

TRIBUNAL INTERNATIONAL DU DROIT DE LA MER

SAINT-VINCENT-ET-LES GRENADINES

c.

RÉPUBLIQUE DE GUINÉE

(Affaire du navire "SAIGA")

RÉPLIQUE AU NOM DE SAINT-VINCENT-ET-LES GRENADINES

19 novembre 1998

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Paragraphe</u> s
INTRODUCTION	1 – 4
1. L'avitaillement	5 – 7
2. Saint–Vincent–et–les Grenadines.....	8 – 10
3. Le lieu du différend : la Guinée et sa législation maritime.....	11 – 20
4. Incidents survenus précédemment au large de la côte guinéenne dans lesquels les autorités douanières guinéennes sont impliquées	21 – 22
SECTION 1 : EXPOSÉ DES FAITS	23 – 55
1.1 Le <i>Saiga</i>	23 – 30
1.2 L'immobilisation.....	31 – 35
1.3 Les allégations de la Guinée concernant des infractions aux lois douanières et autres lois guinéennes connexes	36
1.4 Demande de prompt mainlevée de l'immobilisation du <i>Saiga</i>	37
1.5 La garantie bancaire.....	38 – 46
1.6 Signification des charges, procès pénal, et verdict de culpabilité et condamnation prononcés par les tribunaux guinéens.....	47 – 51
1.7 Ouverture d'une procédure d'arbitrage en vertu de la Convention de 1982.....	52
1.8 Demande de mesures conservatoires	53
1.9 Mainlevée de l'immobilisation du <i>Saiga</i>	54
1.10 Ordonnance prescrivant des mesures conservatoires	55
SECTION 2 : COMPÉTENCE	56 – 104
1. Genèse de l'échange de lettres	57 – 61
2. Interprétation de l'échange de lettres	62 – 67
3. Paragraphe 1 de l'article 97 du règlement du Tribunal	68 – 75
4. Le lien effectif	76 – 82
5. Nationalité des personnes lésées.....	83 – 93
6. Épuisement des recours internes.....	94 – 104

INTRODUCTION

1. Conformément à l'accord entre les parties en date du 20 février 1998 ¹, au paragraphe 1 de l'article 61 du Règlement du Tribunal et à l'ordonnance du Tribunal international du 6 octobre 1998, Saint-Vincent-et-les Grenadines a l'honneur de présenter ci-après sa réplique au contre-mémoire de la République de Guinée, daté du 16 octobre 1998.
2. Pour la commodité de la consultation, les différentes questions soulevées par la présente affaire seront traitées ici suivant le même ordre que dans le mémoire de Saint-Vincent-et-les Grenadines du 19 juin 1998.
3. Dans son contre-mémoire ², la République de Guinée ne conteste que certains détails de l'exposé des faits donné par Saint-Vincent-et-les Grenadines ³. Aussi paraît-il opportun de préciser, à ce stade, quels sont les points de fait sur lesquels les parties paraissent actuellement d'accord et ceux sur lesquels elles paraissent divisées.
4. Sauf indication contraire, les faits énoncés dans les alinéas qui suivent sont des faits qui, ou bien ont été expressément affirmés ou admis par la République de Guinée dans son contre-mémoire, ou bien ont été avancés par Saint-Vincent-et-les Grenadines dans son mémoire et n'ont pas été contestés par la Guinée dans son contre-mémoire ⁴.
 - i) Le *Saiga*, un pétrolier de quelque 5 700 tonnes, a quitté Dakar le 24 octobre 1997 à 10 heures, chargé d'environ 5 400 tonnes de gazole ⁵. Le soir même et le

1/ Annexe 2 du mémoire de Saint-Vincent-et-les Grenadines du 19 juin 1998.

2/ Contre-mémoire, par. 10 à 45.

3/ Mémoire du 19 juin 1998, par. 26 à 76.

4/ Dans la mesure où des faits énoncés dans le mémoire de Saint-Vincent-et-les Grenadines du 19 janvier 1998 ne sont pas contestés dans le contre-mémoire de la République de Guinée, celle-ci doit être considérée comme y ayant acquiescé, en vertu du paragraphe 2 de l'article 62 du Règlement du Tribunal et du principe général *qui tacet consentire videtur si loqui potuisset ac debuisset*.

5/ Annexe 16 du mémoire du 19 juin 1998, p. 231 (5 391,435 tonnes métriques).

lendemain, il a avitaillé deux navires ¹. Les points où s'est fait l'avitaillage se situaient au-delà de la limite septentrionale de la zone économique exclusive établie par la République de Guinée aux termes de l'article 4 du décret No 336 du 30 juillet 1980 ², et a fortiori, au-delà de la frontière maritime révisée définie par la sentence arbitrale du 14 février 1985 concernant la *délimitation de la frontière maritime Guinée/Guinée-Bissau* ³.

- ii) Le 26 octobre 1997, le *Saiga* a avitaillé trois autres navires, en un point situé à 10° 36' Nord et 16° 25' Ouest ⁴. Le lendemain, il a avitaillé encore trois navires, le *Giuseppe I*, le *Kriti* et l'*Eleni G*, à 10° 25' Nord, 15° 43' Ouest ⁵. Comme le confirme le contre-mémoire de la Guinée, il s'agissait de chalutiers naviguant sous pavillons italien et grec ⁶. Aucun ne battait pavillon guinéen ⁷. Tous détenaient des licences de pêche guinéennes qui n'énonçaient aucune restriction quant au point où les détenteurs des licences pourraient se ravitailler ⁸. Il n'a pas été exercé de poursuites contre les patrons des chalutiers.

1/ L'*Itti I* et le *Demetrios* (au point 12° 35' Nord et 1° 713' Ouest) et le *Flipper I* (11° 05' Nord et 16° 58' Ouest); annexe 16 du mémoire du 19 juin 1998, p. 237 et 242.

2/ Annexe 6 du mémoire du 19 juin 1998, p. 87.

3/ Annexe 7 du mémoire du 19 juin 1998, p. 144.

4/ L'*Ittipesca*, le *Geneviève* et le *Trebba*: annexe 16 du mémoire du 19 juin 1998, p. 247.

5/ Annexe 16 du mémoire du 19 juin 1998, p. 247 et 249.

6/ Contre-mémoire de la Guinée, par. 15, p. 10. Voir également par. 2, p. 4, où il est fait mention de "bateaux de pêche battant pavillon de pays tiers".

7/ C'est à tort que la cour d'appel de Conakry a déclaré que les navires battaient pavillon guinéen : annexe 30 du mémoire du 19 juin 1998, p. 432.

8/ Voir le Protocole fixant les possibilités de pêche et la compensation financière concernant la pêche au large de la côte guinéenne, J.O. 1996 L157/3, annexe 9 du mémoire daté du 19 juin 1998. Dans son contre-mémoire, la République de Guinée déclare que les détenteurs des licences n'étaient autorisés à se ravitailler qu'auprès de "stations-service agréées", invoquant la loi du 15 mars 1994 portant répression de la fraude sur l'importation, l'achat et la vente du carburant en République de Guinée : annexe 22 du mémoire du 19 juin 1998, p. 304. Saint-Vincent-et-les Grenadines estime qu'à première vue cette loi n'est pas applicable en l'espèce, puisqu'il n'y a pas eu importation en République de Guinée, ni vente ou achat sur le territoire de la Guinée ou même dans ses eaux territoriales.

- iii) Le point où ces chalutiers ont été avitaillés ¹ se situait au-delà des eaux territoriales guinéennes mais à l'intérieur de la zone économique exclusive de la Guinée et entre 22,6 et 22,9 milles au sud-ouest de l'île guinéenne inhabitée d'Alcatraz ². La République de Guinée prétend que ce point est situé à l'intérieur de sa zone contiguë ³. Saint-Vincent-et-les Grenadines fait observer que la République de Guinée n'a pas dûment proclamé ni notifié à l'Organisation des Nations Unies une telle zone contiguë, sans admettre pour autant que les choses seraient différentes si elle le faisait ⁴.
- iv) Le *Saiga* a terminé l'avitaillement du dernier des trois chalutiers à 14 heures, le 27 octobre 1997 ⁵. Il est demeuré au même point jusqu'à 16 h 26, heure à laquelle le capitaine a indiqué par télex qu'il s'apprêtait à faire route vers la position 09° 50' Nord, 16° 15' Ouest, où il avait rendez-vous avec des navires de pêche grecs et où il prévoyait d'arriver vers 20 heures. Il ne s'approcherait pas à moins de 100 milles

1/ Marqué "5" sur la carte jointe au mémoire du 19 juin 1998 de Saint-Vincent-et-les Grenadines (annexe A1).

2/ Dans sa sentence sur la *délimitation de la frontière maritime Guinée/Guinée-Bissau* (annexe 7 du mémoire du 19 juin 1998, p. 136), le Tribunal arbitral a noté que, "[d]evant le Tribunal, la Guinée-Bissau, après avoir nié l'appartenance d'Alcatraz à la Guinée, l'a reconnue".

3/ Contre-mémoire de la Guinée, par. 15 et 121.

4/ Selon le paragraphe 2 de l'article 33 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, la zone contiguë a un caractère facultatif : c'est une zone dans laquelle l'État côtier "peut" exercer son contrôle à certaines fins. Pour le professeur Brownlie, "la zone est facultative et son existence est subordonnée à une revendication effective" : *Principles of Public International Law*, 5e éd., 1998, p. 210. Le seul texte guinéen qui ait été notifié au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est le décret No 336 du 30 juillet 1980 (annexe 6 du mémoire du 19 juin 1998, p. 87), dans lequel la Guinée n'affirme nulle part sa juridiction sur une quelconque zone contiguë. L'article 13 de la loi du 30 novembre 1995 (*Code de la marine marchande*, annexe 8 du mémoire du 19 juin 1998) déclare une zone contiguë, mais n'a pas été notifié au Secrétaire général; et la zone ainsi déclarée est mesurée à partir de "la laisse de basse mer le long de la côte, indiquée sur les cartes marines à grande échelle reconnues officiellement par l'Autorité maritime". Il n'a pas été produit de telle carte montrant que la zone contiguë est mesurée à partir de la laisse de basse mer le long de la côte de l'île d'Alcatraz.

5/ Annexe 16 du mémoire du 19 juin 1998, p. 249.

de la côte de la Guinée ¹. À 18 h 42, le capitaine a reçu des instructions lui disant que le point de rendez-vous fixé n'était pas sûr et qu'il devait se rendre au point 09° Nord, 15° Ouest, "qui est la position habituelle où sont ravitaillés tous les Grecs" ². À 19 h 24, le capitaine a confirmé qu'il se conformait à ces instructions ³. Le *Saiga* a quitté la zone économique exclusive de la Guinée vers 3 h 45 le 28 octobre 1997, en un point situé à environ 09° 03' 18" Nord, 15° 02' Ouest. C'est à peu près à ce moment-là qu'il a été repéré par deux vedettes guinéennes ⁴ qui avaient reçu l'ordre de l'inspecter après que les autorités guinéennes eurent intercepté, les 26 et 27 octobre 1997, les messages radio que le *Saiga* envoyait aux navires de pêche et en recevait ⁵.

- v) Le *Saiga* est demeuré au-delà des limites de la zone économique exclusive de la Guinée, atteignant à 4 h 24 le point 09° Nord, 15° Ouest (situé au large de la Sierra Leone mais en dehors de ses eaux territoriales). Une fois là, il a dérivé jusque vers 8 h 30, heure à laquelle le capitaine a repéré sur son radar deux navires qui approchaient rapidement. Ceux-ci ont tiré sur le pétrolier pour essayer de l'immobiliser ⁶. Le *Saiga* et son équipage n'étaient pas armés. Le capitaine a donné ordre de remettre la machine en marche, a fermé les portes de la passerelle, mis le pilotage automatique, annoncé que le navire était attaqué par des pirates et dit à tout le monde de se rendre dans la salle des machines ⁷. Les navires que le capitaine

1/ Annexe 16 du mémoire du 19 juin 1998, p. 249.

2/ Annexe 16 du mémoire du 19 juin 1998, p. 251.

3/ Annexe 16 du mémoire du 19 juin 1998, p. 253.

4/ Il est dit dans le contre-mémoire de la Guinée, au paragraphe 16, que les vedettes guinéennes l'ont détecté le 28 octobre 1997 à 4 heures du matin "alors qu'il se trouvait encore dans la zone économique exclusive de la Guinée". Le procès-verbal du chef de la brigade mobile des douanes guinéennes est moins clair sur ce point : annexe 19 du mémoire du 19 juin 1998, p. 268.

5/ Contre-mémoire de la Guinée, par. 15.

6/ Voir le procès-verbal du chef de la brigade mobile des douanes guinéennes : annexe 19 du mémoire du 19 juin 1998, p. 269.

7/ Selon le récit qu'il a donné des faits, il a procédé ainsi parce qu'il craignait une attaque pirate, ayant été averti précédemment de la présence de "chasseurs de pétrole" : "J'ai compris qu'il s'agissait de pirates. Tout le monde sait que les zones de piraterie les plus dangereuses se trouvent au large de l'Afrique de l'Ouest, de l'Asie du Sud-Est et de l'Amérique latine" : annexe 17 du mémoire du 19 juin 1998,

capitaine avait vus s'approcher étaient des vedettes guinéennes armées, portant les numéros F-328 et P-35. Elles ont débarqué sur le *Saiga* des hommes armés qui l'ont immobilisé au point 08° 58' 2" Nord, 14° 50' Ouest, "à l'intérieur de la zone économique exclusive de la Sierra Leone" ¹. Les hommes armés sont demeurés à bord du pétrolier pendant trois heures et demie.

- vi) Durant ce temps, plusieurs membres de l'équipage du *Saiga* ont été blessés ². Les rapports médicaux indiquent que l'un d'eux, nommé Serguei Kluynev, a été blessé par arme à feu et éclats de projectile, l'une des blessures, longue d'environ 8 cm, ayant nécessité une opération chirurgicale sous anesthésie générale ³. Toujours selon les rapports médicaux, un autre membre d'équipage, nommé Djbril Niasse, présentait des plaies thoraciques par arme à feu, une hémorragie oculaire bilatérale et une contusion sévère du thorax, ainsi que de graves atteintes psychologiques; un projectile a été extrait de son thorax sous anesthésie générale, et un second, situé en arrière de la clavicule, a été laissé en place à cause de l'important risque opératoire qu'aurait comporté une thoracotomie ⁴. Un rapport médical récent indique que les

p. 263. Il a fermé les portes de la passerelle, mis le pilotage automatique, annoncé qu'il y avait une attaque de pirates et dit à tout le monde de se rendre à la salle des machines. Le premier lieutenant a déclaré : "J'ai entendu l'annonce du capitaine qui nous indiquait qu'il y avait une attaque pirate du navire et que nous étions sommés de nous rendre immédiatement dans la salle des machines" : M. Kluyev, procédure de prompt mainlevée de l'immobilisation, transcription (interprétation de l'anglais), p. 11. La République de Guinée soutient que le capitaine ne pouvait pas présumer qu'il était attaqué par des navires pirates, pour la raison que les vedettes étaient plus rapides que ne le sont de tels navires et qu'il devait l'avoir remarqué : contre-mémoire, par. 17.

1/ Ibid. Citation tirée du contre-mémoire de la Guinée, par. 16.

2/ Apparemment, les paragraphes 38 à 46 du mémoire du 19 juin 1998 ne sont pas contestés par la République de Guinée qui, au paragraphe 15 de son contre-mémoire, se déclare en désaccord sur les paragraphes 34 à 37.

3/ Annexe 21 du mémoire du 19 juin 1998, p. 299.

4/ Annexe 21 du mémoire du 19 juin 1998, p. 295.

graves troubles psychiques que présentait M. Djbril Niasse ont persisté ¹. La République de Guinée qualifie les blessures causées à ces hommes de "légères" ².

- vii) Saint-Vincent-et-les Grenadines soutient que le personnel armé guinéen a mis à sac les cabines des membres de l'équipage, y dérochant de l'argent et des effets personnels, et a pris dans les magasins du navire les articles dont la liste figure à l'annexe 41 du mémoire du 19 juin 1998 ³. Dans le contre-mémoire ⁴, "la Guinée conteste ce vol". Saint-Vincent-et-les Grenadines soutient en outre que le personnel armé guinéen a causé des dommages au navire, notamment à un groupe électrogène, endommagé par les tirs, à une cloison, au poste d'équipage et au fronteau de la passerelle, ainsi qu'à une défense de 400 kg, à un système de téléphone et télécopieur, à des hublots, à des portes de cabine et aux fenêtres du fronteau de la passerelle, également endommagés par les tirs ⁵. La République de Guinée estime qu'"il n'existe pas ... de preuve du dommage causé au navire" ⁶.
- viii) Les autorités guinéennes ont saisi la cargaison de pétrole du *Saiga*. Une partie du compte rendu qu'a donné Saint-Vincent-et-les Grenadines de cet épisode se lit comme suit ⁷ :

"... le capitaine a reçu l'ordre de commencer à vidanger les quelque 5 000 tonnes de gazole dont était chargé le navire dans des citernes à quai. Le capitaine ayant d'abord refusé de décharger la cargaison sans instructions de l'affréteur, il a été averti par le fonctionnaire responsable des douanes qu'il serait conduit à terre et mis en prison avant d'être jugé pour contrebande de gazole et que l'équipage serait contraint par la force des armes de décharger la cargaison. Le déchargement a été effectué à quai entre le 10 et le 12 novembre 1997, au profit des autorités guinéennes. Peu après, la cargaison a été confisquée et vendue à des compagnies pétrolières

1/ Rapport complémentaire daté du 19 juin 1998, **annexe 1 à la présente réplique.**
2/ Contre-mémoire, par. 153-154 et 181. Elle conteste aussi la recevabilité des prétentions que le demandeur a fait valoir pour le compte de ces deux hommes (par. 73 à 89).
3/ Annexe 41 du mémoire du 19 juin 1998, p. 707.
4/ Par. 183.
5/ Annexe 41 du mémoire du 19 juin 1998, p. 676.
6/ Contre-mémoire, par. 176.
7/ Mémoire du 19 juin 1998, par. 44.

de Conakry sur ordre des autorités locales (vente qui aurait rapporté plus de 3 millions de dollars des États-Unis aux autorités guinéennes)."

La République de Guinée répond qu'il n'est "pas correct" d'affirmer que quelque 5 000 tonnes de gazole ont été vidangés, le chiffre exact étant de 4 906,212 tonnes ¹.

- ix) À partir de l'arrivée du *Saiga* au mouillage de Conakry, le capitaine et des membres de l'équipage ont été contraints de rester à bord du navire immobilisé. Au bout de quelques jours, et sur intervention de l'Ambassade d'Ukraine, certains membres de l'équipage ont été libérés ².

- x) Le 13 novembre 1997, Saint-Vincent-et-les Grenadines a introduit contre la République de Guinée une procédure de prompt mainlevée de l'immobilisation du navire et prompt libération de l'équipage, en application de l'article 292 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Par un arrêt du 4 décembre 1997, le Tribunal international a ordonné à la République de Guinée de procéder à la prompt mainlevée de l'immobilisation du *Saiga* et à la prompt libération de son équipage et décidé qu'il serait procédé à cette mainlevée et à cette libération dès le dépôt d'une caution ou d'une garantie raisonnable consistant en la quantité de gazole déchargée du navire et un montant de 400 000 dollars des États-Unis à déposer (sauf autre convention) sous la forme d'une lettre de crédit ou d'une garantie bancaire ³.

- xi) Le mercredi 10 décembre 1997, Saint-Vincent-et-les Grenadines a déposé entre les mains de l'agent de la République de Guinée, M. Hartmut von Brevern, une garantie bancaire (No 3053/97) émise par le Crédit suisse, d'un montant de

1/ Contre-mémoire, par. 19.

2/ Mémoire du 19 juin 1998, par. 44 à 46; contre-mémoire, par. 179 (d'autres membres de l'équipage ont été autorisés, en temps voulu, à quitter le navire immobilisé).

3/ I.L.M. (1998), vol. 37, p. 362.

