

**DUPLIQUE DE LA RÉPUBLIQUE DE GUINÉE**

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

Demandeur

Représenté par son Agent, M. Bozo Dabinovic,  
Commissaire des Affaires maritimes de  
Saint-Vincent-et-les Grenadines, Monaco

*contre*

**LA RÉPUBLIQUE DE GUINÉE**

Défendeur

Représentée par son Agent, M. Hartmut von Brevern, Avocat au  
cabinet Röhreke, Boye, Remé, von Werder, Hambourg (Allemagne),

Nous avons l'honneur de soumettre le présent exposé au Tribunal international du droit de la mer ("le Tribunal") au nom du Gouvernement de la République de Guinée en complément de notre exposé en réponse du 30 janvier 1998 et en réponse à la demande et à la réplique de Saint-Vincent-et-les Grenadines en date des 5 janvier et 13 février 1998, respectivement.

1. En ce qui concerne les faits à l'origine du différend que Saint-Vincent-et-les Grenadines a mentionné aux paragraphes 2 à 20 de sa Notification d'introduction d'une procédure d'arbitrage en date du 22 décembre 1997, nous présentons ci-après, tels qu'ils se sont produits en réalité, les faits qui n'ont pas été exposés ou décrits correctement par Saint-Vincent-et-les Grenadines.

2. Nous présentons en tant qu'

**- ANNEXE 5 -**

une carte marine sur laquelle sont indiquées la mer territoriale et la zone contiguë guinéenne autour de l'île d'Alcatraz et où l'on voit que, lorsqu'il a fourni du gazole aux trois navires de pêche, le SAIGA se trouvait à 10° 25' 03" de latitude Nord et 15° 42' 062" de longitude Ouest.

On voit donc clairement que, lorsqu'il a avitaillé ces navires de pêche en gazole, le SAIGA était bien à l'intérieur de la zone contiguë de la Guinée.

Il est donc inexact de dire, comme le fait Saint-Vincent-et-les Grenadines au paragraphe 3 de sa Notification du 22 décembre 1997, qu'à aucun moment le SAIGA n'a pénétré dans la zone contiguë de la Guinée.

A l'article 13 de son Code maritime national, qui a été publié au Journal Officiel de la République de Guinée le 20 avril 1997, la République de Guinée a défini une zone contiguë, sous le nom de "zone contiguë", qui s'étend jusqu'à 24 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale.

On trouvera en tant qu'

#### **- ANNEXE 6 -**

la page pertinente du Journal Officiel, en anglais et en français. L'article 13 concerne la zone contiguë alors que l'article 40 concerne la zone économique exclusive de la République de Guinée.

3. Il ressort du livre de bord du SAIGA (entrée du 28 octobre 1997)

#### **- ANNEXE 7 -**

qu'à 4 heures du matin le navire se trouvait à 09° 02' 7" de latitude Nord, soit toujours à l'intérieur de la zone économique exclusive de la Guinée.

Dans le procès-verbal qui a été fourni au Tribunal international dans l'affaire n° 1 à la page 2, le commandant de bord du SAIGA a déclaré qu'à 4 heures du matin, le 28 octobre, il a vu des bâtiments du Gouvernement guinéen sur son radar et immédiatement décidé d'abandonner sa position pour entrer dans les eaux de la Sierra Leone. Il n'est donc pas exact de dire, comme le fait le demandeur au paragraphe 4 de sa notification du 22 décembre 1997, que le SAIGA a été soudainement attaqué par deux vedettes guinéennes alors qu'il attendait d'autres navires à avitailler.

4. Comme M. Camara l'a déclaré au nom de la République de Guinée à l'audience publique tenue le 27 novembre 1997 (procès-verbal, page 37) dans l'affaire n° 1, les vedettes guinéennes ont commencé la poursuite du SAIGA alors que celui-ci était à proximité de la première bouée de la cité minière de Kamsar. C'était bien à l'intérieur de la zone contiguë de la Guinée.

5. Comme l'a déjà déclaré la Guinée dans l'affaire n° 1, le Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations Unies a, le 8 octobre 1997, adopté une résolution

#### **- ANNEXE 8 -**

dans laquelle il a expressément décidé “que tous les Etats empêcheront la vente ou la fourniture à la Sierra Leone par leurs nationaux ou depuis leur territoire, ou au moyen de navires battant leur pavillon ou d’aéronefs immatriculés par eux, de pétrole [et] de produits pétroliers ... que ceux-ci proviennent ou non de leur territoire.”

