine. On peut citer à cet égard l'affaire *Vince*<sup>71</sup> de 1927, l'affaire *Newton Bay*<sup>72</sup> de 1929 ou l'affaire du bateau de pêche polonais *Wlocnik*<sup>73</sup> de 1989. En outre, déjà dans son commentaire sur l'article 47 du projet de 1956 de la Commission du droit international, le bureau du Conseil général des garde-côtes américains a fait observer avec justesse que le développement du radar et du sonar offre au navire auteur de l'infraction un moyen de s'enfuir qui n'était pas envisagé à une époque antérieure.<sup>74</sup> C'est précisément ce que le "SAIGA" a tenté de faire, lorsqu'il a détecté les vedettes guinéennes sur le radar. La Guinée soutient donc que ces signaux n'étaient manifestement pas nécessaires dans le cas du "SAIGA".
149. Enfin, subsidiairement, la Guinée soutient que le "SAIGA" fonctionnait à l'égard d'autres embarcations comme navire gigogne dans la zone économique exclusive de la Guinée, au sens de l'article 111, paragraphe 4, première phrase, de la Convention. Dans cette situation de présence virtuelle prolongée, la poursuite pouvait commencer tant que les navires de pêche se trouvaient encore dans la zone économique exclusive de la Guinée, quand bien même le "SAIGA" se trouvait déjà en-dehors de cette zone. Tout comme l'*Ernestina*<sup>75</sup> et le *Poseidon*<sup>76</sup> qui oeuvraient de concert avec d'autres

<sup>70</sup> Internatinal Law Reports, vol. 28 (1963), p. 498.

<sup>71</sup> 20 F. (2d) 164.

<sup>72</sup> 36 F. (2d) 729, 731 (2d Cir. 1929).

<sup>73</sup> Allen, ODIL 20 (1990), p. 334, note 142, mentionne cette affaire non publiée.

<sup>74</sup> Whiteman, Digest of International Law, Vol. 4 (1965), p. 685.

<sup>75</sup> *Regina v. Sunila and Solexman* (1986) 28 DLR (4th) p. 450. En mai 1985, l'"Ernestina", immatriculé au Honduras, a transbordé de la drogue à bord du bateau de pêche canadien "Lady Sharell" dans les eaux canadiennes, avant d'être stoppé et arrêté en haute mer par une vedette canadienne, à quelque 400 milles marins au large de la côte canadienne. La division d'appel de la Cour suprême de la nouvelle Écosse a qualifié l'"Ernestina" de navire gigogne de "Lady Sharell", en relevant que "les deux navires étaient engagés dans une

navires au lieu de ses propres embarcations, le “SAIGA” était engagé dans une entreprise commune et fonctionnait en équipe avec les bateaux de pêche, lorsqu’il les avitaillait en gazole dans la zone économique exclusive de la Guinée. Le transbordement du gazole était fixé à l’avance et était effectué à un lieu de rendez-vous et à une heure précis. Ainsi qu’il a été déjà indiqué, en vertu de l’article 4 de la Loi 94/997/CTRM du 15 mars 1994 (Annexe 22), l’avitaillement n’était pas non plus permis dans la zone économique exclusive aux navires de pêche qui se trouvaient encore dans la zone le 28 octobre 1998. Il n’est nul besoin de préciser de nouveau ici que, dans cette situation-ci, les signaux de stopper avaient été donnés.

150. En conclusion, la Guinée soutient que les vedettes ont légitimement exercé le droit de poursuite conformément à l’article 111 de la Convention lorsqu’elles ont stoppé et perquisitionné le “SAIGA” le 28 octobre 1997, avant de le conduire sous escorte à Conakry. En conséquence, il n’y a pas lieu d’appliquer l’article 111, paragraphe 8, de la Convention concernant l’indemnisation.

#### Section 4.4 La force utilisée était nécessaire et raisonnable

151. Saint-Vincent-et-les Grenadines prétend que la Guinée a fait un usage excessif de la force pour stopper le “SAIGA” (par. 95 à 99 du mémoire) et rappelle, à l’appui de sa thèse, les précédents jurisprudentiels du “*I’m Alone*” et du “*Red Crusader*”. Contestant cet argument, le défendeur soutient que les mesures prises par les autorités guinéennes pour stopper le navire étaient nécessaires et raisonnables.
152. Tout d’abord, les deux affaires citées ne constituent pas de précédents pour les circonstances de l’espèce. Dans la première affaire, le schooner canadien au nom allusif *I’m Alone* a été coulé en haute mer par le cotre Dexter des garde-côtes américains<sup>77</sup>. Le “SAIGA”, lui, n’a pas été coulé. Dans la deuxième affaire, le navire danois d’inspection de pêche *Niels Ebbesen* n’a eu recours à la force contre le chalutier britannique au nom suggestif de *Red Crusader* qu’après que le chalutier eut été déjà détenu et qu’un officier et un matelot danois du *Niels Ebbesen* furent montés à bord.<sup>78</sup> Dans cette situation, qui n’est nullement comparable avec celle dans laquelle se trouvait le “SAIGA” avant d’être stoppé, la Commission d’enquête a constaté, à juste titre, que ces conditions ne justifiaient pas une telle intervention violente<sup>79</sup>.
153. Le “SAIGA”, qui n’avait pas arboré son pavillon, avait refusé de s’arrêter lorsque les vedettes guinéennes donnèrent les signaux utilisés internationalement. Le capitaine a précisé dans sa déclaration du 4 novembre 1997 (**Annexe 17**) “Quand les cibles [c’est

---

entreprise commune et “agissaient en équipe”. Pour cette affaire, voir William C. Gilmore, *Hot pursuit and constructive presence in Canadian law enforcement*, Marine Policy vo. 12 (1988), p. 105 et 107.

<sup>76</sup> *R. v. Mills and others*. Dans cette affaire pénale non publiée (1993), le “Poseidon” battant pavillon de Saint-Vincent-et-les Grenadines a transbordé en haute mer 6250 kilos de cannabis à bord du chalutier “Delvan”. 54 heures après, l’équipage du “Delvan” a été arrêté dans un port britannique, et 65 heures après le transbordement, le “Poseidon” a été stoppé en haute mer par la marine britannique et conduit sous escorte en Grande Bretagne. Pour cette affaire, voir William C. Gilmore, *The Case of R. v. Mills and others*, ICLQ, vol. 44 (1995), p. 949, et p. 952.

<sup>77</sup> Annual Digest and Reports of Public International Law Cases, Years 1933 et 1934 (1940), p. 204.

<sup>78</sup> International Law Reports, vol. 35 (1967), p. 496.

<sup>79</sup> idem, p. 499.