400 000 dollars des États-Unis ¹. Copie de cette garantie a été adressée au Ministère des affaires étrangères de Guinée ainsi qu'au Greffier du Tribunal international. À la même date, les autorités guinéennes ont engagé contre le capitaine du *Saiga* des poursuites pour infractions à la réglementation douanière guinéenne, en mettant aussi en cause Saint-Vincent-et-les Grenadines en tant que partie civilement responsable en l'affaire ². Le même jour, ou vers cette date, l'Administration guinéenne des douanes a signifié à l'avocat représentant le capitaine des conclusions datées du 14 novembre 1997 par lesquelles elle priait le tribunal guinéen de déclarer le capitaine coupable d'infractions douanières et de prononcer la confiscation du gazole et une condamnation au paiement d'une amende équivalant à environ 15 millions de dollars des États-Unis ³. La procédure s'est ouverte le vendredi 12 décembre 1997 devant le tribunal de première instance de Conakry, qui a rendu son jugement le mercredi 17 décembre. Le tribunal déclarait le capitaine coupable et prononçait la condamnation demandée par l'Administration guinéenne des douanes. Il ordonnait également la confiscation du navire et de sa cargaison en garantie du paiement de l'amende ⁴.

- xii) Il y a ensuite eu toute une série d'échanges de communications entre les parties au sujet de la garantie bancaire. Le navire restait immobilisé et son capitaine retenu à bord. C'est alors que Saint-Vincent-et-les Grenadines a engagé une procédure arbitrale contre la République de Guinée au titre de l'annexe VII de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et demandé la prescription de mesures conservatoires ⁵. Par un exposé en réponse daté du 30 janvier 1998, la République de Guinée a prié le Tribunal international de rejeter la demande de mesures conservatoires.

1/ Annexe 38 du mémoire du 19 juin 1998.

2/ Annexe 27 du mémoire du 19 juin 1998.

3/ Annexe 28 du mémoire du 19 juin 1998.

4/ Annexe 29 du mémoire du 19 juin 1998. Une expédition de ce jugement a été fournie à Saint-Vincent-et-les Grenadines le 6 février 1998. Les faits sont confirmés dans le contre-mémoire, par. 31.

5/ 22 décembre 1997 : annexe 1 du mémoire du 19 juin 1998.

- xiii) À son audience du 3 février 1998, la cour d'appel de Conakry a débouté le capitaine de son appel, déclarant que le *Saiga* était "en train de mener des activités de contrebande en avitaillant frauduleusement des navires ... battant pavillon guinéen". Elle a ajouté une condamnation à une peine d'emprisonnement avec sursis aux sanctions déjà prononcées ¹. Les 16 et 18 février, le Ministre de l'économie et l'agent de la Guinée ont écrit au Crédit suisse en demandant qu'il soit procédé au versement des 400 000 dollars, une décision définitive ayant été rendue ². Mais la banque a répondu le 19 février qu'il lui fallait d'abord recevoir, conformément aux conditions de la garantie, une copie papier de l'arrêt ³.
- xiv) Par un échange de lettres en date du 20 février 1998, les parties sont convenues de transférer la procédure arbitrale au Tribunal international ⁴. La lettre de l'agent de la Guinée était ainsi conçue :

"Sur instructions du Gouvernement de la République de Guinée, j'ai l'honneur de vous informer que celui-ci a accepté 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 Gouvernement accepte donc de transférer au Tribunal international du droit de la mer la procédure d'arbitrage introduite par Saint-Vincent-et-les Grenadines par sa Notification du 22 décembre 1997 ... [L]e Gouvernement guinéen accepte que le différend soit soumis au Tribunal international du droit de la mer aux conditions ci-après :

1. Le différend sera réputé avoir été soumis au Tribunal international du droit de la mer le 22 décembre 1997, date de la Notification de Saint-Vincent-et-les Grenadines;
2. 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 fond 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;

1/ Annexe 30 du mémoire du 19 juin 1998, p. 432. Le nom de l'État du pavillon est illisible dans le jugement du tribunal de première instance : annexe 29 du mémoire du 19 juin 1998, p. 412.

2/ Annexe 38 du mémoire du 19 juin 1998, p. 586 et 588.

3/ Annexe 38 du mémoire du 19 juin 1998, p. 609.

4/ Annexe 2 du mémoire du 19 juin 1998.

...

4. Le Tribunal international du droit de la mer examinera toutes les demandes en dommages et intérêts et en remboursement des dépenses visées au paragraphe 24 de la Notification du 22 décembre 1997 et il sera habilité à rendre une décision concernant la charge des frais de justice et autres dépens encourus par la partie à laquelle il donnera gain de cause;

...

Les deux lettres constitueront un accord juridiquement obligatoire (l'"Accord par échange de lettres") entre les deux États en vue de soumettre le différend au Tribunal international du droit de la mer et cet accord prendra effet immédiatement... Dès que le Président aura confirmé qu'il a reçu l'accord et que le Tribunal international est prêt à examiner le différend, la procédure d'arbitrage ... sera réputée avoir été transférée à la juridiction du Tribunal international du droit de la mer".

- xv) La demande en prescription de mesures conservatoires a été examinée aux audiences des 23 et 24 février 1998. Le 28 février 1998, les autorités guinéennes ont signé un acte de mainlevée autorisant le *Saiga* et son capitaine à quitter Conakry : le navire, avec ce qui restait de l'équipage, a appareillé le même jour à 17 heures ¹.
- xvi) Par une ordonnance en date du 11 mars 1998, le Tribunal international a, à l'unanimité, prescrit des mesures conservatoires. Il enjoignait notamment à la Guinée de s'abstenir de prendre ou d'exécuter à l'encontre du *Saiga*, de son capitaine et des autres membres de l'équipage toute mesure judiciaire ou administrative en rapport avec les événements du 28 octobre 1997 et avec les poursuites engagées contre le capitaine et sa condamnation, et recommandait que les deux États fassent en sorte qu'aucune action de nature à aggraver le différend ne soit entreprise. Le 7 avril 1998, le Gouvernement de Saint-Vincent-et-les Grenadines a écrit à l'agent de la République de Guinée pour lui proposer un

¹/ Annexe 31 du mémoire du 19 juin 1998 et par. 71 de celui-ci.

arrangement provisoire ¹. Il n'a eu aucune réponse. Le Gouvernement de Saint–Vincent–et–les Grenadines s'est efforcé de faire en sorte qu'en attendant le règlement du présent différend les navires battant son pavillon procèdent aux opérations de soutage en dehors de la zone économique exclusive de la Guinée. Ce gouvernement a toutefois découvert et porté à l'attention du Tribunal international ² une lettre non datée adressée par le Directeur national des douanes de la République de Guinée au Ministre de l'économie, à laquelle était joint un projet d'arrêté et de déclaration d'intention et où il était dit qu'il s'agissait d'un projet d'arrêté "visant à combler le vide juridique actuel dans le domaine de l'avitaillement des bateaux". Saint–Vincent–et–les Grenadines a informé le Président qu'il était "fermement d'avis que la promulgation de l'arrêté conjoint proposé (ou de tout autre texte ayant le même objet) serait absolument contraire aux droits liés à la liberté de navigation des navires battant pavillon de Saint–Vincent–et–les Grenadines ou d'autres États qui voudraient avitailler en carburant des navires de pêche ou autres navires en dehors des eaux territoriales de la Guinée mais à l'intérieur de sa zone économique exclusive".

La République de Guinée n'a pas encore réagi.

1. L'avitaillement

5. À la remarque faite par Saint–Vincent–et–les Grenadines que l'avitaillement est une industrie mondiale brassant des millions de dollars des États–Unis, à laquelle participent toutes les grandes sociétés pétrolières et de nombreuses sociétés indépendantes ³, la République de Guinée réplique : "ce ... n'est ni juste, ni attesté par la revue *Bunker News*" ⁴. Ce point ne prête pas à discussion. On trouvera à l'**annexe 2 à la présente réplique** une liste de sociétés de première importance faisant le négoce des combustibles de soute et dont beaucoup (en plus des membres du groupe Addax) citent l'avitaillement

1/ Annexe 34 du mémoire du 19 juin 1998.

2/ Le 15 septembre 1998.

3/ Mémoire du 19 juin 1998, par. 7.

4/ Contre-mémoire, par. 5.

offshore parmi leurs principales activités ¹. De nombreux ouvrages mentionnent l'ampleur des activités d'avitaillement en général, notamment ceux de Fisher ², Cockett ³ et Ewart ⁴. Depuis sa constitution en 1993, l'International Bunker Industry Association s'efforce d'assurer le respect de règles de bonne pratique dans l'industrie mondiale de l'avitaillement, tant en mer qu'à quai. Cette association compte plus de 400 membres ⁵.

6. À ce propos, la République de Guinée évoque l'argument avancé par Saint-Vincent-et-les Grenadines à un stade antérieur de la procédure ⁶, à savoir que l'imposition de droits de douane à un tanker qui mène des activités d'avitaillement dans la zone économique exclusive est *prima facie* interdite par la Convention de 1982; Saint-Vincent-et-les Grenadines ajoutait "c'est ce que confirme la pratique largement majoritaire des Parties

1/ Celles qui mentionnent expressément l'avitaillement offshore sont les suivantes : ABC Atlantic Bunker Co. et Tramp Oil Atlantic (îles Canaries); Abidjan Offshore (Côte d'Ivoire); Tramp Oil and Marine Ltd. (Côte d'Ivoire); Ajax Off Shore Bunkering Services (Chypre); All Ports Malik (Danemark); O.W. Bunker and Trading Co. (Danemark); A/S Danbunkering (Danemark); Marine Agency Bunkers A/S (Danemark); Statoil A/S (Danemark); Total (Égypte); Elf Marine Bunkers (Gabon); O.W. Bunker and Trading Co. (Allemagne); Mamidoil Jetoil (Grèce); Petrotrade Ship Management (Grèce); Cockett Marine Oil Ltd. (Kenya); Palm Shipping Agency Ltd (Malte); San Lucian Oil Co. Ltd. (Malte); Mediterranean Offshore Bunkering Co. Ltd. (Malte); Valette Marsaxlokk (Malte); Caltex Oil Mauritius Ltd. (Maurice); Alseco Petroleum Ltd. (Mozambique); Cockett Marine South (Namibie); Bominflot BV (Pays-Bas); Cockett Marine Oil (Nigéria); Tramp Oil and Marine (Nigéria); Texaco Antilles (Panama); Cockett Marine South Africa (Afrique du Sud); TRT Bunkers (Afrique du Sud); Stena Oil AB (Suède); Albar Oilfield Services Ltd. (Tanzanie); Shell Markets ME Ltd. (Émirats arabes unis); Cockett Marine Oil (Émirats arabes unis); Emirates Petroleum Products (Émirats arabes unis); International Marine Sales (Émirats arabes unis); Fal Energy (Émirats arabes unis); Christophersen SA (Uruguay); Coastal Refining and Marketing Inc. (États-Unis d'Amérique).

2/ C. Fisher, *Bunkers: An Analysis of the Practical, Technical and Legal Issues*, 1974; voir en particulier p. 181.

3/ N. Cockett, *Neil Cockett on Bunkers*, 1997; voir en particulier p. 130.

4/ W. D. Ewart, *Bunkers, a Guide for the Ship Operator*, 1982; voir en particulier p. 1.

5/ Voir l'extrait de *World-Wide Bunkering Services*, juin 1998, **annexe 3 à la présente réplique**.

6/ Réplique du 13 février 1998 à l'exposé en réponse de la Guinée dans la procédure de demande en prescription de mesures conservatoires, par. 26, p. 10.

à la Convention" et citait 19 exemples attestant cette pratique ¹. La République de Guinée répond à présent que le mémoire de Saint-Vincent-et-les Grenadines ne tient pas compte des "États dotés d'une législation prévoyant expressément que les États qui souhaitent entreprendre des activités d'avitaillement dans [ladite] zone ... sont tenus de passer un accord avec l'État côtier" (citant à cet égard la Guinée-Bissau et le Cameroun) ni de ceux qui "sont parvenus au même résultat en exigeant des bateaux de pêche d'obtention de licences d'avitaillement" (citant à cet égard la Sierra Leone et la Mauritanie) ².

7. La République de Guinée n'étaie pas son affirmation selon laquelle ces quatre États percevraient des droits de douane sur les opérations d'avitaillement effectuées dans leur zone économique exclusive. En particulier, elle ne produit pas de textes de lois ou d'opinions judiciaires de ces pays allant en ce sens. Dans le cas de la Guinée-Bissau, l'article 23 du décret-loi No 4/94 ³ prévoit l'obligation d'effectuer certains paiements en rapport avec la pêche mais il ne cite pas l'avitaillement et il précise bien que de tels paiements ont pour fondement les conditions imposées à cet effet dans l'autorisation délivrée par l'État (alors qu'en l'espèce aucune condition de ce genre ne figurait dans les licences délivrées aux navires de pêche). Dans le cas du Cameroun, les pièces produites montrent qu'une autorisation préalable est exigée pour la fourniture de produits pétroliers à l'intérieur de la mer territoriale (et non pas de la zone économique exclusive) ⁴. Dans les cas de la Sierra Leone et de la Mauritanie, la réglementation en vigueur autorise bien à

1/ Ceux-ci se trouvent maintenant rassemblés dans l'annexe 37 du mémoire du 19 juin 1998.

2/ Contre-mémoire, par. 5.

3/ Cet article dispose : "1. As operações de pesca conexas estão sujeitas a autorização do Ministério das Pescas. 2. A autorização referida no número anterior está sujeita a pagamentos ou contrapartidas, bem como quaisquer outras condições que forem determinadas pelo Ministério das Pescas, nomeadamente em termos de zonas ou locais para a realização das operações e da presença obrigatória de observadores ou agentes de fiscalização". Cet article peut se traduire comme suit : 1. Les opérations liées à la pêche sont soumises à autorisation du Ministère des pêches. 2. L'autorisation visée au paragraphe qui précède est soumise à paiements ou contreparties, ainsi qu'à toutes autres conditions qui seraient établies par le Ministère des pêches, notamment quant aux zones ou lieux où ces opérations peuvent avoir lieu et à la présence obligatoire d'observateurs ou d'agents de contrôle.

4/ Lettre datée du 10 février 1998, annexe 37 du mémoire du 19 juin 1998, p. 518.

fixer certaines conditions pour la délivrance d'une licence de pêche mais elle ne fait pas mention de licences d'avitaillement, pas plus qu'elle ne semble considérer comme un délit l'avitaillement de navires étrangers dans la zone économique exclusive. Sauf pour le Cameroun (dont les textes ont été produits précédemment), on trouvera des extraits de la réglementation de ces États dans l'**annexe 4 à la présente réplique**.

2. Saint-Vincent-et-les Grenadines

8. Sans contester expressément aucune des affirmations de Saint-Vincent-et-les Grenadines concernant son propre statut et son registre maritime ¹, la République de Guinée déclare :

"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" ².

Pareille imputation générale de non-fiabilité et d'inefficacité émise par un État souverain à l'égard du registre maritime d'un autre, et concernant l'ensemble des navires battant son pavillon, serait malvenue en toutes circonstances; elle l'est particulièrement quand l'État dont elle émane admet qu'il "n'a pas de preuve" ³.

9. Il n'existe aucune base sur laquelle se fonder pour contester la fiabilité ou l'efficacité du registre maritime de Saint-Vincent-et-les Grenadines. Ce point sera traité dans les paragraphes 23 et 24 ci-dessous.

^{1/} Mémoire du 19 juin 1998, par. 10 à 12.

^{2/} Contre-mémoire, par. 6.

^{3/} Une telle imputation, formulée en termes généraux et sans preuve, n'est pas compatible avec le principe de la bonne foi. Voir, au sujet de celui-ci la Déclaration relative aux principes du droit international touchant les relations amicales et la coopération entre les États conformément à la Charte des Nations Unies, résolution 2625 (XXV) de l'Assemblée générale (1970); *Affaire des essais nucléaires*, C.I.J. Recueil 1974, p. 268; B. Cheng, *General Principles of International Law as Applied by International Courts and Tribunals*, 1953, p. 105 à 160; E. Zoller, *La bonne foi en droit international public*, 1977.

10. Rien ne permet non plus d'affirmer qu'il résulte du certificat provisoire qui se trouvait à bord du *Saiga* que celui-ci, au moment considéré, n'était plus inscrit au registre de Saint-Vincent-et-les Grenadines. Ce point sera traité dans les paragraphes 22 à 24 ci-dessous.

3. Le lieu du différend : la Guinée et sa législation maritime

11. En réponse au mémoire de Saint-Vincent-et-les Grenadines ¹, la République de Guinée mentionne deux de ses lois auxquelles le *Saiga* ² aurait contrevenu.

12. La première est la loi du 15 mars 1994 "portant répression de la fraude sur l'importation, l'achat et la vente du carburant en République de Guinée" ³. L'article premier dispose :

"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."

L'article 4, sur lequel s'appuie la République de Guinée, est ainsi conçu :

"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 de un à trois ans d'emprisonnement et d'une amende égale au double de la valeur de la quantité de carburant achetée."

L'article 6, sur lequel la République de Guinée s'appuie également, dispose que:

"Quiconque aura importé frauduleusement du carburant sur le territoire national sera passible d'un emprisonnement de six mois à deux 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 trois individus."

L'article 8, qu'invoque aussi la République de Guinée, dispose :

"Lorsque le délit visé à l'article 6 de la présente loi aura été commis par une réunion de plus de six individus, ... les contrevenants sont passibles d'une peine d'emprisonnement de deux à cinq ans, d'une amende égale au quadruple de la

¹/ Mémoire du 19 juin 1998, par. 13 à 20.

²/ Contre-mémoire, par. 7 à 9.

³/ Loi No 94/007/CTRN portant répression de la fraude sur l'importation, l'achat et la vente du carburant en République de Guinée : annexe 22 du mémoire du 19 juin 1998, p. 304.

valeur des objets confisqués en plus des peines accessoires prévues à l'article 6 de la présente loi."

13. Il ressort des articles premier, 6 et 8 de la loi du 15 mars 1994, ainsi que de son intitulé, que c'est l'importation non autorisée de carburant "sur le territoire national" qui est interdite. Le *Saiga* n'a pas importé de carburant sur le territoire de la République de Guinée, ni même dans ses eaux territoriales, et n'a d'ailleurs jamais pénétré dans ces eaux ¹. Les tribunaux guinéens ont condamné le capitaine au motif que le navire avait ravitaillé en carburant des navires de pêche dans la zone économique exclusive de la Guinée ². Au cours de cette procédure, le ministère public guinéen lui-même semble avoir constaté la difficulté de concilier les faits en cause avec les articles premier, 6 et 8 de la loi du 15 mars 1994 et avec les règles du droit international. La Cour d'appel dit dans son arrêt que :

"Le ministère public et l'administration des douanes ont appelé à une meilleure lecture des dispositions légales en vigueur tant au plan national qu'international" ³.

La République de Guinée n'explique pas en quoi son argumentation à l'encontre du *Saiga* est étayée par l'article 4 de la loi du 15 mars 1994. Les délits créés par cet article sont des délits susceptibles d'être commis par un "armateur de navire de pêche, détenteur d'une licence de pêche délivrée par l'autorité guinéenne compétente". Rien ne permet de penser que le *Giuseppe I*, le *Kriti* ou l'*Eleni G* aient importé du carburant sur le territoire guinéen ni que des poursuites aient été exercées contre les armateurs de ces navires.

14. Le deuxième texte sur lequel la République de Guinée fonde son argumentation est le Code des douanes du 28 novembre 1990 ⁴. Aux termes de l'article premier dudit code :

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

^{1/} Il est dit textuellement dans le contre-mémoire de la Guinée, au paragraphe 16 : "Depuis la position où il a ravitaillé les trois navires de pêche jusqu'à ce point [où il a été immobilisé], le *Saiga* n'avait jamais pénétré dans la mer territoriale de la Sierra Leone ou de tout autre État.

^{2/} Arrêt de la Cour d'appel de Conakry, annexe 30 du mémoire du 19 juin 1998, p. 429 et 432; voir aussi le jugement du Tribunal de première instance, annexe 29 du mémoire du 19 juin 1998, p. 413 ("une zone dite économique").

^{3/} Ibid., p. 433.

^{4/} Ordonnance No 094/PRG/SGG portant adoption et promulgation du Code des douanes, annexe 23 du mémoire du 19 juin 1998, p. 308.

