

(Traduction du Greffe, corr.)

**TRIBUNAL INTERNATIONAL DU DROIT DE LA MER**

**NAVIRE « VIRGINIA G »**

**RÉPUBLIQUE DU PANAMA/RÉPUBLIQUE DE GUINÉE-BISSAU**

**Affaire No. 19**

**MÉMOIRE DE LA RÉPUBLIQUE DU PANAMA**

**23 JANVIER 2012**

**TABLE DES MATIÈRES**

|                   | <i>page</i>  |           |
|-------------------|--|-----------|
| <b>CHAPITRE 1</b> | <b>INTRODUCTION ET CONTEXTE</b>  | <b>3</b>  |
|                   | <b>I. Introduction et questions de procédure</b>   | <b>3</b>  |
|                   | <b>II. Contexte</b>  | <b>9</b>  |
| <b>CHAPITRE 2</b> | <b>EXPOSÉ DES FAITS PERTINENTS</b>   | <b>15</b> |
|                   | <b>I. Le navire « VIRGINIA G »</b>   | <b>15</b> |
|                   | <b>II. Le « VIRGINIA G » n'a jamais eu de problèmes avec les autorités dans les Etats côtiers d'Afrique de l'Ouest</b>   | <b>16</b> |
|                   | <b>III. Pratiques suspectes et non transparentes des autorités de la Guinée-Bissau</b>   | <b>18</b> |
|                   | <b>IV. Août 2009 – Le ravitaillement en combustible des navires de pêche « BALMAR »</b>  | <b>20</b> |
|                   | <b>V. Un permis de la Guinée-Bissau a été obtenu pour la mission d'août 2009 du « VIRGINIA G »</b>   | <b>21</b> |
|                   | <b>VI. Le voyage du « VIRGINIA G » : de Las Palmas à la Guinée-Bissau, via la Mauritanie</b>   | <b>22</b> |
|                   | <b>VII. L'arraisonnement et l'immobilisation du « VIRGINIA G »</b>   | <b>24</b> |
|                   | <b>VIII. La confiscation de la cargaison de gazole et la méconnaissance de l'ordonnance judiciaire l'interdisant</b>   | <b>38</b> |
|                   | <b>IX. La situation difficile à bord et la précarité de la situation de la société propriétaire jusqu'à la mainlevée de la saisie du navire, en octobre 2010</b> | <b>41</b> |
|                   | <b>X. La mainlevée de la saisie du « VIRGINIA G » et les réparations immédiates requises</b>   | <b>44</b> |
| <b>CHAPITRE 3</b> | <b>EXPOSE DE DROIT</b>   | <b>46</b> |
|                   | <b>I. Aspects liés à la procédure</b>  | <b>46</b> |
|                   | <b>II. Violations du droit commises par la Guinée-Bissau</b>   | <b>46</b> |
| <b>CHAPITRE 4</b> | <b>DOMMAGES</b>  | <b>75</b> |
|                   | <b>I. Fondements de l'indemnisation demandée</b>   | <b>75</b> |
|                   | <b>II. Catégories de dommages</b>  | <b>78</b> |
| <b>CHAPITRE 5</b> | <b>CONCLUSIONS</b>   | <b>83</b> |

## MÉMOIRE DE LA RÉPUBLIQUE DU PANAMA

### CHAPITRE 1

#### INTRODUCTION ET CONTEXTE

##### I. Introduction et questions de procédure

###### A. Le compromis

1. Le 3 juin 2011, la République du Panama (ci-après dénommée le « Panama ») a introduit une procédure arbitrale contre la République de Guinée-Bissau (ci-après dénommée la « Guinée-Bissau ») (la « notification d'arbitrage »)<sup>1</sup>. La procédure a été engagée en vertu de l'article 286 et de l'annexe VII de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer (ci-après dénommée « la Convention ») à propos du différend surgi à l'occasion de l'arraisonnement, le 21 août 2009, et de l'immobilisation prolongée, par la Guinée-Bissau, du navire « VIRGINIA G » battant pavillon panaméen, de la détention de son capitaine et de son équipage ainsi que de la confiscation de la cargaison de gazole se trouvant à bord.
2. Le Panama a prié le Tribunal arbitral de dire et juger que :
  - a. Les lois ou règlements cités par la Guinée-Bissau comme étant applicables au navire « VIRGINIA G » et à ses activités ne l'étaient pas en fait et ne pouvaient être invoqués à l'encontre du navire dans la zone économique exclusive (ZEE) de la Guinée-Bissau et, en tout état de cause, les lois ou règlements en question, tels qu'appliqués par la Guinée-Bissau, sont incompatibles avec la Convention ;
  - b. Les mesures prises par la Guinée-Bissau, et notamment son interprétation des « activités connexes de pêche » et des autres lois, règles et principes sur lesquels lesdites mesures étaient fondées, les mesures de contrainte dont ont fait l'objet le capitaine et les membres de l'équipage dans la ZEE de la Guinée-Bissau, la saisie ultérieure du navire, son immobilisation et la confiscation de sa cargaison de gazole, ont été irrégulières et illicites et ont violé les droits du Panama ainsi que ceux du navire de jouir de la liberté de navigation et/ou de la liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites liées à la liberté de navigation, comme il est prévu aux articles 56 et 58 ainsi que dans les dispositions connexes de la Convention ;
  - c. Les mesures prises par la Guinée-Bissau, dans l'exercice de pouvoirs allant au-delà de ceux reconnus au paragraphe 1 de l'article 73, le refus d'accepter la caution que le propriétaire du navire s'était dit disposé à verser conformément au paragraphe 2 de l'article 73 ainsi que le fait que la Guinée-Bissau n'a pas notifié à l'Etat du pavillon les

---

<sup>1</sup> Le texte de la notification d'arbitrage peut être consulté au Greffe du Tribunal international du droit de la mer ou sur son site internet du Tribunal, à la rubrique « Affaires », Affaire No. 19. L'adresse du site internet du Tribunal est : <http://www.itlos.org/index.php?id=171>

mesures prises et les mesures d'exécution ou pénalités imposées par la suite, ont porté atteinte aux droits du Panama et du navire, ont empêché de sauvegarder efficacement les intérêts du Panama et du navire, y compris, entre autres, pour réduire au minimum les pertes possibles, et ont causé de graves préjudices financiers et des difficultés matérielles ;

- d. La période pendant laquelle la Guinée-Bissau a immobilisé le navire « VIRGINIA G » a dépassé de beaucoup les limites de ce que l'on peut considérer comme raisonnable, surtout compte tenu du fait que le propriétaire du navire avait expressément demandé à constituer et à verser une caution ; la durée de l'immobilisation a entraîné de graves préjudices et de lourdes pertes pour le navire ;
  - e. Les autorités de la Guinée-Bissau ont inutilement et sans justification eu recours à des mesures d'intimidation et/ou à la force lorsqu'elles ont arraisonné le navire « VIRGINIA G » et dans la façon dont elles ont traité les membres de l'équipage, ce qui ouvre droit à indemnisation en vertu du droit international ;
  - f. Les autorités de la Guinée-Bissau ont abusivement et illégalement confisqué de force la cargaison de gazole se trouvant à bord du navire ; la Guinée-Bissau devrait immédiatement restituer le gazole en question ou un combustible de qualité équivalente ou supérieure ou verser une indemnisation financière représentant la valeur du gazole qu'elles ont confisqué ;
  - g. Le traitement réservé au navire « VIRGINIA G » a été discriminatoire en comparaison de celui dont font l'objet les autres navires étrangers ;
  - h. Du fait des violations susmentionnées, le Panama a droit à réparation du préjudice qu'il a lui-même subi directement ainsi que du préjudice ou des autres pertes subis par le navire « VIRGINIA G » et par toutes les personnes touchées par les mesures prises par la Guinée-Bissau, y compris au titre du préjudice moral, de l'arrestation illicite, de l'immobilisation ou des autres formes de mauvais traitements dont elles ont fait l'objet, de la saisie de biens ou des dommages causés auxdits biens et des autres pertes économiques, y compris le manque à gagner, avec intérêts ;
  - i. La Guinée-Bissau devra réparer tous les préjudices et toutes les pertes subis du fait des violations susmentionnées, avec intérêts, et, au cas où le tribunal arbitral ne serait pas d'accord avec le montant demandé à titre de réparation, le tribunal devra déterminer le montant de l'indemnisation qu'il jugera approprié, avec intérêts ;
  - j. La Guinée-Bissau devra prendre à sa charge toutes les dépenses afférentes à la procédure, y compris celles encourues par le Panama.
3. Dans un échange de lettres datées des 29 juin 2011 et 4 juillet 2011, le Panama et la Guinée-Bissau ont conclu un compromis en vue de soumettre la procédure arbitrale relative au différend surgi entre les deux Etats concernant le navire « VIRGINIA G » à la juridiction du Tribunal international pour le droit de la mer, conformément à l'article 55 du Règlement du Tribunal.
  4. L'agent du Panama a notifié le compromis au Greffier du Tribunal par lettre datée du 4 juillet 2011. Le Greffier du Tribunal a adressé à la Guinée-Bissau copie d'une note

