

## OPINION DISSIDENTE DE M. WARIOBA

[Traduction]

1. Bien que je trouve le raisonnement du Tribunal faible, je souscris aux décisions énoncées au paragraphe 183, points 1), 2) et 13) et j'ai émis, en conséquence, un vote en faveur desdites décisions. Par contre, je ne souscris pas aux décisions du Tribunal énoncées au paragraphe 183, points 3) et 5), et je me suis trouvé, de ce fait, dans l'obligation de me prononcer contre le reste du paragraphe.

2. L'arrêt dans son ensemble manque de transparence. Tout d'abord, le résumé des moyens de preuve et des arguments présentés par les parties est imparfait en ce sens que s'y trouvent omis des aspects importants desdits moyens de preuve et arguments. Le résumé des moyens de preuve et des arguments tel qu'établi n'est pas objectif. Je n'ai point l'intention de m'étendre davantage, s'agissant de l'ensemble de l'arrêt, sur ce point, mais j'illustrerai le point au fur et à mesure que j'aborderai les questions à propos desquelles je suis arrivé à une conclusion différente de celle de la majorité.

3. Le raisonnement de la majorité est faible par ailleurs en ce sens qu'à certains endroits il s'est écarté des moyens de preuve et des arguments présentés par les parties. En outre, ledit raisonnement s'est avéré vague à un point tel que l'arrêt en a manqué de transparence. Cela étant, je voudrais maintenant traiter de la question de l'immatriculation du *Saiga*.

4. Sur la question de la nationalité du *Saiga*, l'arrêt du Tribunal énonce ce qui suit à ses paragraphes 62 et 63 :

62. La question à examiner est celle de savoir si le *Saiga* avait la nationalité de Saint-Vincent-et-les-Grenadines au moment de son arraisonnement. La disposition pertinente de la Convention est l'article 91, qui est ainsi conçu :

### *Article 91*

#### *Nationalité des navires*

1. Chaque Etat fixe les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon. Les navires possèdent la nationalité de l'Etat dont ils sont autorisés à battre le pavillon. Il doit exister un lien substantiel entre l'Etat et le navire.
2. Chaque Etat délivre aux navires auxquels il a accordé le droit de battre son pavillon des documents à cet effet.

63. L'article 91 laisse à chaque Etat une compétence exclusive en matière d'attribution de sa nationalité à des navires. A cet égard, l'article 91 codifie une règle bien établie du droit international général. Aux termes de cet article, il appartient à Saint-Vincent-et-les-Grenadines de fixer les conditions auxquelles elle soumet l'attribution de sa nationalité à des navires, l'immatriculation des navires sur son territoire et le droit pour ces derniers de battre son pavillon. Ces questions sont réglementées par un Etat dans le cadre de son droit interne. Conformément à l'article 91, paragraphe 2, Saint-Vincent-et-les-Grenadines est tenue de délivrer à cet effet des documents aux navires auxquels elle a accordé le droit de battre son pavillon. La délivrance de tels documents est réglementée par le droit interne.

5. Dans ces deux paragraphes, le Tribunal a défini de manière exacte la situation du point de vue du droit. L'on s'attendrait alors à ce que le Tribunal parvienne à une décision après avoir interprété l'article 91 de la Convention à la lumière des moyens de preuve et des arguments qui lui ont été soumis. Des moyens de preuve suffisants ont été produits par les parties, y compris la législation pertinente de Saint-Vincent-et-les-Grenadines. Les deux parties avaient également présenté un nombre important d'arguments sur ce point.

6. En l'espèce, le Tribunal est tenu d'examiner la question de la nationalité et de l'immatriculation du *Saiga* sur la base de ce qui est stipulé à l'article 91 de la Convention, en tenant compte des conditions fixées par Saint-Vincent-et-les-Grenadines.

7. La loi pertinente de Saint-Vincent-et-les-Grenadines aux fins de la présente affaire est la loi sur la marine marchande de 1982 (avec ses amendements successifs). Pour déterminer le point de savoir si le *Saiga* avait la nationalité de Saint-Vincent-et-les-Grenadines au moment de son arraisonnement, il nous faut examiner cette loi.

8. Lorsque la Guinée a soulevé la question de la nationalité du *Saiga* (voir contre-mémoire, paragraphe 10), Saint-Vincent-et-les-Grenadines a répondu en affirmant que le navire a été immatriculé le 12 mars 1997, qu'il était encore valablement immatriculé et le resterait tant qu'il n'aura pas été radié du registre, cela selon les conditions prescrites par la loi sur la marine marchande (voir réplique, paragraphe 24 et annexe 7). Au cours de la procédure orale, le conseil de Saint-Vincent-et-les-Grenadines a soutenu que l'arrivée à expiration du certificat d'immatriculation ne conduit pas à une perte de la nationalité. Il a dit cela en ces termes :

Tout comme une personne ne devient pas apatride une fois que son passeport est arrivé à expiration, un navire ne cesse pas de demeurer au registre de Saint-Vincent lorsque le certificat provisoire arrive à

expiration. Un certificat provisoire, tel un passeport, est la preuve de la nationalité. Il n'en constitue pas l'origine.

9. L'idée qui est énoncée ici est que l'octroi de la nationalité est différent de l'immatriculation telle que prévue dans la législation de Saint-Vincent-et-les-Grenadines. Un examen de la loi sur la marine marchande montre, toutefois, que la nationalité est acquise par le biais de l'immatriculation. Les dispositions pertinentes de la loi sur la marine marchande sont celles contenues dans les sections 9, 12, 16, 17 et 18 (voir annexe 6 à la réplique). La section 9 énonce les conditions liées à l'âge de tout navire et à la qualité du propriétaire de tout navire pour lequel est demandée une immatriculation à Saint-Vincent-et-les-Grenadines. A l'origine, l'âge maximum du navire avait été fixé à quarante années, mais un amendement ultérieur l'a ramené à vingt-cinq années. La section 12 spécifie les personnes habilitées à présenter une demande d'immatriculation pour le navire. Cette demande doit être soumise au conservateur du registre maritime ou au commissaire aux affaires maritimes et une redevance est à acquitter. Les sections 16, 17 et 18 sont libellées comme suit :

16. 1) Avant la première immatriculation de tout navire en tant que navire de Saint-Vincent-et-les-Grenadines conformément à la présente loi, les éléments de preuve ci-après sont, en plus de l'attestation de propriété, à présenter au conservateur du registre ou au commissaire aux affaires maritimes :
  - a) dans le cas d'un navire construit à Saint-Vincent-et-les-Grenadines ou dans tout autre pays du Commonwealth, un certificat signé par le constructeur du navire et contenant l'exposé exact de la dénomination et du tonnage du navire tels qu'estimés par lui; s'il y a lieu, la date à laquelle le navire a été construit et le nom de la personne pour le compte duquel il l'a été; et, dans le cas où une vente est intervenue, le contrat de vente aux termes duquel la propriété du navire a été transférée à la personne qui présente la demande d'immatriculation;
  - b) dans le cas d'un navire construit ailleurs, les mêmes détails que ceux énoncés à la lettre a), à moins que la personne qui présente l'attestation de propriété ne déclare que la date et le lieu de construction du navire ne sont pas connus d'elle ou qu'il n'est pas possible d'obtenir un certificat du constructeur, dans lequel cas le contrat de vente ou tout autre document en vertu duquel le navire est devenu propriété de la personne qui présente la demande d'immatriculation suffit;

17. Dès que ces conditions préliminaires de l'immatriculation ont été satisfaites, le conservateur ou le commissaire, à moins qu'il existe des motifs de ne pas poursuivre la procédure, inscrit au registre les données suivantes se rapportant au navire :
- a) le nom du navire et celui de son port d'attache;
  - b) le détail des caractéristiques figurant dans le certificat de jauge délivré par l'expert maritime;
  - c) les données relatives à l'origine du navire telles qu'indiquées dans l'attestation de propriété;
  - d) le nom, l'adresse et les activités du propriétaire légal, et s'il existe plusieurs propriétaires, les noms de tous les propriétaires et la part détenue par chacun d'eux; et
  - e) le numéro signalétique officiel du navire.
18. 1) Tout navire immatriculé aux termes de la présente loi a pour pavillon le pavillon national de Saint-Vincent-et-les-Grenadines sans modification de quelque nature que ce soit.

...

10. Il ressort de ces dispositions que, dès que les conditions fixées à la section 16 sont satisfaites, un navire est immatriculé conformément à la section 17. Une fois que le navire est immatriculé, il acquiert le droit de battre le pavillon de Saint-Vincent-et-les-Grenadines conformément à la section 18. Comme mentionné ci-dessus, aux termes de l'article 91, paragraphe 1, de la Convention, « [I]es navires possèdent la nationalité de l'Etat dont ils sont autorisés à battre le pavillon. » Il s'ensuit que, aux termes de la législation de Saint-Vincent-et-les-Grenadines, c'est l'immatriculation qui confère la nationalité à un navire. Un certificat établi en vertu de la section 26 de la loi sur la marine marchande constitue la preuve de l'immatriculation. Etant donné que c'est l'immatriculation qui confère la nationalité au navire, le certificat constitue la preuve probante de la nationalité. Il n'est par conséquent pas exact d'établir une comparaison entre un certificat d'immatriculation et un passeport, puisque le processus d'acquisition de la nationalité est différent de celui qui permet d'obtenir un passeport. Un passeport ne constitue pas une preuve probante de nationalité. Une personne peut se voir délivrer un passeport sans avoir acquis de nationalité. Un passeport est un document qui permet à un individu de se rendre à l'étranger en étant placé sous la protection d'un Etat. De nombreux réfugiés dans le monde, en particulier les réfugiés politiques, se sont vus délivrer des passeports dans des pays d'asile sans avoir acquis ou même demandé la nationalité des pays concernés.

11. L'arrêt du Tribunal repose sur quatre motifs qui lui servent de prémisses et qui se trouvent énoncés au paragraphe 73. Le premier motif est que Saint-Vincent-et-les-Grenadines a produit des moyens de preuve

pour étayer son affirmation selon laquelle l'immatriculation n'était pas éteinte au moment de l'arraisonnement du *Saiga*. Les moyens de preuve sur lesquels le Tribunal s'est appuyé comprennent notamment des dispositions de la loi sur la marine marchande invoquées par lui et des indications manifestes telles que l'inscription « Kingstown » sur le navire en tant que port d'attache, les documents se trouvant à bord du navire et le sceau de ce dernier, qui comportait les mots « SAIGA Kingstown », ainsi que la charte-partie qui mentionnait Saint-Vincent-et-les-Grenadines en qualité d'Etat du pavillon. C'est là un raisonnement bien faible.

12. Le *Saiga* a été acheté au cours d'une vente aux enchères par la *Tabona Shipping Company* de Chypre en février 1997. Les nouveaux propriétaires ont décidé de l'immatriculer à Saint-Vincent-et-les-Grenadines et, deux semaines après l'acquisition du navire, la *Tabona Shipping Company* a présenté une demande dans ce sens. Un certificat provisoire a été établi le 14 avril 1997, avec une validité courant jusqu'à la date du 12 septembre 1997. Un certificat définitif a été établi le 28 novembre 1997.

13. Les dispositions pertinentes de la loi sur la marine marchande sont celles contenues dans les sections 36 et 37. Elles sont libellées comme suit :

36. 1) Lorsque, en vertu de la présente loi, il est demandé pour un navire, immatriculé sous un pavillon autre que le pavillon national de Saint-Vincent-et-les-Grenadines, une immatriculation provisoire en tant que navire de Saint-Vincent-et-les-Grenadines, la demande est faite à cet effet, par le propriétaire ou en son nom, au conservateur du registre ou au commissaire aux affaires maritimes; et, conformément aux prescriptions en la matière, elle doit contenir les éléments requis, être conforme aux formalités prévues, être accompagnée des documents nécessaires et est soumise au paiement de toute redevance prévue; et lorsque ces conditions se trouvent satisfaites, le conservateur ou le commissaire, selon le cas, établit un certificat provisoire d'immatriculation pour le navire.
- 2) Le certificat provisoire d'immatriculation établi en vertu du paragraphe 1 a le même effet qu'un certificat ordinaire d'immatriculation au cours d'une période d'une année à compter de sa date d'établissement.
- 3) Toute personne qui présente une demande d'immatriculation d'un navire en vertu de la présente section produit, sans préjudice de l'ensemble des dispositions du paragraphe 1, les éléments de preuve suivants :
- a) pour le navire :

- i) la preuve attestant que tout certificat d'immatriculation étranger ou tout document en tenant lieu le concernant a été ... dûment annulé;
- ii) si un tel certificat existe toujours, la preuve attestant que le gouvernement qui l'a émis a donné son consentement au bénéficiaire pour son annulation ou l'annulation de l'immatriculation;
- iii) une déclaration des propriétaires précédents par laquelle ceux-ci s'engagent à radier le navire du registre où il se trouve immatriculé et confirment que tous les engagements concernant le navire ont été dûment honorés;
- b) la preuve attestant que le navire se trouve en état de naviguer;
- c) la preuve attestant qu'il a été procédé au marquage du navire conformément à la section 22 ou que le propriétaire du navire s'engage à procéder au marquage du navire immédiatement après réception du certificat provisoire d'immatriculation;
- d) la preuve du paiement pour le compte du navire de la redevance au titre de la première immatriculation et de la redevance au titre de la première année d'immatriculation.