à dire les vedettes guinéennes qui s’approchaient du “SAIGA”] ont été à un ou deux milles environ, j’ai entendu des coups de feu”. Le navire n’avait pas obtempéré aux tirs à blanc, signal habituel, en mer, de stopper et d’arborer le pavillon. Au lieu de cela, capitaine et équipage s’étaient cachés dans la salle des machines et le navire avait tenté de s’échapper en se mettant sur pilotage automatique. Dans ces conditions, l’usage de balles de petit calibre était un moyen d’instruction nécessaire indiquant l’ordre de stopper et d’arborer le pavillon. La déclaration du capitaine selon laquelle il croyait qu’ils étaient “attaqués par des pirates” est un moyen de défense dénué de pertinence, car une méprise sur la nature des vedettes se dirigeant vers le “SAIGA” et des signaux donnés ne le dispenserait pas, en droit international, de l’obligation de s’arrêter. Par ailleurs, compte tenu de tout ce que le capitaine savait des mesures guinéennes visant l’avitaillement en mer, la Guinée conteste l’assertion selon laquelle il se serait, de bonne foi, mépris sur la qualité desdites vedettes. Aussi les mesures prises dans ces circonstances étaient-elles nécessaires, les vedettes guinéennes n’ayant aucun autre moyen de stopper le “SAIGA”.

154. Les mesures susmentionnées étaient également raisonnables. L’auraient-elles touché, les balles réelles non explosives de petit calibre n’auraient pas mis le pétrolier en danger. D’autre part, stopper le “SAIGA” ainsi qu’il est indiqué plus haut, n’était pas seulement un objectif légitime des autorités guinéennes. Il s’agissait là également, ainsi qu’il a été aussi relevé, d’un objectif important, car ce navire avait sérieusement porté atteinte aux intérêts publics essentiels et à l’ordre public de la Guinée. Aussi les mesures prises pour stopper le “SAIGA” dans le cadre de la poursuite répondent aux critères de nécessité et de caractère raisonnable.

#### **Section 4.5 La Guinée n’a pas violé le paragraphe 4 de l’article 292 et l’article 296 de la Convention**

##### *4.5.1 Allégation de Saint-Vincent-et-les Grenadines*

155. Le demandeur prétend au paragraphe 139 du mémoire que la République de Guinée a violé l’obligation que lui impose l’arrêt du Tribunal international en date du 4 décembre 1997 de procéder à la prompte mainlevée de l’immobilisation du “SAIGA”, après que la garantie bancaire du Crédit suisse en date du 10 décembre 1997 a été fournie. Ce faisant, la Guinée aurait violé les droits de Saint-Vincent-et-les Grenadines au titre du paragraphe 4 de l’article 292 et de l’article 296 de la Convention.

La République de Guinée conteste cette allégation de Saint-Vincent-et-les Grenadines et soutient que la garantie du Crédit suisse du 10 décembre 1997 ne constituait pas, même après les éclaircissements subséquents du 11 décembre 1997, une garantie raisonnable au sens de l’arrêt du Tribunal international en date de 4 décembre 1997.

156. La question de savoir si une garantie raisonnable a été déposée doit être tranchée par le Tribunal international, non seulement à la lumière du libellé de la garantie bancaire, mais également compte dûment tenu de la question de savoir si, en fournissant une garantie financière, Saint-Vincent-et-les Grenadines l’a fait conformément au Règlement du Tribunal international, en particulier au paragraphe 3 de l’article 113.

*Section 4.5.2 Le dépôt de la garantie bancaire auprès de l'agent est contraire au paragraphe 3 de l'article 113 du Règlement.*

157. Le fait d'avoir envoyé la garantie bancaire à l'agent de la Guinée ne signifie pas que cette garantie avait été déposée auprès de l'État qui a immobilisé le navire, ainsi que le prescrit le paragraphe 3 de l'article 113 du Règlement du Tribunal international. Saint-Vincent-et-les Grenadines ne saurait à ce propos, prétendre que l'agent est le représentant de l'État, et que, partant, l'envoi de la garantie bancaire à l'agent devrait avoir le même effet que si elle avait été envoyée directement à l'État. Le Tribunal international a expressément ordonné, au paragraphe 3 de l'article 113, que la garantie soit remise à l'État bénéficiaire. Cette disposition est fondée, car les conditions dans lesquelles la banque doit payer la somme prévue dans la garantie ne peuvent être réunies que par l'État en question.

Dans le même ordre d'idée, la raison pour laquelle la garantie doit être envoyée directement à l'État concerné, tient au fait que l'agent d'un État ne peut prendre de décision finale concernant la question de savoir si la garantie est raisonnable ou non qu'après consultation avec l'État qu'il représente, ou instructions par lui données.

158. Ainsi, Saint-Vincent-et-les Grenadines n'avait pas le droit de décider librement de déposer la garantie bancaire auprès de l'agent de la Guinée, d'autant plus que la République de Guinée n'avait jamais fait savoir à Saint-Vincent-et-les Grenadines que la garantie bancaire devrait être déposée auprès de son agent.
159. Par ailleurs, l'agent de la Guinée n'avait jamais déclaré ou donné l'impression à Saint-Vincent-et-les Grenadines qu'il était habilité à accepter que la garantie soit déposée auprès de lui. En revanche, immédiatement après avoir reçu la lettre télécopiée de l'agent de Saint-Vincent-et-les Grenadines à laquelle était joint le libellé de la garantie bancaire, l'agent de la Guinée a expliqué, par lettre du même jour (11 décembre 1997) (p. 541 et 542 des annexes du mémoire), qu'il ne pouvait pas lui-même prendre une décision finale sur la question de savoir si la garantie bancaire était raisonnable ou non, en l'absence d'instructions claires de la part de la République de Guinée.

*Section 4.5.3 Il n'y a pas eu d'accord entre les agents*

160. Il est inexact - et donc contesté - d'affirmer que les agents des deux États ont conclu un accord qui les lie lors de la conversation téléphonique qu'ils ont eue le même jour, à savoir le 11 décembre 1997. L'agent de la Guinée n'a nullement déclaré que les éclaircissements dont il était question feraient de la garantie une garantie raisonnable. Au moment où il a eu cette conversation téléphonique avec l'agent de Saint-Vincent-et-les Grenadines, l'agent de la Guinée n'avait pas encore eu la possibilité de vérifier en détail le libellé de la garantie bancaire. Aussi, lorsque l'agent de Saint-Vincent-et-les Grenadines l'a appelé pour s'enquérir du libellé de la garantie bancaire, l'agent de la Guinée a fait état des préoccupations que lui inspirait, d'emblée, une première lecture de la garantie bancaire.
161. De même, après avoir reçu les éclaircissements du Crédit suisse, dans la matinée du 12 décembre 1997, l'agent de la Guinée a immédiatement précisé par lettre distincte du même jour (p. 550 et 554 des annexes du mémoire) à l'agent de Saint-Vincent-et-

les Grenadines qu'il n'avait laissé subsister aucune ambiguïté quant au fait qu'il devrait consulter le Gouvernement guinéen, avant de pouvoir décider du caractère raisonnable de la garantie bancaire, et qu'il n'avait pas jusque-là reçu d'instructions de Conakry.