verbale faisant référence au consentement de la Guinée-Bissau concernant le transfert de l'affaire au Tribunal, « dont la Guinée-Bissau accepte pleinement la compétence dans la présente affaire », ajoutant que « la proposition susmentionnée et la présente lettre constituent entre les deux parties un compromis concernant la soumission de l'affaire au Tribunal international du droit de la mer. »

5. Le différend a par conséquent été soumis au Tribunal par voie de compromis, conformément à l'article 24 de l'annexe VI de la Convention (Statut du Tribunal international du droit de la mer).
6. Par l'ordonnance 2011/3 du 18 août 2011, conformément au compromis et aux dispositions de l'accord intervenu entre le Panama et la Guinée-Bissau, lors d'une réunion de consultation tenue le 17 août 2011, le Président du Tribunal a fixé au 4 janvier 2012 la date d'expiration du délai pour le dépôt du mémoire du Panama (comme prévu à l'article 59 et à l'article 60 du Règlement du Tribunal).
7. Par lettre datée du 13 décembre 2011, adressée au Greffier du Tribunal, l'agent du Panama a désigné le professeur Tullio Treves comme juge *ad hoc* du Panama, conformément au paragraphe 3 de l'article 17 du Statut du Tribunal et au paragraphe 1 de l'article 19 [du Règlement].
8. Par l'ordonnance 2011/8, comme suite à la demande du Panama, le Président du Tribunal, s'étant enquis des vues de la Guinée-Bissau, a reporté au 23 janvier 2012 la date d'expiration du délai pour le dépôt du mémoire du Panama.
9. Le présent mémoire et ses annexes sont soumis conformément à cette ordonnance.

### **B. Compétence**

10. Les Parties ont, par leur compromis, accepté de soumettre à la juridiction du Tribunal international du droit de la mer le différend surgi entre eux au sujet du navire « VIRGINIA G », initialement soumis à arbitrage conformément à l'article 24 de l'annexe VI de la Convention (Statut du Tribunal international du droit de la mer).
11. Le Panama considère par conséquent que la compétence du Tribunal pour connaître de ce différend est incontestable.

### **C. Les Parties**

12. Le Panama et la Guinée-Bissau sont, et étaient au moment des événements ayant donné lieu au différend, Parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.
13. La partie XV de la Convention établit un régime visant le règlement des différends relatifs à l'interprétation et à l'application de la Convention.
14. Ni le Panama, ni la Guinée-Bissau, n'ont exercé la possibilité que prévoit l'article 298 de la Convention de faire des exceptions à l'applicabilité de la section 2 de la partie XV de la Convention, et ainsi d'exclure la compétence ou la juridiction du Tribunal. De plus, ni le Panama, ni la Guinée-Bissau, n'ont fait de déclaration écrite, conformément au

paragraphe 1 de l'article 287 de la Convention, concernant la soumission de différends au Tribunal.

#### **D. *Locus standi***

15. Le Panama a introduit cette action contre la Guinée-Bissau dans le cadre de la protection diplomatique. Le Panama prend fait et cause pour son ressortissant et pour le navire « VIRGINIA G » avec tout ce qui se trouve à bord et toute personne impliquée dans son activité ou ayant des intérêts liés à cette activité qui a subi un préjudice du fait des mesures prises par la Guinée-Bissau.
16. Un principe élémentaire du droit international veut qu'un Etat est habilité à protéger ses ressortissants lorsqu'ils sont lésés par des actes contraires au droit international commis par un autre Etat, lorsqu'ils n'ont pas pu obtenir satisfaction par les voies ordinaires. En prenant fait et cause pour un des siens, en mettant en mouvement, en sa faveur, l'action diplomatique ou l'action judiciaire internationale, cet Etat fait, à vrai dire, valoir son droit propre, le droit qu'il a de faire respecter, en la personne de ses ressortissants, le droit international<sup>2</sup>.
17. L'article premier du Projet d'articles sur la protection diplomatique élaboré sous les auspices de l'Organisation des Nations Unies en 2006, dispose que « la protection diplomatique consiste en l'invocation par un Etat, par une action diplomatique ou d'autres moyens de règlement pacifique, de la responsabilité d'un autre Etat pour un préjudice causé par un fait internationalement illicite dudit Etat à une personne physique ou morale ayant la nationalité du premier Etat en vue de la mise en œuvre de cette responsabilité<sup>3</sup>.
18. Pour ce qui est des situations, qui comme en l'espèce, concernent des navires faisant intervenir plusieurs nationalités et intérêts, l'arrêt rendu dans l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*<sup>4</sup> est dépourvu d'ambiguïté à cet égard :

« Les dispositions visées au paragraphe qui précède<sup>5</sup> indiquent que la Convention considère un navire comme constituant une unité, en ce qui concerne les obligations qui incombent à l'Etat du pavillon à l'égard du navire, le droit qu'a un Etat du pavillon de demander réparation pour toute perte ou tout dommage subis par le navire à la suite d'actes d'autres Etats et le droit qu'a cet Etat d'introduire une instance conformément à l'article 292 de la Convention. Ainsi, le navire, tout ce qui se trouve sur le navire, et toute personne impliquée dans son activité ou ayant des intérêts liés à cette activité sont considérés comme une entité liée à l'Etat du pavillon. La nationalité de ces personnes ne revêt aucune pertinence. » (*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2) (Saint -Vincent-et-les Grenadines c. Guinée)*, arrêt, TIDM Recueil 1999, p. 48, par. 106)

---

<sup>2</sup> *Affaire des concessions Mavrommatis en Palestine*, C.P.J.I., Série A, No.17.

<sup>3</sup> Texte adopté par la Commission du droit international à sa cinquante-huitième session, en 2006, et soumis à l'Assemblée générale dans le cadre du rapport de la Commission sur les travaux de ladite session (documents officiels de l'Assemblée générale, soixante et unième session, supplément No. 10 (A/61/10)).

<sup>4</sup> *Affaire du navire « SAIGA » (No. 2) (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Guinée)*, arrêt, TIDM, Recueil 1999, p.10, au par. 106.

<sup>5</sup> À propos de l'arraisonnement des navires et du droit de poursuite.

19. Dans cette affaire, le Tribunal n'a pas accueilli favorablement l'affirmation de la Guinée selon laquelle Saint-Vincent-et-les Grenadines n'était pas en droit de présenter des demandes de dommages et intérêts au sujet de personnes physiques et morales qui n'avaient pas la nationalité de Saint-Vincent-et-les Grenadines.
20. De plus, l'article 18 du Projet d'articles sur la protection diplomatique précise que le droit qu'a l'Etat de nationalité des membres de l'équipage d'un navire d'exercer sa protection diplomatique n'est pas affecté par le droit qu'a l'Etat de nationalité d'un navire de demander réparation au bénéfice de ces membres d'équipage, quelle que soit leur nationalité, lorsqu'ils ont été lésés en raison d'un préjudice causé au navire par un fait internationalement illicite.
21. Le Panama est par conséquent en droit d'introduire la présente action contre la Guinée-Bissau dans le cadre de la protection diplomatique.