...

37. Le certificat provisoire d'immatriculation cesse d'avoir tout effet si, avant l'expiration d'un délai de 60 jours à compter de sa date d'établissement, le propriétaire du navire pour lequel il a été établi ne fournit pas à l'autorité qui a établi le certificat
- a) un certificat établi par le gouvernement du pays où le navire a été immatriculé pour la dernière fois (ou tout autre élément de preuve acceptable) pour attester que l'immatriculation du navire dans ledit pays a été annulée; ou
  - b) la preuve attestant qu'il a été procédé dûment au marquage du navire comme requis à la section 22.

14. Il est à noter que, en vertu des sections 16, 17 et 18 de la loi sur la marine marchande, un navire n'est inscrit au registre que lorsque les conditions pour l'attribution de la nationalité sont cumulativement satisfaites. Une simple demande ne donne pas à un navire le droit à l'immatriculation ou à la nationalité. La procédure prévue pour l'immatriculation provisoire est cependant différente, comme cela ressort des sections 36 et 37.

15. Dans un tel cas, une fois que la demande est présentée, il est procédé immédiatement à une immatriculation provisoire. Cette immatriculation

provisoire confère à titre temporaire la nationalité au navire, celui-ci conservant en même temps la nationalité qu'il détient alors, cela pendant une courte période. Aux termes de la législation de Saint-Vincent-et-les-Grenadines, la période au cours de laquelle il est permis à un navire de bénéficier de la double nationalité est de deux mois. Deux conditions sont prescrites à cet égard dans la loi sur la marine marchande, conditions qui, si elles ne sont pas satisfaites, conduisent à la perte de la nationalité accordée à titre temporaire. La première condition est que les propriétaires du navire doivent mettre fin à la nationalité de l'Etat du pavillon précédent et la deuxième est l'inscription « Kingstown » en tant que port d'attache sur le navire.

16. La question est de savoir si le *Saiga* avait satisfait aux conditions requises pour l'obtention d'une immatriculation provisoire au moment de son arraisonnement en octobre 1997. De mon point de vue, la réponse est négative. Deux conditions prescrites à la section 37 doivent être satisfaites au cours des deux premiers mois. L'une des deux conditions, l'inscription « Kingstown » sur le navire, a été satisfaite. Mais aucun élément de preuve n'a été produit pour attester que la deuxième condition relative à l'extinction de la nationalité de Malte a été satisfaite. Saint-Vincent-et-les-Grenadines n'a absolument pas été en mesure de présenter des moyens de preuve sur ce point.

17. La question de l'immatriculation du *Saiga* a été soulevée pour la première par la Guinée en ces termes :

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

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

(Voir contre-mémoire, paragraphe 10)

18. La réponse de Saint-Vincent-et-les-Grenadines a été la suivante :

24. ... 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. 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.  
(Voir réplique, paragraphe 24)

19. En octobre 1998, le commissaire aux affaires maritimes avait écrit ce qui suit :

#### ATTESTATION

...

Je confirme par la présente attestation que le M.T. « SAIGA » de GT 4254 et NT 2042 a été immatriculé sous le pavillon de Saint-Vincent-et-les-Grenadines le 12 mars 1997 et se trouve à ce jour valablement immatriculé.

(Voir réplique, annexe 7)

20. Un fait significatif qu'il convient de relever est que le commissaire aux affaires maritimes a écrit cette lettre après que la Guinée a soulevé la question de l'immatriculation dans le contre-mémoire. Un autre fait significatif qu'il convient de relever est que la déclaration suivant laquelle le lieu où se trouvait le *Saiga* n'a pas permis que lui soit délivré le certificat définitif est dénuée de fondement, puisque ledit certificat a été établi après l'arraisonnement du navire.

La Guinée a répondu comme suit :

14. Saint-Vincent-et-les-Grenadines avait initialement produit au sujet du *Saiga*, à l'annexe 13 de son mémoire, un certificat provisoire d'immatriculation daté du 14 avril 1997 et un certificat définitif d'immatriculation daté du 28 novembre 1997. Il produit à présent, en tant qu'annexe 7 à sa réplique, une déclaration de l'administration maritime de Saint-Vincent-et-les-Grenadines à



Genève datée du 27 octobre 1998. Il s'agit d'une attestation destinée « à qui de droit » qui confirme que le *Saiga* a été immatriculé sous pavillon de Saint-Vincent-et-les-Grenadines le 12 mars 1997 et que cette immatriculation serait toujours en cours de validité à la date du 27 octobre 1997.

15. Saint-Vincent-et-les-Grenadines soutient que le *Saiga* jouissait de sa nationalité à la date considérée du 28 octobre 1997, parce qu'un navire, une fois immatriculé sous le pavillon de Saint-Vincent-et-les-Grenadines, conserve son immatriculation jusqu'à ce qu'il soit radié du registre. Toutefois, cela ne figure pas dans la *Merchant Shipping Act* [loi sur la marine marchande] de 1982 de Saint-Vincent-et-les-Grenadines. Le certificat provisoire d'immatriculation stipule expressément qu'il « expire le 12 septembre 1997 ». En vertu de la section 37 de la *Merchant Shipping Act*, un certificat provisoire d'immatriculation cesse même d'avoir tout effet à une date antérieure à la date d'expiration fixée, c'est-à-dire au terme d'un délai de 60 jours à compter de la date d'établissement du certificat, si le propriétaire n'a pas produit dans l'intervalle certains documents. Quoi qu'il en soit, la date extrême à laquelle le certificat provisoire d'immatriculation serait arrivé à expiration est le 12 septembre 1997. Contrairement à ce qu'avance Saint-Vincent-et-les-Grenadines, il n'existe nulle part dans la *Merchant Shipping Act* de section qui dispose qu'un navire jouissant d'une immatriculation provisoire reste immatriculé tant qu'il n'a pas été radié du registre.  
(Voir duplique, paragraphes 14 et 15)

21. A la fin de la procédure écrite, il est apparu que l'immatriculation du *Saiga* deviendrait une des questions clés. Le Tribunal, agissant conformément à ses règles de procédure, a demandé aux parties de présenter un certain nombre de documents. Il était demandé, entre autres, à Saint-Vincent-et-les-Grenadines de présenter des documents relatifs à l'immatriculation du *Saiga* (voir lettre du Greffier en date du 4 février 1999). Le commissaire adjoint aux affaires maritimes a répondu le 1 mars 1999 en ces termes :

En réponse à la requête récemment reçue du Tribunal international du droit de la mer relative à des documents supplémentaires concernant la situation quant à l'immatriculation du navire *Saiga* le 27 octobre, y compris une copie de l'inscription du navire *Saiga* au registre maritime de Saint-Vincent-et-les-Grenadines à la date du 27 octobre 1997, voici les précisions que je puis apporter au Tribunal :

L'immatriculation du navire *Saiga* a été enregistrée le 26 mars 1997 et une copie de l'extrait du registre maritime a été imprimée le 15 avril 1997, tel que cela apparaît à « A ». Je suis en mesure de confirmer que les propriétaires du *Saiga* ont rempli toutes les conditions fixées à l'article 37 de la loi sur la marine marchande, et ont fourni les éléments de preuve satisfaisants attestant que a) il a été mis fin à l'immatriculation du navire dans le dernier pays d'immatriculation; et que b) il a été procédé sur le navire au marquage requis par la section 22. Pour ce qui est du point b) ci-dessus, une copie de l'attestation de marquage [*Carving and Marking Note*] du navire figure au « B ». L'inscription au registre intervenue le 26/03/1997 est restée en cours de validité comme elle l'était à la date du 27 octobre 1997.

Cet extrait du registre maritime aurait pu rester identique au cours d'une année entière, conformément à la section 36, paragraphe 2, de la loi sur la marine marchande, à moins que le navire *Saiga* n'ait été radié du registre (dans lequel cas une copie de l'extrait pertinent du registre maritime aurait été établie à cet effet). Un modèle d'extrait du registre maritime indiquant qu'un navire venait juste d'en être radié figure au « C ». Cela n'a cependant pas été le cas du *Saiga*, qui est resté immatriculé sur une base provisoire jusqu'au 28 novembre 1997, date à laquelle un certificat définitif d'immatriculation a été établi. L'extrait du registre maritime aurait subi une modification à ce moment-là pour indiquer que le certificat définitif avait été établi et une copie de l'extrait du registre maritime indiquant cela tel qu'établi ultérieurement figure au « D ».

Je voudrais ajouter que c'est une pratique du registre maritime que des certificats provisoires d'immatriculation soient établis pour des périodes de six mois, comme cela a été fait dans le cas du *Saiga*. Une des raisons pour lesquelles cela est fait consiste à encourager les propriétaires à se conformer aux formalités de l'immatriculation définitive suffisamment à temps avant l'expiration de la période de validité d'une année de l'immatriculation provisoire, tel que cela est prévu à la section 36, paragraphe 2, de la loi sur la marine marchande.

En outre, d'après mon expérience, il est fréquent que les propriétaires permettent que la période de validité du certificat provisoire initial arrive à expiration et qu'ils laissent passer une courte période avant l'obtention soit d'un nouveau certificat provisoire, soit d'un certificat définitif (comme ce fut le cas ici). Toutefois, pour les raisons explicitées ci-dessus, cela n'a pas d'effet sur le fait que le navire *Saiga* est resté

valablement inscrit au registre maritime de Saint-Vincent-et-les-Grenadines comme il l'était à la date du 27 octobre 1997.

Veillez agréer ...

Najila Dabinovic

Commissaire adjoint aux affaires maritimes

(*Signé*)

22. Comme cela est indiqué dans sa lettre, le commissaire adjoint aux affaires maritimes a présenté une copie de l'extrait pertinent du registre maritime et une copie de l'attestation de marquage du navire, mais n'a pas présenté de certificat de radiation du registre de Malte.

23. Au cours de la procédure orale, le conseil de la Guinée a fait la constatation suivante :

Il est un peu étonnant pour moi de constater ce qu'il en est du certificat de radiation de l'ancien registre. Donc le *Saiga* a été acheté aux enchères par la *Tabona Shipping Company* et se trouvait avant cela immatriculé sous pavillon maltais. Moi j'aurais pensé que si le but était de présenter tous les moyens possibles, un tel certificat aurait été, comme l'autre document, la déclaration de la société de classification du registre maritime russe, produit.

(Voir ITLOS/PV.99/8 du 11 mars 1999)

24. Le Tribunal a continué à estimer qu'il était important d'obtenir des preuves par documents concernant la radiation du *Saiga* du registre maritime de Malte. Au nom du Tribunal, et là encore conformément aux règles de procédure du Tribunal, le Président a, entre autres, fait part de cela aux parties lors d'une réunion tenue le 2 mars 1999 (M. Plender, conseil de Saint-Vincent-et-les-Grenadines, a fait état de cette réunion au cours de son exposé du 18 mars 1999 (voir ITLOS/PV.99/16, p. 21)). Saint-Vincent-et-les-Grenadines n'a toujours pas été en mesure de présenter lesdites preuves par documents.

25. Le 11 mars 1999, au cours de la procédure orale, la Guinée a fait l'exposé ci-après :

La République de Guinée maintient que le navire *Saiga* n'était pas valablement immatriculé sous le pavillon de Saint-Vincent-et-les-Grenadines à la date de son arraisonnement par les douanes guinéennes, le 28 octobre 1997. De ce fait, les dispositions de l'article 91 de la Convention ne sont pas remplies et le *Saiga* peut être qualifié de navire sans nationalité à la date de son arraisonnement.

Le pétrolier avait obtenu un certificat provisoire d'immatriculation par Saint-Vincent-et-les-Grenadines, en date du 14 avril 1997. La date d'arrivée à expiration dudit certificat provisoire se situait dès le 12 septembre 1997, donc, plus d'un mois avant son arraisonnement. Il n'y avait eu établissement d'un certificat définitif d'immatriculation par les autorités responsables de Saint-Vincent-et-les-Grenadines qu'à la date du 28 novembre 1997, à savoir exactement un mois après l'arraisonnement du navire *Saiga*. La conclusion logique que l'on en tire est que le *Saiga* n'était pas valablement immatriculé durant la période se situant entre le 12 septembre 1997 et le 28 novembre 1997.

...