Ainsi, même en interprétant l'interdiction d'importer du carburant "sur le territoire national" établie par la loi du 15 mars 1974 à la lumière du Code des douanes qu'invoque à présent la République de Guinée, on ne trouve toujours rien qui permette de prétendre que le *Saiga* se livrait à une importation illicite. Le *Saiga* n'a pas pénétré dans "les eaux territoriales guinéennes" et il n'a pas été allégué qu'il l'ait fait. Et cette mention même des eaux territoriales guinéennes semble impliquer *a contrario* que le territoire douanier ne s'étend pas aux autres eaux.

15. La République de Guinée cite à présent le paragraphe 2 de l'article 33 du Code des douanes, qui crée un "rayon des douanes" de 250 kilomètres, mais elle s'abstient de mentionner le paragraphe 1 du même article, qui établit une distinction entre "rayon des douanes" et "territoire douanier". Comme l'article 43 du Code des douanes français, auquel il paraît devoir son origine ¹, l'article 33 du Code des douanes guinéen fait partie du chapitre qui règle les pouvoirs du service des douanes. Il définit la zone, tant terrestre que maritime, à l'intérieur de laquelle les agents des douanes sont habilités à opérer, c'est-à-dire leur "champ d'action". Pas plus que la disposition correspondante du texte français, le paragraphe 2 de l'article 33 n'a pour objet de définir la frontière dont le franchissement est constitutif d'une importation.

16. La plupart des autres dispositions du Code des douanes citées par la République de Guinée² autorisent les membres du service des douanes à accomplir certains actes bien

1/ Une version complète mise à jour du Code des douanes français, tel que modifié en dernier lieu par la loi No 97-1269 du 30 décembre 1997 (J.O.R.F. 1997, p. 19261), a été publiée dans la collection Jupiter, *Recueils pratiques du droit des affaires*, tome VII; voir ci-joint l'**annexe 5 à la présente réplique**. Selon l'article 44 du Code des douanes français, la zone maritime du rayon des douanes est de 12 milles marins, et non de 250 kilomètres. Le texte même de l'article 43 de ce code indique clairement qu'il se rapporte au champ d'action du service des douanes, et cela est confirmé par Michel de Juglart et Benjamin Ippolito, *Droit commercial*, 4ème édition, 1998, par. 84, p. 122.

2/ Deux des références données par la République de Guinée paraissent comporter une faute de frappe : la référence à l'article 40, paragraphe 1, devrait apparemment se lire article *41*, paragraphe 1, et la référence à l'article 232, paragraphe 2, article *231*, paragraphe 2.

définis dans le rayon des douanes ¹. Même au regard du droit guinéen, elles n'étaient pas la thèse selon laquelle un capitaine de navire se rendrait coupable d'un délit en avitaillant en carburant d'autres navires dans la zone économique exclusive. La République de Guinée cite l'article 54, qui figure dans le chapitre concernant l'importation des marchandises en douane. Ledit article fait obligation aux capitaines de navires de soumettre l'original du manifeste de ces marchandises au visa *ne varietur* des autorités douanières. Le carburant qui se trouvait à bord du *Saiga* ne constituait pas une "marchandise en douane" et ne faisait pas l'objet d'une importation; aucun manifeste n'était requis; et il n'y a aucune raison apparente de penser qu'un visa *ne varietur* pouvait se justifier.

17. Parmi les autres dispositions citées par la République de Guinée, il en est une qui appelle un commentaire. Sans expliquer l'importance qu'il convient de lui attacher, la République de Guinée cite l'article 300 du Code des douanes, aux termes duquel l'administration des douanes est responsable du fait de ses employés, dans l'exercice et pour raison de leurs fonctions seulement. Lorsqu'elles ont saisi le *Saiga*, les autorités douanières guinéennes se présentaient manifestement comme agissant dans l'exercice de leur compétence. Le droit international est clair sur ce point :

"L'État ... porte une responsabilité internationale pour tous les actes commis par ses fonctionnaires ou ses organes qui sont délictueux au regard du droit international, que le fonctionnaire ou l'organe ait agi dans les limites de sa compétence ou ait excédé ces limites ... il faut qu'ils aient agi au moins apparemment comme des fonctionnaires ou organes compétents, ou que, en agissant, ils aient usé de pouvoirs ou de moyens propres à leur qualité officielle" ².

1/ Articles 41, 44 et 45. Voir aussi l'article 52, qui autorise les agents des douanes à vérifier l'identité des personnes qui entrent en Guinée ou qui en sortent, ou qui circulent dans le rayon des douanes.

2/ [Affaire *Caire* (1929), Annual Digest of Public International Law Cases [A.D.], vol. 5 (1929-30), No 91.] Dans l'affaire *Youmans* (1926), la Commission a déclaré : "Les soldats qui infligent des sévices aux personnes ou commettent des actes inconsidérés de destruction ou de pillage désobéissent toujours à certaines règles établies par l'autorité supérieure. Il ne pourrait être imputé aucune responsabilité pour de tels agissements si l'on admettait que les actes commis par des soldats en contravention des consignes qui leur ont été données doivent toujours être considérés comme des actes personnels" : Nations Unies, *Recueil des sentences arbitrales*, vol. IV, p. 116; A.D. vol. 3 (1925-1926), No 162. De même, dans l'affaire *Caire*, le Président Verzijl a déclaré que "les actes commis par les fonctionnaires et agents de l'État engagent la responsabilité internationale de ce

18. Saint-Vincent-et-les Grenadines invite le Tribunal international à dire que la République de Guinée n'a pas identifié de façon plausible de loi guinéenne à laquelle le *Saiga* aurait contrevenu. De plus, et en tout état de cause, le Tribunal international devrait conclure qu'à supposer même qu'une loi guinéenne déclare délictueux le fait pour un navire étranger d'en ravitailler un autre en carburant au-delà des eaux territoriales de la Guinée mais à l'intérieur de sa zone économique exclusive, ce serait là porter atteinte aux droits dont jouissent les États du pavillon de ces navires, à tout le moins dans un cas comme celui-ci, où il n'est pas allégué ni démontré que le carburant ait jamais été importé sur le territoire douanier de la Guinée, ni qu'il y ait eu intention de l'y importer, et où rien ne donne à penser que la loi guinéenne ait été édictée ou appliquée aux fins de la protection ou de la préservation du milieu marin ni à aucune autre des fins énoncées à l'article 56 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.
19. Autrement dit, l'élément décisif n'est pas l'interprétation à donner de la loi guinéenne mais son opposabilité. Même si la loi guinéenne assimilait la zone économique exclusive ou un rayon des douanes de 250 milles aux eaux territoriales guinéennes, la Guinée ne serait pas en droit de revendiquer à l'encontre des États du pavillon de navires étrangers le pouvoir d'interdire les activités d'avitaillement dans cette zone ou ce rayon au motif qu'elle a "un intérêt fiscal... à réglementer l'avitaillement" au large de sa côte ¹. Pour citer la Cour internationale de justice :

dernier, même si leur auteur n'avait point compétence pour les accomplir" : Nations Unies, *Recueil des sentences arbitrales*, vol. V, p. 530.

^{1/} Contre-mémoire, par. 104. Le paragraphe 1 de l'article 73 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer n'autorise l'arraisonnement, l'inspection et la saisie de navires étrangers dans la zone économique exclusive qu'à des fins précisées dans cette disposition. *A contrario*, il n'existe pas de pouvoir général de saisie dans cette zone. Écrivant en 1982, le professeur O'Connell déclarait : "le pouvoir de visite et d'inspection énoncé se situe aux limites actuelles de la plausibilité juridique, même s'il est limité aux bateaux de pêche... Ce serait une innovation même dans la doctrine de la mer territoriale" : *The International Law of the Sea*, 1982, vol. 1, p. 577.

"La délimitation des espaces maritimes a toujours un aspect international; elle ne saurait dépendre de la seule volonté de l'État riverain telle qu'elle s'exprime dans son droit interne" ¹.

Peu importe, dans le cas présent, que la zone économique exclusive soit considérée comme une partie de la haute mer soumise à l'application de dispositions particulières ou comme "une troisième catégorie [*tertium genus*] entre la mer territoriale et la haute mer" ². Elle n'est manifestement pas assimilable au territoire national ³.

20. De plus, à supposer même que, sur le plan des principes, un État côtier puisse opposer de telles lois à un État du pavillon, les dispositions qu'invoque la République de Guinée dans la présente affaire demeureraient inopposables car les lois dont il s'agit et les cartes marines correspondantes n'ont pas été déposées auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies comme le prévoit le paragraphe 2 de l'article 75 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

^{1/} *Affaire des pêcheries, C.I.J. Recueil 1951*, p. 132.

^{2/} Ces termes sont ceux qu'a employés la Cour internationale de Justice à propos de la zone de pêche de 12 milles dans l'affaire de la *Compétence en matière de pêcheries, C.I.J. Recueil 1974*, p. 3, par. 54. La République de Guinée affirme que la zone économique exclusive est une zone *sui generis* qui ne fait pas partie de la haute mer : contre-mémoire, par. 94. Le paragraphe 2 de l'article 58 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer spécifie l'application à la zone économique exclusive, en principe, des règles énoncées dans les articles 88 à 115, lesquels se trouvent dans la partie traitant de la haute mer. Dans l'édition publiée sous leur direction d'*Oppenheim's International Law* (9ème éd. (1992), vol. I, p. 725), sir Robert Jennings et sir Arthur Watts écrivent : "Comme la zone économique exclusive - dans les cas où l'État proclame une telle zone - est une zone *sui generis* qui, bien que n'étant pas territoriale, implique néanmoins des modifications importantes du régime de la haute mer dans la région de celle-ci sur laquelle elle s'étend, la Convention de 1982, au lieu de chercher, dans sa partie VII intitulée 'Haute mer', à donner une nouvelle définition de la haute mer, comprend une disposition reflétant l'"application" des articles de cette partie". Ainsi, le paragraphe 2 de l'article 58 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer déclare applicables à la zone économique exclusive, en principe, les règles des articles 88 à 115, qui figurent dans la partie ayant trait à la haute mer. Sur la question du *tertium genus*, voir également D.P. O'Connell, *The International Law of the Sea*, 1982, vol. I, p. 577.

^{3/} Ce point est développé plus loin au paragraphe 3.2.

4. Incidents survenus précédemment au large de la côte guinéenne dans lesquels les autorités douanières guinéennes sont impliquées

21. La République de Guinée ne conteste pas le compte rendu qu'a donné Saint-Vincent-et-les Grenadines d'incidents survenus précédemment au large de la côte guinéenne dans lesquels les autorités douanières guinéennes étaient impliquées ¹. Elle confirme même plutôt ses dires puisqu'elle déclare que le capitaine aurait dû être au courant des mesures prises par les autorités guinéennes en 1996 et 1997 à l'égard du *Napetco* et de l'*Africa* ². Saint-Vincent-et-les Grenadines se contentera donc de renvoyer à la relation des faits figurant dans son mémoire du 19 juin 1998, sans la développer davantage ³, si ce n'est pour mieux identifier les navires concernés par les incidents de 1993 et 1996.
22. Le *Napetco I*, qui appartenait à une société sierra-léonienne et battait pavillon sierra-léonien, a été attaqué par des forces guinéennes dans la zone économique exclusive de la Sierra Leone à deux reprises en 1993 et en 1996 ⁴. C'est la seconde attaque qui a suscité une protestation officielle du Gouvernement sierra-léonien ⁵. Le navire sur lequel deux vedettes guinéennes ont tiré en 1996 était l'*Alfa I*. Il a été atteint de quelque 200 balles et laissé en feu à une quarantaine de milles au large de la côte guinéenne ⁶. Quant à l'*Africa*, il semble qu'il ait été saisi par les forces guinéennes en 1996 (mais non incendié) alors qu'il se trouvait à quelque 25 milles à l'intérieur de la zone économique exclusive de la Sierra Leone.

1/ Mémoire du 19 juin 1998, par. 21 à 24.

2/ Contre-mémoire, par. 15.

3/ Règlement du Tribunal, art. 62, par. 3.

4/ Voir la déclaration faite par M. Vincent Kanu, annexe 11 du mémoire du 19 juin 1998, p. 184.

5/ Annexe 11 du mémoire du 19 juin 1998, p. 196.

6/ Annexe 10 du mémoire du 19 juin 1998, p. 167

SECTION 1 : EXPOSÉ DES FAITS

1.1 Le *Saiga*

23. Faisant valoir que le certificat annexé au mémoire dans la présente affaire était un certificat provisoire, venant à expiration le 12 septembre 1997, et que le certificat définitif a été émis le 28 novembre 1997, la République de Guinée affirme :

"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 fut attaqué." ¹

24. Cette affirmation est inexacte. Quand un navire est immatriculé sous pavillon de Saint-Vincent-et-les Grenadines, il le demeure jusqu'à ce qu'il soit radié du registre selon les conditions prescrites aux articles 9 à 42 et 59 à 61 de la section I de la loi sur la marine marchande (*Merchant Shipping Act*) de 1982 ². Au moment de l'inscription au registre, il est délivré un certificat d'immatriculation provisoire, auquel fait suite un certificat définitif lorsque certaines conditions sont remplies. Dans le cas du *Saiga*, il n'était pas possible, vu le lieu où il se trouvait, de lui remettre à son bord le certificat définitif mais cela ne privait nullement le navire de son caractère vincentien et n'avait pas pour effet de le radier du registre. S'il y avait eu le moindre doute à cet égard, la consultation du registre maritime eût suffi à le dissiper. On trouvera en annexe à la présente réplique une nouvelle confirmation de ce point ³.

25. La République de Guinée trouve "très intéressant" que Saint-Vincent-et-les Grenadines n'ait pas mentionné la "nationalité" du propriétaire du *Saiga*. À l'ouverture de la première procédure qu'il a introduite devant le Tribunal international, Saint-Vincent-et-les Grenadines a indiqué l'identité du propriétaire (Tabona Shipping Co., Ltd.) et produit un certificat d'immatriculation provisoire qui attestait que le navire avait pour propriétaire

1/ Contre-mémoire, par. 10.

2/ **Annexe 6 à la présente réplique.** Voir en particulier l'article 37.

3/ **Annexe 7 à la présente réplique.**

la "Tabona Shipping Company Ltd. de Nicosie, Chypre" ¹. La "nationalité" de la société propriétaire du navire (ce par quoi il faut sans doute entendre le lieu où elle a été constituée ou a son siège social) est sans pertinence pour ce qui est des questions dont est saisi le Tribunal international.

26. La Guinée déclare ensuite :

"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 Limited."

Ainsi que Saint-Vincent-et-les Grenadines l'a expliqué dans sa notification d'arbitrage du 22 décembre 1997 ², que son représentant l'a répété à l'audience du 23 février 1998 ³ et qu'il est dit à nouveau dans le mémoire du 19 juin 1998 ⁴, l'affréteur du navire a toujours été, aux dates considérées, la Lemania Shipping Group Ltd. La société Addax Bunkering Services qui est mentionnée au paragraphe 7 du mémoire est le groupe dont fait partie la Lemania Shipping Group Ltd. Cela ressort de l'annexe 3 du mémoire à laquelle se réfère le paragraphe 26. Cela ressort également de la déclaration faite par M. Marc Vervaeet (annexe 10 du mémoire), dans laquelle il explique que le *Groupe Addax et Oryx* affrète certains navires, l'un de ceux-ci étant le *Saiga*.

27. La République de Guinée déclare constater une divergence entre le paragraphe 26 du mémoire du 19 juin 1998, où il est indiqué qu'en plus du capitaine, le *Saiga* avait un équipage de 24 personnes, et la demande introduite dans le cadre de la procédure de prompt mainlevée, qui fait état de 25 membres d'équipage. Il n'y a aucune divergence. Comme l'indique la demande en prompt mainlevée, les 25 personnes énumérées dans celle-ci comprennent le capitaine ¹.

1/ Introduction d'une procédure arbitrale, 22 décembre 1997, par. 2; annexes 1 et 13 du mémoire du 19 juin 1998.

2/ Par. 2.

3/ Procès-verbal d'audience, p. 25, ligne 14 [de la version original anglaise].

4/ Par. 26.

28. La République de Guinée prétend ensuite que le nombre des membres d'équipage s'établit en réalité à 22, en excluant trois Sénégalais engagés comme peintres. Bien que ce point n'ait qu'un intérêt marginal, Saint-Vincent-et-les Grenadines soutient que c'est avec raison que les trois peintres ont été comptés comme membres d'équipage, car cette désignation s'applique à l'ensemble des personnes qui travaillent sur un navire, au moment considéré, en liaison avec la manoeuvre de celui-ci ou avec ses activités commerciales. Dans son sens ordinaire ² :

"Le terme 'équipage' doit être entendu comme visant l'ensemble des personnes assurant la manoeuvre et le service d'un navire, y compris les tâches liées à l'activité économique exercée sur celui-ci."

Pour déterminer si un sens particulier doit être donné à ce terme dans le contexte de la responsabilité des États au titre de préjudices subis par des étrangers, il faut tenir compte du but du principe qui permet à un État de présenter des réclamations à l'encontre d'un autre à raison de préjudices subis par des membres étrangers de l'équipage de navires battant pavillon du premier État. Ce principe est l'une des exceptions généralement admises à la règle de la nationalité des réclamations. Pour citer le professeur Brownlie :

"Les autres exceptions généralement admises [à la règle de la nationalité des réclamations] concernent le cas des marins étrangers à bord de navires battant pavillon de l'État de protection et celui des membres des forces armées de l'État. Si la personne lésée était au service de l'État réclamant, on peut considérer que ce dernier a subi une atteinte à un intérêt légitime, alors même que la victime n'avait pas sa nationalité." ³

29. Comme la règle de la nationalité des réclamations elle-même, le principe doit son existence à ce qu'en prenant fait et cause pour une personne, l'État fait, à vrai dire, valoir son droit propre, le droit qu'il a de faire respecter les règles du droit international ⁴. Quand

1/ Annexe 14 du mémoire du 19 juin 1998, p. 217.

2/ Conclusions de l'avocat général Léger en l'affaire *The Queen c. Commissioners of Customs & Excise, ex parte : Faroe Seafood Co. Ltd & Føroya Fiskasøla* [1996], Cour de justice des Communautés européennes, Recueil, p. I-2489. En ce qui concerne l'interprétation de l'instrument communautaire en cause, la Cour de justice a jugé qu'il fallait donner à ce terme un sens plus restrictif, pour tenir compte de l'objet spécifique de ses dispositions : voir p. 2528 et 2550.

3/ *Principles of Public International Law*, 5e éd., 1998, p. 482.

4/ Il est fait référence ici aux termes, souvent cités, qu'a employés la Cour permanente de justice internationale dans l'*Affaire des concessions Mavrommatis en Palestine*

un membre quelconque de l'équipage d'un navire est illicitement blessé ou détenu, il est porté atteinte au droit qu'a l'État du pavillon à voir respectées les règles du droit international qui régissent la navigation des navires et leur protection contre les abus de pouvoir d'autres États ¹. Il en est ainsi qu'il s'agisse de peintres ou de mécaniciens, car tous jouent un rôle dans le fonctionnement du navire. Ainsi, dans l'affaire *Worth c. États-Unis* ², la cour a noté que :

"C'était un grand principe, pour lequel notre gouvernement se battait depuis ses origines, un principe identifié à la liberté des mers, à savoir que le pavillon protégeait le navire et toute personne ou chose à son bord qui ne fût pas de contrebande."

Ce principe doit être défendu également au motif qu'il n'y a pas lieu d'établir de distinction entre les membres de l'équipage (ou des forces armées d'un État) selon leur nationalité, leur rang ou leur ancienneté car la discipline commune à laquelle ils sont astreints et l'unité de dessein que leur travail exige commandent qu'ils soient également admissibles au bénéfice de la protection diplomatique de l'État du pavillon, de la même façon qu'ils sont également en droit de prétendre au bénéfice des normes minima de protection établies par les conventions internationales pertinentes ³.

(1982), C.P.I.J. Série A, No 2, p. 12. Voir aussi *Grèce (au nom d'Apostolidis) c. République fédérale d'Allemagne*, I.L.R. (1960), vol. 34, p. 219.