### **E. Langues**

22. Le Panama reconnaît que les langues officielles du Tribunal sont l'anglais et le français.
23. La plupart des pièces à l'appui sont rédigées en espagnol et en portugais. Conformément à l'article 64 du Règlement du Tribunal, le Panama a fourni des traductions en anglais des documents ou extraits des documents pertinents.
24. Le Panama certifie l'exactitude des traductions produites. Cependant, il est prêt à fournir toutes autres traductions ou tous autres éclaircissements dont pourra avoir besoin le Tribunal.

### **F. Déclarations à l'appui**

25. Des déclarations à l'appui ont été rédigées par six personnes qui ont été les témoins des faits en litige. Elles sont jointes au présent mémoire en tant qu'**annexes 1 à 6**, comme suit :
  - a) **Annexe 1** Déclaration d'**Eduardo Blanco Guerrero**, capitaine du « VIRGINIA G ».
  - b) **Annexe 2** Déclaration de **Fausto Ocaña Cisneros**, second du « VIRGINIA G ».
  - c) **Annexe 3** Déclaration de **Pablo Cesar Dos Santos Mota**, matelot du « VIRGINIA G ».
  - d) **Annexe 4** Déclaration de **Manuel Samper Perez**, responsable de la sécurité et des opérations de la société Gebaspe SL, chargée du « VIRGINIA G » et de l'« IBALLA G ».
  - e) **Annexe 5** Déclaration de **José Antonio Gamez Sanfiel**, représentant du propriétaire du « VIRGINIA G » et affrèteur coque nue de l'« IBALLA G ».

f) **Annexe 6** Déclaration de **Robert Cockx**, directeur général de la Lotus Federation (distributeur de gazole) et affréteur coque nue du « VIRGINIA G » et de l' « IBALLA G ».

26. Les déclarations susmentionnées ont été rédigées en anglais avec l'assistance d'une personne anglophone.
27. Le Panama se réserve le droit de produire les déclarations d'autres personnes et/ou de demander des déclarations plus détaillées aux personnes susmentionnées pour les communiquer au Tribunal, selon que de besoin.

### **G. Copies**

28. Sur instructions du Greffier du Tribunal, le Panama a fourni l'original du mémoire, une copie certifiée conforme de l'original du mémoire et 65 autres exemplaires, conformément aux articles 64 et 65 du Règlement du Tribunal et au paragraphe 10 des Lignes directrices concernant la préparation et la présentation des affaires dont le Tribunal est saisi.
29. Le Panama fournira tous exemplaires supplémentaires que pourra demander le Tribunal.

### **H. Agents du Panama**

30. En vertu d'une procuration datée du 10 juin 2010, Juan Carlos Varela, Vice-Président de la République du Panama et Ministre des affaires étrangères, a nommé en qualité d'agents du Panama **José Ramón García-Gallardo** (de nationalité espagnole, passeport No. XD20B32) et **Alexander Mizzi** (de nationalité maltaise, carte d'identité No. 351380M), l'un et l'autre avocats inscrits à leurs barreaux nationaux respectifs et à l'Association du barreau de Bruxelles. Le Gouvernement du Panama a autorisé ses agents susmentionnés à intercéder en qualité de représentants de la République du Panama devant le Tribunal international du droit de la mer ainsi qu'à représenter les intérêts de la République du Panama contre la République de Guinée-Bissau devant un tribunal arbitral ou devant le Tribunal international du droit de la mer concernant le navire « VIRGINIA G » et ses propriétaires, Penn Lilac Trading S.A.
31. Une copie de la procuration accordée par le Gouvernement du Panama en faveur de José Ramón García-Gallardo et Alexander Mizzi en leur qualité d'agents du Panama figure à l'**annexe 7**.

\*

## **II. Contexte**

### **A. Activités d'avitaillement**

32. L'« avitaillement » est l'expression utilisée dans le secteur des transports maritimes pour décrire la vente de combustible par des navires spécialisés, par exemple des navires-citernes, qui approvisionnent en combustible (tel que fuel léger, gazole ou diesel marine) d'autres navires qui naviguent au large. Ces services peuvent également comprendre la fourniture de vivres, d'eau douce et des autres provisions dont ont besoin les navires en mer.



33. L'avitaillement constitue une activité importante dans la mesure où il donne aux navires qui se trouvent en mer la possibilité de se procurer tous les articles et produits essentiels à leurs activités et à leur navigation ainsi qu'à la subsistance des équipages en mer.
34. Aspect important de la question dont est saisi le Tribunal, l'une des principales activités des entreprises d'avitaillement consiste à ravitailler les navires de pêche qui opèrent dans des zones de pêche situées en haute mer ou dans la zone économique exclusive (ZEE) des Etats côtiers. Dans ce contexte, les zones de pêche qui se trouvent au large de la côte de l'Afrique de l'Ouest sont une ressource particulièrement importante pour les pays en développement de la région.
35. Les navires de pêche sont souvent ravitaillés en combustible en mer pour différentes raisons, notamment pour maintenir l'efficacité constante de leurs activités. Dans le cas des opérations de pêche menées au large de la côte de l'Afrique de l'Ouest, les services d'avitaillement fournis dans ce secteur sont (ou étaient au moment des événements en question) particulièrement importants en raison de l'absence générale d'installations de ravitaillement et de produits pétroliers et gaziers dans la région.
36. S'agissant de la Guinée-Bissau, il ressort d'un rapport de 2005 de la Commission européenne que le port de Bissau « n'a pas d'installations et de moyens appropriés de transbordement ni de ravitaillement en combustible, en eau et en glace. En général, les navires de l'Union européenne ne font jamais escale dans ce port, sauf pour des inspections officielles. La plupart des opérations de ravitaillement et de transbordement se font en mer ou dans des ports étrangers (principalement Dakar et Las Palmas) [...] Dans le cas des navires-usines, ils peuvent certes se réapprovisionner en combustible à Bissau, mais la plupart des opérations de ravitaillement et de transbordement se font en mer ou dans des ports étrangers par suite des difficultés d'approche ainsi que du coût élevé et de l'absence d'approvisionnements fiables. Généralement, les navires de l'UE ne font pas escale dans ce port. »<sup>6</sup>
37. Les services de soutage en mer ne sont pas nécessairement limités à l'approvisionnement en gazole des navires de pêche ; ces services peuvent être fournis à tout navire qui a besoin de se ravitailler pendant sa navigation.
38. Les services fournis par des navires comme le « VIRGINIA G » dépendent habituellement de différents facteurs, essentiellement leur localisation et la route prévue, l'emplacement des navires à ravitailler par rapport à la route et, élément important, les fluctuations des coûts du gazole (voir l'**annexe 6**).
39. Le secteur du soutage est compétitif et bien organisé et est appuyé par sa propre association professionnelle, l'Association internationale de l'industrie des soutes.<sup>7</sup>

---

<sup>6</sup> Évaluation *ex post* de l'actuel Protocole à l'Accord de partenariat dans le domaine de la pêche conclu entre la Communauté européenne et la République de Guinée-Bissau, Commission européenne, Direction générale aux pêcheries et aux affaires maritimes, décembre 2005. Dans une évaluation *ex post* semblable, réalisée en 2010, il était dit qu'« il n'avait pas été identifié de financement pour l'acquisition de tout le matériel d'appui requis, par exemple un dépôt de combustible, ce qui serait un service essentiel pour attirer les navires. »

<sup>7</sup> [www.ibia.net](http://www.ibia.net).