Il y a deux dispositions pertinentes traitant de certificats provisoires d'immatriculation, à savoir les sections 36 et 37. Dans sa réplique, Saint-Vincent-et-les-Grenadines cite en particulier la section 37, indiquant :

« Le certificat provisoire d'immatriculation cesse d'avoir tout effet si, avant l'expiration d'un délai de 60 jours à compter de sa date d'établissement, le propriétaire du navire pour lequel il a été établi ne fournit pas à l'autorité

- a) un certificat établi par le gouvernement du pays où le navire a été immatriculé pour la dernière fois (ou tout autre élément de preuve acceptable) pour attester que l'immatriculation du navire dans ledit pays a été annulé; ou
- b) la preuve attestant qu'il a été procédé dûment au marquage du navire comme requis à la section 22. »

Ces dispositions traitent de circonstances spéciales, à savoir le manquement à produire certains documents, sans lesquels le certificat provisoire perd son effet deux mois après son établissement.

Si ces deux documents n'ont pas été fournis pendant une période de 60 jours après l'établissement du certificat provisoire, ce certificat provisoire perd son effet dès après les 60 jours. C'est le sens clair de cette section 37.

(Voir ITLOS/PV.99/8, pp. 11 et 12)

26. Le 18 mars 1999, le Tribunal a, de nouveau, adressé une communication à Saint-Vincent-et-les-Grenadines dans les termes qui suivent :

Me référant à la note « Completion of Documentation » [présentation de nouveaux documents] qui vous a été transmise le 4 février 1999

(voir copie ci-jointe), je voudrais attirer votre attention sur le point 14 de la note qui se rapporte à tout document écrit relatif à la radiation du *Saiga* du registre maritime de Malte.

(Voir lettre du 18 mars 1999)

27. La réponse du conseil du demandeur a été la suivante :

La section 37 (a) de la loi sur la marine marchande prévoit l'immatriculation d'un navire, lorsque le candidat n'a produit, ni certificat émanant du Gouvernement du dernier pays d'immatriculation, ni un justificatif acceptable montrant que l'immatriculation était close. Dans le cas du *Saiga*, le candidat à l'immatriculation a répondu à la deuxième de ces conditions. Etant donné qu'il n'a jamais été fait la moindre suggestion selon laquelle le *Saiga* était demeuré inscrit au registre de Malte, nous avons pensé qu'il n'était pas nécessaire d'ennuyer le Tribunal avec des détails historiques du navire concernant un autre pavillon et une autre immatriculation des années ayant précédé cette affaire.

(Voir ITLOS/PV.99/16 du 18 mars 1999)

28. La Guinée a réagi à la déclaration de Saint-Vincent-et-les-Grenadines de la manière suivante :

Or, M. Plender n'a pas expliqué ce qu'étaient ces autres éléments de preuve acceptables qui, apparemment, indiquaient qu'il n'y avait plus d'immatriculation valable dans le précédent registre d'immatriculation. La seule preuve de ce genre aurait été un certificat de radiation du registre de Malte. Seul un tel certificat de radiation qui aurait été soumis par Saint-Vincent-et-les-Grenadines au Tribunal international aurait pu montrer clairement ce qu'il en était. Or, ce certificat d'immatriculation n'a pas été fourni, ce qui indique qu'il est fort probable que le *Saiga* n'était pas radié du registre de Malte au moment de l'arraisonnement. Nous avons écouté M. Plender nous parler de cette question et expliquer qu'il n'avait pas fourni ce certificat de radiation, en disant qu'il n'est pas nécessaire d'ennuyer le Tribunal avec des détails de cette histoire portant sur un autre nom dans un autre registre.

(Voir ITLOS/PV.99/18 du 20 mars 1999)

29. Je souscris à l'argument de la Guinée. Le Tribunal avait adressé des communications par écrit à deux reprises et une communication orale à Saint-Vincent-et-les-Grenadines et le conseil de cette dernière savait pertinemment l'importance qu'il y avait à produire un certificat de radiation

établi par le Gouvernement maltais ou « tout élément de preuve acceptable ». Le Tribunal voulait de manière spécifique que lui soit présentée cette preuve, mais le conseil a écarté cette demande. Il n'existe pas de conclusion autre que celle qui consiste à admettre qu'il n'y a pas eu radiation du *Saiga* du registre de Malte. Ne serait-ce que sur ce point, le *Saiga* avait été privé de son immatriculation provisoire et de la nationalité qu'il avait obtenue à titre provisoire, cela deux mois à compter du 26 mars 1997. Il s'ensuit que le *Saiga* n'avait pas la nationalité de Saint-Vincent-et-les-Grenadines lorsqu'il a été arraisonné en octobre 1997.

30. Saint-Vincent-et-les-Grenadines a déclaré que la section 36, paragraphe 2, prime toutes pratiques et directives qui seraient incompatibles avec elle (et le Tribunal semble l'avoir suivi implicitement dans cet argument). Cet argument est dénué de pertinence. La brochure officielle (voir mémoire, annexe 5) expose clairement que la pratique de Saint-Vincent-et-les-Grenadines consiste à établir un certificat provisoire valable six mois et que, le cas échéant, celui-ci est prorogé pour une nouvelle durée de six mois. Rien dans la loi sur la marine marchande n'interdit que les autorités établissent un certificat provisoire pour quelque durée que ce soit. Le demandeur a produit des moyens de preuve qui montrent que d'autres Etats de la région ont des législations et pratiques similaires en la matière. Il apparaît clairement que la section 36, paragraphe 2, n'est pas une section qui autorise la prorogation, mais qu'elle est plutôt une section qui contient des dispositions restrictives. Ce qu'elle énonce, c'est que la durée de l'immatriculation provisoire ne saurait excéder une année. Cette durée peut être plus courte, mais au cours de la durée prescrite le bénéficiaire jouit des mêmes droits que ceux accordés au titre d'un certificat ordinaire. Nulle part dans la loi sur la marine marchande il n'existe de disposition qui stipule que la section 36, paragraphe 2, redonne vie à un certificat périmé.

31. Le *Saiga* a été immatriculé sur une base provisoire en mars 1997. L'immatriculation provisoire est arrivée à expiration le 12 septembre et n'a pas été renouvelée. Puisqu'aucun certificat définitif n'a été établi au cours de ladite période, l'hypothèse qui peut être émise est que toutes les conditions requises pour l'acquisition de la nationalité n'avaient pas été satisfaites. L'immatriculation provisoire n'a pas été prorogée ou renouvelée et Saint-Vincent-et-les-Grenadines et le propriétaire du navire ont admis qu'il y a eu interruption de l'immatriculation. Ceci signifie que la nationalité accordée à titre provisoire a cessé d'exister au plus tard le 12 septembre 1997. A compter de cette date, le *Saiga* ne possédait pas la nationalité de Saint-Vincent, cela jusqu'à la date du 28 novembre 1997. Ainsi, lorsqu'il a été arraisonné le 28 octobre 1997, il n'avait pas le droit de battre le pavillon de Saint-Vincent-et-les-Grenadines.

32. Au paragraphe 72 de l'arrêt, un certain critère d'évaluation des moyens de preuve a été établi. Ledit paragraphe est conçu comme suit :

72. Sur la base des moyens de preuve qui lui ont été soumis, le Tribunal constate que Saint-Vincent-et-les-Grenadines s'est acquittée de la charge initiale qui consistait à établir que le *Saiga* avait la nationalité vincentaise au moment où il a été arraisonné par la Guinée. Il incombait par conséquent à la Guinée d'étayer son affirmation selon laquelle le navire n'était pas immatriculé à Saint-Vincent-et-les-Grenadines et n'avait pas la nationalité de ce pays à ce moment-là. Le Tribunal estime que la Guinée ne s'est pas acquittée de cette charge et qu'il n'a pas été établi que le *Saiga* n'était pas immatriculé à Saint-Vincent-et-les-Grenadines ou qu'il n'avait pas la nationalité de ce pays au moment de son arraisonnement.

33. Le Tribunal, à ce paragraphe, dit en fait que la charge de la preuve incombait initialement à Saint-Vincent-et-les-Grenadines. Le critère retenu pour ladite charge n'est point contraignant; il est plutôt faible. Ensuite, la charge devait incomber à la Guinée. Le Tribunal n'a pas expliqué quel type de critère a été retenu pour Saint-Vincent-et-les-Grenadines; cependant, lorsque le Tribunal se contente de parler de la charge initiale, l'impression qui en est retirée est que Saint-Vincent-et-les-Grenadines était uniquement tenue de produire des moyens de preuve *prima facie*. Je ne crois pas qu'un tel critère puisse suffire ici. Toutefois, je n'estime pas qu'il y ait lieu de discuter de cette question, parce que je pense que, tout au long de l'instance, la charge incombait à la Guinée d'établir que le *Saiga* n'était pas immatriculé au moment de son arraisonnement. Je dis cela parce que la question de l'immatriculation a été soulevée par la Guinée et qu'il lui incombait d'apporter la preuve de ce qu'elle avançait.

34. Les moyens de preuve requis pour établir qu'un navire a la nationalité de Saint-Vincent-et-les-Grenadines et y est immatriculé conformément aux dispositions de l'article 91 de la Convention sont constitués en réalité par des documents. Le premier document important était la loi sur la marine marchande de 1982. Cette loi était importante pour établir les conditions de la nationalité et de l'immatriculation telles que prescrites par Saint-Vincent-et-les-Grenadines aux termes de l'article 91 de la Convention.

35. En vertu de la loi sur la marine marchande, l'immatriculation provisoire est matérialisée par l'établissement d'un certificat provisoire. Le certificat provisoire a été soumis au Tribunal; il indiquait qu'il avait été établi le 14 avril 1997 et qu'il devait expirer le 12 septembre 1997. C'est la même procédure qui est suivie pour ce qui concerne le certificat définitif. Le certificat définitif a également été présenté au Tribunal et il indiquait qu'il avait été établi le 28 novembre 1997. La loi sur la marine marchande requiert également que l'immatriculation soit inscrite au registre maritime. L'extrait pertinent du registre maritime a été produit et il indique que le

*Saiga* a été immatriculé le 12 mars 1997 et inscrit au registre le 26 mars 1997; et que l'immatriculation devait expirer le 12 septembre 1997. Enfin, la loi sur la marine marchande requiert qu'il soit procédé au marquage du navire et que soit produit un certificat de radiation délivré par l'Etat où le navire était précédemment immatriculé. Une attestation de marquage, portant la date du 14 avril 1997, a été produite. La Guinée et le Tribunal ont demandé à Saint-Vincent-et-les-Grenadines de présenter le certificat de radiation ou toute autre preuve acceptable de la radiation, ce que Saint-Vincent-et-les-Grenadines n'a pas été en mesure de faire.

36. La loi sur la marine marchande de 1982 ne contient pas de disposition spécifique concernant la durée de validité d'un certificat provisoire, mais le Tribunal a reçu la brochure officielle du Gouvernement de Saint-Vincent-et-les-Grenadines, dans laquelle il est dit :

Le certificat provisoire d'immatriculation est établi pour six mois et peut être prorogé, dans certaines circonstances, pour une période supplémentaire de six mois.

37. Voilà la pratique officielle de Saint-Vincent-et-les-Grenadines, exposée dans un document officiel. Mais d'autres documents ont été soumis qui semblaient contenir une indication contraire. Le premier de ces documents est la lettre du commissaire aux affaires maritimes en date du 27 octobre 1997, dans laquelle il est dit que le *Saiga* avait été immatriculé le 12 mars 1997 et se trouvait toujours immatriculé. On ne peut souscrire à cette affirmation, parce que le certificat, tel qu'il a été établi et enregistré, devait expirer le 12 septembre 1997 et que le certificat définitif n'était pas établi à la date du 27 octobre 1997 (il a été établi le 28 octobre 1997).

38. L'autre document soumis est la lettre du commissaire adjoint aux affaires maritimes en date du 1er mars 1997. Cette lettre contient plusieurs déclarations. Il y est dit que l'immatriculation du *Saiga* a été portée au registre le 26 mars 1997, ce qui est conforme à l'inscription figurant dans le registre maritime. Il y est également dit que les propriétaires avaient présenté des éléments de preuve satisfaisants attestant qu'il y a eu radiation du navire du registre dans lequel il se trouvait précédemment inscrit (mais lesdits éléments de preuve n'ont pas été produits). Il y est dit en outre que la durée de validité d'un certificat provisoire, aux termes de la section 36, paragraphe 2, de la loi sur la marine marchande, était d'une année. Enfin, il y est dit que le certificat provisoire avait expiré.