1/ Dans l'affaire du *Rainbow Warrior*, où des dommages avaient été causés en Nouvelle-Zélande à un navire ne battant pas pavillon de cet État et où des personnes n'ayant pas sa nationalité avaient trouvé la mort, ledit État a demandé une indemnité au titre des dommages aux navires et du décès de membres d'équipage parce que les actes perpétrés par des agents du Gouvernement français équivalaient à une violation de la souveraineté de la Nouvelle-Zélande et constituaient un affront et une insulte à son égard : I.L.R. (1986), vol. 74, p. 259.

2/ *Moore's Digest of International Arbitration*, vol. III (1898), p. 2350 et 2351.

3/ Voir par exemple l'article 2 de la Convention concernant les normes minima à observer sur les navires marchands, Genève, 29 octobre 1976, I.L.M. (1976), vol. 15, p. 1288, telle qu'elle a été modifiée le 8 octobre 1996, notamment par insertion dans le préambule d'un rappel de la Convention concernant la discrimination en matière d'emploi et de profession, Genève, 25 juin 1958, Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 362, p. 31. Au sujet de la Convention (non modifiée) du 29 octobre 1976, voir E. Osieke, "The International Labour Organisation and the Control of Substandard Merchant Vessels", I.C.L.Q., vol. 30 (1981), p. 497.

30. La République de Guinée se plaint ensuite ¹ de ce que l'employeur des membres d'équipage ne soit pas indiqué. L'employeur était la Tabona Shipping Co., Ltd. ²; mais ce point est dépourvu de pertinence.

1.2 L'immobilisation

31. La version que donne le contre-mémoire de l'immobilisation du *Saiga* ³ diffère à plusieurs égards de celle du mémoire de Saint-Vincent-et-les Grenadines. Les principales différences sont indiquées ci-après.
32. Premièrement, la République de Guinée déclare qu'avant d'être approchée par les vedettes guinéennes, le *Saiga* faisait route vers le sud, en direction de la zone économique exclusive de la Sierra Leone, "sans arborer de pavillon" ⁴. L'intérêt de cette observation n'est pas expliqué. Il n'est ni exigé par le droit international ni d'usage dans la pratique maritime qu'un navire arbore son pavillon en dehors des eaux territoriales. Selon les termes du professeur O'Connell :

"À condition de l'utiliser dans les cas où l'identification est requise, point n'est besoin d'arborer le pavillon de façon continue, encore qu'il soit d'usage de le faire quand le navire se trouve dans des eaux nationales étrangères." ⁵

Le capitaine était donc parfaitement justifié à répondre, lorsqu'on l'a interrogé à ce sujet :

"Je ne monte le pavillon que quand je suis dans les eaux territoriales d'un pays ou quand je rentre au port." ⁶

Il ne serait pas raisonnable de prétendre qu'il aurait dû arborer son pavillon, par la suite, bien au-delà des eaux territoriales de la Guinée et en dehors de sa zone économique

1/ Contre-mémoire, par. 13.

2/ Voir **annexe 8 à la présente réplique.**

3/ Par. 15 à 18.

4/ Contre-mémoire, par. 15.

5/ *The International Law of the Sea*, 1982, vol. II, p. 757. C'est ainsi qu'aux termes de l'article 5 de la loi sur la marine marchande (*Merchant Shipping Act*) de 1995 du Royaume-Uni, un navire britannique est tenu de hisser son pavillon en entrant ou en quittant un port mais non lorsqu'il se trouve en haute mer ou dans la zone économique exclusive ou même dans les eaux territoriales d'un État étranger.

6/ Annexe 19 du mémoire du 19 juin 1998, p. 271.

exclusive, alors qu'il était sous le feu de navires qu'il prenait pour des pirates, surtout si l'on considère que le port d'attache du *Saiga* était clairement indiqué sur sa coque ¹.

33. La Guinée déclare ensuite dans son contre-mémoire ² :

"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 Nord et 15° 00 Ouest, 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."

Cette déclaration s'écarte sur plusieurs points des dépositions versées au dossier. C'est à 18 h 42, le 27 octobre, que le capitaine a reçu pour instructions de se rendre au point 9° Nord, 15° Ouest. Le *Saiga* n'était pas alors "poursuivi", et l'équipage de la vedette guinéenne n'a d'ailleurs pas prétendu qu'il l'était ³. À 4 heures le 28 octobre 1997, le *Saiga* ne se trouvait pas dans la zone économique exclusive de la Guinée. Il avait quitté cette zone vers 3 h 45. À 4 h 24, il a atteint son point de rendez-vous, dans la zone économique exclusive de la Sierra Leone, où il a dérivé pendant environ quatre heures avant d'être attaqué ⁴. Le capitaine n'a donné l'ordre de mettre les moteurs en marche que lorsqu'il a vu des navires rapides approcher.

34. La Guinée allègue ensuite que 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" ⁵.

Le Tribunal devrait rejeter cette allégation, à laquelle il ne saurait accorder le moindre crédit, pour les raisons suivantes :

1/ Contre-mémoire, par. 16.

2/ Contre-mémoire, par. 16.

3/ Annexe 19 du mémoire du 19 juin 1998, p. 278 [traduction anglaise].

4/ S'il a été détecté par radar pendant qu'il se trouvait encore dans la zone économique exclusive de la Guinée, cela n'a pas pu être "à 4 heures du matin" comme le prétend la Guinée dans son contre-mémoire. Le navire a quitté la zone économique exclusive de la Guinée vers 3 h 45.

5/ Contre-mémoire, par. 16.

- i) Le capitaine du *Saiga* ¹, l'équipage des vedettes ² et la Guinée dans son contre-mémoire ³ ont tous confirmé qu'à ce moment-là la cabine de pilotage était vide et que le navire était en pilotage automatique. Les vitres de la cabine de pilotage avaient d'ailleurs été fracassées par les tirs des vedettes ⁴;
- ii) Même s'il y avait eu un homme au poste de pilotage, l'idée qu'il aurait pu manoeuvrer un pétrolier en charge avec suffisamment de dextérité pour mettre en danger des vedettes à haute manoeuvrabilité, ou qu'il aurait été assez téméraire pour le faire alors que celles-ci étaient lourdement armées et que le pétrolier non seulement n'était pas armé mais transportait une cargaison inflammable, est foncièrement invraisemblable;
- iii) L'allégation formulée repose sur la version des faits qu'a donnée l'agent verbalisateur guinéen 1/, dont le procès-verbal contient des inexactitudes manifestes. Il y est rapporté par exemple que les vedettes ont "foncé" dans la direction du tanker "en augmentant la vitesse pour le rattraper. Mais il semblait filer plus vite que nous" 1/; sur la base de cette déposition, le tribunal de première instance a conclu que le *Saiga*, qui s'avançait déjà "à une vitesse impressionnante", avait "augmenté sa vitesse" : or il eût fallu un certain temps au *Saiga*, qui dérivait depuis plusieurs heures avec sa machine à l'arrêt, pour atteindre sa vitesse maximum de 10 noeuds 1/, alors que les vedettes ont des vitesses de 26 et 35 noeuds 1/. Selon le même procès-verbal, le *Saiga* a changé de direction et mis le cap sur la haute mer, et ce, après que la vedette eût débarqué à son bord des

1/ Annexes 17, 18 et 19 du mémoire du 19 juin 1998, p. 263, 264 et 271.

2/ Annexe 19 du mémoire du 19 juin 1998, p. 268.

3/ Contre-mémoire, par. 16.

4/ Comme expliqué par le capitaine et confirmé par le tribunal de première instance : annexe 29 du mémoire du 19 juin 1998, p. 413.

5/ Annexe 19 du mémoire du 19 juin 1998, p. 267.

6/ *Ibid.*

7/ "Le navire étant à pleine charge, il n'a acquis de la vitesse que très lentement" : annexe 18 du mémoire du 19 juin 1998, p. 264.

8/ Annexe 25 du mémoire du 19 juin 1998, p. 372.

hommes armés 1/ : or la cabine de pilotage était vide. Toujours selon le procès-verbal, le capitaine aurait avoué avoir approvisionné des navires de pêche qui "tous battaient pavillon guinéen" : or il est maintenant établi que ces navires ne battaient pas pavillon guinéen. En effet, si l'on se réfère à la traduction française de la déposition du capitaine, celui-ci a bien admis que les navires battaient pavillon de la Guinée, mais ces mots ne figurent pas dans la version ukrainienne : or le capitaine parlait ukrainien; et la transcription des enregistrements des messages radio envoyés par le capitaine, dont une partie a été produite par la République de Guinée 1/, montre que le capitaine savait très bien qu'un des navires au moins était italien 1/. L'agent verbalisateur guinéen déclare que deux des membres de l'équipage du *Saiga* ont été "légèrement blessés" : or les rapports médicaux montrent qu'il ne s'agissait pas de blessures légères.

35. Il est allégué ensuite qu'avant d'attaquer le *Saiga*, les vedettes l'ont sommé de s'arrêter, par radio, signaux sonores, sonnerie de cloches et avertissements visuels. Dans son procès-verbal, l'agent verbalisateur guinéen indique simplement : "Nos qualités préalablement déclinées, nous avons continué à lui [*sic*] sommer de s'arrêter" 1/. Même cette version des faits ne coïncide pas avec celle qu'en a donnée le capitaine du *Saiga*, lequel "n'[a] entendu ni vu aucun avertissement..., que ce soit par signal VHF ou signal sonore ou lumineux" : la première chose qu'il ait entendue, ce sont des coups de feu, tirés d'une distance de 1 à 2 milles 1/. Le Tribunal est invité à ajouter plutôt foi au témoignage du capitaine, qui est corroboré par celui du premier lieutenant.

1/ Annexe 19 du mémoire du 19 juin 1998, p. 268.

2/ La République de Guinée a fourni à un avocat de Saint-Vincent-et-les Grenadines deux copies de la première partie des bandes mais n'a pas fourni de copie de la deuxième partie.

3/ Voir p. 5 de la transcription, **annexe 9 à la présente réplique**.

4/ Annexe 19 du mémoire du 19 juin 1998, p. 268 et 269. Le tribunal de première instance ne cite même pas ce témoignage mais mentionne seulement que pour l'avertir d'avoir à s'arrêter, "il leur a fallu tirer sur le pont du navire, faisant fracasser des vitres de celui-ci" : annexe 29 du mémoire du 19 juin 1998, p. 413.

5/ Annexe 17 du mémoire du 19 juin 1998, p. 263.

1.3 Les allégations de la Guinée concernant des infractions aux lois douanières et autres lois guinéennes connexes

36. Saint-Vincent-et-les Grenadines a déjà répondu dans les paragraphes 12 à 21 ci-dessus au passage du contre-mémoire où la Guinée allègue qu'il a été contrevenu à ses lois douanières et autres lois connexes. La République de Guinée ne conteste pas les faits exposés par Saint-Vincent-et-les Grenadines à propos de cette question.

1.4 Demande de prompt mainlevée de l'immobilisation du *Saiga*

37. Dans son contre-mémoire, la République de Guinée ne formule aucun commentaire sur la section du mémoire de Saint-Vincent-et-les Grenadines qui a trait à la prompt mainlevée du *Saiga*. Elle ne conteste pas les faits exposés par Saint-Vincent-et-les Grenadines à propos de cette question.

1.5 La garantie bancaire

38. Dans son arrêt mettant fin à la procédure de prompt mainlevée, le Tribunal international :
- i) à l'unanimité, a dit qu'il était compétent aux termes de l'article 292 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, nonobstant la conclusion en sens contraire de la République de Guinée;
 - ii) par 12 voix contre 9, a dit que la requête était recevable, a ordonné que la Guinée procède à la prompt mainlevée de l'immobilisation du *Saiga* et à la prompt libération de son équipage, a décidé qu'il serait procédé à la mainlevée et la mise en liberté dès le dépôt d'une caution ou d'une garantie raisonnable et a décidé que la garantie serait constituée du gazole qui avait été déchargé du *Saiga*, plus un 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".
39. La République de Guinée affirme que les frais de la procédure de prompt mainlevée devraient être mis à la charge de Saint-Vincent-et-les Grenadines, nonobstant le fait que le Tribunal a accédé pour l'essentiel aux demandes de celui-ci et a rejeté à l'unanimité

l'exception guinéenne d'incompétence 1/. Saint-Vincent-et-les Grenadines soutient qu'ayant eu gain de cause dans cette procédure sur tous les points sauf celui de l'identité de la personne auprès de qui la garantie devait être déposée, il doit se voir allouer le montant de ses frais 1/.

40. La République de Guinée prétend ensuite 1/ qu'en déposant la garantie auprès de l'agent de la Guinée, Saint-Vincent-et-les Grenadines a contrevenu à l'article 113 du Règlement du Tribunal, qui dispose :

"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. Le Tribunal fait droit à tout accord entre les parties concernant le lieu de dépôt de la caution ou autre garantie financière et la manière dont elle devrait être déposée."

41. L'État étant une personne juridique 1/, il est évident, dès lors que l'article 113 prescrit de déposer une caution ou garantie "auprès de l'État qui a immobilisé le navire", que celle-ci doit être déposée auprès d'une personne physique représentant cet État. La question qui se pose en l'occurrence est celle de savoir qui étai(en)t le ou les représentants de l'État auprès de qui la garantie devait être déposée. Selon Saint-Vincent-et-les Grenadines, l'agent de la République de Guinée était bien ce représentant, ou en tout cas un des représentants auprès de qui la garantie devait être déposée.

1/ Contre-mémoire, par. 20.

2/ Sauf si le Tribunal international l'y invite, Saint-Vincent-et-les Grenadines ne croit pas devoir s'étendre davantage sur ce point à ce stade de la procédure. Pour autant, il n'admet en aucune façon qu'il serait justifié de lui ordonner de supporter ces frais.

3/ Cette thèse est avancée à deux reprises dans le contre-mémoire : par. 20 à 31 et 157 à 159.

4/ Une personne juridique comportant ordinairement les attributs suivants : une population permanente, un territoire déterminé, un gouvernement et la capacité d'entrer en des relations internationales : Convention de Montevideo concernant les droits et devoirs des États, Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. 165, p. 19. Voir à ce sujet : H.L.A. Hart, *The Concept of Law*, 1961, p. 219; A. Ross, "On the Concepts 'State' and 'State Organs' in Constitutional Law" dans *Scandinavian Studies in Law*, 1961; R.A. Klein, *Sovereign Equality among States; The History of an Idea*, 1974; P.C. Jessup, *The Birth of Nations*, 1974.

42. Faisant écho à l'article 42 du Statut de la Cour internationale de Justice, le paragraphe 1 de l'article 53 du Règlement du Tribunal dispose que "Les parties sont représentées par des agents". Le Tribunal international a lui-même confirmé que la personne qui se présente comme étant l'agent de la République de Guinée doit être considérée comme telle 1/, et la République de Guinée ne prétend pas que M. von Brevern ne soit pas dûment habilité à agir comme son agent dans cette procédure.
43. Le paragraphe 1 de l'article 52 du même Règlement du Tribunal dispose : "Toutes les communications destinées aux parties sont envoyées à leurs agents". S'il est loisible aux États, en principe, de désigner n'importe qui pour remplir la fonction d'agent, la personne ainsi désignée et remplissant cette fonction n'est pas seulement habilitée à servir d'intermédiaire pour les communications entre les parties et le Tribunal international qui ont trait à la procédure, mais y est tenue. À propos de la position analogue des agents devant la Cour internationale de Justice, le professeur Rosenne formule le commentaire suivant :
- "Le statut d'agent est en gros équivalent à celui de chef de mission diplomatique spéciale. Il est habilité à obliger son pays pour tout ce qui a trait au déroulement de l'affaire devant la Cour. En cette qualité, il lui incombe de signer toutes les pièces importantes ayant trait à l'affaire, et de confirmer toutes les déclarations importantes faites dans le cours de la procédure au nom du gouvernement qui obligent celui-ci." 1/.
44. Il est donc vain de soutenir, comme le fait à présent la République de Guinée 1/, que l'agent de la Guinée n'était pas en mesure de décider si la garantie déposée entre ses mains

1/ Voir l'ordonnance du 11 mars 1998, par. 6, et l'ordonnance du 20 février 1998, par. 3.

2/ S. Rosenne, *The World Court: What it is and How it Works*, 5e éd., 1995, p. 119; voir aussi S. Rosenne, *Procedure in the International Court: A Commentary on the 1978 Rules of the International Court of Justice*, 1983, p. 96. Une règle analogue s'applique dans le cas des représentants des États devant la Cour de justice des Communautés européennes : Statut de la Cour de justice des Communautés européennes, art. 17; Statut de la Cour de justice de la Communauté européenne du charbon et de l'acier, art. 20; Statut de la Cour de justice de la Communauté européenne de l'énergie atomique, art. 20; et voir affaire 221/89, *The Queen c. Secretary of State for Transport, ex parte : Factortame e.a.*, [1991] Recueil, p. I-3905.

3/ Contre-mémoire, par. 23-24, 28, 29 et 30.

était "raisonnable" ou n'était pas habilité à le faire, qu'il n'avait pas pu obtenir d'instructions de Conakry, que le Ministre de la justice de Guinée était absent du pays et qu'"aucun contact ne pouvait être établi entre l'agent et la République de Guinée pendant des semaines". Les dispositions que prend un État pour assurer les communications entre ses ministères et son agent et pour limiter les pouvoirs de celui-ci ne regardent que cet État. Les autres États avec lesquels il aurait un litige en instance devant le Tribunal international sont en droit de s'attendre à ce que l'agent ait le pouvoir d'obliger son pays pour tout ce qui concerne le déroulement de l'affaire.

45. Par son arrêt du 4 décembre 1997, le Tribunal international a décidé que la garantie serait constituée du gazole déchargé du *Saiga* plus une garantie bancaire de 400 000 dollars des États-Unis. Il a fait observer à ce propos :

"[Le] critère [du caractère raisonnable] englobe le montant, la nature et la forme de la caution ou de la garantie financière. L'équilibre global à établir entre montant, forme et nature de la caution doit être raisonnable." 1/.

La garantie fournie par Saint-Vincent-et-les Grenadines en application de cette décision était raisonnable. Les objections formulées par l'agent de la Guinée le 11 décembre ne sont pas de nature à conduire à la conclusion inverse :

- i) Le 10 décembre, l'agent de la Guinée, ayant reçu la garantie sans formuler aucune objection quant au fait qu'elle avait été déposée entre ses mains, a déclaré : "Nous tenons à vous informer que pour le Gouvernement de la Guinée, cette garantie bancaire n'est pas raisonnable, car libellée en anglais". Il a demandé une garantie libellée en français et la preuve que les personnes ayant signé au nom du Crédit suisse étaient habilitées à cet effet 1/. Le lendemain, le Crédit suisse a envoyé par télécopie à l'agent de la Guinée, ainsi qu'au Ministère des affaires étrangères guinéen et au Greffier du Tribunal international, une traduction certifiée de la garantie en langue française, confirmation que les signataires étaient dûment habilités et, en réponse à un autre point qui préoccupait l'agent de la Guinée,

1/ I.L.M. (1968), vol. 37, p. 376.

2/ Annexe 38 du mémoire du 19 juin 1998, p. 541.

confirmation que la mention des "revendications" figurant dans la garantie devait bien s'entendre au sens indiqué par ce dernier 1/.

- ii) Le 11 décembre, l'agent de la République de Guinée a formulé plusieurs objections concernant le libellé de la garantie (en s'élevant par exemple contre le fait qu'elle était établie en anglais et accompagnée d'une traduction certifiée en français au lieu que l'original soit en français). Il déclarait dans sa lettre : "nous proposons donc que le Crédit suisse établisse une garantie bancaire dont le texte anglais serait libellé comme ci-dessous. Nous avons toutefois déjà signalé que notre client préférerait un texte en français" 1/.

Cette lettre a été suivie d'une nouvelle communication demandant que les litiges soient réglés par arbitrage à Hambourg conformément aux règles de l'Association allemande d'arbitrage maritime 1/. (Le Tribunal international se souviendra que c'est à la même date que s'est ouverte la procédure devant le tribunal de première instance de Conakry : le jugement a été prononcé cinq jours plus tard).