40. Les hydrocarbures de soute sont habituellement chargés par un vendeur/fournisseur à bord d'un pétrolier spécialisé (dont il est propriétaire ou qu'il affrète) et les dispositions appropriées concernant les livraisons ou approvisionnements sont prises avec les clients qui opèrent le long d'une route spécifique.
41. Le lieu ou point où doit avoir lieu le ravitaillement en combustible est généralement convenu quelques semaines ou quelques jours à l'avance, compte tenu des besoins du client et de la route suivie par le navire. Étant donné le caractère imprévisible de la navigation, il n'est pas rare que les dates fixées soient modifiées.
42. Si les arrangements contractuels sont arrêtés dans les bureaux de l'entreprise de ravitaillement et de l'exploitant des navires devant être ravitaillés, les détails logistiques (comme le point de ravitaillement, l'accomplissement des formalités, etc...) sont habituellement décidés par radio, par téléphone ou par d'autres moyens, entre les capitaines du navire avitailleur et des navires à ravitailler et leurs agents respectifs à terre.
43. C'est dans ce contexte que le « VIRGINIA G » opérait en août 2009. Comme c'était habituellement le cas, le navire transportait du gazole pour ravitailler les navires qui opéraient au large de la côte ouest de l'Afrique. Généralement, le navire prenait d'abord une cargaison de gazole dans un port des Canaries (Las Palmas de Gran Canaria et Santa Cruz de Tenerife), avant de faire route vers le sud afin de ravitailler les navires opérant entre la Mauritanie et l'Angola. Le navire opérait dans les eaux territoriales, dans les ZEE et en haute mer, selon que de besoin, et était parfois utilisé pour charger et décharger du fioul entre un port et un autre ou pour faciliter le transbordement de gazole d'autres navires.

#### **B. La Guinée-Bissau, son industrie de la pêche et sa législation concernant le secteur maritime et les pêcheries**

44. La Guinée-Bissau est bordée par le Sénégal au nord et par la Guinée à l'est et au sud et est baignée par l'océan Atlantique à l'ouest. Selon les estimations, l'exportation de noix de cajou, la principale source de recettes d'exportation, et la pêche sont à l'origine de 40% pour cent des recettes budgétaires<sup>8</sup>.
45. Depuis 1980, la Guinée-Bissau et l'Union européenne ont conclu un certain nombre d'accords relatifs à la pêche. Pendant la période durant laquelle se sont produits les événements ayant donné lieu au présent différend, il existait un accord de partenariat aux termes duquel les navires de l'UE, principalement des navires battant pavillon de l'Espagne, de la France, de la Grèce, de l'Italie et du Portugal, étaient autorisés à pêcher dans les eaux de la Guinée-Bissau. L'accord en question a été prorogé et fait partie du réseau d'accords relatifs à la pêche au thon en Afrique de l'Ouest<sup>9</sup>.
46. La Guinée-Bissau est Partie à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, l'ayant signée le 10 décembre 1982 et ratifiée le 25 août 1986.

---

<sup>8</sup> Le profil de la Guinée-Bissau établi par la Commission européenne peut être consulté à l'adresse [http://www.eeas.europa.eu/guinea\\_bissau/index\\_en.htm](http://www.eeas.europa.eu/guinea_bissau/index_en.htm).

<sup>9</sup> [http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/international/agreements/guinea\\_bissau/index\\_fr.htm](http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/international/agreements/guinea_bissau/index_fr.htm).

47. La Guinée-Bissau a délimité ses zones maritimes par le biais de lois additionnelles, à savoir la Loi No. 2/85 du 17 mai 1985 établissant des lignes de base droites et la Loi No. 3/85 du 17 mai 1985 relative à la délimitation des eaux territoriales, de la zone contiguë et du plateau continental (**annexe 8**).
48. **Loi No. 3/85 du 17 mai 1985.** L'article 3 de cette loi, après traduction, indique ce qui suit :
1. La zone économique exclusive s'étend, à l'intérieur des frontières maritimes nationales, jusqu'à une distance de 200 milles marins mesurée à partir des lignes de base droites établies par la [loi No. 2/85 du 17 mai 1985].
  2. L'Etat de Guinée-Bissau a l'exclusivité des recherches et de l'exploitation des ressources biologiques et naturelles se trouvant dans la mer et sur le plateau continental, sur le talus et sur le fond de la zone économique exclusive.
49. **Loi No. 3/85 du 17 mai 1985.** L'article 4 de cette loi, après traduction, indique ce qui suit :
- Il est expressément interdit à tout navire étranger ou à tout navire non autorisé par le Gouvernement de la République de Guinée-Bissau de pêcher dans la zone économique exclusive.
50. **La Constitution de la Guinée-Bissau** contient un certain nombre d'articles pertinents, dont deux sont reproduits ci-après après traduction :

#### ARTICLE 10

Dans sa zone économique exclusive, telle que définie par la loi, l'Etat de Guinée-Bissau exerce une juridiction exclusive en ce qui concerne la conservation et l'exploration de ses ressources naturelles, biologiques ou autres.

#### ARTICLE 29

Les droits fondamentaux consacrés par la Constitution n'excluent aucun autre droit provenant d'autres lois de la République et des règles applicables du droit international.

51. Le **décret-loi No. 6-A/2000** (tel que modifié par le décret-loi No. 1-A/2005) (ci-après dénommé « décret 6A/2000 ») constitue la législation nationale de la Guinée-Bissau relative aux ressources halieutiques et aux droits de pêche dans les eaux de la Guinée-Bissau.
52. Le texte intégral de ce décret-loi, avec traduction de certains extraits, figure à l'**annexe 9**. Cependant, les dispositions pertinentes du décret 6A/2000 sont reproduites ci-après (dans leur traduction) par souci de commodité, en commençant par l'article 2, qui définit le champ d'application du décret :

#### ARTICLE 2 (Champ d'application)

Les dispositions de la présente loi s'appliquent à la zone économique exclusive, à la mer territoriale et aux eaux intérieures, telles qu'elles sont définies dans les lois 2/85 et 3/85 du 17 mai, ainsi qu'aux eaux saumâtres et aux eaux salines des estuaires et embouchures des fleuves jusqu'à la laisse de haute mer ou jusqu'à distance stipulée par la loi. Ces eaux sont désignées par l'expression « eaux maritimes de la Guinée-Bissau ».

53. L'article 3 du décret 6A/2000 contient une définition de la « pêche » et des « activités » ou « opérations connexes de pêche » :

**ARTICLE 3**  
**(Définition de la pêche)**

1. L'on entend par pêche le fait de capturer ou de récolter par quelque moyen que ce soit des espèces biologiques dont l'habitat normal ou le plus fréquent est l'eau.
2. La pêche comprend aussi les activités préalables dont l'objectif direct est la pêche, comme la recherche, la pose ou la collecte de dispositifs utilisés pour attirer le poisson, ainsi que les opérations connexes de pêche.
3. Aux fins du paragraphe précédent, on entend par opérations connexes de pêche :
  - a) Le transbordement de poisson ou de produits de la pêche dans les eaux maritimes de la Guinée-Bissau ;
  - b) Le transport des poissons ou d'autres organismes aquatiques qui ont été pris dans les eaux maritimes de la Guinée-Bissau jusqu'au premier débarquement ;
  - c) Les activités d'appui logistique aux navires de pêche en mer ;
  - d) La collecte de poisson parmi les pêcheurs.

54. L'article 13 du décret 6A/2000 stipule que les activités de pêche ne peuvent être réalisées qu'après la délivrance d'un permis par les autorités de la Guinée-Bissau.

**ARTICLE 13**  
**(Délivrance et nature du permis)**

1. L'exercice de toute activité de pêche est subordonnée à la délivrance préalable d'un permis de pêche qui doit être établi sur un formulaire type par le département du Gouvernement responsable des pêcheries et signé par les personnes responsables des pêcheries, de l'économie et des finances.
2. Le permis est délivré à un navire au nom de son propriétaire et vaut pour les activités de pêche qui y sont mentionnées.