Au paragraphe 8 de la même résolution, le Conseil autorise en outre la CEDEAO, dont la République de Guinée est membre , à

“veiller sur la stricte application des dispositions de la présente résolution touchant la fourniture de pétrole [et] de produits pétroliers...[et] à interrompre la navigation maritime en direction de la Sierra Leone pour inspecter et vérifier les cargaisons et les destinations.”

6. Contrairement à ce que déclare le demandeur, le Gouvernement guinéen ne considérait pas la garantie bancaire émise le 10 décembre 1997 par le Crédit Suisse comme “raisonnable”: cela a été expliqué dans les lettres adressées par le cabinet Röhreke, Boye, Remé, von Werder à Stephenson Harwood au nom de la République de Guinée les 11, 12 (2 lettres) et 15 (2 lettres) décembre 1997, qui ont déjà été produites dans l’annexe 4.

7. Le Crédit Suisse a émis une autre garantie datée du 28 janvier 1998

**- A N N E X E 9 -**

Après avoir reçu la garantie bancaire du Crédit Suisse le 28 janvier 1998, le Ministre de la justice de la République de Guinée a informé Saint-Vincent-et-les Grenadines, par lettre adressée par son Agent, le cabinet Röhreke, Boye, Remé, von Werder à Stephenson Harwood le 17/02/1998

**- A N N E X E 10 -**

que dès que le Crédit Suisse aurait payé 400 000 dollars des Etats-Unis au titre de la garantie bancaire, il serait immédiatement procédé à la mainlevée de l’immobilisation du SAIGA.

Ceci a été confirmé par le Ministre de l’Economie et des Finances de la République de Guinée dans une lettre du 16 février 1998

**- A N N E X E 11 -.**

Par lettre du 18 février 1998, le cabinet Röhreke, Boye, Remé, von Werder

**- A N N E X E 12 -**

a demandé au Crédit Suisse de confirmer qu’il était prêt à payer. Le Crédit Suisse a répondu par une télécopie datée du 19 février 1998

**- A N N E X E 13 -.**

8. Aucun paiement n'a été effectué au titre de la garantie. Le demandeur a indiqué que le Crédit Suisse ne paierait pas au titre de la garantie tant que le Tribunal n'aurait pas statué.

Or cette attitude est contraire au texte de la garantie bancaire et montre très clairement que celle-ci n'est pas raisonnable.

9. Il n'est pas exact de dire que l'équipage n'a pas été libéré. Seul le capitaine du SAIGA a été prié de rester jusqu'à l'arrêt définitif de la Cour suprême. La condamnation à six mois d'emprisonnement prononcée par la Cour suprême a été assortie d'un sursis, comme on peut le constater à la page 17 de la pièce jointe n° 2 de la Réplique du demandeur en date du 13 février 1998.

10. La citation des lois de la République de Guinée qui ont été violées par le SAIGA que fournit le demandeur n'est pas suffisante, notamment en ce qui concerne la loi 94/007/CTRN dans son original français (pièce 5 B).

Aux termes de l'article 4 de cette loi, tout armateur de navire de pêche, détenteur d'une licence de pêche délivrée par l'autorité guinéenne compétente, qui se sera fait ravitailler en carburant par des moyens autres que ceux légalement autorisés sera puni de 1 à 3 ans d'emprisonnement et d'une amende substantielle. Les navires de pêche ne sont pas autorisés à se ravitailler en carburant en mer, ils doivent le faire au port (voir aussi la plaidoirie de Me Bao dans l'affaire n° 1, procès-verbal du 27 novembre 1997, page 40).

11. Comme on l'a déclaré dans l'affaire n° 1 et comme il ressort de l'arrêt de la Cour suprême de Guinée (pièce jointe n° 2 de la Réplique en date du 13 février 1998, page 17) le commandant du SAIGA a violé (anglais: "fulfilled") l'article 317 du Code des douanes en important du gazole.

12. Enfin, le SAIGA a violé l'article 40 du Code de la marine marchande de la Guinée (pièce 5 A).

13. Tous les navires de pêche qui ont été approvisionnés en carburant par le SAIGA le 27 octobre 1997 étaient titulaires d'une licence les autorisant à pêcher dans les eaux guinéennes délivrée par les autorités guinéennes. La délivrance d'une telle licence implique bien entendu que les navires de pêche doivent respecter les lois et règlements de la République de Guinée, y compris l'obligation de ne pas se faire approvisionner en gazole en mer dans les eaux guinéennes, y compris dans la zone économique exclusive de la Guinée.

### **Les conséquences juridiques seront exposées dans un document distinct**

Hartmut von Brevern  
(signé)

pour Röhreke, Boye, Remé, von Werder