- iii) Ayant été informé que Saint-Vincent-et-les Grenadines se proposait d'introduire sans délai devant le Tribunal international une requête en interprétation de son arrêt 1/, l'agent de la Guinée a de nouveau réclamé une garantie qui fut conforme au texte figurant dans sa lettre du 12 décembre 1/. Cette demande a été suivie d'une lettre datée du 15 décembre 1997 où l'agent déclarait n'être pas en mesure de donner une réponse certaine 1/, puis d'une nouvelle lettre datée du 6 janvier 1998 exprimant des objections au libellé de la garantie bancaire. Ces objections différaient pour la plupart de celles que l'agent avaient déjà élevées précédemment, sauf une (concernant l'habilitation des signataires) à laquelle le Crédit suisse avait

1/ Annexe 38 du mémoire du 19 juin 1998, p. 545.

2/ Annexe 38 du mémoire du 19 juin 1998, p. 553.

3/ Annexe 38 du mémoire du 19 juin 1998, p. 555.

4/ Annexe 38 du mémoire du 19 juin 1998, p. 557.

5/ Annexe 38 du mémoire du 19 juin 1998, p. 559.

6/ Annexe 38 du mémoire du 19 juin 1998, p. 560.

déjà répondu 1/. Le 20 janvier 1998, l'agent de la Guinée a déclaré que la garantie originale avait été renvoyée au Crédit suisse 1/.

- iv) Le 22 janvier 1998, l'agent de la République de Guinée a écrit "nous avons maintenant reçu du Ministre de la justice de la République de Guinée pour instruction" de demander certaines modifications du libellé de la garantie et confirmation notariée de l'habilitation des signataires 1/. Il était demandé (pour la première fois) que la garantie bancaire soit adressée directement au Ministre de la justice. Saint-Vincent-et-les Grenadines a satisfait à cette demande le 30 janvier 1998 1/. Le même jour, le navire a de nouveau été attaqué alors qu'il était sous la garde des autorités guinéennes : un membre d'équipage a été blessé, d'autres ont été tenus sous la menace d'un couteau, des dégâts ont été causés et des effets dérobés 1/. Le Ministre de la justice n'a consenti à accepter la garantie que peu après la décision de la Cour d'appel en date du 3 février 1998 1/.
- v) Le 17 février 1998, l'agent de la République de Guinée a informé l'État demandeur et le Tribunal international que le *Saiga* ne serait relâché que lorsque le Crédit suisse aurait procédé au versement effectif de la somme prévue par la garantie 1/. Cependant, il a été déclaré au capitaine que lui-même et son navire ne seraient relâchés que s'il signait des aveux 1/; c'est sur cela que la République de Guinée s'appuie à présent dans son contre-mémoire pour soutenir que le retard intervenu dans la mainlevée de l'immobilisation du navire a été dû au refus du capitaine de signer l'acte 1/. Le 19 février 1998, l'agent de la Guinée a fait parvenir au Crédit

1/ Annexe 38 du mémoire du 19 juin 1998, p. 562.

2/ Annexe 38 du mémoire du 19 juin 1998, p. 567.

3/ Annexe 38 du mémoire du 19 juin 1998, p. 571.

4/ Si ce n'est qu'il a fallu établir la garantie en langue anglaise, en l'accompagnant d'une traduction en français : annexe 38 du mémoire du 19 juin 1998, p.572. La nouvelle garantie a été émise le 28 janvier 1998.

5/ Annexe 38 du mémoire du 19 juin 1998, p. 579.

6/ Annexe 38 du mémoire du 19 juin 1998, p. 580.

7/ Annexe 38 du mémoire du 19 juin 1998, p. 584.

8/ Annexe 38 du mémoire du 19 juin 1998, p. 580.

9/ Contre-mémoire, par. 45.

suisse une télécopie de l'arrêt de la Cour d'appel guinéenne; mais il ne lui en n'a pas envoyé de copie papier dûment émise et signée conformément aux conditions de la garantie 1/. Le navire et le capitaine n'ont pas été libérés et le *Saiga* n'a pu partir avec l'équipage très réduit resté sur place, que le 28 février 1998.

46. Considérant la suite des faits qui viennent d'être rapportés, Saint-Vincent-et-les Grenadines soutient que la garantie déposée le 11 décembre était "raisonnable" *ab initio*, ou tout au moins dès qu'eurent été fournis, le 12 décembre 1997, les éclaircissements initialement demandés par la République de Guinée; ou, subsidiairement, qu'elle l'était au plus tard à partir du moment où elle a été donnée dans la forme qu'a acceptée la République de Guinée le 6 février 1998 1/.

1.6 Signification des charges, procès pénal, et verdict de culpabilité et condamnation prononcés par les tribunaux guinéens

47. La République de Guinée ne conteste pas l'exactitude de l'exposé qu'a donné Saint-Vincent-et-les Grenadines de la suite des faits ayant conduit au verdict de culpabilité et à la condamnation prononcés à l'encontre du capitaine, à la confiscation de la cargaison du *Saiga* et au dépôt par Saint-Vincent-et-les Grenadines d'une garantie d'un montant de 400 000 dollars des États-Unis. Les divergences entre les parties quant aux effets de la loi guinéenne ont, sur tous les points sauf un, été traitées dans la section 1.3 ci-dessus. Le point restant concerne la cédule de citation.
48. Tant à l'audience publique du 23 février 1998 1/ que dans le contre-mémoire 1/, la République de Guinée s'est efforcée de minimiser l'importance du fait que le nom de Saint-Vincent-et-les Grenadines ait été ajouté sur la cédule de citation. Elle fait observer

1/ Annexe 38 du mémoire du 19 juin 1998, p. 587.

2/ Mémoire du 19 juin 1998, par. 55. Saint-Vincent-et-les Grenadines reviendra sur le sujet dans la section 3.3 ci-dessous, à propos de la violation des articles 292, par. 4, et 296 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer relatifs à la prompte mainlevée de l'immobilisation.

3/ Procès-verbal d'audience, p. 29, ligne 24 et suiv. [de la version originale anglaise].

qu'une cédule de citation est un acte administratif, qui n'expose pas l'État de Saint-Vincent-et-les Grenadines à voir exécuter à son encontre la peine d'amende à laquelle le capitaine du *Saiga* a été condamné par les tribunaux guinéens. Mais la question n'est pas là.

49. Les parties semblent être d'accord sur la signification à attacher à une cédule de citation : c'est un acte correspondant au *summons* (citation à comparaître). La République de Guinée le confirme lorsqu'elle reconnaît que l'effet de cet acte était que Saint-Vincent-et-les Grenadines "[pouvait] être invité à comparaître" devant le tribunal de première instance 1/. En droit français, le caractère d'une citation est établi par les articles 550 à 566 du Code de procédure pénale et par un arrêt de la Cour de cassation du 13 février 1990 1/. Sur la "cédule" de citation est porté, entre autres, le nom de la personne présumée civilement responsable 1/.
50. Cela semble expliquer la décision du tribunal de première instance de Conakry d'inscrire aussi le nom de Saint-Vincent-et-les Grenadines sur la cédule de citation du 10 décembre 1997 1/. Cela s'est fait le jour même où Saint-Vincent-et-les Grenadines déposait la garantie bancaire No 3053/97 auprès de l'agent de la République de Guinée, conformément à l'arrêt du Tribunal international, dont la décision s'adressait bien entendu aux États parties à l'affaire dont il était saisi 1/.
51. Le droit international public n'autorise les tribunaux d'un État à délivrer une citation à comparaître à l'encontre d'un autre État que dans des cas strictement limités : par exemple

1/ Contre-mémoire, par. 32 et 71 : "*la cédule de citation est un acte administratif qui signifie uniquement qu'une partie peut être invitée à comparaître devant une instance pénale*".

2/ Contre-mémoire, par. 171.

3/ **Annexes 10 et 11 à la présente réplique.**

4/ Voir en particulier le troisième alinéa de l'article 551 du Code de procédure pénale.

5/ Annexe 27 du mémoire du 19 juin 1998, p. 405.

6/ La lettre de garantie, tant dans sa forme d'origine que dans la forme acceptée par la République de Guinée, se réfère à l'arrêt du Tribunal international. Aussi l'agent de la Guinée a-t-il déclaré qu'il appartiendrait à Saint-Vincent-et-les Grenadines et non au capitaine d'engager, le cas

lorsque l'État cité est partie lui-même à un contrat commercial ou qu'il est le propriétaire ou l'exploitant d'un navire se livrant à des opérations commerciales ayant donné naissance à un différend 1/. En l'espèce, la délivrance de la cédula de citation contrevenait à cette règle.

1.7 Ouverture d'une procédure d'arbitrage en vertu de la Convention de 1982

52. La République de Guinée ne conteste pas les faits rapportés par Saint-Vincent-et-les Grenadines concernant l'ouverture d'une procédure d'arbitrage en application de l'Annexe VII de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer 1/. Il est seulement nécessaire de rappeler les paragraphes 28 et 29 de l'acte introduisant cette procédure 1/, qui se lisaient comme suit :

"28. Saint-Vincent-et-les Grenadines et la Guinée sont parties à la Convention. La Guinée a ratifié la Convention le 6 septembre 1985 et Saint-Vincent-et-les Grenadines le 1er octobre 1993. Lorsqu'elles ont signé ou ratifié la Convention, ou à n'importe quel autre moment par la suite, ni l'une ni l'autre partie n'ont choisi, par voie de déclaration écrite, l'un des moyens prévus pour le règlement des différends par l'article 287, paragraphe 1, de la Convention. Par conséquent, en application de l'article 287, paragraphe 3, de la Convention, les deux parties sont réputées avoir accepté la procédure d'arbitrage prévue à l'Annexe VII de la convention.

29. Le présent différend concerne notamment la violation par la Guinée des dispositions de la Convention relatives aux libertés et droits de navigation ou concernant la liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites spécifiées par l'article 58 de la Convention. Aussi s'agit-il, en application de l'article 297, paragraphe 1, lettre a), d'un différend au sujet duquel la Guinée est réputée avoir accepté la procédure arbitrale prévue à la section 2 de la partie XV de la Convention."

échéant, une procédure devant le Tribunal international au sujet de la garantie : annexe 38 du mémoire du 19 juin 1998, p. 559.

1/ Articles 6 et 18 du projet d'articles de la Commission du droit international sur les immunités juridictionnelles des États et de leurs biens, Annuaire de la CDI, 1986, vol. II (deuxième partie), p. 8. Voir, à ce sujet, Sir Robert Jennings et Sir Arthur Watts dans *Oppenheim's International Law*, 9ème éd. (1992), vol. I, p. 355, et *Kuwait Airways Corporation c. Iraqi Airways Company*, [1995]3 All ER 694 (HL).

2/ Mémoire du 19 juin 1998, par. 67 et 68.

3/ Annexe 1 du mémoire du 19 juin 1998.

1.8 Demande de mesures conservatoires

53. La République de Guinée ne conteste pas l'exposé des faits donné par Saint-Vincent-et-les Grenadines concernant la demande en prescription de mesures conservatoires 1/.

1.9 Mainlevée de l'immobilisation du *Saiga*

54. Dans sa version des faits concernant la mainlevée de l'immobilisation du *Saiga*, la République de Guinée prétend que celle-ci a été retardée jusqu'au 28 février 1998 parce que le capitaine refusait de signer des aveux, "malgré la présence de ses trois avocats", et que la date de la libération de ce dernier a été déterminée par un "accord" conclu le 27 février 1998 1/. Saint-Vincent-et-les Grenadines invite le Tribunal international à considérer plutôt la déclaration expresse qu'avait faite l'agent de la Guinée selon laquelle le *Saiga* ne serait relâché que lorsque le Crédit suisse aurait procédé au versement effectif de la somme prévue par la garantie 1/; il estime qu'on est fondé à en déduire que les autorités guinéennes ont cherché à retarder la libération du capitaine jusqu'à ce qu'elles aient les fonds. Quoi qu'il en soit, en ne relâchant pas le capitaine sous prétexte qu'il refusait de signer les documents qui lui étaient présentés, la Guinée a désobéi à l'arrêt du Tribunal international du 4 décembre 1997.

1.10 Ordonnance prescrivant des mesures conservatoires

55. La République de Guinée ne conteste pas le compte rendu des faits qu'a donné Saint-Vincent-et-les Grenadines en ce qui concerne cette ordonnance 1/. Saint-Vincent-et-les Grenadines a, en particulier, présenté au Tribunal international son rapport intérimaire sur les dispositions qu'il a prises pour se conformer sans retard aux mesures prescrites 1/. La République de Guinée ne prétend pas avoir fait de même.

1/ Mémoire du 19 juin 1998, par. 69 et 70.

2/ Contre-mémoire, par. 45.

3/ Annexe 38 du mémoire du 19 juin 1998, p. 584.

4/ Mémoire du 19 juin 1998, par. 73 à 75.

5/ Annexe 34 du mémoire du 18 juin 1998, p. 461. Ce rapport a été présenté en application de l'article 95 du Règlement du Tribunal.

SECTION 2 : COMPÉTENCE

56. Il est entendu qu'à ce stade, le fondement de la compétence du Tribunal international est l'échange de lettres en date du 20 février 1998 1/. Par cet échange de lettres, les parties sont convenues que le Tribunal international serait compétent pour examiner

"tous les aspects du fond 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".

Point n'est besoin de souligner le caractère général de l'expression "tous les aspects du fond du différend (y compris les dommages et intérêts et les dépens)". Point n'est besoin non plus de souligner qu'il n'a été envisagé d'examiner qu'une seule exception d'incompétence : "l'exception d'incompétence soulevée par le Gouvernement guinéen dans son exposé en réponse du 30 janvier 1998".

1. Genèse de l'échange de lettres

57. Comme indiqué dans le contre-mémoire 1/, il y a lieu d'apprécier l'intention des parties au moment où elles ont conclu l'accord par l'échange de lettres à la lumière des circonstances à cette époque-là. C'est à l'initiative et sur l'insistance de la République de Guinée que les parties ont conclu cet accord. Par lettre datée du 22 janvier 1998, la République de Guinée a informé Saint-Vincent-et-les Grenadines qu'elle ne consentirait pas à soumettre l'affaire à un arbitrage et que "seul le Tribunal international du droit de la mer serait compétent". La République de Guinée n'a pas désigné d'arbitre et, le 4 février 1998, les représentants du Gouvernement guinéen ont demandé aux représentants de Saint-Vincent-et-les Grenadines d'élaborer un projet d'accord prévoyant de porter le différend devant le Tribunal international. À la réception de ce projet, les représentants de la République de Guinée ont consulté le Président et le Greffier du Tribunal international, et le Greffier,

1/ Le texte des lettres échangées est reproduit à l'annexe 2 du mémoire du 19 juin 1998. Cette entente ressort aussi bien du paragraphe 77 du mémoire du 19 juin 1998 ("Le Tribunal a compétence pour connaître du différend en vertu du compromis de 1998") que du paragraphe 49 du contre-mémoire ("c'est l'accord de 1998 qui constitue la base de la compétence du Tribunal international sur le fond du différend").

2/ Par. 47.

dans une lettre adressée par télécopie le 18 février 1998, a soumis des propositions à l'examen de la République de Guinée. Il est renvoyé à ce sujet à la correspondance reproduite à **l'annexe 12 à la présente réplique**.

58. À la date du 20 février 1998, le Tribunal international était saisi d'une demande en prescription de mesures conservatoires, conformément au paragraphe 5 de l'article 290 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. La procédure orale devait s'ouvrir le 23 février 1998. Elle était au coeur des préoccupations des parties. En particulier, les parties avaient à l'esprit l'exception d'incompétence que la Guinée avait soulevée s'agissant du tribunal arbitral et du Tribunal international en invoquant le paragraphe 3 de l'article 297 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer 1/. Comme la République de Guinée le confirme dans le contre-mémoire 1/, son souci, le 20 février 1998, était de ne pas se trouver forclosé, lors de la procédure imminente concernant les mesures conservatoires, à soutenir que les dispositions législatives qu'elle avait invoquées à l'encontre du capitaine du *Saiga* touchaient à des questions autres que la pêche. Saint-Vincent-et-les Grenadines a fait droit à ce souci dans l'échange de lettres. C'est pourquoi il est prévu dans cet échange de lettres que la République de Guinée demeure libre de soutenir que le Tribunal international n'est pas compétent au titre du paragraphe 3 de l'article 297. Bien que cette exception d'incompétence particulière ait été évoquée dans le cadre de la demande de prompt mainlevée de l'immobilisation du navire et de prompt libération de son équipage, il est entendu que la République de Guinée est toujours libre de soulever, dans le cadre de la procédure en cours, toute exception d'incompétence qu'elle souhaite au titre du paragraphe 3 de l'article 297 1/.

1/ Exposé en réponse, par. 3. Le paragraphe 3 de l'article 297 stipule ce qui suit : "Les différends relatifs à l'interprétation ou à l'application des dispositions de la Convention concernant la pêche sont réglés conformément à la section 2...".

2/ Par. 47.

3/ Contre-mémoire, par. 48 et 49. La République de Guinée fait valoir, aux paragraphes 48 et 49 de son contre-mémoire, que les mesures qu'elle avait prises n'avaient aucun rapport avec la protection de la pêche. Il s'agit là encore d'un nouveau terrain d'entente : voir le mémoire du 19 juin 1998, par. 76.

59. De même, il est évident que le 20 février 1998, la République de Guinée était soucieuse d'obtenir rapidement le versement de la somme de 400 000 dollars des États-Unis. En fait, elle avait déjà cherché, à une date antérieure lors des négociations sur la demande de prompt mainlevée de l'immobilisation du *Saiga*, à obtenir le versement rapide de cette somme 1/; mais selon les clauses de la garantie bancaire, le versement des 400 000 dollars des États-Unis était subordonné à la présentation d'une copie certifiée conforme de la "décision définitive émanant d'une cour d'appel" 1/. Or, le 20 février 1998, le texte écrit de l'arrêt de la cour d'appel venait tout juste d'être rendu public. Avant même d'en obtenir une copie certifiée conforme, le directeur national des douanes avait envoyé une télécopie au Crédit Suisse, en date du 16 février, demandant le paiement de la somme en question; et l'agent de la Guinée avait fait de même le 18 février 1/. A la même date, Saint-Vincent-et-les Grenadines était elle aussi soucieuse d'éviter tout retard supplémentaire. Cela faisait près de quatre mois que le capitaine était détenu et le navire immobilisé; et les préoccupations à l'égard de l'équipage réduit à sa plus simple expression avaient grandi à la suite de la nouvelle de l'attaque du 30 janvier 1998 1/. Il était dans l'intérêt bien compris des deux parties, et tel était aussi leur souhait, d'éviter le retard qu'aurait entraîné un nouveau recours formé contre l'arrêt de la cour d'appel devant la Cour suprême 1/.
60. De plus, en convenant d'investir le Tribunal international de la compétence pour examiner "tous les aspects du fond du différend", les parties entendaient qu'il ne soit pas empêché de procéder à cet examen par une exception d'irrecevabilité soulevée au titre de l'intérêt légitime de l'État demandeur. Dans toute la correspondance entre les parties et dans tous les échanges auxquels elles ont procédé sur une période de près de quatre mois, la République de Guinée n'a pas le moins du monde donné à penser que Saint-Vincent-et-les Grenadines ne justifiait pas d'un intérêt légitime suffisant vis-à-vis du navire battant

1/ La relation de cet aspect des négociations, qui est donnée au paragraphe 50 du mémoire du 19 juin 1998, n'est pas contestée dans le contre-mémoire.

2/ Annexe 38 du mémoire du 19 juin 1998, p. 587.

3/ Annexe 38 du mémoire du 19 juin 1998, p. 588 et 586, respectivement.

4/ Annexe 38 du mémoire du 19 juin 1998, p. 579.

5/ Du côté guinéen, ce souci semble ressortir de la lettre que l'agent de la Guinée a adressée au Crédit suisse en date du 18 février et dans laquelle il présente l'arrêt de

son pavillon. Bien au contraire, elle a manifesté sa ferme conviction que Saint-Vincent-et-les Grenadines avait un intérêt légitime, en la citant en tant que partie civilement responsable dans la cédula de citation du 10 décembre 1997 1/.

61. Nonobstant cette genèse, la République de Guinée soutient maintenant

"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" 1/.

Saint-Vincent-et-les Grenadines démontrera un peu plus loin que le paragraphe 1 de l'article 97 du Règlement exclut en fait la possibilité de soulever des exceptions d'irrecevabilité à ce stade 1/. Il est cependant une objection plus fondamentale qui s'oppose à ce que pareilles exceptions soient soulevées : ces exceptions sont interdites par l'échange de lettres du 20 février 1998 entre les parties.