55. L'article 23 du décret 6A/2000 stipule que la réalisation d'opérations (ou d'activités) connexes de pêche est également subordonnée à l'obtention d'un permis :

**Article 23**  
**(Opérations connexes de pêche)**

1. Les opérations connexes de pêche doivent être autorisées par un membre du Gouvernement responsable des pêcheries.
  2. Le permis mentionné ci-dessus est subordonné au versement de droits ou de redevances ainsi qu'à toutes autres conditions pouvant être fixées par le département du Gouvernement responsable des pêcheries, notamment en ce qui concerne les secteurs où peuvent être menées les opérations connexes de pêche et la présence obligatoire d'observateurs ou d'inspecteurs.
56. L'article 52 du décret 6A/2000 (tel que modifié)<sup>10</sup> définit les pouvoirs de police que peut exercer la Guinée-Bissau dans l'application des dispositions du décret 6A/2000 lorsque des navires de pêche réalisent des activités de pêche non autorisées :

**Article 52**  
**(Activités de navires non autorisés)**

1. Tous les navires de pêche industrielle ou artisanale, qu'ils soient nationaux ou étrangers, qui se livrent à des activités de pêche dans les limites des eaux maritimes nationales sans avoir obtenu le permis prévu aux articles 13 et 23 de la présente loi sont saisis d'office au nom de l'Etat avec leurs engins, leur matériel et les produits de la pêche se trouvant à bord sur une décision d'un membre du Gouvernement responsable des pêcheries.
  2. Indépendamment de la confiscation prévue au paragraphe précédent, les tribunaux appliquent les amendes visées au paragraphe 2 de l'article 54 de la présente loi.
  3. La décision prise conformément au paragraphe 1 est susceptible d'appel.
  4. La Commission interministérielle des pêcheries décide des modalités de l'aliénation au profit de l'Etat des biens et des produits confisqués conformément aux dispositions de la présente loi.
57. Il apparaît par conséquent que la Guinée-Bissau régit les activités de pêche et les activités connexes de pêche dans ses eaux (y compris dans sa ZEE) et, ce qui est particulièrement pertinent aux fins de la présente affaire, que la Guinée-Bissau a décidé de réglementer, ou bien d'interpréter la loi de manière à réglementer, l'approvisionnement en combustible des navires qui opèrent dans ses eaux (y compris dans sa ZEE) comme activité relevant de la catégorie des « opérations connexes de pêche » (« *operação de pesca conexa* ») conformément au paragraphe 3 c) de l'article 3.
58. Les dispositions en question, cependant, ne semblent pas établir de distinction entre les navires de pêche et les autres.

---

<sup>10</sup> Il convient peut-être de noter qu'avant d'être modifié en 2005, l'article 52 se lisait comme suit (les modifications de fond étant soulignées) :

1. ***Tous les navires de pêche étrangers*** qui se livrent à des ***opérations*** de pêche dans les limites des eaux maritimes ***de la Guinée-Bissau*** sans avoir obtenu le permis prévu aux articles 13 et 23 de la présente loi, sont saisis d'office au nom de l'Etat, avec leurs engins, leur matériel et le produit de la pêche se trouvant à bord, sur décision d'un membre du Gouvernement responsable des pêcheries.
2. (...)
3. La décision prise conformément au paragraphe 1 n'est ***pas*** susceptible d'appel.
4. (...)

\*

## CHAPITRE 2

### EXPOSÉ DES FAITS PERTINENTS

59. Le Panama exposera dans cette section les faits et les circonstances sur la base desquels il affirme que la Guinée-Bissau a agi contrairement au droit, comme expliqué au chapitre 3, et doit être tenue pour internationalement responsable conformément au droit international, comme indiqué au chapitre 4.
60. Le Panama réserve tous ses droits de présenter des faits nouveaux non mentionnés dans le présent mémoire et de faire fond sur lesdits faits si cela est nécessaire pendant le déroulement de l'affaire pour étayer sa réclamation contre la Guinée-Bissau.

#### I. Le navire « VIRGINIA G »

61. Le « VIRGINIA G » est un pétrolier d'une jauge brute de 857 et d'une jauge nette de 456. Il bat le pavillon de la République du Panama, où il est immatriculé sous le n° 29418-03-C. Son numéro OMI est 8135681 et son indicatif d'appel HO3031.
62. Le certificat d'immatriculation actuel du navire a récemment été renouvelé. Le nouveau certificat a été délivré le 5 octobre 2011 et il est valable jusqu'au 16 novembre 2016. Le certificat d'immatriculation dont le navire était précédemment titulaire portait le numéro 29418-03-B, avait été délivré le 23 août 2007 et était valable jusqu'au 16 novembre 2011. L'on trouvera copie des certificats d'immatriculation à l'**annexe 10**.
63. Le « VIRGINIA G » est la propriété exclusive de Penn Lilac Trading S.A. (« Penn Lilac »), société panaméenne constituée le 2 janvier 1998. Un des objets de Penn Lilac est l'achat, la vente et le commerce de marchandises de quelque nature que ce soit, pour son propre compte ou pour le compte de tiers. En conséquence, l'une de ses principales activités, au fil des ans, a été la livraison de fioul-oil ou de gazole à des navires en mer, c'est-à-dire des services de soutage en mer.
64. Dans un premier temps, Penn Lilac opérait en sous-traitant les opérations d'approvisionnement de son portefeuille de clients mais, en janvier 2000, elle a acheté le pétrolier « VIRGINIA G » dans un but d'effectuer elle-même la vente et l'approvisionnement des navires, en particulier ceux qui opéraient sur les terrains de pêche des ZEE des Etats côtiers d'Afrique de l'Ouest, en achetant le gazole aux îles Canaries.
65. En janvier 2002, Penn Lilac a conclu un contrat d'agence avec Gebaspe S.L. (« Gebaspe »), société espagnole basée à Séville (**annexe 11**), Penn Lilac devant s'occuper des ventes et du ravitaillement en combustible des navires opérant en haute mer et Gebaspe S.L. agir en qualité d'intermédiaire entre les fournisseurs de combustible et les propriétaires de navires de pêche commerciaux. Les deux sociétés sont convenues que Penn Lilac serait représentée par Gebaspe auprès des clients de celle-ci et que Penn Lilac livrerait ensuite aux clients en question (c'est-à-dire aux propriétaires des navires de pêche) le combustible demandé, par l'entremise de Gebaspe. Aux termes de cet accord, Gebaspe avait droit à un pourcentage de commission, selon le volume de combustible livré.

66. En janvier 2003, Penn Lilac a acheté la société Penn World Inc., propriétaire inscrit du navire « *IBALLA G* » (lui aussi pétrolier battant pavillon panaméen, d'une jauge brute de 4 182,00, numéro OMI 7393418, immatriculé au nom de Penn World Inc.). Le jour même de l'achat de la société, l'« *IBALLA G* » a été affrété coque nue à Penn Lilac (l'on trouvera à l'**annexe 12** la copie du certificat d'immatriculation 29079-03-C de l'« *IBALLA G* » et la copie de la fiche synoptique continue, faisant apparaître Penn World Inc. comme propriétaire inscrit et Penn Lilac Trading S.A. comme affréteur coque nue en titre).
67. En 2009, Penn Lilac a restructuré certains éléments de ses opérations et a décidé qu'elle cesserait d'assurer les ventes et les approvisionnements en combustible elle-même mais affréterait plutôt le « *VIRGINIA G* » et l'« *IBALLA G* » à des fournisseurs de gazole qui transporterait les cargaisons de gazole pour les faire parvenir aux navires de pêche opérant le long de la côte occidentale de l'Afrique. Le contrat d'agence avec Gebaspe était alors encore en vigueur.
68. En janvier 2009, le « *VIRGINIA G* » et l'« *IBALLA G* », représenté par Gebaspe, ont été affrétés par la Lotus Federation (ci-après dénommé « Lotus »), société irlandaise qui vendait et livrait du gazole aux navires de pêche. Aux termes de la charte-partie, les navires devaient être mis à la disposition de Lotus pour une période de quatre ans (**annexe 13**).
69. Lotus devait utiliser les deux navires exclusivement pour le transport de marchandises entre des ports sûrs et des localités situées entre les îles Canaries et les Etats d'Afrique de l'Ouest, pas plus au sud que la Namibie.
70. Les dispositions financières de l'accord prévoyaient que Lotus paierait à Penn Lilac un montant de quarante (40) euros par tonne de marchandise transportée. En outre, le propriétaire du navire céderait son portefeuille de clients à Lotus pour la durée de l'affrètement. En fait, cet accord a été conclu en prévision d'une fusion entre les deux sociétés.