162. C'est pourquoi il est plus que surprenant que l'agent de Saint-Vincent-et-les Grenadines prétende que la conversation téléphonique qu'ont eue les deux agents le 11 décembre 1997 annulait et remplaçait les observations écrites de l'agent de la Guinée. Cette affirmation est rejetée, car nullement correcte. Aussi l'agent de la Guinée a-t-il répondu, dès réception, dans la matinée du lundi 15 décembre 1997, de la lettre de l'agent de Saint-Vincent-et-les Grenadines en date du 12 décembre 1997, qu'il n'avait jamais donné son accord à un quelconque libellé de la garantie et que rien dans cette conversation ne pouvait faire croire à l'agent de Saint-Vincent-et-les Grenadines que la garantie serait enfin acceptable dès que les éclaircissements dont il était question auraient été donnés.

#### *Section 4.5.4. Collaboration avec l'agent de la Guinée*

163. Dès réception de l'original de la garantie bancaire, l'agent de la Guinée n'a ménagé aucun effort pour collaborer avec l'agent de Saint-Vincent-et-les Grenadines en vue de parvenir rapidement à une solution commune leur permettant de convenir d'un libellé acceptable et raisonnable de la garantie bancaire.

Le 12 décembre 1997, l'agent de la Guinée avait d'ores et déjà terminé l'examen du libellé de la garantie bancaire, ce qui lui avait permis de coucher par écrit toutes les préoccupations que ce libellé lui inspirait dans sa lettre du 12 décembre 1997 à l'agent de Saint-Vincent-et-les Grenadines (p. 550 à 554 des annexes du mémoire). Celui-ci a donc proposé un libellé susceptible de dissiper toutes ces préoccupations et d'éviter toute ambiguïté liée au libellé du 10 décembre 1997.

#### *Section 4.5.5 Il n'y a pas eu de communication avec le Gouvernement guinéen*

164. Encore une fois, l'allégation de Saint-Vincent-et-les Grenadines, selon laquelle les changements qu'il a été demandé d'apporter à la garantie bancaire auraient pour seul objet de retarder la mainlevée de l'immobilisation du "SAIGA", ne correspond pas à la réalité. On en veut pour preuve le fait que, entre le 11 décembre 1997, date à laquelle il avait reçu le libellé de la garantie bancaire, et le 6 janvier 1998, l'agent de la Guinée n'avait pas pu entrer en contact avec le Gouvernement guinéen ou en recevoir des instructions.

#### *Section 4.5.6 La Guinée n'était pas tenue de procéder à la prompt mainlevée le 10 ou 11 décembre 1997*

165. En conclusion, il convient de préciser que la République de Guinée ignorait jusqu'à l'existence de la garantie bancaire du 10 décembre 1997 et les éclaircissements donnés le 11 décembre 1997 par le Crédit suisse. Il convient également de préciser que, jusqu'au 21 décembre 1997, la République de Guinée n'avait aucune connaissance de la garantie bancaire du Crédit suisse et n'était donc pas tenue, au titre de l'arrêt du

Tribunal international en date du 4 décembre 1997, de relâcher le “SAIGA”, dans la mesure où elle n’avait pas reçu de garantie bancaire raisonnable.

Saint-Vincent-et-les Grenadines a, sous la conclusion no. 4, prié le Tribunal international de dire et juger que la Guinée a violé des articles de la Convention, en ne procédant pas à la prompte mainlevée de l’immobilisation du “SAIGA” et à la prompte libération de son équipage dès le dépôt de la caution de 400 000 dollars des États-Unis, le 10 décembre 1997, ou dès que des éclaircissements ont été donnés (le 11 décembre) par le Crédit Suisse (non mis en relief dans le texte). Cela signifie que le Tribunal international devait déclarer que la violation desdits articles par la Guinée a déjà eu lieu le 10 ou le 11 décembre 1997. Mais comme il ne savait pas alors qu’une garantie bancaire avait été fournie par le Crédit suisse, le Gouvernement guinéen n’était pas tenu de procéder à la prompte mainlevée de l’immobilisation du navire et à la prompte libération de son équipage et, partant, n’aurait pas pu avoir violé des articles de la Convention. Cette conclusion de Saint-Vincent-et-les Grenadines doit donc être rejetée.

*Section 4.5.7 La Guinée n’était pas tenue de procéder à la prompte mainlevée avant le 28 février 1998*

166. La même constatation s’applique, même si l’on devait interpréter la conclusion no. 4 de Saint-Vincent-et-les Grenadines comme signifiant que la République de Guinée aurait dû relâcher le navire et son équipage, sinon le 10 ou le 11 décembre 1997, du moins immédiatement après avoir eu connaissance du dépôt de la garantie bancaire. Or le Gouvernement guinéen n’a reçu copie de la garantie bancaire que le 21 décembre 1997. Par lettre du 24 décembre 1997, il a immédiatement chargé son agent de demander que plusieurs modifications soient apportées au libellé de cette garantie bancaire. Ainsi qu’il a été indiqué dans la lettre datée du même jour adressée à l’agent de Saint-Vincent-et-les Grenadines (p. 562 et 563 des annexes du mémoire), cette lettre du Ministre de la Justice de la République de Guinée n’a toutefois été reçue par l’agent que le 6 janvier 1998.

Ainsi qu’il ressort de la lettre du Stephenson Harwood du 19 janvier 1997 (p. 565 et 566 des annexes du mémoire), le retard enregistré entre le 6 et le 19 janvier 1997, n’était pas non plus imputable à la Guinée mais à l’absence des personnes intéressées du côté de Saint-Vincent-et-les Grenadines. Dans cette lettre l’agent de Saint-Vincent-et-les Grenadines a également commenté les modifications que le Gouvernement guinéen avait demandé d’apporter à la garantie bancaire, et a lui-même demandé des éclaircissements supplémentaires.

Le 21 janvier 1998, l’agent de la Guinée avait d’ores et déjà reçu du Gouvernement guinéen des instructions définitives, qu’il a transmises à l’agent de Saint-Vincent-et-les Grenadines par lettre du 22 janvier 1998 (p. 570 et 571 des annexes du mémoire).

Il a fallu encore une fois quelques jours avant que l’agent de Saint-Vincent-et-les Grenadines ne réponde par sa lettre du 30 janvier 1998, à laquelle il a annexé le nouveau libellé de la garantie bancaire émise par le Crédit suisse le 28 janvier 1998, libellé désormais tout à fait conforme à la demande du Gouvernement guinéen (p. 575

à 577 des annexes du mémoire). Le 29 janvier 1998, le Crédit suisse a directement envoyé l'original de la garantie bancaire à la Guinée. Une fois que les organismes gouvernementaux compétents de la République de Guinée ont eu l'occasion d'examiner le nouveau libellé de la garantie bancaire, le Directeur national des douanes a, par lettre du 16 février 1998 (Annexe XII) informé l'agent de la Guinée que le nouveau libellé de la garantie bancaire était désormais acceptable.