39. La base sur laquelle se fonde le Tribunal pour accepter les éléments de preuve de Saint-Vincent-et-les-Grenadines se trouve exposée au paragraphe 67 de l'arrêt qui est libellé comme suit :



Saint-Vincent-et-les-Grenadines a présenté au Tribunal des moyens de preuve pour étayer son affirmation selon laquelle le *Saiga* était un navire en droit de battre son pavillon au moment de l'incident qui a donné lieu au présent différend. Après avoir invoqué les dispositions pertinentes de la loi sur la marine marchande, Saint-Vincent-et-les-Grenadines a appelé l'attention sur plusieurs indications de la nationalité vincentaise que portait le navire ou qui existaient à son bord. Parmi ces indications, il y a l'inscription « Kingstown » en tant que port d'attache sur la poupe du navire, les documents se trouvant à son bord et le sceau du navire qui comportait les mots « SAIGA Kingstown », de même que la charte-partie qui était alors d'application et qui mentionnait le pavillon du navire comme étant celui de « Saint-Vincent-et-les-Grenadines ».

40. Le Tribunal n'a pas donné de liste des documents se trouvant à bord du *Saiga*, mais l'unique document produit à l'audience qui revêtait une pertinence pour ce qui est de l'immatriculation telle que requise par la législation de Saint-Vincent-et-les-Grenadines était le certificat provisoire, qui avait expiré. Les autres documents, y compris la charte-partie, étaient dénués de pertinence pour ce qui est de l'immatriculation. Il s'agissait de documents qui revêtaient une pertinence pour ce qui concerne les questions d'ordre administratif ou pratique.

41. L'inscription « Kingstown » sur la poupe du navire constitue une des conditions requises pour l'immatriculation provisoire, et qui devaient être satisfaites au cours des deux premiers mois. L'autre condition était la production du certificat de radiation de Malte, certificat qui n'a pas pu être produit. La non-production dudit document suffit à elle seule pour priver le navire de son immatriculation provisoire.

42. Le Tribunal n'a pas non plus identifié les dispositions de la loi sur la marine marchande mentionnées par Saint-Vincent-et-les-Grenadines. Mais la disposition qui a été invoquée est la section 36, paragraphe 2, qui stipule que « le certificat provisoire d'immatriculation établi en vertu du paragraphe 1 a le même effet qu'un certificat ordinaire d'immatriculation au cours d'une période d'une année à compter de sa date d'établissement. » Le commissaire adjoint aux affaires maritimes avait affirmé que cette disposition prorogeait la durée de validité du certificat jusqu'à une année. Le conseil de Saint-Vincent-et-les-Grenadines l'a souligné avec insistance. J'ai réfuté cette explication (voir paragraphe 30).

43. M. Anderson, juge, a fait valoir, dans son opinion individuelle, que le sens et l'effet de la section 36, paragraphe 2, en particulier, trouvaient leur explication par rapport au certificat provisoire d'immatriculation. Je ne souscris pas à ce point de vue. L'explication avancée est celle qu'a donnée le commissaire adjoint aux affaires maritimes dans sa lettre de mars 1999. Il

est certain qu'il ne peut pas être soutenu que le commissaire adjoint est compétent pour expliquer la loi. L'autre « explication » provient du conseil de Saint-Vincent-et-les-Grenadines. Si ladite explication doit être prise en compte, l'explication inverse du conseil de la Guinée devrait également l'être.

44. Quoi qu'il en soit, la déclaration du commissaire adjoint contient de nombreuses contradictions. Le commissaire est la même personne qui a établi le certificat provisoire et déclaré qu'il allait expirer au bout de six mois. Cela doit avoir été fait conformément à la loi. Par conséquent, il y a contradiction, si par la suite l'on revient sur cette indication et que l'on affirme que la durée de validité d'un certificat provisoire est d'une année. En deuxième lieu, le commissaire adjoint admet dans la même lettre que le certificat provisoire avait expiré. Enfin, la déclaration du commissaire adjoint contredit l'explication contenue dans la brochure officielle. Il est clair que c'est l'explication contenue dans la brochure officielle qui devrait être acceptée plutôt que l'explication du commissaire, qui, en tout état de cause, avait un intérêt à se défendre, dans une situation où il est apparu qu'il y a eu défaillance.

45. La majorité a suivi le commissaire adjoint dans son explication suivant laquelle des éléments de preuve satisfaisants avaient été produits par les propriétaires (paragraphe 70 de l'arrêt). Cette acceptation a été exposée sans avoir été motivée. La majorité s'est toutefois placée dans une situation inconfortable en prenant cette position. C'est le Tribunal lui-même qui a insisté pour que soit produit le certificat de radiation ou tout autre élément de preuve acceptable. Le commissaire adjoint a donné son explication le 1er mars 1999. Le Tribunal n'a pas trouvé l'explication probante et c'est la raison pour laquelle, le 18 mars 1999, il a écrit une autre lettre pour demander des preuves par documents. Il est déconcertant de voir que l'explication qui, jusqu'à la fin de la procédure orale, n'a pas été jugée probante est sans autre explication devenue subitement probante.

46. Le second motif sur lequel l'arrêt est fondé est constitué par ce qui est appelé le comportement constant du demandeur. Il est soutenu que le demandeur a agi à tout moment en tant qu'Etat du pavillon, au cours de toutes les phases de l'affaire. Il s'agit là en vérité d'un argument bien étrange dans le contexte de l'article 91 de la Convention. Aux termes de cet article, comme cela a déjà été dit, les Etats jouissent d'une compétence exclusive pour fixer les conditions auxquelles ils attribuent leur nationalité à des navires. Saint-Vincent-et-les-Grenadines a fixé lesdites conditions dans la loi sur la marine marchande. Soit un navire est immatriculé conformément à ces conditions soit il n'est pas immatriculé. Le comportement de Saint-Vincent-et-les-Grenadines ne modifiera pas ce qui se trouve dans sa législation; il ne modifiera pas les mots figurant dans le certificat d'immatriculation et il ne modifiera pas ce qui se trouve inscrit dans le registre maritime.

47. Le Tribunal essaie d'une certaine manière d'amender la Convention en introduisant de nouvelles conditions ne figurant pas à l'article 91. Aux termes de cet article, c'est uniquement l'Etat du pavillon qui peut fixer les conditions de l'immatriculation des navires. Si le Tribunal statue que le comportement constant d'un Etat devrait conduire d'autres Etats à accepter ce comportement comme une condition de l'immatriculation, cela équivaldrait à une violation du principe de la compétence exclusive énoncé à l'article 91 de la Convention.

48. Il est pertinent d'observer que Saint-Vincent-et-les-Grenadines a admis en trois occasions que le certificat provisoire avait expiré le 12 septembre 1997. Le 27 novembre 1997, au cours de la procédure relative à la prompte mainlevée (affaire du Navire « SAIGA », prompte mainlevée), la Guinée a soulevé la question du propriétaire du navire. Le lendemain, le 28 novembre, le conseil du demandeur a déclaré ce qui suit :

Le deuxième point préliminaire que je voudrais soulever a été mentionné par la Guinée hier et concerne la propriété du navire *Saiga*. L'information que nous avons est une information tout à fait claire à ce sujet : la *Tabona Shipping Company* est bien l'armateur de ce navire. Nous avons le certificat d'immatriculation de Saint-Vincent-et-les-Grenadines qui, malheureusement, bien que daté du 14 novembre 1997, a pour date d'expiration le 12 septembre 1997. Des efforts sont en cours pour l'obtention au nom des propriétaires du certificat qui ne sera plus provisoire mais définitif. C'est un document que nous espérons pouvoir soumettre au Tribunal au plus tard lors de l'interruption de l'audience.

(Voir ITLOS/PV.97/2, p. 2)

49. La deuxième occasion a été celle de la lettre du commissaire adjoint aux affaires maritimes en date du 1er mars 1999 et la troisième occasion celle du témoignage de M. Stewart au cours de la procédure orale. Devant ce témoignage précisément, l'on ne peut sérieusement pas souscrire à l'explication du commissaire adjoint.

50. Le troisième motif sur lequel repose l'arrêt du Tribunal est constitué par le comportement de la Guinée. Il est soutenu que la Guinée n'a pas mené d'investigations au sujet de l'immatriculation ou des documents y relatifs et qu'elle n'a pas soulevé la question au cours de la procédure concernant la prompte mainlevée en novembre 1997, ni au cours de la procédure concernant les mesures conservatoires en février 1998. Il est également allégué que la Guinée a cité à comparaître Saint-Vincent-et-les-Grenadines dans la cédula de citation aux termes de laquelle le capitaine a été poursuivi devant les juridictions de la Guinée. Le Tribunal tente, sans explication, d'introduire des notions d'estoppel, de forclusion ou

d'acquiescement. Il est clair que ces principes ne s'appliquent pas ici, puisque les dispositions de l'article 91 de la Convention sont si claires en matière d'immatriculation et de nationalité des navires.

51. Lorsqu'un Etat procède à l'arraisonnement d'un navire, comme l'a fait la Guinée, aucune obligation ne lui impose de s'assurer d'abord de sa nationalité avant de prendre des mesures. Les faits relatifs à l'immatriculation étaient détenus par Saint-Vincent-et-les-Grenadines. S'il y a lieu de dire quelque chose, c'est plutôt que c'est le comportement de Saint-Vincent-et-les-Grenadines qui a induit la Guinée en erreur et l'a amenée à croire au début que le *Saiga* était valablement immatriculé à Saint-Vincent-et-les-Grenadines et en avait la nationalité. La Guinée a, en fait, soulevé des questions qui auraient dû amener Saint-Vincent-et-les-Grenadines à faire connaître, au cours de la procédure concernant la prompte mainlevée en novembre 1997, ce qu'il en était de la question de l'immatriculation. Lorsque la Guinée a soulevé la question du propriétaire, Saint-Vincent-et-les-Grenadines a annoncé au Tribunal que le certificat provisoire avait expiré. Saint-Vincent-et-les-Grenadines a promis au Tribunal la présentation d'un certificat en cours de validité le 28 novembre 1997. Elle n'a pas honoré cette promesse, parce que le certificat n'existait pas. Il a été établi le même jour. En trois occasions, le Tribunal a demandé à Saint-Vincent-et-les-Grenadines de produire un certificat de radiation, sans succès. S'il s'agit d'une question de mauvaise foi, c'est du côté de Saint-Vincent-et-les-Grenadines que cela se situe et il est tout à fait surprenant de voir que cela est imputé à la Guinée. Il est clair qu'il ne s'agit pas ici d'un cas d'estoppel, de forclusion ou d'acquiescement.

52. Le quatrième motif sur lequel s'est fondé le Tribunal est constitué par la nécessité qu'il y a d'examiner l'affaire quant au fond pour rendre justice. Le Tribunal n'a absolument pas donné d'explication quant aux circonstances particulières de l'espèce qui nécessitent que le Tribunal examine le fond de l'affaire. Il semblerait, toutefois, que c'est là le principal motif sur lequel la majorité a fondé sa décision. Nul ne peut nier l'importance des questions qui sont en cause dans la présente affaire. Mais des questions importantes existent dans toutes sortes d'affaires et elles ne peuvent pas servir de fondement à une cour ou un tribunal pour décider que les questions de procédure revêtent une importance moindre. Il est en fait périlleux pour un tribunal d'écarter des questions de procédure importantes au motif simplement qu'il estime devoir examiner le fond d'une affaire. Cela s'avère encore plus grave lorsqu'aucune justification n'est donnée pour cela par le tribunal. Procéder de la sorte pourrait conduire à des décisions arbitraires.

53. Mais la principale difficulté que me pose l'arrêt est constituée par la manière dont le Tribunal est parvenu à sa décision. Le Tribunal a reçu suffisamment de preuves par documents qui auraient dû être évaluées pour arriver à une conclusion appropriée. Le Tribunal avait eu communication

de la loi sur la marine marchande de 1982, qui répond tout à fait à la prescription énoncée à l'article 91 selon laquelle « [c]haque Etat fixe les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon. » Il avait été saisi des documents requis par l'article 91. Il y avait le certificat provisoire, qui mentionnait clairement la date de l'arrivée à expiration, le 12 septembre 1997. Il y avait également un extrait du registre maritime, qui montrait de nouveau que la date de l'arrivée à expiration de l'immatriculation provisoire était le 12 septembre 1997. Il y avait en outre le certificat ordinaire d'immatriculation, qui montrait que l'immatriculation définitive est intervenue le 12 novembre 1997.

54. Par ailleurs, le Tribunal avait été saisi de la brochure officielle du Gouvernement de Saint-Vincent-et-les-Grenadines qui expliquait de manière générale la procédure d'immatriculation. Le Tribunal, dans des communications officielles par voie de lettre et au cours de réunions officielles, a demandé des documents se rapportant à la loi sur la marine marchande de 1982, le certificat de radiation en particulier. Les parties ont suffisamment traité de la question de l'immatriculation au cours de la procédure écrite, et, sur indications du Tribunal, elles ont traité de la question de l'immatriculation de manière très substantielle. .

55. Tous ces éléments de preuve se trouvent versés au dossier, mais le Tribunal n'a pas procédé à leur évaluation. Il s'est plutôt appuyé principalement sur le comportement des parties et la nécessité d'examiner l'affaire quant au fond. Il n'y a absolument pas d'éléments de preuve qui se rapportent à ces questions dans le dossier.