\*

## **II. Le « *VIRGINIA G* » n'a jamais eu de problèmes avec les autorités dans les Etats côtiers d'Afrique de l'Ouest**

71. La côte de l'Afrique de l'Ouest est une route commerciale d'importance capitale pour Penn Lilac, surtout en raison du nombre de navires de pêche qui opèrent dans ce secteur.
72. La plupart des navires ravitaillés sont des navires européens qui opèrent dans les ZEE des pays d'Afrique de l'Ouest en vertu de différents accords de partenariat en matière de pêche conclus avec l'Union européenne, comme c'était le cas de la Guinée-Bissau.
73. Pendant toutes les années où elle a mené des activités de ravitaillement en gazole en mer, c'est-à-dire depuis 1998, Penn Lilac s'est assuré ou a cherché à s'assurer à l'avance que ceux de ses clients qui opéraient sur ces fonds de pêche étaient en règle avec l'Etat côtier et, en particulier, étaient munis de permis de pêche appropriés et en cours de validité délivrés par l'Etat dans la ZEE duquel ils pêchaient.



74. En effet, les sociétés qui fournissent des services de soutage aux navires de pêche essaient normalement de savoir si les navires qu'elles ravitaillent sont munis du permis de pêche approprié de l'Etat concerné, essentiellement pour s'assurer qu'ils opèrent conformément à la réglementation nationale et surtout qu'ils ne se livrent pas à des activités de pêche illicite, non déclarée et non réglementée.
75. Au fil des ans, les sociétés d'avitaillement ont commencé à être soumises à des formalités de plus en plus nombreuses dans les pays d'Afrique de l'Ouest. Dans le cas de la Guinée-Bissau, le décret 6-A/2000 (**annexe 9**) a été appliqué non seulement aux navires de pêche mais aussi à des navires comme le « VIRGINIA G » et a été interprété comme constituant le fondement juridique permettant d'exiger la délivrance d'un permis pour la fourniture de services de soutage.
76. Les petits opérateurs comme Penn Lilac n'ont eu d'autre choix que de se conformer aux nouvelles formalités malgré les doutes pouvant subsister quant à la licéité de celles-ci au regard du droit international de la mer. Toutefois, n'ayant ni les ressources ni l'influence suffisantes pour contester la validité de telles mesures en droit international, les formalités en question ont été respectées bien que, dans certains cas, l'application du droit ait été loin d'être transparente.
77. En ce qui concerne la Guinée-Bissau, le « VIRGINIA G » n'a jamais eu de problèmes juridiques depuis l'entrée en vigueur du décret 6-A/2000 (**annexe 9**). La mission d'août 2009 (objet du présent différend) avait été organisée dans les mêmes conditions que toutes les missions précédentes.
78. Dans la ZEE de la Guinée-Bissau, les modalités habituelles de ravitaillement consistaient pour le navire de pêche à commencer par demander une livraison. L'accord conclu avec un fournisseur, le propriétaire du navire de pêche demandait à son agent en Guinée-Bissau d'obtenir les permis nécessaires pour que puissent être menées à bien les opérations de ravitaillement en combustible.
79. Après avoir reçu (habituellement par téléphone ou par radio) confirmation de la délivrance du permis requis par l'autorité nationale, la Fiscalización y Control de Actividades de Pesca (ci-après dénommée la « FISCAP »)\*, l'agent informait par téléphone le navire de pêche que les permis requis avaient été obtenus. Le propriétaire du navire en informait ensuite les observateurs de la FISCAP se trouvant à bord (leur présence à bord étant obligatoire lorsqu'un navire pêche dans la ZEE de la Guinée-Bissau).
80. Le point et l'heure où aurait lieu le ravitaillement étaient alors convenus avec le capitaine du pétrolier pour lequel une autorisation avait été obtenue et les opérations de ravitaillement en combustible étaient alors réalisées à l'endroit convenu.
81. Aucun autre type d'autorisation ni de formalité ne s'impose aux pétroliers qui fournissent des services de ravitaillement en combustible en dehors des eaux territoriales. Un pétrolier comme le « VIRGINIA G » fournissait les services convenus

---

\* Dans l'arrêt, l'expression *Serviço Nacional de Fiscalização e Controlo das Actividades de Pesca* a été traduite par « Service national de surveillance et de contrôle des activités de pêche » (dénommé « le FISCAP »).

avec l'exploitant du navire de pêche, le responsable du pétrolier s'étant assuré que les navires de pêche étaient munis du permis requis et que des observateurs se trouvaient à bord pour superviser les opérations de soutage.

82. Il y a lieu, à propos des paragraphes ci-dessus, de se référer à l'**annexe 1** et à l'**annexe 4**.

### **III. Pratiques suspectes et non transparentes des autorités de la Guinée-Bissau**

83. Il importe, pour bien en appréhender tous les aspects, de replacer dans son contexte le différend qui entoure les activités et l'arraisonnement du « *VIRGINIA G* ».
84. En effet, cet épisode s'est produit dans des circonstances qui laissent entrevoir les méthodes systématiques, mais non transparentes, adoptées par un certain nombre de hauts fonctionnaires en Guinée-Bissau.
85. Penn Lilac n'a jamais été convaincue que la règle imposée d'obtenir une autorisation pour pouvoir procéder à des opérations de soutage soit conforme au droit international. De plus, différentes indications portent à penser que la façon dont ces permis étaient gérés et délivrés par certains fonctionnaires de la Guinée-Bissau, constituait en fait une pratique abusive et illégale et que la délivrance des permis se faisait toujours sous la menace constante de la saisie du navire et de la cargaison.
86. Les événements des 21 et 22 août 2009 confirment cette position. Le « *VIRGINIA G* » a été arraisonné en même temps que deux autres navires, l'*AMABAL I* et l'*AMABAL II*. Cependant, ces deux derniers ont été libérés très peu après, tandis que le « *VIRGINIA G* » est resté immobilisé.
87. Les bulletins d'information et les articles publiés dans la presse nationale après l'arraisonnement mentionnaient celui du « *VIRGINIA G* » mais passaient totalement sous silence celui de l'*AMABAL I* et de l'*AMABAL II*. De même, les articles de presse virtuellement identiques parus dans les journaux locaux ne contenaient aucune référence aux navires arraisonnés en même temps que le « *VIRGINIA G* ». En outre, les déclarations faites par le Directeur de la FISCAP, Hugo Nosoliny Vieira, paraissaient catégoriques dans les allégations qu'elles contenaient à l'encontre du « *VIRGINIA G* » (**annexe 14**).
88. Lorsqu'elle s'est mise en rapport avec les propriétaires des navires AMABAL, Penn Lilac avait été informée que la libération des navires avait été obtenue après que la somme de cent mille euros (100 000 euros) eut été versée au compte bancaire personnel au Portugal (Banco Espírito Santo) de Carlos Musa Baldé (Ministre des pêcheries de la Guinée-Bissau), par l'entremise d'un certain M. Hamadi Busarai Emhamed. Les navires AMABAL ont été libérés, mais pas avant que les militaires ne s'approprient quelque 10 tonnes de poisson se trouvant à bord (cet épisode est expliqué plus en détail à l'**annexe 4**).
89. Bien que soupçonnant depuis longtemps que la fonction publique nationale de la Guinée-Bissau agissait de manière détournée, Penn Lilac avait décidé qu'à cette occasion, elle ne céderait pas. En fait, l'on peut affirmer que l'affaire du

« VIRGINIA G » a contribué à faire la lumière sur les pratiques suspectes suivies en Guinée-Bissau.