Trois jours auparavant, le Gouvernement guinéen avait déjà rédigé l'acte de mainlevée du 13 février 1998, lequel, ainsi qu'il a été exposé au paragraphe 45 du présent contre-mémoire, n'avait pas été signé par le capitaine du "SAIGA". Lorsque l'acte de mainlevée fut signé par le capitaine, le 27 février 1998, il a été procédé sans retard à la mainlevée le 28 février 1998.

#### *4.5.8 Conclusion*

167. Il s'ensuit de ce qui précède que, dès réception d'une garantie bancaire acceptable, le Gouvernement guinéen avait l'intention de relâcher immédiatement le "SAIGA" et son capitaine, l'équipage ayant pu, ainsi qu'il a été déjà relevé, quitter le navire depuis des mois. Cela étant, si l'acte de mainlevée n'a été signé que plusieurs jours plus tard, c'est là la faute du capitaine et de ses conseillers juridiques et non celle du Gouvernement guinéen. Aussi le Gouvernement guinéen n'est-il pas responsable pour le retard enregistré entre le 10 décembre 1997 et le 28 février 1998. Il n'y a pas eu donc de la part de la République de Guinée une violation du paragraphe 4 de l'article 292 et de l'article 296 de la Convention.

#### *Section 4.5.9 Le libellé n'était pas raisonnable*

168. Indépendamment des autres moyens de procédure déjà exposés, la République de Guinée soutient également que le libellé même de la garantie bancaire n'était pas raisonnable.

Pour ce qui est des demandes du Gouvernement guinéen, les modifications à apporter étaient comme suit: la Guinée ne pouvait accepter que la garantie du 10 décembre 1997 donne l'impression que le Tribunal international avait, entre autres dispositions, ordonné la libération des membres de l'équipage du "SAIGA" "actuellement retenus ou privés de toute autre manière de leur liberté" (par. B, i) de la garantie bancaire du 10 décembre 1997).

La Guinée a indiqué que, dès l'arrivée du "SAIGA" à Conakry, l'équipage était libre de quitter le pays. Indépendamment du fait que cet ordre n'avait pas été donné par le Tribunal international dans son arrêt du 4 décembre 1997, Saint-Vincent-et-les Grenadines a cherché, par ce libellé, à porter atteinte à l'image de la République de Guinée. Il ressort également de ce libellé que la garantie bancaire du 10 décembre 1997 n'a pas été établie au bureau du Crédit suisse, mais par Saint-Vincent-et-les Grenadines.

Par ailleurs, le paragraphe B, ii) de la garantie bancaire du 10 décembre 1997, selon lequel "le pétrole déchargé est à considérer comme sûreté; il doit être gardé et, selon le cas, rendu par la Guinée, tel quel, ou son équivalent en dollars des États-Unis au

moment du jugement”, n’était pas acceptable pour la République de Guinée. Encore une fois, cette déclaration ne faisait pas partie de l’arrêt du Tribunal international. Saint-Vincent-et-les Grenadines cherchait ainsi à nouveau à porter atteinte à l’image du Gouvernement guinéen.

De même, au paragraphe A, le membre de phrase “pour une violation prétendue des lois de la Guinée, comme il a été consigné dans le procès-verbal no. 29 daté du 13 novembre 1997” n’était pas non plus acceptable pour le Gouvernement guinéen et devait être supprimé. Ici encore, Saint-Vincent-et-les Grenadines a essayé de porter atteinte à l’image du Gouvernement guinéen.

Enfin, la garantie bancaire du 28 janvier 1998 a été signée par un membre de la direction et un autre représentant de la banque. Or l’authentification des signatures n’a pas été attestée par un notaire.

Autant de modifications qui étaient nécessaires pour qualifier la garantie bancaire du Crédit suisse de raisonnable.

#### *Section 4.5.10 La banque a refusé de payer*

169. Une autre raison pour laquelle le libellé de la garantie bancaire tant du 10 décembre 1997 que du 28 janvier 1998 [n’était pas raisonnable] consistait en l’interprétation que lui donnait l’agent de Saint-Vincent-et-les Grenadines, telle qu’exposée à l’agent de la Guinée dans la conversation téléphonique du 19 février 1998 (voir par. 43 du présent contre-mémoire). En effet, l’agent de Saint-Vincent-et-les Grenadines a clairement laissé entendre à cette occasion que la banque ne paierait pas la somme prévue dans la garantie bancaire tant que le Tribunal international n’aurait pas tranché l’affaire au fond. Cette affirmation était toutefois contraire à l’arrêt du Tribunal international en date du 4 décembre 1997 et allait à l’encontre du texte des deux garanties bancaires. Ainsi qu’il a été indiqué à la section 1 du présent contre-mémoire et comme il ressort de l’annexe 38 du mémoire, le Crédit suisse était, aux termes de l’échange de lettres entre les agents des deux États, tenu de payer la somme prévue dans la garantie bancaire dès lors qu’une instance guinéenne avait rendu une décision définitive condamnant le capitaine à une amende de plus de 400 000 dollars des États-Unis.

Nonobstant le fait qu’il a reçu copie du texte intégral et définitif de l’arrêt de la Cour suprême de la République de Guinée en date du 3 février 1998 et qu’il lui a été demandé de confirmer immédiatement s’il était disposé à payer la somme de 400 000 dollars prévue dans sa garantie bancaire, le Crédit suisse a, en réalité, jusqu’ici refusé de payer. Encore une fois, un tel comportement montre très clairement que le libellé de la garantie bancaire donne manifestement lieu à des ambiguïtés et que, partant, pas plus hier qu’aujourd’hui, il n’était raisonnable.

#### *Section 4.5.11 Préoccupations exprimées par l’agent de la Guinée*

170. Les préoccupations exprimées par l’agent de la Guinée dans sa lettre du 12 décembre 1997 à l’agent de Saint-Vincent-et-les Grenadines (p. 550 à 554 des annexes du mémoire) démontre clairement que la garantie bancaire du Crédit suisse en date du 10 décembre 1997 n’était pas raisonnable. En effet, il ne ressortait pas clairement du

texte que la banque serait tenue de payer la somme prévue dans la garantie bancaire, si une décision définitive était rendue par un tribunal pénal. Les éclaircissements fournis par le Crédit suisse dans une lettre distincte en date du 11 décembre 1997 ne sauraient être considérés comme suffisants, dans la mesure où cette lettre ne faisait pas partie intégrante de la garantie bancaire du 10 décembre 1997.

D'autres raisons pour lesquelles le libellé de la garantie bancaire du 10 décembre 1997 ne serait pas raisonnable ont été exposées dans la lettre à laquelle il est fait référence, avant le 12 décembre 1997.