56. Un principe cardinal de droit est qu'une personne ne devrait pas être jugée sans que l'occasion lui ait été donnée d'être entendue. Je pense que le Tribunal a fondé sa décision principalement sur des questions au sujet desquelles l'occasion n'a pas été offerte aux parties d'être entendues. Le Tribunal n'a pas demandé aux parties de traiter de la question du comportement de Saint-Vincent-et-les-Grenadines et de celle du comportement de la Guinée en tant que questions pertinentes. Le Tribunal n'a pas demandé non plus aux parties de traiter de l'importance qu'il y avait à examiner le fond de l'affaire. Il a été demandé aux parties de traiter devant le Tribunal d'un certain nombre de questions, parfois avec une insistance évidente, mais, en fin de compte, le Tribunal n'a pas attaché à ces questions l'importance à laquelle on pourrait s'attendre. J'ai traité de l'une de ces questions de façon quelque peu détaillée; il s'agit de la question de la radiation du *Saiga* du registre maritime de Malte. En adoptant une méthode différente pour parvenir à sa décision, le Tribunal a d'une certaine manière induit les parties en erreur. Les parties ont été amenées par le Tribunal à produire un certain nombre de moyens de preuve et à développer des arguments sur certains

points, mais, en fin de compte, le Tribunal n'a pas examiné lesdits moyens de preuve. Il s'est appuyé sur des éléments différents.

57. Le Tribunal a usé de son pouvoir d'appréciation pour examiner des moyens de preuve qui ne lui ont pas été soumis. De mon point de vue, le Tribunal est en train de verser dans une tendance qui consiste à être plus conscient du pouvoir qu'il détient que du besoin d'agir avec équité. Dans l'opinion individuelle que j'ai écrite lors de la phase des mesures conservatoires de la présente affaire, j'avais émis une mise en garde contre l'usage arbitraire de ce pouvoir d'appréciation du Tribunal. Cette mise en garde n'a pas été prise en compte.

58. Le paragraphe 71 de l'arrêt est ainsi conçu :

Le Tribunal rappelle que, dans son arrêt du 4 décembre 1997 et dans son ordonnance du 11 mars 1998, le *Saiga* avait été présenté comme un navire battant le pavillon de Saint-Vincent-et-les-Grenadines.

La majorité a adopté ce paragraphe en tant que partie de son raisonnement. Bien que l'arrêt n'ait fourni aucune explication pour étayer cette déclaration, il apparaît clairement que ce que la majorité essaie de faire croire, c'est que la question de la nationalité avait été tranchée par le Tribunal dans son arrêt du 4 décembre 1997 et dans son ordonnance du 11 mars 1998. En d'autres termes, la majorité considère la question comme ayant valeur de chose jugée. Ceci ne correspond pas à la vérité et induit grossièrement en erreur. Comme M. Wolfrum, Vice-Président, l'a dit dans son opinion individuelle, la question de la nationalité n'avait pas été soulevée à ce moment-là. Quoi qu'il en soit, le Tribunal avait clairement déclaré que la question ne revêtait pas de pertinence au cours de la procédure concernant la prompte mainlevée. Saint-Vincent-et-les-Grenadines ne l'avait pas soulevée au cours de l'instance, pas plus que le Tribunal n'avait demandé aux parties d'en traiter. En tout état de cause, le conseil de Saint-Vincent-et-les-Grenadines avait induit le Tribunal en erreur, comme je l'ai montré au paragraphe 51 ci-dessus. Il n'est absolument pas juste d'introduire la notion de la chose jugée sans explication, et en particulier lorsqu'il n'existe aucun motif pour ce faire.

59. Je ne puis également pas souscrire à ce qui est dit dans l'arrêt du Tribunal au sujet de la question du non-épuisement des recours internes. Le premier motif sur lequel le Tribunal a fondé sa conclusion est que les demandes de Saint-Vincent-et-les-Grenadines se rapportent à des violations directes du droit de cet Etat. Le Tribunal n'a absolument pas essayé d'examiner la question de savoir si ces demandes avaient été étayées. Les demandes ont été reçues *prima facie* sans qu'il y ait eu évaluation des moyens de preuve. Pour reprendre les termes des paragraphes 96 et 97 de l'arrêt :

96. Il ressort de cet article que la question de savoir si les recours internes doivent être épuisés trouve sa réponse dans le droit international. Le Tribunal doit, par conséquent, se référer au droit international pour s'assurer des conditions de l'application de cette règle et pour déterminer si ces conditions sont réunies en l'espèce.
97. Le Tribunal estime que dans la présente affaire les droits qui, selon Saint-Vincent-et-les-Grenadines, auraient été violés par la Guinée, sont tous des droits que reconnaît à Saint-Vincent-et-les-Grenadines la Convention (articles 33, 56, 58, 111 et 292) ou le droit international. Les droits dont se prévaut Saint-Vincent-et-les-Grenadines sont énoncés dans ses conclusions et peuvent être énumérés comme suit :
- a) le droit de jouir de la liberté de navigation et des utilisations de la mer à d'autres fins internationalement licites;
  - b) le droit de ne pas être soumis à la législation en matière douanière et de contrebande de la Guinée;
  - c) le droit de ne pas être soumis à une poursuite illicite;
  - d) le droit d'obtenir une prompt exécution de l'arrêt rendu par le Tribunal le 4 décembre 1997;
  - e) le droit de ne pas être citée à comparaître devant les juridictions pénales de la Guinée.

60. Le Tribunal rejette, par conséquent, l'exception de la Guinée au motif que les demandes de Saint-Vincent-et-les-Grenadines se rapportent à des violations directes du droit de cet Etat. Il conviendra de noter que le Tribunal a arrêté sa décision sur la base des demandes de Saint-Vincent-et-les-Grenadines. Il n'a même pas examiné le point de savoir si ces demandes étaient fondées. En d'autres termes, le Tribunal a arrêté sa décision sans avoir procédé à une évaluation des moyens de preuve.

61. J'ai lu l'opinion individuelle de M. Wolfrum, Vice-Président, et celle de M. Rao, juge, et je partage largement leur argumentation comme je fais miennes leurs conclusions sur ce point. Les faits de la présente affaire montrent que les droits qui auraient pu être violés sont des droits du navire tels qu'énoncés à l'article 111, paragraphe 8, de la Convention. Les droits des Etats se trouvent visés à l'article 58 et énoncés dans le détail à l'article 87 de la Convention. Les arguments de Saint-Vincent-et-les-Grenadines sur ce point n'étaient pas probants. L'octroi de dommages et intérêts au paragraphe 175 et la décision énoncée aux paragraphes 176 et 177 démontrent clairement qu'il s'agit en l'espèce d'un cas qui relève de la protection diplomatique et qu'il ne s'agit pas d'un préjudice direct subi par Saint-Vincent-et-les-Grenadines; d'où la conclusion que la règle de l'épuisement des recours internes devait s'appliquer.

62. Le Tribunal a également rejeté l'exception de la Guinée au motif qu'il n'existait pas de lien juridictionnel entre l'Etat de la Guinée et le *Saiga*. La raison avancée par le Tribunal est que les lois appliquées par la Guinée étaient incompatibles avec la Convention, en particulier avec les articles 56 et 58.

63. Tout au long de l'instance, Saint-Vincent-et-les-Grenadines a soutenu que les lois de la Guinée ne pouvaient pas s'appliquer au *Saiga*. Saint-Vincent-et-les-Grenadines a en particulier mis l'accent sur la non-applicabilité de la législation douanière de la Guinée dans la zone économique exclusive (voir mémoire, paragraphes 106 à 113; réplique, paragraphes 122 à 125; ITLOS/PV.99/2, pp. 6 à 11; ITLOS/PV.99/16; ITLOS/PV.99/7, pp. 5 à 18).

64. A l'inverse, la Guinée soutient que ses lois, y compris sa législation douanière, s'appliquent à la zone économique exclusive dans le but de protéger son intérêt public conformément aux règles du droit international non incompatibles avec la Convention (article 58, paragraphe 3). La Guinée soutient que les mesures qu'elle a prises l'ont été dans le but de lutter contre la contrebande (voir contre-mémoire, paragraphes 109 à 115; duplique, paragraphes 92 à 103; ITLOS/PV.99/18, pp. 5 et 6, 23 à 28).

65. Le Tribunal a souscrit à l'argument de Saint-Vincent-et-les-Grenadines et, ce faisant, il a mis l'accent sur le point selon lequel le *Saiga* n'avait pas importé de gazole à l'intérieur du territoire de la Guinée. Les faits de l'affaire vont toutefois dans une direction différente.

66. La Guinée a soutenu tout au long de l'instance que ses lois et les mesures qu'elle a prises visaient à protéger son intérêt public en luttant contre la contrebande. D'ailleurs, le conseil de Saint-Vincent-et-les-Grenadines a concédé que la Guinée avait fait usage du terme « contrebandiers » seize fois au cours de l'instance (voir ITLOS/PV.99/16, page 13). La Guinée a maintenu la même position au cours de la procédure concernant la prompte mainlevée (affaire du *Navire « SAIGA »*). L'arrêt du Tribunal a toutefois méconnu les éléments de preuve et les arguments relatifs à la contrebande le long des côtes de l'Afrique de l'Ouest.

67. Les lois de la Guinée qui sont pertinentes à cet égard sont :

1. la loi L/94/007/CTRN du 15 mars 1994
2. le code de la marine marchande
3. le code des douanes
4. le code pénal

68. De toutes les lois de la Guinée qui ont été évoquées au cours de la présente affaire, la loi L/94/007/CTRN constitue la loi pertinente. Au paragraphe 38 de l'arrêt, le Tribunal a reconnu que le capitaine du *Saiga* avait été condamné pour infraction à la loi L/94/007/CTRN.



69. Le Tribunal dans son raisonnement et ses conclusions figurant aux paragraphes 110 à 136 de l'arrêt s'est appuyé sur le terme « importation » et la conséquence en a été qu'il a décrit la loi L/94/007/CTRN comme une loi relevant de la législation douanière. En raisonnant de cette manière, le Tribunal est parvenu à la conclusion que l'application de la législation douanière dans la zone économique exclusive est incompatible avec la Convention.

70. Cependant, cette loi porte non seulement sur l'importation, mais également sur la distribution, le stockage et la vente du carburant. Le Tribunal a choisi uniquement le mot « importation » de l'ensemble du libellé de la loi, comme l'a fait Saint-Vincent-et-les-Grenadines, et le Tribunal a fondé tous ses arguments sur ledit mot ou terme. En d'autres termes, le Tribunal a fait sien l'argument sur lequel Saint-Vincent-et-les-Grenadines s'est fondée et a choisi d'observer un silence total sur les arguments avancés par la Guinée. En deuxième lieu, le Tribunal a, pour des raisons déjà explicitées, présenté cette loi comme une loi relevant de la législation douanière d'application générale, alors qu'il est tout à fait clair qu'il s'agissait d'une loi qui *visé de manière spécifique la contrebande à laquelle se livrent des navires de pêche opérant sous licence guinéenne dans la zone économique exclusive de la Guinée* (voir contre-mémoire, annexe 16; réplique, annexe 18).

71. Le titre de la loi ne vise pas une matière « douanière », mais la lutte contre la fraude. Le titre de la loi est le suivant : « Loi L/94/007/CTRN du 15 mars 1994, portant répression de la fraude sur l'importation, l'achat et la vente du carburant en République de Guinée ».

72. Une loi ne devient pas une loi relevant de la législation douanière simplement parce qu'elle inclut des dispositions en matière douanière; tout comme une loi ne devient pas une loi relevant de la législation pénale, simplement parce qu'elle inclut des infractions relevant de la législation pénale. Le code de la pêche de la Guinée, qui a été soumis au Tribunal, comporte des dispositions en matière fiscale et inclut des infractions relevant de la législation pénale. Cela n'en fait pas une loi relevant de la législation fiscale ou une loi relevant de la législation pénale. Elle reste une loi qui réglemente la pêche et, compte tenu de cela, il y a nécessité d'y inclure des dispositions en matière fiscale et pénale. L'article 33 de la Convention traite, entre autres lois, de la législation en matière douanière et fiscale. Cela n'en fait pas un article traitant uniquement de la législation douanière. Il s'agit d'une disposition visant à protéger l'intérêt public dans la zone contiguë. L'objet de la loi L/94/007/CTRN était de lutter contre l'introduction frauduleuse de carburant en Guinée. Le recours à la législation douanière visait en premier lieu à lutter contre la fraude qui constitue une infraction portant atteinte aux intérêts de l'Etat en matière fiscale.