90. Quelques mois après l'arraisonnement du navire et comme suite aux véhémentes protestations élevées par Penn Lilac (en particulier par l'entremise de son représentant, José Antonio Gámez Sanfiel), le Ministre de la justice de la Guinée-Bissau a ordonné l'ouverture d'une enquête sur un réseau allégué de corruption concernant le transfert de fonds provenant du Ministère des pêcheries et l'octroi irrégulier de permis aux navires étrangers opérant dans les eaux de la Guinée-Bissau.
91. À la suite de cette enquête, Hugo Nosoliny, Directeur de la FISCAP (personne ayant initialement signé le permis délivré au « VIRGINIA G », comme on le verra plus loin) a été arrêté le 17 décembre 2009 à titre de mesure de précaution, en même temps que plusieurs autres hauts fonctionnaires, comme Cirilo Vieira, Directeur des pêcheries artisanales, accusé de détournement de fonds publics, de transfert illicite de fonds du Ministère des pêcheries au profit de comptes privés et de délivrance irrégulière de permis à des navires étrangers.
92. Le 23 décembre 2009, l'ancien Ministre des pêcheries et Ministre de l'agriculture en exercice, Carlos Mussá Baldé, a démissionné pour être entendu par les tribunaux dans le contexte de l'enquête pour expliquer ses responsabilités et celles de Mala Sané, dans le réseau de corruption alléguée.
93. Le 30 décembre 2009, après l'audition de Carlos Mussá Baldé, Mala Sané, Directeur général des pêcheries industrielles, a lui aussi été placé en détention préventive.
94. Dans ce contexte, il est également apparu des soupçons fondés selon lesquels l'un des principaux membres du réseau était Hamadi Busarai Emhamed, ancien consul honoraire d'Espagne en Guinée-Bissau. M. Emhamed était, au moment du différend, représentant de l'agence Bigajos, qui administrait les permis accordés aux navires de pêche espagnols qui opéraient dans les eaux de la Guinée-Bissau, comme dans le cas du présent différend.
95. L'on trouvera à l'**annexe 15** une sélection d'articles de presse concernant ces événements.

\*

#### **IV. Août 2009 – Le ravitaillement en combustible des navires de pêche BALMAR**

96. L'**annexe 16** illustre, dans un souci de commodité, les différentes entités impliquées dans le différend, comme décrit ci-après.
97. En août 2009, la société espagnole de pêche Empresa Balmar Pesquerías de Atlántico (ci-après dénommée « Balmar »), basée à Las Palmas, exploitait un certain nombre de navires de pêche dans la ZEE de la Guinée-Bissau : *AMABAL I*, *AMABAL II*, *RIMBAL I* et *RIMBAL II* (collectivement appelés les « navires de pêche »).

98. Le 7 août 2009, Balmar a acheté à Lotus 297 tonnes de gazole pour ravitailler les navires de pêche, qui devaient être livrées par le « VIRGINIA G ». Comme indiqué ci-dessus, le « VIRGINIA G » était alors affrété par Lotus et géré par Gebaspe.
99. L'**annexe 17** est une facture pro-forma établie par Lotus au nom de Balmar, en date du 7 août 2009, concernant l'achat de deux cent quatre-vingt-dix-sept (297) tonnes (270 tonnes plus 10%) de gazole. À un coût de sept cent trente (730) dollars des États-Unis la tonne, la valeur totale de la cargaison achetée par Balmar était de deux cent seize mille huit cent dix (216 810,00) dollars des États-Unis.
100. La date de la livraison du gazole avait été fixée au 15 août 2009<sup>11</sup>. Le 17 août 2009, cependant, le navire a été retardé et il n'a pas été possible de calculer une date précise à ce moment-là (**annexe 34**).
101. L'**annexe 18** contient une déclaration du représentant de Lotus, Robert Cockx (datée du 14 septembre 2009 et par conséquent postérieure à l'arraisonnement du « VIRGINIA G »), confirmant ce qui est indiqué sur la facture pro-forma. Robert Cockx ajoute que, le 7 août 2009, Balmar avait retenu les services de Lotus pour approvisionner en gazole les navires de pêche par l'entremise du pétrolier « VIRGINIA G » et que, comme à l'accoutumée, Balmar demanderait et obtiendrait les permis requis par la législation de la Guinée-Bissau.
102. L'autorité nationale compétente en Guinée-Bissau était la FISCAP, qui est l'institution responsable de la délivrance de ces permis (sous les auspices du Ministère des pêcheries de la Guinée-Bissau).
103. Dans la dernière partie de sa déclaration (**annexe 18**), Robert Cockx indique qu'après que Balmar eut accompli les formalités nécessaires pour obtenir les permis en question, le « VIRGINIA G » a reçu pour instructions de se préparer à livrer le gazole aux navires de pêche se trouvant dans la ZEE de la Guinée-Bissau<sup>12</sup>.

\*

#### **V. Un permis de la Guinée-Bissau a été obtenu pour la mission d'août 2009 du « VIRGINIA G »**

104. Cette section explique comment le permis a été obtenu pour la mission d'août 2009 du « VIRGINIA G ».
105. Par correspondance datée du 14 août 2009, l'agent de Balmar en Guinée-Bissau, la Bijagos Lda (ci-après dénommée « Bijagos »), a demandé à la FISCAP l'autorisation de réaliser des opérations de ravitaillement en combustible dans la ZEE de la Guinée-Bissau.

---

<sup>11</sup> La facture pro-forma (annexe 17) mentionne la date de livraison, au bas de la page, comme étant le 15 août 2008, date qui aurait dû se lire 15 août 2009.

<sup>12</sup> La pratique usuelle consiste pour l'acheteur du gazole à demander les permis nécessaires lorsqu'un ravitaillement doit être effectué dans la ZEE, en l'occurrence la ZEE de la Guinée-Bissau. Lorsque le service de soutage doit être fourni dans les eaux territoriales (et non la zone contiguë) d'un Etat, c'est généralement le pétrolier lui-même, ou plutôt son propriétaire, qui sollicite les permis.

106. Par lettre datée du 14 août 2009, c'est-à-dire du même jour (référence No. 180/GCFISCAP/09, signée et estampillée par Hugo Nosoliny Viera, Directeur général de la FISCAP), la FISCAP a autorisé le ravitaillement en combustible des navires de pêche (**annexe 19**).
107. La lettre d'autorisation se référait à la demande de la Bijagos et sollicitait des informations concernant les coordonnées du lieu ainsi que la date et l'heure auxquelles auraient seraient effectuées les opérations de ravitaillement ainsi que le nom du pétrolier qui assurerait ce service.
108. La Bijagos a répondu par lettre datée du 20 août 2009, informant la FISCAP que les coordonnées du lieu où seraient effectuées les opérations de ravitaillement en combustible seraient « 17,35 et 12,00 », et que le service serait assuré à 16 heures le 21 août 2009 par le « VIRGINIA G ». Cette lettre a été reçue et estampillée par la FISCAP (référence 1106/2009) le même jour (**annexe 20**).
109. Il importe de noter à ce stade que la correspondance concernant l'autorisation échangée aussi bien oralement que par écrit et que la documentation concernant l'autorisation et la prestation des services de ravitaillement en combustible peuvent parfois être décalées. En l'occurrence, l'agent des navires de pêche a communiqué l'autorisation à ces derniers, lesquels en ont notamment informé les observateurs de la FISCAP et le « VIRGINIA G ». Tous ces échanges ont eu lieu oralement, par téléphone ou par radio. Les documents figurant à l'**annexe 19** et à l'**annexe 20** ont été obtenus après l'arraisonnement du navire, lorsque les parties en cause faisaient enquête sur la situation, comme on le verra plus loin dans la présente section.
110. Il est bon également de prendre note de l'échange de correspondance qui a eu lieu entre Balmar (acqureur du gazole) et deux de ses navires quelques jours après la saisie du « VIRGINIA G », alors que Balmar tentait d'établir un certain nombre de faits importants. Cet échange de correspondance est joint à l'**annexe 42** (deux courriels marqués « Documento No. 1 » et « Documento No. 2 ») et reproduit ci-après, après traduction, pour plus de commodité.

| <i>Question</i>   | <i>Réponse du navire de pêche</i>  | <i>Réponse du navire de pêche</i>  |
|---|--|--|
| <i>Bonjour. J'ai besoin que vous répondiez à quelques questions :<br/>Premièrement :</i>            |  |  |
| <i>L'agence vous a-t-elle informé que nous avions l'autorisation de procéder au ravitaillement?</i> | <i>Oui, nous avons été informés par téléphone.</i>   | <i>Oui, nous avons été informés par téléphone.</i>   |
| <i>Les observateurs savaient-ils que nous nous préparions à procéder au ravitaillement ?</i>        | <i>Oui, nous le leur avons dit alors que nous étions en route vers le pétrolier, après avoir reçu la notification.</i> | <i>Oui, nous les avons informés lorsque le pétrolier nous a appelés par téléphone et nous avons mis le cap sur le point de</i> |

|   |                        |                                      |
|---|------------------------|--------------------------------------|
|   |                        | <i>rencontre.</i>                    |
| <i>Les observateurs ont-ils communiqué par radio à la FISCAP le secteur où aurait lieu le ravitaillement?</i> | <i>Oui, par radio.</i> | <i>Oui, à la fin de l'opération.</i> |

111. De même, le capitaine du « VIRGINIA G » confirme dans sa déclaration (**annexe 1**) avoir reçu confirmation du fait que le permis avait été accordé.
112. Il s'agissait donc effectivement d'une mission comme n'importe quelle autre.