#### **Section 4.6 La Guinée n'a pas violé la Convention en citant l'État du pavillon dans une procédure pénale**

171. La conclusion no. 5 de Saint-Vincent-et-les Grenadines est dénuée de pertinence et devrait donc être rejetée. Ainsi qu'il a été déjà relevé dans la procédure relative à la demande en prescription de mesures conservatoires introduite par Saint-Vincent-et-les Grenadines, la cédule de citation est un acte administratif qui signifie uniquement qu'une partie peut être invitée à comparaître devant une instance pénale. Elle n'a aucunement la valeur juridique d'un jugement ou d'une autre décision engageant la co-responsabilité de la personne invitée à comparaître devant cette instance. Il est donc inadmissible que Saint-Vincent-et-les Grenadines prétende qu'une telle cédule de citation, dont il n'est pas fait état dans l'arrêt de la Cour suprême, puisse d'aucune manière violer les droits de Saint-Vincent-et-les Grenadines au titre de la Convention.

## **SECTION 5: DOMMAGES ET INTÉRÊTS**

### **Sections 5.1 Observations générales**

172. Outre les intérêts et les dépens, Saint-Vincent-et-les Grenadines réclame réparation et dommages et intérêts sous quatre rubriques:
- la demande au titre des pertes ou dommages causés au navire par suite de son immobilisation, de sa saisie et du traitement subséquent qui lui a été réservé (1 091 930 dollars);
  - les préjudices causés au capitaine et à l'équipage, notamment pour dommages corporels et privation de liberté (276 652 dollars);
  - la demande relative à l'enlèvement de la cargaison du navire (3 millions de dollars);
- et
- la demande au titre des dommages et pertes subis par l'État de Saint-Vincent-et-les Grenadines (1 million de dollars).
173. Ainsi qu'il a été déjà indiqué plus haut, la République de Guinée soulève des exceptions d'irrecevabilité: l'exception concernant l'absence d'un lien substantiel entre Saint-Vincent-et-les Grenadines pour ce qui est de toutes les réclamations susmentionnées; l'exception concernant la nationalité des personnes privées lésées pour ce qui est des trois premières réclamations; et l'exception concernant le non-épuisement des recours internes pour ce qui est des trois premières réclamations (voir par. 90 du présent contre-mémoire).
174. Saint-Vincent-et-les Grenadines invoque comme fondement juridique à ces réclamations l'article 111, paragraphe 8, de la Convention, ainsi que les règles générales du droit international sur la responsabilité de l'État pour actes illicites. La République de Guinée demande au Tribunal international de rejeter ces réclamations, au motif que, ainsi qu'il a été déjà exposé devant cette instance, la Guinée a légitimement exercé son droit de poursuite et n'a violé aucune autre règle du droit international.
175. Pour le cas où le Tribunal international n'arriverait pas aux mêmes conclusions concernant la légitimité des actions guinéennes et retiendrait, par conséquent, la responsabilité générale de la République de Guinée pour l'indemnisation de Saint-Vincent-et-les Grenadines, la Guinée présente, à titre subsidiaire, les arguments suivants.

### **Section 5.2 La demande au titre des pertes ou dommages causés au navire par suite de son immobilisation, de sa saisie et du traitement subséquent qui lui a été réservé**

176. L'Annexe 41 du mémoire énumère les pertes subies par les propriétaires du "SAIGA". Les différents points de cette rubrique sont toutefois contestés. Il n'existe à proprement parler aucune preuve tangible des frais médicaux, de rapatriement et d'aide d'urgence ainsi que des allocations maladie réclamés pour l'officier en second Kluyev et le peintre Djibril (par. 180 du mémoire). Il n'existe pas non plus de preuve du dommage causé au navire. Cette constatation vaut également pour les pertes qui auraient résulté de l'immobilisation du navire à Conakry. Tout particulièrement,

aucune preuve concernant le coût de l'affrètement dont il est fait état n'a été fournie. De même, il n'y a pas un seul original de facture couvrant les montants réclamés pour ce qui est des coûts d'avitaillement et de représentation, des coûts portuaires et des frais résultant de la présence [à Conakry] de représentants des propriétaires du "SAIGA". A ce propos, il y a lieu de mentionner que les p. 692 à 606 et 700 à 702 ne sont pas lisibles.

177. Tous les chiffres à l'annexe 41 sont contestés. Ils sont purement et simplement repris des listes internes et des calculs des propriétaires du "SAIGA", qui, si le demandeur obtenait gain de cause sous la présente rubrique, seraient les bénéficiaires directs d'une telle décision. De même, il n'est guère fourni de factures, reçus ou statistiques à proprement parler, alors que cela aurait été d'autant plus possible que, sous cette rubrique, seule l'indemnisation pour pertes effectives a été réclamée. La République de Guinée demande que la réclamation faite sous la présente rubrique soit rejetée.

### **Section 5.3 Demande au titre des préjudices causés au capitaine et à l'équipage, notamment pour dommages corporels et privation de liberté**

178. Saint-Vincent-et-les Grenadines réclame au titre du préjudice non matériel subi par le capitaine et les autres membres de l'équipage la somme on ne peut plus exorbitante de 267 150 dollars. Le Tribunal international est prié, à supposer qu'il accorde des dommages et intérêts au titre du préjudice non matériel, de ramener le montant réclamé à un niveau raisonnable, en tenant compte des arguments ci-après.
179. L'indemnisation pour préjudice moral ne devrait être accordé qu'au capitaine du "SAIGA", dans la mesure où il était le seul, à proprement parler, à avoir été détenu à bord dans le cadre de l'inculpation dont il faisait l'objet devant les instances guinéennes. Tous les autres membres de l'équipage avaient été autorisés, en temps voulu, à quitter le navire immobilisé. Par conséquent, onze membres d'équipage ont quitté le navire et treize étaient restés à bord de leur propre initiative. Ceux-ci n'ont donc pas droit à être indemnisés, si peu que ce soit, pour préjudice moral.

En outre, l'État du pavillon ne pourrait, en principe, réclamer d'indemnisation au titre du préjudice moral que pour le compte des 22 membres d'équipage du "SAIGA". Les trois autres personnes à bord étaient engagées comme peintres et ne relevaient pas du régime de protection régissant les relations entre le navire et l'équipage, d'une part, et l'État du pavillon d'autre part.

180. La Guinée estime également que rien ne justifie le paiement de dommages et intérêts au titre de préjudice moral qui serait occasionné par un usage excessif de la force. Ainsi qu'il a été déjà indiqué, les mesures prises par la Guinée étaient nécessaires et raisonnables, la Guinée ne cherchant ainsi qu'à faire cesser des activités d'avitaillement non autorisées et à exercer son droit de perquisitionner et d'immobiliser le navire, d'autant que le "SAIGA" n'avait aucunement coopéré avec les autorités guinéennes. Un autre argument réside dans le fait que, treize membres de l'équipage sont restés à bord de leur plein gré, alors qu'ils étaient autorisés à partir. Il est fort improbable qu'ils eussent agi ainsi, si les autorités guinéennes avaient fait un usage excessif de la force.