2. Interprétation de l'échange de lettres

62. Pour interpréter cet échange de lettres, comme d'ailleurs tout traité, le Tribunal international doit suivre les règles d'interprétation codifiées au paragraphe 1 de l'article 31 et à l'article 32 de la Convention de Vienne sur le droit des traités 1/, qui sont conçus comme suit :

"Article 31

- 1) Un traité doit être interprété de bonne foi suivant le sens ordinaire à attribuer aux termes du traité dans leur contexte et à la lumière de son objet et de son but.

Article 32

Il peut être fait appel à des moyens complémentaires d'interprétation, et notamment aux travaux préparatoires et aux circonstances dans lesquelles le traité a été conclu, en vue soit de confirmer le sens résultant de l'application de l'article 31, soit de déterminer le sens lorsque l'interprétation donnée conformément à l'article 31 :

- a) laisse le sens ambigu ou obscur; ou
- b) conduit à un résultat qui est manifestement absurde ou déraisonnable."

la Cour d'appel comme étant un arrêt de la Cour suprême : annexe 38 du mémoire du 19 juin 1998, p. 586.

1/ Annexe 27 du mémoire du 19 juin 1998, p. 405.

2/ Contre-mémoire, par. 51.

3/ *Infra*, par. 56 à 74.

4/ Nations Unies, document A/CONF.39/27.

63. Par l'échange de lettres en date du 20 février 1998, Saint-Vincent-et-les Grenadines et la République de Guinée sont convenues de "soumettre le différend entre les deux États concernant le navire *Saiga* à la juridiction du Tribunal international", habilitant celui-ci à examiner "tous les aspects du fond du différend" et "toutes les demandes en dommages et intérêts". Ces mots doivent être interprétés de bonne foi. Il s'agit d'un point fondamental : *pacta sunt servanda* 1/. Le respect de bonne foi des engagements pris explicitement aux termes de l'échange de lettres interdit que soit soulevée une exception d'incompétence ou d'irrecevabilité qui, si elle était acceptée, empêcherait le Tribunal international de trancher le différend surgi entre les deux États concernant le navire *Saiga* et d'examiner tous les aspects du fond du différend, ainsi que toutes les demandes en dommages et intérêts.
64. De plus, l'échange de lettres du 20 février 1998 doit être interprété conformément au sens ordinaire à attribuer aux termes mêmes des lettres. Il s'agit d'un principe élémentaire : *clara non interpretanda* 1/. Selon le sens ordinaire des termes employés dans les lettres échangées, le Tribunal international est habilité à régler le différend concernant le navire *Saiga* surgi entre les deux États, à examiner tous les aspects du fond du différend, ainsi que toutes les demandes en dommages et intérêts. L'affirmation de l'existence d'un droit de soulever une exception d'irrecevabilité, à ce stade, est incompatible avec le sens ordinaire de ces termes. De même, il est contraire au sens ordinaire de ces termes de soutenir qu'en invoquant "l'exception d'incompétence soulevée par le Gouvernement guinéen dans son exposé en réponse du 30 janvier 1998", les parties entendaient laisser au Gouvernement guinéen la possibilité de soulever d'autres exceptions d'incompétence ou d'irrecevabilité. Les parties n'ont retenu qu'une base sur laquelle l'État défendeur pourrait soulever une

1/ *North Atlantic Coast Fisheries Case* (affaire des pêcheries des côtes septentrionales de l'Atlantique), Nations Unies, Recueil des sentences arbitrales, vol. XI (1910), p. 188; affaire relative aux droits des ressortissants des États-Unis d'Amérique au Maroc, *C.I.J. Recueil* 1952, p. 212; T.O. Elias, *The Modern Law of Treaties*, 1974, p. 40 à 45.

2/ Voir l'*affaire relative à l'usine de Chorzów* (1927), C.P.J.I. série A, No 9, p. 24; Opinion dissidente de M. Anzilotti, juge, dans avis consultatif relatif à

objection à l'examen du fond du différend par le Tribunal international. Ce faisant, elles ont clairement signifié que d'autres motifs étaient exclus : *expressio unius, exclusio alterius*.

65. Les termes des lettres échangées le 20 février 1998 doivent être interprétés dans leur contexte. Comme la Cour internationale de justice l'a dit dans l'avis consultatif qu'elle a rendu à propos de la *Compétence de l'Assemblée pour l'admission aux Nations Unies*:

"le premier devoir d'un tribunal, appelé à interpréter et à appliquer les dispositions d'un traité, est de s'efforcer de donner effet, selon leur sens naturel et ordinaire, à ces dispositions prises dans leur contexte. Si les mots pertinents, lorsqu'on leur attribue leur signification naturelle et ordinaire, ont un sens dans leur contexte, l'examen doit s'arrêter là" 1/.

La République de Guinée n'a pas simplement confirmé qu'elle "est convenue de soumettre le différend entre les deux États concernant le navire *Saiga* à la juridiction du Tribunal international du droit de la mer (Hambourg)" : elle a fait cette déclaration dans un contexte qui montrait son intention d'écarter l'invocation d'exceptions d'irrecevabilité qui empêcheraient le Tribunal international de régler au fond le différend entre les parties. Telle est la signification de la mention faite de la compétence du Tribunal international pour examiner "tous les aspects du fond du différend". De plus, fait partie du contexte à cet effet l'instrument portant ouverture de la procédure d'arbitrage 1/ : il traitait longuement du fond du différend et la République de Guinée n'a soulevé à son propos aucune exception d'irrecevabilité.

66. En outre, les termes des lettres échangées le 20 février 1998 doivent être interprétés à la lumière de l'objet et du but desdites lettres. L'objet explicite était de permettre au Tribunal international de se substituer au tribunal arbitral qui devait être constitué conformément à l'article 286 et au paragraphe 3 de l'article 287 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et à l'annexe VII y relative pour régler au fond le différend entre les deux États.

l'Interprétation de la Convention de 1919 concernant le travail de nuit des femmes, 1932, C.P.J.I., série A/B No 50, p. 30.

1/ C.I.J. Recueil 1950, p. 8.

2/ Convention de Vienne sur le droit des traités, par. 2 b) de l'article 31.

67. Enfin, pour confirmer le sens des termes de l'accord par échange de lettres du 20 février 1998, ou pour dissiper toute ambiguïté à son sujet, il importe d'interpréter le texte de l'accord à la lumière des circonstances dans lesquelles il a été conclu. Ces circonstances montrent que :

- i) En préservant le droit de la Guinée de mettre en avant "l'exception d'incompétence soulevée par le Gouvernement guinéen dans son exposé en réponse du 30 janvier 1998", les parties entendaient répondre au souci de la Guinée de demeurer libre de faire valoir, au cours de la procédure imminente relative à la prompte mainlevée de l'immobilisation du navire et à la prompte libération de son équipage, que les dispositions législatives qu'elles avaient invoquées contre le capitaine du *Saiga* touchaient à des questions autres que la pêche. L'expression susmentionnée qui figure dans les lettres échangées ne saurait être considérée comme constituant, à titre d'illustration, un exemple parmi d'autres pris dans une catégorie plus large d'exceptions que la République de Guinée pourrait soulever quant à l'examen du différend au fond par le Tribunal international.
- ii) À la date de l'échange de lettres, les deux parties savaient qu'un appel devant la Cour suprême entraînerait un retard supplémentaire, que toutes deux souhaitaient éviter. Aucune des deux parties n'envisageait que la République de Guinée puisse être habilitée à soulever une exception d'irrecevabilité concernant la procédure au motif que le capitaine du *Saiga* n'avait pas interjeté appel devant la Cour suprême guinéenne.
- iii) En convenant d'investir le Tribunal international de la compétence pour examiner "tous les aspects du fond du différend", les parties entendaient qu'il ne soit pas empêché de procéder à cet examen du fait d'une exception d'irrecevabilité fondée sur l'intérêt légitime de l'État demandeur. À l'époque (et en tout temps avant la présentation du contre-mémoire), rien ne donnait à penser que Saint-Vincent-et-les Grenadines n'avait pas d'intérêt légitime à faire valoir.

3. Paragraphe 1 de l'article 97 du règlement du Tribunal

68. Pour ces motifs, la République de Guinée est forclosée à soulever une exception d'incompétence ou d'irrecevabilité, indépendamment de l'effet du paragraphe 1 de l'article 97 du règlement du Tribunal. Du reste, même si la République de Guinée réussissait à surmonter ces obstacles majeurs, elle serait forclosée, en vertu du paragraphe 1 de l'article 97 dudit règlement, à soulever des exceptions d'incompétence ou d'irrecevabilité à ce stade. Le paragraphe en question se lit comme suit :

"Toute exception à la compétence du Tribunal ou à la recevabilité de la requête ou toute autre exception sur laquelle une décision est demandée avant que la procédure sur le fond se poursuive, doit être présentée par écrit 90 jours au plus tard après l'introduction de l'instance." 1/

69. Aux termes du paragraphe No 1 des lettres échangées le 20 février 1998, les parties sont convenues que

"Le différend sera réputé avoir été soumis au Tribunal international du droit de la mer le 22 décembre 1997, date de la notification de Saint-Vincent-et-les Grenadines." 1/

La période de 90 jours courant à compter du 22 décembre 1997 a pris fin le 22 mars 1998. Aucune exception d'incompétence ou d'irrecevabilité n'a été soulevée pendant cette période.

70. Il est cependant prétendu dans le contre-mémoire que la date de l'"introduction de l'instance" devrait être celle du dépôt du mémoire du demandeur, à savoir le 19 juin 1998 1/. C'est faux. L'introduction de l'instance et le dépôt du mémoire du demandeur sont deux choses totalement différentes. Ils sont régis par des sous-sections du règlement du Tribunal différentes. La sous-section 1 de la section B est consacrée à l'"introduction de l'instance", tandis que la sous-section 2 de cette section concerne la "procédure écrite", dont le mémoire du demandeur (art. 60). La raison mise en avant par la République de Guinée à l'appui de l'assertion selon laquelle ces deux phases distinctes devraient être

1/ Ce libellé s'inspire du libellé du paragraphe 1 de l'article 79 du règlement de la Cour internationale de Justice.

2/ Annexe 2 du mémoire du 19 juin 1998, p. 12.

traitées comme si elles constituaient une seule et même phase est que "Avant cette date, le défendeur n'avait aucune possibilité de se prononcer sur le différend" 1/. C'est faux aussi. Si la République de Guinée n'était pas venue, le 20 février 1998, que le Tribunal international examinerait tous les aspects du fond du différend, elle n'aurait pas été forclosée à soulever une exception d'incompétence ou d'irrecevabilité avant le dépôt du mémoire du demandeur. Au contraire, il aurait été attendu d'elle qu'elle soulève une exception d'incompétence ou d'irrecevabilité à ce stade-là. En effet, ainsi que la Cour internationale de Justice l'a fait observer, un principe très important est en cause "à savoir qu'une partie ne doit pas avoir à s'expliquer sur des questions de fond devant un tribunal qui n'est pas compétent en l'espèce ou dont la compétence n'a pas encore été établie" 1/. (La même considération s'applique aux exceptions d'irrecevabilité).

71. Quoiqu'il en soit, même si la date d'introduction de l'instance était réputée être celle du dépôt du mémoire du demandeur, la période de 90 jours aurait expiré le 18 septembre 1998. Aucune exception d'incompétence ou d'irrecevabilité n'avait été soulevée à cette date. La République de Guinée prétend alors que le délai imparti pour soulever des exceptions d'irrecevabilité a été "implicitement prolongé" lorsque le Tribunal international a fait droit à sa demande de prorogation du délai fixé pour la présentation du contre-mémoire 1/. Cet argument ne correspond pas aux termes de l'ordonnance du Tribunal. La thèse selon laquelle si tel n'était pas le cas "le défendeur aurait été privé de droits essentiels de procédure" 1/ est dénuée de fondement, pour la raison indiquée plus haut : il serait attendu d'un État qui souhaite soulever une exception à la recevabilité d'une requête qu'il le fasse au début de la procédure.
72. La République de Guinée ajoute qu'elle n'est pas forclosée à soulever des exceptions d'irrecevabilité, bien que le délai de 90 jours à compter de la date de l'introduction de l'instance soit expiré, faisant valoir que c'est à elle qu'il revient de décider s'il y a lieu ou

1/ Paragraphe 54.

2/ Ibid.

3/ Appel concernant la compétence du Conseil de l'OACI, *C.I.J. Recueil 1972*, p. 56.

4/ Par. 54.

5/ Ibid.

non de soulever de telles exceptions en tant qu'exceptions préliminaires formelles, plutôt que durant l'examen du différend au fond 1/. Même si la République de Guinée ne le précise pas, son argument pourrait se fonder dans une certaine mesure sur le membre de phrase suivant tiré du paragraphe 1 de l'article 97 du règlement du Tribunal : "Toute ... exception sur laquelle une décision est demandée avant que la procédure sur le fond se poursuive".

73. Or, comme il est dit au paragraphe 1 de l'article 97, et comme il est confirmé par le paragraphe 1 de l'article 79 du règlement de la Cour internationale de Justice dont il s'inspire, trois catégories d'exceptions distinctes sont envisagées là : i) exceptions à la compétence du Tribunal; ii) exceptions à la recevabilité de la requête; et iii) toute autre exception sur laquelle une décision est demandée avant que la procédure sur le fond se poursuive. (Le membre de phrase qui commence par les mots "sur laquelle" ne se rapporte qu'aux mots "toute autre exception".) Dans la pratique de la Cour permanente de Justice internationale et de la Cour internationale de Justice, la troisième catégorie renvoie par exemple à l'argument selon lequel la demande telle que formulée ne s'inscrit pas dans le cadre du compromis 1/ ou à l'argument selon lequel le caractère du différend est tel que ce dernier est "inexaminable" 1/. C'est à ces arguments que M. Thirlway aurait songé dans le passage, évoqué par la République de Guinée, dans lequel il parle de la liberté de l'État défendeur de soulever une exception à tout moment 1/. Nonobstant l'expérience pratique de l'auteur des questions de procédure, on ne saurait interpréter ses propos comme signifiant que le défendeur est libre, dans la pratique de la Cour internationale de Justice, de soulever des exceptions à la recevabilité à n'importe quel stade de la procédure. Les cas dans lesquels des États ont soulevé la question de la recevabilité au stade de la présentation du contre-mémoire sont rares 1/; mais il semble qu'il s'agit généralement, sinon

1/ Par. 53.

2/ Comme dans l'affaire *Borschgrave*, C.P.I.J. série A/B No 72.

3/ Voir l'opinion individuelle de Sir Gerald Fitzmaurice dans l'affaire du *Cameroun septentrional*, C.I.J. Recueil 1963, p. 100.

4/ *Encyclopaedia of Public International Law*, Max Planck Instituut, 1987, vol. I, p. 180.

5/ Ce fut le cas dans l'affaire *Pajzs, Csáky, Esterházy*, C.P.J.I. série A/B No 68 (1938); et aussi dans l'affaire *Ambatielos*, C.I.J. Recueil 1953, p. 10.

invariablement, de cas où le défendeur a de nouveau soulevé au stade de l'examen au fond une exception qui avait été déjà soulevée à titre d'exception préliminaire. Analysant ces cas, le professeur Rosenne fait observer ce qui suit :

"S'il est vrai que cette pratique peut sans aucun doute possible toujours s'expliquer par l'argumentation de la diplomatie persuasive, justifiant la tentative du défendeur de veiller à ce que sa version soit consignée dans les publications de la Cour, il est certainement difficile, du point de vue de la doctrine, d'admettre la recevabilité d'un argument par lequel le défendeur, tout en affirmant qu'il n'a pas à s'expliquer devant la Cour, insistera pour avoir son point de vue consigné." 1/

Saint-Vincent-et-les Grenadines fait sienne cette observation.

74. Dans son cours donné à l'Académie de droit international de La Haye, le professeur Hambro est plus catégorique :

"On pourrait assurément considérer comme relevant de la mauvaise foi et pratiquement de l'outrage à magistrat le fait que l'État attende le tout dernier moment et autorise l'autre ou les autres parties à présenter le mémoire sur le fond avant de soulever son exception préliminaire." 1/

Ce point de vue est partagé par A.A. Cançado Trindade, qui l'a exposé dans son ouvrage intitulé *The Application of the Rule of Exhaustion of Local Remedies in International Law* 1/. Sans inviter le Tribunal international à se dissocier sur ce point du professeur Hambro et de M. Cançado Trindade, Saint-Vincent-et-les Grenadines considère qu'en l'espèce, il serait prudent de parvenir à une conclusion contraire à celle à laquelle la République de Guinée est parvenue, en se fondant sur des considérations plus modérées. Un État qui ne soulève pas d'exception à la recevabilité de la demande dans le délai prescrit par le règlement du Tribunal, mais qui au contraire convient d'autoriser le Tribunal international à examiner "tous les aspects du fond du différend", ne peut soulever d'exceptions d'irrecevabilité pour la première fois au stade du dépôt du contre-mémoire.

1/ *Procedure in the International Court: A Commentary on the 1978 Rules of the International Court of Justice*, 1983, p. 162.

2/ "The Jurisdiction of the International Court of Justice", *Recueil des cours de l'Académie de droit international de La Haye*, (1950-I), t. 76, p. 208 et 209.

3/ 1982, p. 229.

75. C'est pourquoi Saint-Vincent-et-les Grenadines considère que le Tribunal international devrait dire que la République de Guinée n'est pas fondée à soulever des exceptions d'irrecevabilité, et qu'il devrait s'abstenir de les accepter ou de les examiner. Cela dit, Saint-Vincent-et-les Grenadines ne répond à l'argumentation de la République de Guinée concernant la recevabilité qu'à titre subsidiaire, sa conclusion principale étant que le Tribunal international devrait s'abstenir d'examiner ces questions.

4. Le lien effectif

76. À deux reprises dans son contre-mémoire 1/, la République de Guinée conteste un passage du mémoire 1/ où il est question de la violation du "droit de Saint-Vincent-et-les Grenadines et des navires battant son pavillon". Elle objecte que la liberté de navigation prévue dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer est celle des États et non des navires. Saint-Vincent-et-les Grenadines prétend respectueusement qu'il s'agit là d'une question de sémantique qui ne présente aucun intérêt. Il est bien évident qu'à quelques rares exceptions près, le droit international public régit les droits entre États et d'autres personnes morales; mais il est inutilement pesant de parler à tout moment des droits des États à propos des navires. C'est pourquoi il est question, à maints endroits dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer elle-même, des droits des navires 1/. En particulier, le paragraphe 8 de l'article 111 de la Convention dispose que :

"Un navire qui a été stoppé ou arrêté en dehors de la mer territoriale dans des circonstances ne justifiant pas l'exercice du droit de poursuite est indemnisé de toute perte ou de tout dommage éventuels."

Saint-Vincent-et-les Grenadines est convaincue que lorsqu'elle s'est plainte de la violation du droit selon lequel "le *Saiga* ne saurait être assujetti à l'application des lois guinéennes concernant les douanes et la contrebande dans la zone économique exclusive de la

1/ Contre-mémoire, par. 57 et 72.

2/ Mémoire du 19 juin 1998, conclusions finales, p. 62.

3/ Voir par exemple l'article 17 : "les navires de tous les États ... jouissent du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale"; l'article 38, par. 1 : "Dans les détroits visés à l'article 37, tous les navires et aéronefs jouissent du droit de passage en transit"; l'article 52 : "Sous réserve de l'article 53 et sans préjudice de l'article 50, les navires de tous les États jouissent dans les eaux archipélagiques du droit de passage inoffensif".

Guinée" 1/, le Tribunal international a parfaitement compris qu'elle se plaignait de la violation de son propre droit que lui reconnaît le droit international de veiller à ce que les navires battant son pavillon bénéficient du droit de ne pas être assujettis à l'application desdites lois guinéennes dans cette zone 1/.

77. Se fondant sur la dernière phrase du paragraphe 1 de l'article 91 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer qui stipule que "Il doit exister un lien substantiel entre l'État et le navire", la République de Guinée soutient que :

"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" 1/.