73. La gravité de l'activité de la fraude le long de la côte de la Guinée et des côtes de l'Afrique de l'Ouest en général a été établie de manière

satisfaisante par des éléments de preuve produits à la fois au cours de la procédure concernant la prompte mainlevée (affaire du *Navire « SAIGA »*) et au cours de la présente instance. L'ironie est que l'élément de preuve le plus clair a été produit par Saint-Vincent-et-les-Grenadines, par l'entremise de M. Marc Vervaeat. Il était un des principaux témoins cités par Saint-Vincent-et-les-Grenadines et voici, en partie, ce qu'il a dit :

Je suis le directeur régional du Groupe ADDAX et ORYX (« AOG ») et je suis responsable de la zone qui couvre la côte occidentale de l'Afrique allant du Maroc jusqu'à la Sierra Leone. Je suis également en charge d'ORYX Sénégal S. A. (« ORYX »), une compagnie affiliée à AOG. Je suis en poste à Dakar avec ces responsabilités depuis 1990.

...

Notre expérience dans le passé est que la Guinée a un système différent de ceux des autres pays de la région. Je ne me rappelle pas avec précision quand ai-je pour la première fois entendu dire que les autorités guinéennes avaient agi de manière illicite, mais depuis un certain temps il est dit que les vedettes de surveillance de la marine avaient exigé de l'argent ou des approvisionnements de pétroliers et de chalutiers qui ont eu la malchance de les rencontrer sur leur route. Au départ, sans que cela découle d'une expérience personnelle directe ou que je détienne des détails spécifiques à ce sujet, j'ai été d'avis que les vedettes de la marine prenaient ainsi simplement ce qui pourrait être décrit comme « des avantages indus » tirés de règlements locaux (par exemple lorsqu'ils rencontrent un chalutier ne détenant pas une licence en bonne et due forme). Par conséquent, je n'étais pas particulièrement préoccupé pour la sécurité de nos navires qui opéraient dans la région.

...

La contrebande de produits pétroliers sur le territoire de la Guinée a constitué pendant longtemps un sujet de préoccupation majeure pour les responsables de la Banque mondiale, la Banque qui accordait des prêts à des conditions avantageuses au Gouvernement, mais qui voyait les revenus du Gouvernement s'évaporer. Des individus, des étrangers comme des nationaux, s'enrichissaient au fil des ans en faisant des profits colossaux sur le combustible qu'ils vendaient à quai.

Le système était tout à fait simple : un pétrolier ou un chalutier aménagé pour cette tâche était positionné devant le port de Conakry, la capitale de la Guinée, avec un stock de gazole, le combustible le plus demandé dans le pays, et livrait à des navires de pêche et à des embarcations de toutes dimensions des fûts de 200 litres de gazole. Ces fûts étaient alors transportés à quai et vendus bien en dessous du

prix du marché, mais avec des marges bénéficiaires de 100% à 200%. Le secret sur lequel reposait le système était que ces profits intéressants devaient être partagés avec les agents de la douane et les officiers de la marine qui autorisaient cette activité de contrebande officielle et y participaient.

Ce sont les propriétaires de péniches allemandes qui transportaient le gazole du port par le fleuve jusqu'à l'intérieur des terres à destination d'utilisateurs comme les compagnies minières qui ont, à leur corps défendant, fait prospérer l'idée. Bien que l'activité fût licite à cette époque-là, puisque les compagnies minières étaient exonérées des taxes et accises, la consommation s'est progressivement accrue en raison de la demande pour un combustible qui était bon marché du fait de l'absence de contrôle douanier et un système a été mis en place avec l'aide des mêmes agents et officiers, au point que, pour une raison ou une autre, il a fallu ordonner aux Allemands de cesser l'activité.

Néanmoins, il n'a pas fallu attendre longtemps avant que des résidents étrangers du pays ne constituent un marché lucratif, et avec des militaires et des agents de la douane ayant besoin d'argent, la corruption s'est développée à grande échelle à l'époque, le partage des profits en vue d'obtenir des privilèges étant alors une pratique courante. Des faveurs accordées sur une base personnelle par les hautes autorités d'un pays comme la Guinée, qui a besoin d'argent, mais se trouve richement dotée en ressources, a toujours été le sport favori et officiel aux niveaux les plus élevés où tout le monde se trouvait impliqué dans toutes sortes de trafic.

L'autre distributeur le long de la côte était un Italien avec des relations d'affaires grecques (M. « Olivier »), propriétaire d'un vieux chalutier polonais, aménagé en transporteur de gazole, et qui, un peu plus tard, lorsque les affaires étaient devenues florissantes, a acquis un deuxième chalutier aménagé et positionné devant le port de Conakry. Le succès qu'il connaissait dans la distribution du gazole l'a même amené à collecter tous les fûts vides disponibles pour satisfaire la demande et, au rythme de 600 000 litres par mois, il a ainsi continué son activité pendant près de deux années, jusqu'à ce qu'un autre pirate des produits pétroliers, un Grec dénommé Dimoulas, arrive avec un navire encore plus grand, appelé *l'Africa*, entraînant ainsi une rivalité entre les deux pirates, qui se battaient pour être favorisés par les officiers de l'armée et les agents de la douane avec lesquels ils partageaient les profits. Il n'a pas fallu beaucoup de temps avant que l'Italien n'ait été contraint de se retirer pour laisser le marché au Grec qui était mieux

organisé et qui a commencé également à livrer du carburant en grande quantité à la flotte de pêche.

En tant que contrebandier d'expérience, il trouvait son gazole sur le marché nigérian, du gazole réservé à la flotte de pêche locale et qui était payé avec de la monnaie bon marché locale et ensuite exporté de manière frauduleuse vers la Guinée.

Mais, sous la pression de la Banque mondiale et après la constitution d'un nouveau gouvernement en 1995, pour satisfaire une des conditions imposées par la Banque pour l'obtention de prêts, une chasse au trafic a commencé sous la conduite de la douane et de la marine.

A un moment donné, la contrebande a été réduite de manière substantielle après l'arraisonnement de l'*Africa* dont la mainlevée de l'immobilisation était intervenue après de longues négociations avec le département de la douane, négociations qui se sont terminées par la confiscation du restant de la cargaison et par le paiement d'une somme en espèces, comme c'est la pratique habituelle.

74. Le hasard veut que le navire *Africa* semble lui aussi avoir Kingstown comme port d'attache. Dans un document soumis au Tribunal par Saint-Vincent-et-les-Grenadines au cours de l'affaire de la prompte mainlevée, il est dit ce qui suit :

Le « Saiga » a été arraisonné à la limite de nos eaux territoriales après un long jeu de cache-cache entre le tanker et la patrouille douane-marine ... le « Saiga » et le « MT Africa », un autre tanker arraisonné, ont le même port d'attache, Kingstown.

(Voir affaire du Navire « SAIGA », mémoire, annexe 4)

75. Il est tout à fait clair que toutes les lois invoquées par la Guinée visaient à réprimer la fraude et la contrebande telles que définies par la Guinée. La question qui se pose est de savoir si la Guinée pouvait appliquer ces lois dans la zone économique exclusive. D'après la déclaration de M. Marc Vervae, la fraude commise le long de la côte de la Guinée se faisait principalement par le biais des navires de pêche. Afin de réduire la fraude sur le gazole, la Guinée a pris des mesures d'interdiction de la vente de gazole aux navires de pêche sauf par des stations-service agréées à cet effet. La pêche dans la zone économique exclusive est réglementée par l'Etat côtier. En vertu de l'article 56 de la Convention, l'Etat côtier dispose de droits souverains à cet égard. Un de ces droits est celui d'accorder des licences aux navires de pêche. En accordant ces licences, l'Etat côtier peut

imposer toutes conditions compatibles avec la Convention. La Guinée a fait valoir qu'elle est en droit de procéder ainsi afin de protéger son intérêt public, à savoir la sauvegarde de ses recettes publiques. Au cours de son exposé, M. Lagoni, conseil de la Guinée, a présenté la question de la manière suivante :

Il faut noter que les bateaux avitaillés par le *Saiga* sont, compte tenu de la licence de pêche qu'ils ont reçue, obligés d'acheter leur carburant auprès de stations services agréées. Cette obligation permet aux autorités douanières guinéennes de s'assurer que du carburant est vendu aux seuls bateaux de pêche sur lesquels des droits de douane et des taxes ont été prélevés.

...

Dans ce domaine, je voudrais souligner à nouveau que la République de Guinée a interdit la vente non autorisée de carburant dans l'article premier de sa loi 94/007/CTRN. Le titre de la loi mentionne expressément le mot « vente » qui est inclus dans le terme « distribution » à l'article premier.

Cette interdiction s'applique à : « la République de Guinée », comme cela est dit très clairement à l'article premier et dans l'en-tête de la loi. L'expression « la République de Guinée », tel qu'il est entendu dans cette loi, n'est pas limitée au territoire guinéen; elle inclut également le rayon douanier. C'est d'ailleurs là une pratique claire et systématique de l'administration guinéenne et des juridictions guinéennes.

...

Il n'est donc pas pertinent, pour répondre à la question de savoir si la Guinée pouvait appliquer et a appliqué ses lois douanières à l'intérieur du rayon douanier, si le *Saiga* était ou non dans les eaux territoriales. D'autre part, l'opération d'avitaillement du bateau dans la zone contiguë guinéenne n'est pas non plus pertinente dans ce contexte, bien que cela puisse être pertinent aux fins de l'application du droit pénal. La zone pertinente est donc le rayon des douanes qui est une zone fonctionnelle établie par les lois douanières guinéennes qui recouvre la zone guinéenne et la zone contiguë guinéenne et, en partie, la zone économique exclusive de la Guinée. On peut dire qu'il s'agit d'une zone de protection douanière qui se fonde sur les principes de droit coutumier international qui sont inclus dans la zone économique exclusive.

M. Plender a dit, le 18 mars 1999 – et je m'oppose à ces affirmations –, que la République de Guinée ne revendique pas ou n'exerce pas de juridiction territoriale dans cette zone. M. Plender a dit, notamment,

qu'il tirait cette conclusion du fait que le lieutenant Sow ait parlé de « nos eaux » et que d'autres témoins guinéens aient également utilisé cette expression. Je ne peux pas considérer l'utilisation de cette description comme une revendication nationale à l'exercice de juridiction territoriale. Je doute fort que l'éminent conseil de la Reine le fasse. Tout particulièrement, en ce qui concerne le lieutenant Sow – et on s'est aperçu pendant l'interrogatoire qu'il connaissait très bien les différences d'ordre juridique entre des zones de juridiction nationale – il a utilisé cette expression par facilité de langage.

Ce qui est important, toutefois, est le fait que d'autres Etats n'aient pas établi un rayon douanier ou une zone similaire. Mais cela ne veut pas dire que cela sera interdit à l'avenir. Si la pratique des Etats prévalant à un moment ou à un autre excluait le développement du droit, alors, il nous resterait quand même l'ordre classique des océans qui a existé depuis Hugo Grotius jusqu'en 1958. Il n'y aurait pas de zone économique exclusive.

76. La question doit être soulevée de savoir si, aux termes de la Convention, il est interdit d'inclure les questions douanières dans les termes des licences accordées aux navires de pêche. De mon point de vue, cette interdiction n'existe pas. En vertu de l'article 62 de la Convention, l'Etat côtier adopte des lois et règlements pour la « délivrance de licences aux pêcheurs ou pour les navires et engins de pêche, y compris le paiement de droits ou toute autre contrepartie qui, dans le cas des Etats côtiers en développement, peut consister en une contribution adéquate au financement, à l'équipement et au développement technique de l'industrie de la pêche » (article 62, paragraphe 4, lettre a)). Ceci montre qu'il n'est pas interdit d'adopter des lois et règlements se rapportant à la collecte de recettes dans la zone économique exclusive. L'article 62, paragraphe 4, lettre h), est toutefois plus pertinent et il a trait au « déchargement de la totalité ou d'une partie des captures de ces navires dans les ports de l'Etat côtier ». Si une prise est débarquée dans le port d'un Etat, il est certain qu'elle sera soumise à la législation fiscale, y compris la législation douanière. A mon avis, il n'est par conséquent pas incompatible pour un Etat d'adopter des lois permettant d'obtenir des revenus. Si la source de ces revenus se retrouve menacée, comme c'était le cas pour la Guinée, par la fraude commise par le biais des navires de pêche, la Guinée est en droit de promulguer des lois et règlements lui permettant de remédier à cette situation.

77. Les accords signés entre le Communauté européenne et les Etats côtiers incluent normalement des dispositions financières. Par exemple, l'accord conclu entre la Guinée et la Communauté européenne comporte des dispositions à cet effet (voir mémoire, annexe 9). Aux termes dudit

accord, une compensation financière s'élevant à 2 450 000 ECU est accordée; un montant de 350 000 ECU est versé pour les organes de surveillance; un montant de 300 000 ECU est versé au titre de l'aide institutionnelle et un montant de 250 000 ECU pour la pêche artisanale. Le montant total prévu à cet accord s'élève à 3 500 000 ECU.