181. A ce propos, la Guinée conteste l’assertion selon laquelle l’officier en second Kluyev et le peintre Djibril ont été grièvement blessés. Ainsi qu’il a été consigné dans le procès-verbal des autorités douanières guinéennes, ces deux membres d’équipage ne furent que légèrement blessés. Le montant des dommages et intérêts réclamés, qui s’élèvent à une somme totale de 100 000 dollars, est d’autant plus exorbitant que les frais pour soins médicaux sont réclamés sous une autre rubrique, au nom des propriétaires du “SAIGA”.
182. Il est en droit international un principe bien établi en matière d’évaluation des dommages et intérêts, selon lequel la part de responsabilité de la victime et toute négligence concurrente ont pour conséquence de réduire le montant des dommages et intérêts accordé.<sup>80</sup> Dans la présente affaire, tous dommages et intérêts réclamés, à supposer que le moindre montant soit accordé, devraient être réduits, compte tenu du fait que le “SAIGA” savait ou aurait dû savoir que les activités d’avitaillement, dans la zone économique exclusive, étaient considérées comme illicites, et que la Guinée avait déjà pris des mesures d’exécution à l’encontre de pétroliers étrangers pour la même infraction. Le fait que le “SAIGA” se soit livré, en toute connaissance de cause, à des activités d’avitaillement dans la zone économique exclusive de la Guinée doit être considéré comme une provocation à l’origine des mesures d’exécution prises par la Guinée. Aussi peut-on soutenir que le navire a contribué au préjudice allégué découlant de l’arraisonnement et de l’immobilisation du navire.
183. Sous la même rubrique, Saint-Vincent-et-les Grenadines demande réparation pour le vol allégué d’objets personnels par les autorités guinéennes. La Guinée conteste ce vol et soutient, subsidiairement, que le montant total réclamé, à savoir 9.502 dollars dépasse de loin la valeur des articles manquants, lesquels consisteraient essentiellement en vêtements, chaussures et menus articles électroniques.

#### **Section 5.4 La demande au titre des dommages et pertes subis par l’État de Saint-Vincent-et-les Grenadines**

184. Saint-Vincent-et-les Grenadines réclame, en son nom propre, 1 million de dollars à titre de réparation matérielle pour la violation alléguée de l’article 56, paragraphe 2, de l’article 58 et autres dispositions connexes, et de l’article 111 de la Convention, ainsi que du droit des navires battant son pavillon de ne pas être soumis à un exercice inutile et déraisonnable de la force, et du droit de voir la Guinée se conformer sans retard à l’arrêt du Tribunal international en date du 4 décembre 1997. Cette réclamation est calculée sur la base des pertes matérielles ou du manque à gagner escompté ainsi que sur le prétendu préjudice non matériel.
185. Réparation est demandée au titre de pertes matérielles du fait des mesures prises pour assurer la protection du “SAIGA” et de son équipage. Réparation est également demandée pour manque à gagner pouvant résulter de la perte de nouvelles immatriculations et du non-renouvellement d’immatriculations existantes des navires battant pavillon de Saint-Vincent-et-les Grenadines. Enfin, Saint-Vincent-et-les Grenadines demande réparation en invoquant le fait que les navires battant son

---

<sup>80</sup> Voir Verdross/Simma, *Universelles Völkerrecht*, (1984), p. 877.

pavillon se sont peut-être vus empêcher de jouir de la liberté de navigation dans la zone économique exclusive de la Guinée.

186. D'après Saint-Vincent-et-les Grenadines, les mesures qu'il a prises pour assurer la protection du navire et de son équipage ont consisté à engager une procédure devant le Tribunal international. Il n'a fait état d'aucuns frais autres que les frais de justice qu'il aurait pu encourir, pas plus qu'il n'a produit le moindre justificatif en ce sens. Sous une autre rubrique du mémoire, Saint-Vincent-et-les Grenadines estime "à plus de 660 000 dollars" les frais de justice qu'il a encourus. Ce montant est contesté par la Guinée. Par ailleurs, la Guinée estime que Saint-Vincent-et-les Grenadines ne peut réclamer les frais de justice encourus que sous une seule rubrique. Il serait fort injuste que la Guinée paye deux fois la même somme réclamée.
187. Concernant le manque à gagner pouvant résulter de la perte de nouvelles immatriculations et du non renouvellement d'immatriculations existantes, la Guinée estime que cette demande doit être rejetée au motif que Saint-Vincent-et-les Grenadines n'a subi aucune espèce de préjudice matériel du fait des mesures d'exécution prises par la Guinée. Le mémoire ne précise pas non plus le préjudice à réparer, pas plus qu'il n'explique la raison pour laquelle les armateurs qui tiennent généralement à immatriculer leurs navires à Saint-Vincent-et-les Grenadines seraient dissuadés de le faire à cause des mesures d'exécution prises par la Guinée dans sa zone économique exclusive. Il n'existe en effet aucun rapport entre l'immatriculation des navires dans un État des Caraïbes et la mise en oeuvre de la législation douanière d'un État ouest-africain. La République de Guinée réaffirme que ses mesures d'exécution ne visent pas seulement les navires battant pavillon de Saint-Vincent-et-les Grenadines mais tous les navires qui violent sa législation douanière. On en voudrait pour preuve que ces mesures d'exécution ont été déjà prises à l'encontre de plusieurs navires battant pavillon d'autres États. Par ailleurs, la Guinée conteste l'assertion de Saint-Vincent-et-les Grenadines selon laquelle il a subi une perte d'immatriculation, puisque cet État a pris toutes les mesures pour assurer la protection de ses navires, notamment en engageant rapidement toutes les procédures voulues devant le Tribunal international. Par conséquent, aucun armateur raisonnable généralement intéressé ne verrait dans les mesures d'exécution prises par la Guinée une raison de ne pas immatriculer ses navires à Saint-Vincent-et-les Grenadines.
188. Mais même s'il y avait une perte d'immatriculation, cette demande devrait être rejetée pour le motif que le dommage allégué est trop éloigné du comportement de la Guinée. A ce propos, la pratique arbitrale internationale détermine la responsabilité de l'État auteur du fait illicite selon que le dommage est direct ou indirect. Si le dommage est indirect, il n'est pas accordé en règle générale de réparation.<sup>81</sup> Reste, toutefois, la question de savoir en quoi consiste effectivement le dommage indirect. Après avoir examiné la jurisprudence existante, *Whiteman* a conclu que, bien qu'il n'y ait pas de pratique uniforme, "il y a lieu de constater que les dommages et intérêts accordés à raison de la commission ou de l'omission d'un acte engageant généralement la responsabilité sont ceux qu'il est raisonnable d'accorder"<sup>82</sup>. Ainsi qu'il a été exposé plus haut, tout dommage ou manque à gagner afférent à l'immatriculation du navire à

---

<sup>81</sup> Voir Gray, *Judicial Remedies in International Law*, (1987), p. 22.

<sup>82</sup> *Whiteman, Damages in International Law*, (1937-1943), p.s 1766 et 1767.