Si jamais le Tribunal international devait se prononcer sur ce point (*quod non*), il suffirait de répondre qu'en l'espèce, la condition touchant l'existence d'un "lien effectif" est amplement remplie. Est jointe en tant qu'**annexe 6 à la présente réplique** copie de la loi de 1982 de Saint-Vincent-et-les Grenadines relative à la marine marchande; à la lecture, le Tribunal international pourra constater notamment que le propriétaire d'un navire, à moins d'être Saint-Vincentais, doit être représenté par une société saint-vincentaise 1/. À travers son représentant relevant de la juridiction de Saint-Vincent-et-les Grenadines et conformément à la pratique décrite ci-après, le Gouvernement de Saint-Vincent-et-les Grenadines exerce une supervision administrative sur les activités du navire et fait appliquer par celui-ci les règles prescrites par Saint-Vincent-et-les Grenadines, dans l'intérêt du navire et pour le bien-être de son équipage.

78. Saint-Vincent-et-les Grenadines est un membre actif de l'Organisation maritime internationale (OMI) et partie aux conventions suivantes :

1/ Mémoire du 19 juin 1998, par. 101.

2/ La République de Guinée n'apporte rien à la terminologie en insistant sur le fait qu'elle limitera ses observations "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" : les États ne naviguent pas; ils ont des droits et des obligations vis-à-vis des navires battant leur pavillon.

3/ Contre-mémoire, par. 68.

4/ Voir art. 9.

- i) Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et protocole s'y rapportant, tel qu'amendé 1/;
- ii) Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge 1/;
- iii) Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires 1/;
- iv) Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer 1/;
- v) Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille 1/;
- vi) Accord de 1971 sur les navires à passagers qui effectuent des transports spéciaux 1/;
- vii) Protocole relatif à l'accord susmentionné, sur les emménagements à bord des navires à passagers qui effectuent des transports spéciaux, 1983 1/;
- [viii)] Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole s'y rapportant daté du 17 février 1978, avec les cinq annexes 1/;

1/ Londres, 1er novembre 1974, U.K.T.S., vol. 46 (1980); Protocole, Londres, 17 février 1978, U.K.T.S., vol. 40 (1981); J.O.R.F., 30 mai 1981; pour les amendements, voir en particulier Misc.25 (1982), Cmnd. 8741 (adhésion le 28 octobre 1983 et le 13 juillet 1987).

2/ Londres, 5 avril 1966, Nations Unies, *Recueil des traités*, vol. 640, p. 133 (adhésion le 29 avril 1986).

3/ Londres, 23 juin 1969, U.K.T.S., vol. 50 (1982) (adhésion le 28 octobre 1983).

4/ Londres, 20 octobre 1972, U.K.T.S., vol. 77 (1977); J.O.R.F., 8 juillet 1977 (adhésion le 28 octobre 1983).

5/ Londres, 7 juillet 1978, Misc.6 (1979) (adhésion le 28 juin 1995).

6/ Londres, 6 octobre 1971, U.K.T.S., vol. 7 (1980), Cmnd. 7761 (adhésion le 31 mai 1989).

7/ Londres (adhésion le 31 août 1989).

[ix)] Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures 1/.

Saint-Vincent-et-les Grenadines est également partie, notamment, à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes 1/.

79. Ainsi que le prouvent les travaux préparatoires sur la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, le lien substantiel dont il est question à l'article 91 ne doit pas renvoyer strictement à la nationalité du propriétaire. Le lien substantiel est plutôt le lien qui permet d'établir le rattachement voulu aux fins administratives. Les deux premières phrases de l'article 91 reprennent pratiquement mot à mot le projet de la Commission du droit international de 1956, à propos duquel la Commission elle-même a dit ce qui suit :

"En ce qui concerne l'élément national nécessaire à l'octroi du pavillon au navire, une grande variété de modalités sont possibles, mais un minimum doit être assuré" 1/.

Pour ce qui est de l'assertion selon laquelle il doit exister un lien substantiel entre l'État et le navire, la Commission du droit international a conclu que la pratique relative à l'octroi du pavillon existant dans les différents États était "trop divergente pour être régie par ... quelques critères" et que les États devraient continuer de jouir d'une "grande liberté", à cette réserve près que "l'octroi du pavillon à un navire ne saurait avoir le caractère d'une simple formalité administrative" 1/.

1/ Londres, 2 novembre 1973; Protocole, Londres, 17 février 1978; Misc.26 (1974) (adhésion le 28 octobre 1983).

2/ Bruxelles, 29 novembre 1969, U.N.J.Y.B. (1969), 174 (adhésion le 19 avril 1989).

3/ Bruxelles, 10 avril 1926, Société des Nations, *Recueil des traités*, vol. 120, p. 187.

4/ *Annuaire de la Commission du droit international*, 1956, vol. II, p. 278.

5/ Ibid, p. 279.

80. Pour exercer un contrôle administratif sur les navires battant son pavillon, Saint-Vincent-et-les Grenadines a autorisé 11 sociétés de classification de renom ^{1/}, qui gèrent plusieurs registres d'immatriculation nationaux, à inspecter, contrôler et délivrer les certificats de sécurité au nom de Saint-Vincent-et-les Grenadines, comme prévu dans la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, à condition que le navire réponde aux prescriptions requises. Des visites sont effectuées au moins une fois par an, parfois plus fréquemment, selon l'état du navire. En outre, Saint-Vincent-et-les Grenadines a désigné un certain nombre d'inspecteurs hautement compétents à travers le monde, qui sont chargés d'inspecter les navires saint-vincentais chaque année. Enfin, tout navire battant pavillon saint-vincentais est tenu d'avoir à son bord au moins le nombre minimum de membres d'équipage fixé dans le document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité. Des règlements sont promulgués régissant l'approvisionnement et les emménagements des navires saint-vincentais : ils sont distribués aux équipages ^{1/}.

81. Le fondement sur lequel la République de Guinée s'appuie pour prétendre qu'il n'existe pas de lien effectif entre le *Saiga* et Saint-Vincent-et-les Grenadines est que le propriétaire est une société immatriculée à Chypre. Or, aux termes mêmes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, le lien effectif qui doit exister doit exister entre l'État du pavillon et le navire, et non pas entre l'État et les propriétaires (qu'il s'agisse de la personne morale immatriculée comme telle, ou de la majorité des usufruitiers, etc.). La République de Guinée considère que :

"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 ... la base de cette juridiction ... peut être, à titre d'exemple, la nationalité, la résidence ou le domicile du propriétaire ou de l'exploitant du navire" ^{1/}.

^{1/} American Bureau of Shipping ("A.B.S."); Bureau Veritas ("B.V."); Germanscher Lloyd ("G.L."); Hellenic Register of Shipping ("H.R.S."); International Naval Surveys Bureau ("I.N.S.B."); Korean register of Shipping ("K.R.S."); Lloyds Register of Shipping ("L.R."); Nippon Kaiji Kyokai ("N.K.K."); Polski Register Statkow ("P.S.K."); Registro Italiano Navale ("N.R.N.") et Russian Maritime Register of Shipping ("R.S.").

^{2/} Voir **annexe 13 à la présente réplique**.

^{3/} Contre-mémoire, par. 65.

L'article 94 impose à l'État du pavillon l'obligation d'exercer effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon. L'article 217 traite des pouvoirs des États du pavillon, qui sont appelés à veiller à ce que les règles internationales applicables soient respectées. Aucun de ces articles n'exige que les propriétaires de navires battant pavillon des États contractants possèdent la nationalité desdits États, ou y aient leur résidence ou leur domicile. Si les parties contractantes avaient eu l'intention d'imposer cette condition dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, elles l'auraient fait.

82. La thèse selon laquelle l'existence d'un lien effectif est pleinement compatible avec la qualité d'étranger du propriétaire du navire est de plus étayée par la Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires, sur laquelle la République de Guinée se fonde (bien que ni celle-ci ni Saint-Vincent-et-les Grenadines ne soient parties à la Convention et que cette dernière ne soit pas encore entrée en vigueur) ^{1/}. La Convention prévoit que les administrations maritimes nationales exercent effectivement sur les navires battant pavillon du pays considéré leur juridiction et leur contrôle en matière d'identification et de responsabilité des propriétaires de navires, comme en matière administrative, technique, économique et sociale ^{2/}. Plus précisément, l'État du pavillon ne serait pas tenu de prendre dans ses lois et règlements des dispositions sur la propriété des navires qui battent son pavillon : le lien effectif serait établi *soit* à travers le propriétaire du navire *soit, subsidiairement*, à travers l'équipage ^{3/}. Dans les cas où le lien effectif est établi à travers l'équipage, "une partie satisfaisante de l'effectif" devrait être constituée par des nationaux de l'État du pavillon, compte dûment tenu, notamment, "de la disponibilité de gens de mer qualifiés dans l'État d'immatriculation" ^{1/}. S'agissant de Saint-Vincent-et-les Grenadines, les navires battant son pavillon doivent donner la préférence à ses nationaux en ce qui concerne le recrutement des équipages.

^{1/} *Law of the Sea Bulletin*, No 7, 1986, p. 87.

^{2/} Art. 1.

^{3/} Art. 8 et 9, respectivement; voir art. 7.

5. Nationalité des personnes lésées

83. La République de Guinée soutient, à propos du grief touchant la détention du capitaine du navire et de certains membres de l'équipage et des blessures infligées à d'autres, que la demande est irrecevable au motif que :

"Aucun État ne peut, en droit international, prétendre accorder sa protection à des personnes qui ne sont pas ses propres nationaux" 1/.

84. La règle générale veut, naturellement, que nul État ne peut déposer une plainte contre un autre État devant un tribunal international à moins d'avoir un intérêt légitime dans l'affaire faisant l'objet de la procédure; il s'ensuit que lorsque les dommages corporels ou les souffrances à la base de la réclamation ont été subis par une personne physique, celle-ci doit normalement avoir la nationalité de l'État demandeur 1/. Il est tout aussi évident qu'il existe diverses exceptions à la seconde proposition de cette règle. Dans l'avis consultatif rendu à propos de la *Réparation des dommages subis au service des Nations Unies* 1/, la Cour internationale de Justice a dit que "même dans les rapports entre États, cette règle comporte d'importantes exceptions, car il existe des cas dans lesquels la protection peut être exercée par un État au profit de personnes qui n'ont pas sa nationalité". Au nombre des exceptions figure la règle selon laquelle un État peut présenter une réclamation au nom de membres de l'équipage d'un navire battant son pavillon 1/. C'est sur cette exception que Saint-Vincent-et-les Grenadines se fonde 1/.
85. Contrairement à ce que la République de Guinée prétend 1/, la règle qui autorise un État à présenter une réclamation à raison d'un préjudice subi par des membres de l'équipage d'un

1/ Voir aussi *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary*, vol. III, p. 108 et 109, sous la direction de S. Nandan et S. Rosenne.

2/ Contre-mémoire, par. 74.

3/ Voir par exemple E. Borchard, *The Diplomatic Protection of Citizens Abroad*, 1915, p. 475 à 478; *Whitman's Digest of International Law*, 1963-1975, vol. III, p. 417; C. Joseph, *Nationality and Diplomatic Protection*, 1969.

4/ C.I.J. 1949, p. 181.

5/ Voir plus haut le renvoi à I. Brownlie, *Principles of Public International Law*, cinquième édition, 1998, p. 482.

6/ Contre-mémoire, par. 75, citation de A. D. Watts, "The Protection of Alien Seamen", *I.C.L.Q.*, vol. 7 (1958), p. 691 à 697.

7/ Mémoire du 19 juin 1998, p. 50, note 28.

navire battant son pavillon est bien ancrée en droit international. Cette règle a été invoquée à trois reprises par des membres de la Cour internationale de Justice. Dans l'opinion dissidente qu'il a jointe à l'avis consultatif rendu sur la question de la *Réparation des dommages subis au service des Nations Unies*, M. Hackworth, juge, a évoqué :

"la situation particulière dans laquelle se trouvent des personnes protégées en vertu de certains traités, et celle des marins et des étrangers qui servent dans les forces armées – toutes ces personnes sont assimilées, au point de vue de leur statut, à des nationaux..." 1/.

Sur cette même question, M. Badawi Pasha, juge, a dit que les catégories de cas relevant des exceptions visées par la Cour

"semblent se rattacher aux cas de protection du pavillon et des forces armées, où la protection s'étend à toute personne dans le navire ou dans les forces armées indépendamment de la nationalité" 1/.

Plus récemment, M. Riphagen, juge ad hoc en l'affaire de la *Barcelona Traction, Light and Power Company Limited*, a évoqué la notion de "protection fonctionnelle" vis-à-vis des "membres de l'équipage d'un navire battant le pavillon de l'État; membres des forces armées d'un État; agent de l'ONU" 1/. Selon lui,

-
- 1/ *C.I.J. Recueil 1949*, p. 202 et 203. Dans l'exposé oral qu'il a présenté lors des audiences qui se sont tenues sur cette question, M. Feller, Directeur principal du Département juridique du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies et Conseil du Secrétaire général de l'ONU, a déclaré qu'un État peut présenter une réclamation au nom d'un particulier en se fondant sur un critère autre que celui de la nationalité : il s'est référé aux "cas dans lesquels un État a présenté une réclamation au nom de personnes qui ne sont pas ses nationaux mais qui ont avec lui une relation d'un autre ordre, par exemple des marins étrangers. Dans tous ces cas, le critère essentiel n'est pas la nationalité mais un autre élément que l'État peut invoquer". *Réparation des dommages subis au service des Nations Unies*, 1949, mémoires, plaidoiries et documents, p. 88.
- 2/ *C.I.J. Recueil 1949*, p. 206 et 207, note 1. M. Badawi Pasha a ajouté que s'agissant de la protection des membres de l'équipage d'un navire battant pavillon d'un État, comme de la protection des membres des forces armées, "la condition de nationalité étant remplie, ..., son absence dans une ou plusieurs unités ou personnes d'une entité nationale pourrait être considérée comme couverte par un principe d'indivisibilité du pavillon ou des forces armées". *Ibid.*
- 3/ Affaire de la *Barcelona Traction, Light and Power Company, Limited*, (*Belgique c. Espagne*), opinion dissidente de M. Riphagen, juge ad hoc, *C.I.J. Recueil 1970*, p. 346.

"la protection de l'activité comme ensemble, lié en tant que tel à un État, s'étend aux personnes qui participent à cet ensemble indépendamment de leur nationalité" 1/.

86. Les États-Unis d'Amérique ont, en un certain nombre d'occasions, présenté des réclamations devant des tribunaux internationaux ou directement contre des États étrangers au nom de ressortissants étrangers blessés alors qu'ils servaient à bord de navires battant pavillon des États-Unis 1/. Même si les demandes de protection reposaient parfois sur le fait que le marin étranger considéré avait annoncé son intention de demander la nationalité américaine 1/, elles ne se fondaient pas toutes 1/ sur pareille intention 1/. Les États-Unis

1/ Ibid.

2/ Voir les affaires et incidents cités ci-après, mentionnés dans *Hackworth's Digest of International Law*, (1942), vol. IV, p. 883 à 885; (1943), vol. V, p. 816 à 819; *Moore's Digest of International Law* (1906), vol. III, p. 795 à 799.

3/ Dans son contre-mémoire, au paragraphe 75, la Guinée fait valoir que "il ressort d'un examen minutieux de la jurisprudence internationale et de la pratique des États entrepris que 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", citant A.D. Watts, "The Protection of Alien Seamen", I.C.L.Q., vol. 7 (1958), p. 691 à 697.

4/ Dans la correspondance diplomatique échangée à propos de la détention par les autorités françaises et britanniques d'August Piepenbrink, ressortissant allemand servant à bord d'un navire américain, le Secrétaire d'État des États-Unis d'Amérique s'est fondé sur le fait que Piepenbrink avait annoncé son intention de demander la nationalité américaine, et aussi sur l'argument selon lequel "indépendamment de toute question touchant la nationalité américaine de Piepenbrink, le Gouvernement [des États-Unis d'Amérique] souligne que la capture de celui-ci alors qu'il se trouvait à bord d'un navire américain en haute mer n'était aucunement fondée en droit" : A.J.I.L., vol. 9 (Supp.) (1929), p. 354, 356. Piepenbrink a été remis en liberté par les Gouvernements français et britannique "faisant preuve d'un geste amical, tout en réservant la question de principe en cause" : *ibid*, p. 359.

5/ Par exemple, dans l'incident chinois relaté dans *Hackworth Digest of International Law* (1942), vol. IV, p. 884, aucune mention n'est faite d'une quelconque déclaration d'intention de demander la nationalité américaine. Dans l'affaire *Hilson* (États-Unis d'Amérique c. Allemagne), Nations Unies, Recueil des sentences arbitrales, vol. VII (1925), p. 176, il a été soutenu que le fait qu'un marin étranger ait déclaré son intention de demander la nationalité américaine ne donnait pas aux États-Unis d'Amérique le droit de présenter en son nom une réclamation devant la Commission mixte de réclamations États-Unis d'Amérique-Allemagne. Il a été toutefois admis que la réclamation était recevable en droit international général.

d'Amérique ont réussi à faire valoir le droit à présenter des réclamations dans les cas où les marins avaient rempli les formalités touchant la déclaration d'intention de se faire naturaliser ^{1/}, ou dans les cas où "le dommage incriminé a été subi effectivement en service sous le pavillon américain et sous sa protection" ^{1/}.

87. Un certain nombre de décisions judiciaires confirme le fait que, dans la pratique américaine en la matière, la protection s'étend à tous les membres de l'équipage d'un navire américain. Dans l'affaire *In Re Ross*, M. Field, juge à la Cour suprême des États-Unis d'Amérique, analysant le statut d'un étranger recruté à bord d'un navire américain, a déclaré ce qui suit :

"Ce recrutement lui donne la qualité de marin américain – membre d'un équipage américain servant à bord d'un navire américain – et, à ce titre, il est fondé à bénéficier de la protection de toutes les lois adoptées par le Congrès en faveur des marins américains et il est soumis à toutes les obligations et responsabilités qu'elles prévoient... Aussi peut-il revendiquer le traitement réservé à un citoyen américain et invoquer pour sa protection tous les moyens que les États-Unis d'Amérique pourraient être appelés à mettre en oeuvre pour protéger des marins américains de naissance." ^{1/}

88. Dans un certain nombre d'affaires jugées par le tribunal créé pour répartir les fonds versés à titre de réparation par la Grande-Bretagne aux États-Unis d'Amérique aux termes de l'arbitrage concernant l'*Alabama*, le tribunal a considéré que le pavillon protégeait le navire

L'arbitre a déclaré ce qui suit : "*Le commissaire américain est d'avis que les réclamations du type de la réclamation à l'examen 'sont reconnues en droit international comme étant légitimement susceptibles d'être présentées sur le plan international'. Ce point peut être admis*". La Commission a toutefois été obligée, aux termes du traité de Berlin, de limiter la sentence rendue en cette affaire aux droits que les États-Unis d'Amérique pouvaient faire valoir au nom de leur nationaux, la question n'étant pas de savoir "quelles réclamations les États-Unis d'Amérique auraient pu présenter sur le plan international en vertu des règles du droit international" : *ibid*, p. 183.

^{1/} L'article 2174 des Revised Statutes des États-Unis d'Amérique stipulait qu'un marin étranger, servant à bord d'un navire américain, devrait "pour bénéficier de la protection en tant que citoyen américain, être réputé citoyen américain après avoir rempli sa déclaration d'intention de le devenir".

^{2/} E. Borchard, *The Diplomatic Protection of Citizens Abroad or the Law of International Claims*, 1915, p. 478.