78. Dans la déclaration qu'il a faite devant le Tribunal le 20 mars 1999, M. Togba, Ministre de la justice de la Guinée, a affirmé que le total des taxes et accises tiré du carburant en 1997 s'est élevé à 81 705 308 207 francs guinéens et que pour les six premiers mois de l'année 1998 le montant s'élevait à 50 172 815 249 (soit, respectivement, environ 81,7 et 50,2 millions de dollars des Etats-Unis). Pour un pays en développement comme la Guinée, il s'agit là d'une partie substantielle de ses recettes budgétaires nationales et il est compréhensible que des mesures puissent être prises pour sauvegarder de tels revenus.

79. Comme l'a expliqué M. Vervaeat, lorsque le pétrolier *Africa* a été arraisonné en 1995, « la fraude a été réduite de manière substantielle ». Il conviendrait de se rappeler que l'année 1995 est celle au cours de laquelle la loi L/94/007/CTRN est effectivement entrée en application. La Guinée a montré que, après l'arraisonnement du *Saiga* en 1995, la fraude a de nouveau été réduite de manière substantielle. Au cours des dix premiers jours du mois de décembre 1997, la Guinée a collecté 23 milliards de francs (soit environ 23 millions de dollars) de deux compagnies seulement, Shell et Elf. Ce montant était supérieur à celui qui avait été collecté au cours des dix jours précédents auprès de toutes les compagnies pétrolières opérant en Guinée (voir contre-mémoire, annexe 16).

80. De fait, nous parlons là de montants substantiels de recettes provenant d'activités qui sont menées dans la zone économique exclusive de la Guinée, dont des taxes prélevées sur le carburant utilisé par les nombreux navires de pêche auxquels la Guinée a accordé une licence. Cela représente de manière irréfutable un intérêt public pour la Guinée, comme en réalité cela aurait été le cas pour tout autre pays en développement. Cependant, en rejetant l'argument de la Guinée, le Tribunal déclare au paragraphe 131 de l'arrêt :

En vertu de l'article 58, paragraphe 3, de la Convention, les « autres règles du droit international » qu'un Etat côtier est en droit d'appliquer dans la zone économique exclusive sont celles qui ne sont pas incompatibles avec la partie V de la Convention. Le Tribunal est d'avis que le recours à la notion d'« intérêt public », telle qu'invoquée par la Guinée, conférerait à un Etat côtier le droit d'interdire toutes activités dans la zone économique exclusive qu'il déciderait de qualifier d'activités qui affectent son « intérêt public » économique ou comme comportant des « pertes fiscales » pour lui. Cela restreindrait les

droits des autres Etats dans la zone économique exclusive. Le Tribunal est convaincu que cela serait incompatible avec les dispositions des articles 56 et 58 de la Convention relatives aux droits conférés à l'Etat côtier dans la zone économique exclusive.

81. La philosophie qui sous-tend le concept de la zone économique exclusive est fondée, comme le laisse entendre l'expression, sur les intérêts économiques de l'Etat côtier. C'est cela qui est énoncé à l'article 56 de la Convention. L'on ne peut certainement pas contester que les intérêts d'ordre fiscal constituent des intérêts d'ordre économique. L'objet de l'ensemble de la partie V de la Convention était de limiter les droits des autres Etats au profit des intérêts économiques et autres des Etats côtiers. Cela faisait partie du compromis qui a conduit à la restriction de la largeur de la mer territoriale et à l'adoption des régimes des détroits qui servent à la navigation internationale et des archipels (partie III, section 2, et partie IV). Nier cela de la part du Tribunal consiste à faire un saut en arrière dans l'histoire, comme l'a dit M. Lagoni dans les termes qui suivent : « il nous resterait quand même l'ordre classique des océans qui a existé depuis Hugo Grotius jusqu'en 1958. Il n'y aurait pas de zone économique exclusive ».

82. M. Nelson, juge, a, dans son opinion individuelle, rappelé que les propositions qui avaient été avancées par les pays africains et qui avaient pour objet d'exercer un contrôle et une réglementation en matière douanière et fiscale dans la zone économique exclusive n'avaient pas été acceptées. Il a ajouté que ce serait un « résultat saisissant que des propositions qui n'avaient pas été acceptées par la conférence puissent, d'une certaine manière, rester tapies dans l'ombre dans l'attente d'en sortir telles quelles, revenant ainsi à la lumière du jour lorsque et quand cela s'avère nécessaire. » Je ne souscris pas à cette déclaration. Nulle part dans les travaux préparatoires n'existe de décision indiquant que lesdites propositions n'ont pas été acceptées. Contrairement à ce qui s'était passé lors de la Conférence de 1958, où les propositions avaient été mises aux voix et où elles avaient été acceptées ou non, ou encore, pour parler clairement, avaient été rejetées, la procédure au cours de la troisième Conférence sur le droit de la mer était différente. Seules les propositions sur lesquelles un consensus s'était dégagé avaient été retenues dans la Convention. Lorsqu'une proposition n'a pas fait l'objet d'un consensus, cela ne signifie pas qu'elle est enterrée de manière définitive et ne pourrait pas être mise au jour à l'avenir, comme semble le soutenir M. Nelson, juge. En 1959, la proposition relative à la mer territoriale de 12 milles marins avait été rejetée à l'issue d'un vote, mais, deux décennies seulement plus tard, la pratique des Etats l'a imposée dans le droit conventionnel. Quoi qu'il en soit, il s'agissait là d'une digression. Mon point de vue est que, dans la présente affaire, nous traitons d'une législation qui vise à lutter contre la fraude, et non à étendre les pouvoirs



d'un Etat côtier avec pour objectif d'appliquer de manière générale sa législation douanière à la zone économique exclusive.

83. La Guinée invoque son droit d'appliquer des règlements relevant de sa législation douanière. Elle se prévaut à cet égard de l'article 58, paragraphe 3, qui est ainsi libellé :

Lorsque, dans la zone économique exclusive, ils exercent leurs droits et s'acquittent de leurs obligations en vertu de la Convention, les Etats tiennent dûment compte des droits et des obligations de l'Etat côtier et respectent les lois et règlements adoptés par celui-ci conformément aux dispositions de la Convention et, *dans la mesure où elles ne sont pas incompatibles avec la présente partie, aux autres règles du droit international.* (C'est nous qui soulignons)

84. « La présente partie » signifie la partie de la Convention qui traite de la zone économique exclusive. Cette zone a été créée afin de protéger les intérêts économiques de l'Etat côtier. Tout autre Etat qui entreprend toute activité dans la zone économique exclusive est tenu d'accorder l'attention voulue aux intérêts économiques de l'Etat côtier. Par conséquent, les navires de pêche détenant une licence de l'Etat côtier sont tenus d'accorder l'attention voulue aux intérêts économiques de l'Etat côtier qui leur a accordé cette licence.

85. La pratique des Etats, qui s'est développée par la suite en une règle qui a été énoncée à l'article 33 de la Convention relative à la zone contiguë, était fondée sur la protection de l'intérêt public, y compris les intérêts d'ordre douanier et fiscal. De fait, la prévention de la fraude a constitué un des principaux motifs qui ont poussé les Etats à proclamer une zone contiguë. Le même motif devrait fort bien s'appliquer à la zone économique exclusive, où maintenant se trouvent clairement reconnus les intérêts économiques de l'Etat côtier.

86. La répression de la fraude revêt une importance particulière dans la protection des intérêts économiques d'un Etat côtier. La Guinée a promulgué une législation pour lutter contre la fraude, non seulement de sa propre initiative, mais aussi parce qu'elle y a été encouragée par la Banque mondiale. Les pétroliers peuvent servir de moyens pour commettre la fraude et il existe dans la présente affaire des éléments de preuve qui attestent cela. Sur la base des éléments de preuve présentés, il est apparu que l'*Africa* servait de moyen principal de fraude avant la promulgation de la loi L/94/007/CTRN. Ce navire a continué à jouer ce rôle après l'adoption de cette loi et il a été arraisonné et sanctionné. Lorsque la présente instance a commencé, l'*Africa* avait été de nouveau arraisonné pour la même infraction. L'activité d'avitaillement que menait le *Saiga* pourrait également encourager la fraude. A titre d'exemple, entre le 24 et le 27 octobre, il a approvisionné

plusieurs navires en carburant pour un volume total s'élevant de 45 à 100 tonnes métriques. Le *Flipper*, par exemple, a été approvisionné de 100,555 tonnes métriques de gazole au large de la côte de la Guinée-Bissau, juste au nord de la Guinée. Il s'agissait là d'une quantité énorme de carburant pour un navire de pêche approvisionné à une distance située à vingt milles marins ou moins de la côte. (Au cours de la procédure orale, il a été demandé au lieutenant Sow de montrer sur la carte la zone où étaient menées les activités de pêche le long de la côte de la Guinée et il a indiqué une zone proche de la côte, située à l'intérieur de la zone contiguë. Ceci est confirmé par les positions convenues à l'avance comme points d'avitaillement de navires par le *Saiga*.)

87. Lorsque le *Saiga* a été contraint de fuir les eaux relevant de la juridiction de la Guinée, il avait reçu pour instructions d'attendre les navires grecs en un point situé dans les eaux de la Sierra Leone, au sud de la Guinée. Ces soi-disant navires grecs se trouvaient à proximité de la partie septentrionale de la Guinée, à une distance de plus de 100 milles marins. Il aurait été facile et moins coûteux de procéder à un ravitaillement en carburant le long de la côte, mais ils avaient décidé de parcourir une aussi longue distance pour s'approvisionner en carburant. Dans les circonstances de l'histoire en matière de fraude dans la région, il n'est pas déraisonnable de croire la Guinée lorsqu'elle dit que ces navires se livraient à de la fraude et que le *Saiga* servait de moyen conscient et consentant.

88. Saint-Vincent-et-les-Grenadines a soutenu également que la Guinée ne pouvait pas appliquer sa législation douanière dans son rayon des douanes. Le Tribunal a souscrit à cet argument. J'ai déjà développé l'argument suivant lequel la loi L/94/007/CTRN visait à lutter contre la fraude. De ce fait, le rayon des douanes ne revêt pas de pertinence, selon moi. La zone pertinente est la zone économique exclusive. La pertinence du rayon des douanes se situait dans le domaine opérationnel. La fraude que la Guinée entendait prévenir se trouvait liée aux activités des navires de pêche. Comme cela a été montré sur la carte, la zone de pêche est proche de la côte et la Guinée ne dispose pas d'une flotte navale importante; elle ne dispose pas non plus de vedettes de surveillance équipées pour mener des opérations très loin de la côte. De ce fait, le rayon des douanes, en tant que zone d'opération, acquiert une pertinence. Autrement dit, la Guinée est fondée en droit à appliquer sa législation aux navires de pêche qui ont reçu une licence pour opérer dans l'ensemble de la zone économique exclusive.

89. Saint-Vincent-et-les-Grenadines soutient en outre que les lois de la Guinée ne pouvaient pas avoir force obligatoire pour elle, parce qu'elles n'avaient pas été communiquées au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Toutefois, la Convention ne requiert pas des Etats qu'ils communiquent leurs lois au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Dans certains cas, la Convention requiert des Etats qu'ils notifient

leurs lois et règlements. Une des dispositions de la Convention en la matière est celle contenue à l'article 62, paragraphe 5, qui requiert des Etats qu'ils notifient dûment les lois et règlements en matière de conservation et de gestion applicables dans la zone économique exclusive. Notifier signifie entre autres la publication des lois et règlements et ceci a été fait par la Guinée dans le journal officiel de la République de Guinée. En vérité, les lois qui ont été invoquées comme moyens de défense devant le Tribunal l'ont été en tant qu'extraits du journal officiel. En tout état de cause, il était tout à fait clair d'après les moyens de preuve présentés que les propriétaires, gérants et exploitants du navire avaient connaissance de ces lois.

90. Sur la base des moyens de preuve qui ont été soumis au Tribunal, il était clair que Saint-Vincent-et-les-Grenadines avait connaissance des lois de la Guinée relatives à l'approvisionnement en gazole de navires de pêche dans la zone économique exclusive de ce pays. M. Marc Vervaet a eu à s'occuper des navires des exploitants depuis 1993. Il a donné un compte-rendu clair de ce qui se passait le long de la côte de la Guinée. Il a eu à s'occuper de trois navires loués par les exploitants au cours de la période considérée, à savoir le *Dior*, l'*Alfa-1* et le *Saiga*. Au cours de sa déposition, il a admis que la Guinée avait un système différent de celui des autres pays de la région. Il a rendu compte dans le détail des cas de navires qui avaient été arraisonnés par la Guinée depuis 1995. Il s'agit là de la période qui a suivi la promulgation par la Guinée de la loi L/94/007/CTRN. A peu près à la période où le *Saiga* a été arraisonné, l'*Africa* a été également arraisonné pour la deuxième ou la troisième fois. M. Vervaet a déclaré que l'arraisonnement de l'*Africa* a conduit à une réduction de la fraude. (Il est en vérité déconcertant de voir que Saint-Vincent-et-les-Grenadines s'est saisie de l'affaire du *Saiga* et non de celle de l'*Africa*.)