Saint-Vincent-et-les Grenadines ne serait pas fondé sur un comportement raisonnable des armateurs intéressés et ne saurait donc être attribué aux mesures d'exécution prises par la Guinée.

189. La même conclusion peut être tirée, si l'on applique la notion de lien de causalité suffisamment proche entre la perte subie ou escomptée et l'acte illicite. Les tribunaux arbitraux ont développé cette notion en appliquant les critères du caractère normal et du caractère prévisible. On peut citer à cet égard l'affaire concernant les *Samoan Claims* (réclamations de Samoa), dans laquelle les membres de la Commission avaient décidé ce qui suit:

“Ces règles ont pour effet que les dommages pour lesquels l'auteur du fait illicite est responsable sont les dommages qui sont, en réalité, causés par son action et qui ne sauraient être attribués à toute autre cause, et qu'un homme raisonnable dans la situation de l'auteur du fait illicite à ce moment-là aurait pu facilement anticiper.”<sup>83</sup>

La Guinée soutient qu'une perte d'immatriculation par Saint-Vincent-et-les Grenadines n'est ni une conséquence normale ni une conséquence prévisible des mesures d'exécution prises par la Guinée. Cette constatation s'explique par le fait que ces mesures ne visent pas spécifiquement des navires battant pavillon de Saint-Vincent-et-les Grenadines et que, partant, un armateur raisonnable ne saurait attribuer lesdites conséquences à Saint-Vincent-et-les Grenadines en particulier.

190. Par ailleurs, la Guinée demande que la réclamation soit rejetée au motif que le dommage ou le manque à gagner n'a pas été tant soit peu précisé. Même s'il y a eu des sentences arbitrales où le montant du manque à gagner n'a pas été déterminé avec précision, il faut toujours que la réclamation soit quantifiée dans une certaine mesure. C'est ainsi que de nombreux tribunaux arbitraux ont rejeté les réclamations pour manque à gagner en raison du caractère incertain dudit manque à gagner. *H. Lauterpacht* en conclut ce qui suit:

“Les cas de rejet de réclamations [pour manque à gagner] sont dus ... à l'absence de preuves suffisantes et d'une base de réparation suffisamment fiable, ou à leur caractère incertain, spéculatif ou lointain.”<sup>84</sup>

Dans la présente affaire, Saint-Vincent-et-les Grenadines a laissé sa demande tout à fait dans le vague et n'a fourni aucune espèce de preuve quant au montant du dommage. La demande est tout à fait hypothétique et non justifiée et doit donc être rejetée.

191. Les mêmes considérations s'appliquent aux dommages qu'auraient subis les navires battant pavillon de Saint-Vincent-et-les Grenadines du fait qu'ils pourraient avoir été empêchés de naviguer à travers la zone économique exclusive de la Guinée. En outre, il convient de noter qu'il s'agit là d'une demande que Saint-Vincent-et-les Grenadines ne saurait faire en son nom propre.

---

<sup>83</sup> Cité dans Gray, *Judicial Remedies in International law*, (1987), p. 23.

<sup>84</sup> Lauterpacht, *Private law Sources and Analogies of International Law*, (1927), p.s 149 et 150.

192. Indépendamment de la réparation pour préjudice matériel, Saint-Vincent-et-les Grenadines demande en son nom propre satisfaction pour un préjudice moral qui découlerait des mesures d'exécution prises par la Guinée. Il n'explique pas toutefois en quoi consisterait le préjudice moral effectif. Comme précédents, il invoque l'affaire de l'*I'm Alone*, l'affaire *Letelier et Moffitt* et l'affaire du *Rainbow Warrior*.
193. Les deux dernières affaires ne peuvent servir de précédents dans la présente espèce. Dans l'affaire *Letelier et Moffitt*, la Commission américano-chilienne a accordé des dommages et intérêts pour préjudice moral aux parents des victimes et non aux États-Unis eux-mêmes. L'affaire du *Rainbow Warrior* ne saurait être considérée comme un précédent non plus, dans la mesure où il y avait un accord préalable entre les parties selon lequel la France paierait des dommages et intérêts à la Nouvelle-Zélande.
194. Le seul précédent qui pourrait s'appliquer est l'affaire de l'*I'm Alone*. Sa validité en tant que décision judiciaire est toutefois mise en doute. Comme l'a relevé *Fitzmaurice*<sup>85</sup>, les membres de la Commission qui ont tranché l'affaire agissaient en qualité de conseillers désignés pour conseiller les deux gouvernements en statuant principalement sur la base de l'équité, et non en tant que juges rendant une décision judiciaire sur la base du droit. En conséquence, ils n'ont fait que présenter un rapport et formuler des recommandations quant aux mesures à prendre par les parties. Ils n'ont pas rendu de jugement ou de décision, pas plus qu'ils n'ont motivé leurs recommandations, ne répondant pas ainsi aux critères essentiels de toute décision judiciaire régulière. Pour ces motifs, la Guinée estime que le Tribunal international ne doit pas invoquer l'affaire de l'*I'm Alone* comme source auxiliaire de droit international, qui figure parmi les moyens énumérés à l'article 38, paragraphe 1, lettre d) de la Cour Internationale de Justice. Il est permis de supposer que, sans être expressément tenu par l'article 38 de la Cour Internationale de Justice, le Tribunal international, agissant conformément à l'article 23 de son Statut et à l'article 293 de la Convention, fondera ses conclusions sur les mêmes sources de droit international que celles utilisées par son prédécesseur, la Cour Internationale de Justice.
195. Au cas où le Tribunal international ne suivrait pas ce raisonnement, il est prié de tenir compte du caractère insolite et polémique des recommandations faites dans l'affaire de l'*I'm Alone*. *Parry* a écrit à ce sujet:

“Mais il est permis de remettre en question les motifs avancés pour justifier cette décision octroyant réparation [ d'un montant de 25.000 dollars accordés directement au Canada], si on peut parler d'une telle décision, eu égard au rejet de la demande indirecte du Canada au nom des propriétaires,....., des nationaux américains et non canadiens s'étant avérés être les propriétaires. Il est, toutefois, impossible de ne pas se poser la question de savoir si la réparation octroyée au titre du premier chef aurait été si substantielle, à supposer qu'il y ait eu alors réparation, si le deuxième chef n'avait pas été rejeté pour une raison d'ordre technique. Il ne faut pas oublier, par ailleurs, que ce que l'on a appelé “décision” a été rédigé sous forme de recommandation. Et il n'est

<sup>85</sup> *Fitzmaurice, The Case of the I'm Alone*, *British Yearbook of International Law*, 1936 (XVII), p.s 94 et 95; une observation analogue a été formulée par *Parry, Some Considerations upon the Protection of Individuals in International Law*, dans: *Recueil de Cours*, Académie de droit international, 1956 (II), p. 678.

pas tout à fait sûr que la recommandation concernant l'indemnisation du Canada au titre du préjudice subi ait pu relever des attributions des membres de la Commission qui prétendaient la formuler <sup>86</sup>.