^{3/} 140 U.S. 453, p. 472.

et toutes les personnes et choses qui se trouvaient à bord en toute légalité. Dans l'affaire *Schreiber c. États-Unis d'Amérique*, il a été déclaré ce qui suit :

"Le présent tribunal a, à maintes reprises, rendu des sentences en faveur de marins qui n'étaient pas des citoyens ou des résidents de ce pays et dont l'unique droit à la protection tenait au fait qu'ils se trouvaient à bord d'un navire américain." ^{1/}

Le tribunal était habilité à connaître uniquement des réclamations déposées en faveur des personnes "fondées à bénéficier de la protection des États-Unis d'Amérique". Ainsi qu'il l'a lui-même déclaré :

"Les décisions du tribunal montrent que les étrangers qui avaient expédié au cours de la rébellion des marchandises en faisant appel à des navires américains ou qui servaient à l'époque en qualité de marins à bord de navires de propriété américaine et immatriculés aux États-Unis d'Amérique ... étaient réputés fondés à bénéficier de 'la protection des États-Unis'..." ^{1/}

89. Le American Foreign Service Regulations (Règlement américain relatif au recrutement des étrangers) promulgué en 1941 a supprimé toute mention faite des marins qui ont déclaré leur intention de demander la nationalité américaine et stipule que l'expression "marins américains" englobe "les étrangers qui ont acquis et conservé la qualité de marin américain". Il stipule par ailleurs que :

"Un étranger peut acquérir la qualité de marin américain aux fins de la protection et de la réparation prévues par la législation des États-Unis d'Amérique uniquement en embarquant à bord d'un navire des États-Unis d'Amérique, dans un port des États-Unis d'Amérique devant un commissaire maritime. Une fois qu'il a acquis cette qualité, il peut par la suite embarquer de nouveau sur tout navire américain, soit dans un port à l'étranger, soit dans un port des États-Unis d'Amérique, sans perdre ni ses droits ni ses privilèges en tant que marin américain." ^{1/}

La loi des États-Unis d'Amérique relative à la protection des marins pêcheurs ^{1/}, adoptée pour la première fois en 1954, prévoit que dans les cas où un navire américain ^{1/} est saisi en violation du droit international, le Secrétaire d'État peut prendre des mesures pour protéger ledit navire *et la santé et le bien-être des membres de l'équipage* ^{1/}. À cette fin,

^{1/} Ibid. p. 2352.

^{2/} Ibid. p. 2360.

^{3/} Voir *Hackworth's Digest of International Law* (1942), vol. IV, p. 883.

^{4/} 22 U.S.C., art. 1976 à 1980b.

^{5/} C'est-à-dire un navire enregistré ou agréé en vertu de la législation américaine.

^{6/} Art. 1972 i).

l'expression "membres de l'équipage" ne s'entend pas uniquement des ressortissants des États-Unis d'Amérique.

90. Dans l'affaire *McReady c. Mexique*, les États-Unis ont présenté une réclamation au nom d'un membre de l'équipage d'un navire battant leur pavillon. Pour respecter les termes du compromis, qui ne visait que le règlement des demandes des citoyens américains, il a été considéré que "sauf preuve contraire expressément établie, l'arbitre estime que le plaignant est fondé à être tenu pour un citoyen des États-Unis d'Amérique". Mais l'arbitre a ajouté :

"Il [l'arbitre] est en outre d'avis, et croit que d'aucuns partagent cet avis, que les marins servant à bord de navires des forces navales ou de la marine marchande qui ne battent pas pavillon de leur pays sont fondés, pendant la durée de leur service, à bénéficier de la protection du pavillon sous lequel ils servent." 1/

91. La pratique consistant pour un État à présenter des réclamations au nom de membres étrangers de l'équipage d'un navire battant son pavillon n'est naturellement pas l'apanage des seuls États-Unis d'Amérique. Il a été noté que, dans une des affaires évoquées plus haut, "l'arbitre qui considérerait que les marins étrangers étaient fondés à bénéficier de la protection de l'État du pavillon était anglais" 1/. Le même auteur a fait observer aussi que dans un avis donné au Gouvernement britannique en 1804, Sir W. Scott 1/ avait affirmé qu'un marin étranger domicilié en Grande-Bretagne et exerçant habituellement un emploi dans la navigation et le commerce britanniques "a la qualité de marin britannique" et bénéficie de "tous les avantages offerts par la protection et la navigation britanniques" 1/. Il est en outre déclaré que, selon une directive italienne, "un étranger faisant partie de l'équipage d'un navire italien, est protégé par le pavillon italien vis-à-vis de tous les États".

1/ Moore's Digest of International Arbitration (1998), vol. III, p. 2536 et 2537.

2/ A.D. Watts, I.C.L.Q. vol. 7 (1958), p. 697, se référant à la décision de Sir Edward Thornton dans *McReady c. Mexique*, *Moore'S Digest of International Arbitration* (1998), vol. III, p. 2536 et 2537.

3/ Alors juge à la Cour de l'Amirauté.

4/ Ibid., se référant à Lord A. McNair, *International Law Opinions*, 1956, vol. II, p. 171 (et non à la page 172 comme Watts l'indique).

92. Dans la doctrine, des publicistes appuient le principe selon lequel un État peut présenter une réclamation pour dommages subis par des membres étrangers de l'équipage d'un navire battant son pavillon. Il convient de signaler, outre les ouvrages déjà cités, ceux du professeur Parry 1/, de Sir Gerald Fitzmaurice 1/, du professeur Bishop 1/ et du professeur Brownlie 1/.
93. Enfin, la règle de droit international qui autorise un État à présenter des réclamations à raison de dommages subis par n'importe quel membre de l'équipage d'un navire battant son pavillon repose sur des considérations de principe solides. Lorsqu'un membre de l'équipage d'un navire souffre de lésions corporelles ou est détenu du fait d'un acte illicite perpétré par un État à l'encontre du navire d'un autre État, les blessures ou les souffrances infligées au marin constituent un aspect de la violation des droits de l'État du pavillon. Les atteintes portées aux droits de l'État du pavillon s'en trouvent aggravées 1/. De plus, l'État du pavillon a un intérêt à veiller à ce que les personnes qui travaillent à bord d'un navire battant son pavillon soient protégées contre des faits illicites. Ce n'est qu'en assurant pareille protection que l'État du pavillon peut encourager des navires à demander

1/ C. Parry, "Some Considerations Upon the Protection of Individuals in International Law", *Recueil des cours de l'Académie de droit international de La Haye*, (1956-II) t. 90, p. 703.

2/ G. Fitzmaurice, "The Law and Procedure of the International Court of Justice: General Principles and Substantive Law", *B.Y.I.L.*, vol. 27 (1950), p. 24 à 26.

3/ C. Bishop, "General Course on Public International Law, *Recueil des cours de l'Académie de droit international de La Haye*, (1965-II) t. 115, p. 388 : "Dans certains cas, le lien constitué par le service effectué dans les forces armées ou à bord de navires de l'État demandeur peut remplacer le lien de nationalité en tant que fondement des réclamations internationales..."

4/ I. Brownlie, *Principles of Public International Law*, 5ème éd., 1998, p. 482.

5/ Dans l'exposé oral qu'il a présenté dans le cadre de l'avis consultatif sur la *Réparation des dommages subis au service des Nations unies* rendu par la Cour internationale de Justice, mémoires, plaidoiries et documents, 1949 (p. 124 et 125), le Conseil du Royaume-Uni, M. Gerald Fitzmaurice (devenu plus tard Sir) a fait valoir que "il existe le principe selon lequel lorsqu'un traité reconnaît à l'égard d'une personne internationale l'existence d'une obligation internationale, cette personne est fondée à présenter une réclamation internationale à raison de toute violation de cette obligation". Il a été aussi prétendu que même si la personne qui a subi directement des dommages du fait d'une violation de cette obligation n'est pas un ressortissant de l'État dont les droits ont été violés, ce dernier est fondé à présenter une réclamation au nom de cette personne.

leur inscription sur son registre et à rester inscrits sur son registre. Cet intérêt ne peut être efficacement préservé que si l'État du pavillon est fondé à présenter des réclamations au nom de n'importe quel membre de l'équipage d'un navire battant son pavillon.

6. Épuisement des recours internes

94. Enfin, la République de Guinée invoque l'irrecevabilité de certaines des demandes de Saint-Vincent-et-les Grenadines au motif que les recours internes n'ont pas été épuisés. Elle affirme que "ainsi qu'il a été déjà indiqué ..., 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" 1/. Saint-Vincent-et-les Grenadines conteste vigoureusement cette assertion. Comme il a été expliqué 1/, les parties sont convenues le 20 février 1998 de saisir immédiatement le Tribunal international pour qu'il examine tous les aspects du fond du différend, et la République de Guinée est convenue de se soumettre à cette juridiction, car l'une et l'autre partie avaient tout intérêt à éviter tout retard qu'aurait entraîné l'introduction d'un nouveau recours; et de fait, pour obtenir sans retard le versement de la somme de 400 000 dollars des États-Unis, l'agent de la Guinée a déclaré au Crédit suisse que l'arrêt de la Cour d'appel était celui de la Cour suprême, prouvant par là que la République de Guinée, alors, considérait que le processus judiciaire devait être considéré comme étant parvenu à son terme 1/.
95. Reconnaissant que la règle relative à l'épuisement des recours internes ne s'applique pas aux réclamations fondées essentiellement sur une violation directe du droit international 1/, la République de Guinée prétend que les réclamations suivantes sont "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" :
- i) l'exercice par le *Saiga* du droit de jouir de la liberté de navigation;

1/ Contre-mémoire, par. 79.

2/ *Supra*, par. 58.

3/ Annexe 38 du mémoire du 19 juin 1998, p. 588 et 586, respectivement.

4/ Contre-mémoire, par. 81.

- ii) les dommages subis par le navire et les dommages corporels subis par le capitaine et l'équipage;
- iii) la restitution de l'équivalent en dollars des États-Unis du gazole déchargé.

96. L'affirmation selon laquelle ces réclamations sont "fondées sur les droits de personnes physiques ou de personnes morales privées" demande à être corrigée. Dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer elle-même, il est question de l'indemnisation des navires arrêtés sans justification de toute perte ou de tout dommage éventuels ^{1/}; mais la procédure engagée devant le Tribunal international ne l'est pas par le navire *in rem* : elle l'est par l'État. En conséquence, lorsque Saint-Vincent-et-les Grenadines réclame une indemnisation à raison de la violation du droit du *Saiga* ^{1/}, elle se réfère à l'évidence (en employant le raccourci courant) à la violation de son propre droit de garantir aux navires battant son pavillon les libertés énoncées dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ^{1/}. De même, la demande d'indemnisation qu'elle présente pour les dommages subis par le navire et les dommages corporels subis par le capitaine et l'équipage constitue, dans un langage plus technique et moins courant, une demande d'indemnisation pour la violation de son droit de garantir, pour le navire et la personne du capitaine et des autres membres de l'équipage, le respect des règles de droit international. Il en va de même pour sa demande d'indemnisation pour la saisie de la cargaison.

97. Chaque fois qu'un navire battant pavillon d'un État est immobilisé ou arraisonné au mépris du droit international, il y a violation de la juridiction exercée par l'État du pavillon; cette violation est d'autant plus grave que l'immobilisation a lieu par la force des armes, qu'elle est prolongée, qu'elle entraîne une longue détention pour le capitaine et qu'elle est à l'origine de coups de feu tirés sur les membres de l'équipage et de passages à tabac et qu'une cargaison précieuse est saisie. Aucune des demandes présentées par Saint-Vincent-

^{1/} Art. 111, par. 8.

^{2/} Mémoire du 19 juin 1998, par. 101.

^{3/} Voir le renvoi à l'affaire des *Concessions Mavrommatis en Palestine*, par. 29, note 98 *supra*.

et–les Grenadines en l'espèce n'est, au sens strict, "fondée sur les droits de personnes physiques". La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ne reconnaît directement aucun droit aux personnes physiques. Toutes ces demandes sont basées sur un droit de l'État du pavillon lui-même ou sont liées à ce droit.

98. Il reste que Saint–Vincent–et–les Grenadines entend pouvoir consacrer une partie appropriée des dommages et intérêts qui pourraient lui être versés par décision du Tribunal international en l'espèce à l'indemnisation des personnes physiques et morales qui ont subi des dommages, fait l'objet d'une détention ou essuyé une perte financière suite aux mesures prises par la République de Guinée. Ces personnes physiques et morales étaient placées sous la protection de Saint–Vincent–et–les Grenadines. En tenant compte des pertes qu'elles ont subies, le Tribunal international, lorsqu'il déterminera le quantum des dommages et intérêts, pourra mettre l'État demandeur en mesure d'exercer son droit de protéger ceux qui naviguent sous son pavillon.
99. La République de Guinée affirme ensuite que "la violation alléguée du droit de navigation de l'État du pavillon n'est nullement prépondérante par rapport à la demande concernant la cargaison" 1/. Saint–Vincent–et–les Grenadines prétend le contraire. La saisie par un État côtier de la cargaison d'un navire naviguant au-delà de ses eaux territoriales et de sa juridiction équivaut à une violation du droit de l'État du pavillon de garantir aux navires battant son pavillon le droit de naviguer pacifiquement conformément aux principes du droit international.
100. En affirmant qu'elle était en droit d'"exercer sa juridiction territoriale sur le navire, son équipage et la cargaison tant que le *Saiga* se trouvait au port" 1/, la République de Guinée ne renforce pas sa défense sur ce point. Le navire était au port parce qu'il y avait été conduit par la force des armes, à partir d'un point situé bien au-delà de la limite extérieure de la juridiction guinéenne.

1/ Contre-mémoire, par. 83.

2/ Ibid.

101. La République de Guinée accepte l'argument selon lequel

"le droit international exige également un lien entre le navire ..., 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" 1/.

Plus précisément, elle accepte, en se fondant sur l'affaire *de l'incident aérien* 1/, le fait que la règle de l'épuisement des recours internes ne s'applique que dans le cas où l'étranger 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". Il ne saurait être soutenu qu'un navire et son équipage, sur lesquels des coups de feu ont été tirés dans la zone économique exclusive de la Sierra Leone, qui y ont subi des dommages et ont été emmenés par la force des armes et contre leur gré à Conakry, ont créé volontairement, sciemment et de propos délibéré un lien entre eux-mêmes et la République de Guinée. Il est prétendu 1/ qu'un tel lien a été créé parce que le jour précédent, le navire avait pénétré dans la zone économique de la Guinée "pour mener une certaine activité à caractère économique à l'intérieur des zones de la Guinée", où, selon la République de Guinée, il exerce "la juridiction de l'État côtier sur sa zone économique exclusive" 1/.

102. Même si l'activité d'avitaillement avait eu lieu à l'intérieur des eaux territoriales de la Guinée, il est permis de douter qu'un navire et son équipage puissent être réputés avoir créé volontairement, sciemment et de propos délibéré entre eux et l'État côtier un lien tel qu'il empêcherait l'État du pavillon de présenter une réclamation pour violation de ses droits tant que les recours internes n'auraient pas été épuisés. Mais en l'espèce, cette opération a eu lieu au-delà des eaux territoriales, dans la zone économique exclusive. La prétention de la République de Guinée d'exercer sa juridiction sur cette zone en général est manifestement excessive. Il n'existe aucune obligation d'épuiser les recours internes dans le cas d'un acte accompli par un État qui n'a aucune juridiction au regard du droit international; si tel n'était pas le cas, tout État revendiquant une juridiction exorbitante

1/ Contre-mémoire, par. 84.

2/ C.I.J. Mémoires 1959, p. 531 et 532.

3/ Contre-mémoire, par. 85.

4/ Ibid.

obtiendrait alors la reconnaissance de la compétence obligatoire de ses propres tribunaux pour connaître de la même affaire 1/.

103. Selon le paragraphe 1 b) de l'article 56 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, l'État côtier a dans la zone économique exclusive juridiction en ce qui concerne :

- "i) la mise en place et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages;
- ii) la recherche scientifique marine;
- iii) la protection et la préservation du milieu marin."

La République de Guinée ne prétend pas avoir exercé une juridiction en ce qui concerne ces questions. De surcroît, même si elle l'avait exercée, elle aurait été obligée de tenir "dûment compte des droits et des obligations des autres États et [d'agir] d'une manière compatible avec la Convention" 1/. Étant donné que le droit international reconnaît aux autres États le droit d'utiliser la zone économique exclusive à des fins internationalement licites et que ces utilisations englobent l'exercice dans cette zone de certaines activités à caractère économique 1/, il n'est pas possible de prétendre qu'un navire étranger et son équipage sont censés avoir créé "volontairement, sciemment et de propos délibéré" un lien entre eux-mêmes et l'État côtier lorsqu'ils se livrent à de telles activités dans cette zone.

104. Enfin, il est établi en droit que la règle de l'épuisement des recours internes ne s'applique que lorsqu'il existe des recours internes à faire valoir 1/. Dans son contre-mémoire, la République de Guinée ne prétend pas que Saint-Vincent-et-les Grenadines est soit en droit en vertu de la législation guinéenne soit tenue en vertu du droit international de former un recours devant les tribunaux guinéens, qu'il s'agisse de sa citation par la *cédule de citation* ou de tout autre acte la concernant. Elle soutient que le capitaine aurait dû faire appel devant la Cour suprême, mais elle reconnaît 1/ que celle-ci ne pouvait pas revenir sur les conclusions de fait (y compris la conclusion, désormais réputée erronée, que le

1/ Voir l'article de Sir Gerald Fitzmaurice dans B.Y.I.L., vol. 37 (1961), p. 60.

2/ Par. 2 de l'article 56.

3/ Voir le paragraphe 1 de l'article 58, qui préserve les droits des autres États dans la zone économique exclusive.

4/ *Chemins de fer Panevezys-Saldutiskis*, C.P.I.J., série A/B No 76.

5/ Contre-mémoire, par. 87.

Guiseppe I, le Kriti ou l'Eleni G battaient pavillon guinéen). Il est bien établi que la règle de l'épuisement des recours internes n'oblige pas un demandeur à faire appel lorsque sa condamnation repose sur une conclusion de fait sur laquelle un tribunal supérieur ne peut revenir 1/. Enfin, pour reprendre les propos d'un éminent publiciste, Charles de Visscher, qui fait autorité (cités et approuvés par M. Tanaka, juge) :

"Le réclamant ne peut être tenu d'épuiser la justice dans un État où il n'y a pas de justice à épuiser." 1/

Le professeur Brownlie a récemment passé en revue la doctrine et la jurisprudence sur cette question et a conclu que plusieurs auteurs 1/ et sentences arbitrales 1/ sont allés jusqu'à présumer l'inutilité des recours à partir des circonstances de la cause, par exemple lorsqu'il était évident que les tribunaux étaient subordonnés à l'exécutif 1/. Compte tenu de toutes les circonstances de l'espèce, y compris la relation donnée par Me Bangoura de la manière dont les autorités et les tribunaux guinéens ont traité le capitaine, le navire, la cargaison et l'équipage 1/, de la manière dont le nom de Saint-Vincent-et-les Grenadines a été ajouté à la *cédule de citation*, de la rapidité avec laquelle le capitaine a été cité à comparaître une fois la caution de 400 000 dollars des États-Unis déposée, de la rapidité avec laquelle le *Tribunal de première instance* et la *cour d'appel* se sont ensuite prononcés et de la manière dont ils se sont prononcés, et des erreurs qui émaillent les décisions rendues alors, Saint-Vincent-et-les Grenadines soutient que le capitaine du navire, les propriétaires du navire et les propriétaires ou les cosignataires de la cargaison n'étaient en

-
- 1/ Voir *Finnish Ships Arbitration*, Nations Unies, *Recueil des sentences arbitrales*, vol. III (1934), p. 1535.
- 2/ "Le déni de justice en droit international", *Recueil des cours de l'Académie de droit international de La Haye* (1935-II) t. 52, p. 424; cités dans l'affaire de la *Barcelona Traction (deuxième phase)*, *C.I.J. Recueil 1970*, p. 145.
- 3/ Citant M. Sørensen, *Manual of Public International Law*, 1968, p. 589 et 590; Sir Robert Jennings et Sir Arthur Watts dans *Oppenheim's International Law*, 9ème éd. (1992), vol. I, p. 361 et 362; C.F. Amerasinghe, *State Responsibility for Injuries to Aliens*, 1967, p. 242 à 244.
- 4/ Citant notamment *Forests in Central Rhodopie (Merits) A.D.*, 1933-1934, No 39; *Brown Claim*, Nations Unies, *Recueil des sentences arbitrales*, vol. VI (1923), p. 120; *Velasquez Rodriquez Case*, Cour interaméricaine des droits de l'homme, 29 juillet 1988.
- 5/ I. Brownlie, *Principles of Public International Law*, 5ème éd., 1998, p. 500.

aucune manière tenus d'exercer quelque droit de recours que ce soit qui aurait pu leur être ouvert.

1/ Annexe 25 au mémoire du 19 juin 1998 (relation que la République de Guinée n'a pas contestée).