91. Lorsque tous les moyens de preuve sont pris ensemble, il apparaît tout à fait clairement que la Guinée pouvait appliquer de manière appropriée sa législation en matière douanière et de contrebande à l'encontre du *Saiga*, lorsque celui-ci a mené des activités d'avitaillement dans la zone économique exclusive.

92. Un autre argument avancé par Saint-Vincent-et-les-Grenadines était que les lois de la Guinée ne pouvaient pas être appliquées parce que le *Saiga* a été arraisonné à l'extérieur des eaux de la Guinée. L'on ne saurait souscrire à cet argument, parce que les événements qui ont entraîné la poursuite se sont déroulés dans la zone économique exclusive de la Guinée.

93. Le *Saiga* a quitté Dakar, Sénégal, le 24 octobre 1997, avec une charge d'environ 5 400 tonnes métriques de gazole. Le but du voyage du *Saiga* était la vente de gazole principalement aux navires de pêche en des lieux convenus à l'avance au large des côtes de l'Afrique de l'Ouest. Le jour où il est parti de Dakar, il est arrivé à la première position convenue à l'avance au large de la côte de la Guinée-Bissau et y a approvisionné en gazole trois

navires de pêche. Le 27 octobre 1997, il est arrivé à une autre position convenue à l'avance, à 10°25'03"N et 15°42'06"O, aux environs de l'île guinéenne d'Alcatraz qui est située à près de 21 milles marins de la côte de la Guinée. Cette position est située à l'intérieur de la zone contiguë et de la zone économique exclusive de la Guinée. A cette position, entre environ 4 heures et 14 heures, il a approvisionné en gazole des navires de pêche auxquels la Guinée a accordé une licence pour opérer dans les eaux relevant de sa juridiction. Il s'agissait des navires *Giuseppe Primo*, *Kriti* et *Eleni G*. Alors qu'il se trouvait à cette position, il a été détecté par les autorités guinéennes qui ont décidé d'envoyer une vedette de la marine vers ladite position.

94. Le *Saiga* devait mettre le cap sur une autre position convenue à l'avance qui se situait elle aussi à l'intérieur de la zone économique exclusive de la Guinée, au large de la partie septentrionale de la côte guinéenne. Les propriétaires de la cargaison, de qui le capitaine recevait en réalité ses instructions, ont donné pour instructions d'ignorer la position convenue à l'avance suivante et que le navire devait se rendre en un point situé à l'intérieur des eaux relevant de la juridiction de la Sierra Leone. Le motif donné pour expliquer le renoncement à la position convenue à l'avance était que la Guinée envoyait en mer des vedettes. Le capitaine devait se tenir au moins à cent milles marins au large de la côte de la Guinée et devait surveiller sur son radar nuit et jour l'arrivée de vedettes rapides. A la suite de ces instructions, le *Saiga* a mis le cap vers le sud jusqu'à ce qu'il soit arrivé en un point situé dans les eaux de la Sierra Leone. Il avait reçu pour instructions d'attendre à cette position les navires qui se trouvaient à ce moment-là au large de la côte septentrionale de la Guinée, près des deux premières positions convenues à l'avance. A huit heures, le *Saiga* se trouvait à la position 09°00'01"N et 14°58'58"O et y attendait l'arrivée des navires qu'il devait approvisionner en gazole. Aux environs de 9 heures, il a été arraisonné par les navires de la marine guinéenne (voir mémoire, paragraphe 29, annexe 16, pp. 236, 240, 247, 249, 250; contre-mémoire, paragraphes 15 et 16).

95. Sur la base des faits qui précèdent, il existait un lien juridictionnel entre le *Saiga* et la Guinée. Le but du voyage du *Saiga* était la vente de gazole. Ceci se faisait par l'avitaillement de navires de pêche le long des côtes de l'Afrique de l'Ouest. A cette fin, des positions ont été convenues à l'avance et deux de ces positions, au cours du voyage concerné, se situaient dans la zone économique exclusive de la Guinée. Le *Saiga* s'est rendu dans ces deux positions consciemment et de son propre gré. Il a mené à bien ce qu'il était venu faire à la première position, mais a dû renoncer à se rendre à la deuxième position et a dû prendre la fuite, parce qu'il avait été informé de l'arrivée imminente de navires de la marine guinéenne. Si le *Saiga* avait pu fuir, cela aurait rendu tout simplement la poursuite et l'arraisonnement

illicites au regard de l'article 111 de la Convention. Mais les événements qui ont conduit à l'arraisonnement ont commencé dans la zone économique exclusive de la Guinée, où le *Saiga* a pénétré de son propre gré dans le cadre d'une mission définie à l'avance.

96. Le dernier argument avancé par Saint-Vincent-et-les-Grenadines à l'égard de l'exception de la Guinée a trait à ce qui est présenté comme une absence ou une inefficacité des recours internes. Le Tribunal a jugé qu'il n'y avait pas lieu de se prononcer sur cet argument. De mon point de vue, si le Tribunal s'était attelé à examiner cette question, l'argument de Saint-Vincent-et-les-Grenadines aurait été trouvé sans fondement. Le Tribunal a fait sien l'article 22 du projet d'articles sur la responsabilité des Etats adopté par la Commission du droit international parce qu'il reflétait le droit international sur cette question (voir paragraphe 97 de l'arrêt). Je souscris également à ce point de vue.

97. En vertu de l'article 22 du projet d'articles sur la responsabilité des Etats, Saint-Vincent-et-les-Grenadines était tenue de prendre l'initiative. Au paragraphe 2 de son commentaire, la Commission du droit international écrit ceci :

Il y aura donc violation de l'obligation internationale si les particuliers qui s'estiment lésés, car ils ont été mis dans une situation incompatible avec le résultat internationalement requis, ne parviennent pas, même en utilisant jusqu'au bout les recours qui leur sont ouverts sur le plan interne, à obtenir que cette situation soit dûment redressée. En effet, dans ce cas, le résultat visé par l'obligation internationale devient définitivement irréalisable du fait de l'Etat. Cependant, au cas où pour diverses raisons, les particuliers qui le doivent et le peuvent négligeraient de mettre en mouvement les rouages nécessaires, on ne saurait normalement pas reprocher à l'Etat de ne pas avoir pris, lui, l'initiative d'effacer la situation concrète, en contradiction avec le résultat internationalement demandé, créée par son comportement initial. Il en découle donc que, si l'action des particuliers concernés faisait défaut, la situation engendrée par le comportement étatique allant à l'encontre du résultat internationalement visé ne pourrait pas être corrigée par une action ultérieure de l'Etat, capable de la remplacer par une situation conforme audit résultat. Mais le fait que ce redressement n'ait pas lieu, uniquement parce que l'initiative n'en a pas été prise par ceux à qui il revenait de la prendre, n'est alors pas imputable à l'Etat.

98. Le *Saiga* a été arraisonné le 28 octobre 1997. Saint-Vincent-et-les-Grenadines n'a produit aucun moyen de preuve attestant qu'il avait pris l'initiative d'exercer un recours en Guinée. Les propriétaires du navire, ceux de la cargaison de gazole, les gérants du navire, ses exploitants ou

l'équipage n'ont, eux non plus, rien entrepris dans ce sens. Ils ne peuvent par conséquent pas prétendre qu'il n'existait pas de recours puisqu'ils n'ont rien entrepris pour s'en assurer.

99. L'argument de Saint-Vincent-et-les-Grenadines est fondé sur la condamnation dont le capitaine du navire a été l'objet. Mais, cela n'a pas résulté d'une initiative de Saint-Vincent-et-les-Grenadines. En tout état de cause, l'on ne peut pas prétendre que le capitaine représentait Saint-Vincent-et-les-Grenadines, le propriétaire du navire et le reste des personnes concernées.

100. L'argument suivant lequel les recours étaient inefficaces est fondé sur les mesures prises dans le cadre des juridictions guinéennes. Le moyen de défense présenté consistait en la déclaration de Maître Bangoura (voir mémoire, annexe 26). Une analyse de cette déclaration révèle qu'elle traite de questions juridiques relevant de la cour suprême de la Guinée. Le Tribunal ne pouvait pas être saisi pour agir en tant que cour suprême de la Guinée.

101. Les moyens de preuve produits par Saint-Vincent-et-les-Grenadines ont également révélé que d'autres navires avaient subi, peu de temps auparavant, le même traitement que celui qu'a subi le *Saiga*. Parmi ces navires, il y a l'*Africa*, dont l'Etat du pavillon est Saint-Vincent-et-les-Grenadines. Toutes ces affaires ont été réglées localement et les navires ont continué à opérer dans la zone économique exclusive de la Guinée. En sa qualité de Ministre de la justice de la Guinée, M. Togba a indiqué que la législation guinéenne est similaire à celles des autres pays de la région, comme le Sénégal (voir ITLOS/PV.99/18, p. 6). Le Tribunal ne devrait pas souscrire à un argument sans essayer d'établir les faits.

102. Etant parvenu à la conclusion que Saint-Vincent-et-les-Grenadines n'était pas l'Etat du pavillon au moment de l'arraisonnement du *Saiga* et que les recours internes n'avaient pas été épuisés, il n'y a plus lieu pour moi d'examiner les questions se rapportant au fond.

103. Cette opinion a été plus longue qu'il ne l'aurait fallu, parce que, comme je l'ai dit au début, l'arrêt manque d'objectivité dans le résumé qui y est fait des moyens de preuve et des arguments présentés par les parties. Je me suis trouvé par conséquent dans l'obligation de faire de longues citations tirées des pièces de procédure, dans le but de faire ressortir certains des moyens de preuve et des arguments qui, de mon point de vue, auraient dû être pris en compte pour parvenir aux conclusions qui s'imposent.

104. Dans son opinion individuelle, M. Mensah, Président du Tribunal, a mentionné le point selon lequel, si Saint-Vincent-et-les-Grenadines avait été privée du droit d'ester en justice et de saisir le Tribunal du différend, cela aurait privé totalement les personnes impliquées dans l'activité du navire de toute possibilité de réparation pour le préjudice, les dommages et autres pertes subis par elles. Je partage le point de vue suivant lequel la question de la réparation revêtait une importance extrême. Mais je ne crois pas qu'une

décision tendant à affirmer que Saint-Vincent-et-les-Grenadines n'était pas l'Etat du pavillon aurait pu empêcher que soit examinée la question de la réparation. Le *Saiga* continuerait encore à bénéficier de la protection de l'Etat dont le propriétaire a la nationalité et celui-ci aurait encore pu introduire une instance devant le Tribunal. Sur ce point, je partage les arguments que M. Ndiaye, juge, a développés dans son opinion dissidente et je souscris aux conclusions auxquelles il est parvenu. Une décision tendant à affirmer que les recours internes devaient être épuisés n'aurait pas non plus empêché de quelque manière que ce soit l'examen de la question de la réparation. Au pire, il y aurait eu uniquement un retard limité.

105. Le plus déconcertant, cependant, c'est le fait que le Tribunal ait méconnu le problème de la fraude en Afrique de l'Ouest. S'il est important de rendre justice en se penchant sur la réparation due aux parties qui ont subi un préjudice, il est tout aussi important de veiller à ce que la paix et la sécurité soient préservées. L'objet premier de la Convention sur le droit de la mer de 1982 est de promouvoir et de maintenir l'ordre sur les mers. Sans ordre, il ne saurait y avoir de paix et sans paix il ne pourrait y avoir de justice. La fraude perturbe la paix et la sécurité. Face à la preuve manifeste de la fraude le long de la côte de la Guinée, il n'était pas approprié de la part du Tribunal de ne rien dire sur la question. Cela, d'autant qu'il a été établi de manière probante qu'un des navires battant le pavillon de Saint-Vincent, l'*Africa*, a servi de moyen pour cette activité de fraude.

106. M. Mensah, Président du Tribunal, a également indiqué qu'une mise en garde doit être adressée à Saint-Vincent-et-les-Grenadines et aux autres Etats d'immatriculation au sujet de leurs lois et pratiques. Je ne crois pas que cette mise en garde avait une place dans la présente affaire. Il aurait été plus indiqué de mettre en garde contre les dangers que constitue la fraude susceptible d'être associée aux activités d'avitaillement dans la zone économique exclusive des Etats côtiers. En effet, si un tel comportement n'est pas découragé, il n'y aura pas de paix le long des côtes africaines. Il reste à espérer que le silence qu'a observé le Tribunal sur la question de la fraude ne sera pas interprété comme un encouragement donné à des activités illicites d'avitaillement qui favorisent cette fraude.

(Signé) Joseph Sinde Warioba