196. Cette affaire constitue le seul précédent clairement établi dans lequel il a été accordé une satisfaction pécuniaire au titre d'un préjudice direct subi par un État du fait d'un simple dommage moral <sup>87</sup>. Gray conclut son étude exhaustive de la jurisprudence en matière de dommages et intérêts en tant que réparation au titre d'un préjudice direct subi par un État, en précisant:

“Plus précisément, il est évident qu'il n'existe pas de précédent convaincant pour étayer l'assertion selon laquelle une simple violation du droit international ne comportant pas de préjudice à des nationaux ni de dommages matériels à l'État devrait donner lieu à une décision octroyant réparation par les tribunaux de dommages et intérêts” <sup>88</sup>.

197. Il y a lieu de noter que la satisfaction pour préjudice moral direct à un État prend généralement une forme non pécuniaire, telle que la présentation d'une excuse pour le préjudice subi. <sup>89</sup> Le jugement déclaratoire constitue une autre forme de satisfaction non pécuniaire. A cet égard, on peut notamment citer l'exemple de l'affaire du *Détroit de Corfou*, dans laquelle la Cour internationale de justice a dit que le Royaume-Uni avait violé la souveraineté de l'Albanie, “cette constatation par la Cour constituant en elle-même une satisfaction appropriée” <sup>90</sup>. On peut également citer l'affaire du *Carthage* et l'affaire de la *Manouba*, dans lequel la France avait réclamé à l'Italie un franc en réparation du préjudice moral pour insulte au drapeau français et 100 000 francs à titre de sanction et en réparation du préjudice politique et moral découlant de la violation par l'Italie de certaines conventions. La Cour permanente d'arbitrage a toutefois rejeté ces réclamations, en faisant observer que:

“lorsqu'une Puissance n'a pas respecté ses obligations... la constatation de ce fait, en particulier dans une sentence arbitrale, constitue déjà une sanction sévère... qui peut être alourdie, s'il y a lieu, par le versement d'indemnités pour pertes matérielles” <sup>91</sup>.

198. Subsidiairement, la Guinée soutient que ses mesures d'exécution ont été prises dans le but de créer un juste équilibre économique entre ses intérêts nationaux et les intérêts des milieux commerciaux internationaux en matière d'avitaillement. Ces mesures n'étaient ni déraisonnables, ni ne portaient atteinte à l'honneur et à la dignité de Saint-Vincent-et-les Grenadines, de façon à justifier une satisfaction pécuniaire pour préjudice moral subi.

---

<sup>86</sup> Parry, *ibid.*, voir aussi p. 685.

<sup>87</sup> Parry, *Some Considerations upon the Protection of Individuals in International Law*, in : Recueil des Cours, Académie de droit international, 1056 (II), p. 685, 689, 693 et 694; Gray, *Judicial Remedies in International Law*, (1987), p. 43 et 86.

<sup>88</sup> Gray, *ibid.*, p. 91.

<sup>89</sup> Riedel, *Satisfaction*, Encyclopaedia of Public International Law, vol. 10, (1987), p. 384.

<sup>90</sup> CIJ Recueil, 1949, p. 36.

<sup>91</sup> cité dans Whiteman, *Dmages in International Law*, (1937-1943), p. 264.

## **SECTION 6: FRAIS DE JUSTICE**

199. Aux termes de l'accord de 1998, le Tribunal international est "habilité à prendre une décision concernant la charge des frais de justice et autres dépens encourus par la partie à laquelle il donnera gain de cause". Le Tribunal international est prié de dire et juger, dans l'affaire portée devant lui, que les frais de justice et autres dépens encourus par la République de Guinée soit remboursés à celle-ci. Un décompte de ces frais sera présenté au Tribunal international conformément à toutes les ordonnances qu'il rendrait à ce sujet.

## **CONCLUSIONS**

Pour les motifs ci-dessus ou pour tous motifs, ou partie d'entre eux, ou pour tout autre motif que le Tribunal international jugera pertinent, le Gouvernement de la République de Guinée prie le Tribunal international de rejeter les conclusions de Saint-Vincent-et-les Grenadines dans leur entièreté et de dire et juger que Saint-Vincent-et-les Grenadines est tenu de payer les frais de justice et autres dépens encourus par la République de Guinée dans les affaires du navire "SAIGA" No.1 et No.2.

Le 16 octobre 1998

(signé)  
Hartmut von Brevern  
Agent de la Guinée

**TRIBUNAL INTERNATIONAL DU DROIT DE LA MER**

***SAINT-VINCENT-ET-LES GRENADINES***

**c.**

***LA RÉPUBLIQUE DE GUINÉE***

***(Affaire du navire "Saiga" (No. 2))***

**ANNEXES**

**DU CONTRE-MÉMOIRE**

**Déposé par la République de Guinée**

**Le 16 octobre 1998**

## A N N E X E S

- Annexe I: Lettre de l'agent de Saint-Vincent-et-les Grenadines à l'agent de la Guinée en date du 29 janvier 1998
- Annexe II: Lettre en date du 13 février 1998 adressée par M. Sands à l'agent de la Guinée et à laquelle était joint un projet d'accord
- Annexe III: Lettre de l'agent de la Guinée à l'agent de Saint-Vincent-et-les Grenadines en date du 20 février 1998
- Annexe IV: Lettre de l'agent de la Guinée au Ministre de la Justice de la République de Guinée et à l'Ambassadeur de la République de Guinée à Bonn en date du 11 décembre 1997
- Annexe V: Relevé fax (11-15 décembre 1997) du cabinet de l'agent de la Guinée
- Annexe VI: Télécopie de l'agent de la Guinée au Ministre de la Justice de la République de Guinée en date du 11 décembre 1997
- Annexe VII: Lettre de l'agent de la Guinée au Ministre de la Justice de la République de Guinée en date du 15 décembre 1997
- Annexe VIII: Lettre de l'Ambassadeur de la République de Guinée en Allemagne à l'agent de la Guinée en date du 15 décembre 1997
- Annexe IX: Télécopie de l'avocat guinéen à la Cour, M. Barry Alpha Oumar, à l'agent de la République de Guinée en date du 5 janvier 1998
- Annexe X: Lettre de l'agent de la Guinée à M. Barry Alpha Oumar en date du 5 janvier 1998
- Annexe XI: Relevé fax (5-8 janvier 1998) de l'agent de la Guinée
- Annexe XII: Lettre du Directeur national des douanes à l'agent de la Guinée en date du 16 février 1998
- Annexe XIII: Lettre du Ministre de la Justice de la République de Guinée à l'agent de la Guinée en date du 9 mars 1998
- Annexe XIV: Loi organique L/91/008 du 23 décembre 1991
- Annexe XV: Loi fondamentale - Constitution de la République de Guinée de 1958 - Extrait
- Annexe XVI: Projet d'Arrêté conjoint No A/98 réglementant l'activité d'avitaillement des navires en République de Guinée