\*

### **VI. Le voyage du « VIRGINIA G » : de Las Palmas à la Guinée-Bissau, via la Mauritanie**

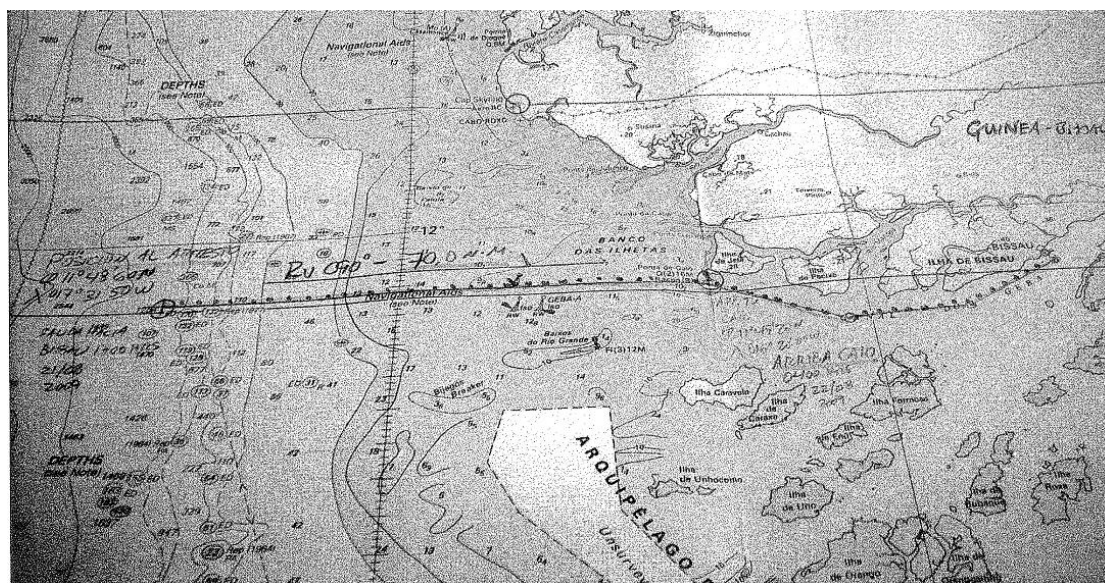
113. Pour donner une vue plus complète du contexte, l'on trouvera ci-après quelques brèves explications des activités menées par le « VIRGINIA G » au cours des quelques jours qui ont précédé les événements donnant lieu au différend.
114. Le 29 juin 2009, le « VIRGINIA G » est arrivé au port de Las Palmas de Gran Canaria, où il est demeuré jusqu'au 5 août 2009 (**annexe 21**). Pendant son séjour, il a été procédé à des réparations sur l'embrayage des moteurs principaux et réalisé des activités d'entretien sur le pont. Une fois les opérations de maintenance achevées, le navire a été chargé de 1 310,53 tonnes (1 541,80 m<sup>3</sup>) de gazole destiné au ravitaillement d'un certain nombre de navires de pêche opérant au large de la côte mauritanienne (voir les déclarations du capitaine et de l'officier en second du « VIRGINIA G », **annexe 1** et **annexe 2**).
115. Avant son départ, une inspection détaillée a été réalisée par les représentants autorisés des services de contrôle de l'Etat du port, conformément au Memorandum d'entente de Paris relatif au contrôle des navires par l'Etat du port (**annexe 22**).
116. Entre le 9 août et le 16 août 2009, le « VIRGINIA G » a livré 1 274,35 tonnes (1 499,24 m<sup>3</sup>) de gazole à un certain nombre de navires de pêche opérant dans la ZEE de la Mauritanie, après quoi il ne restait plus à bord que 36,18 tonnes (42,56 m<sup>3</sup>) de gazole.
117. Le 17 août 2009, 1 002,3 tonnes (1 160,07 m<sup>3</sup>) de gazole ont été chargées à bord du « VIRGINIA G » par l'« IBALLA G », dans la baie de Nouadhibou (Mauritanie).
118. Le chargement achevé, le « VIRGINIA G » a commencé un nouveau voyage, cette fois affrété par Lotus. Il avait pour instructions de ravitailler en combustible deux navires de pêche, le *MAR TERRA* et le *BALAMIDA* (qui opéraient alors au large de la côte mauritanienne).
119. Pendant le ravitaillement du *MAR TERRA* et du *BALAMIDA*, 17,28 tonnes (20 m<sup>3</sup>) de gazole ont été transférées des citernes de distribution du *VIRGINIA G* à ses propres soutes.

120. Le 19 août 2009, le « VIRGINIA G » a reçu ordre de se diriger vers la ZEE de la Guinée-Bissau pour y ravitailler des navires de pêche, à savoir l'*AMABAL I*, l'*AMABAL II*, le *RIMBAL I* et le *RIMBAL II*.
121. Le 20 août 2009, le « VIRGINIA G » a livré 115 tonnes (133,10 m<sup>3</sup>) de gazole au *RIMBAL II* et 81 tonnes (93,75 m<sup>3</sup>) au *RIMBAL I*, après avoir reçu confirmation du fait que les capitaines des deux navires de pêche avaient reçu l'autorisation appropriée.
122. Lorsque le ravitaillement en combustible du *RIMBAL II* et du *RIMBAL I* a été achevé, le capitaine du *VIRGINIA G* n'avait toujours pas de nouvelles de l'*AMABAL I* ou de l'*AMABAL II*. Il a alors été informé par les capitaines des navires *RIMBAL* que l'*AMABAL I* et l'*AMABAL II* avaient été saisis dans le port de Bissau et qu'ils n'avaient eu aucune communication avec eux.
123. À 23 heures le 20 août 2009, le navire de pêche *AMABAL II* a appelé le « VIRGINIA G » et a informé son capitaine que les navires *AMABAL* avaient été libérés. En conséquence, un point de rencontre a été fixé et une heure estimative d'arrivée calculée en vue du ravitaillement en combustible.
124. Le 21 août 2009, 113 tonnes (130,78 m<sup>3</sup>) de gazole ont été livrées à l'*AMABAL II*.
125. Il y a lieu, à propos des paragraphes ci-dessus, de se référer aux **annexes 1, 2 et 4**, ainsi qu'au journal tenu dans ses bureaux par Gebaspe/Penn Lilac, qui relate, sur la base des informations fournies par le capitaine, les événements qui se sont produits pendant la période en question (**annexe 23**).

\*

## VII. L'arraisonnement et l'immobilisation du « VIRGINIA G »

### A. L'arraisonnement – 21 et 22 août 2009



126. Il y a lieu, à propos des paragraphes suivants, de se référer à l'**annexe 24** ainsi qu'aux passages pertinents des **annexes 1, 2 et 3**.
127. Une fois le ravitaillement en combustible de l'*AMABAL II* achevé et alors que celui de l'*AMABAL I* était sur le point de commencer, deux vedettes rapides non identifiées de type Zodiac se sont approchées du « VIRGINIA G » à grande vitesse, sans préavis ni avertissement radio. Un groupe de six (6) hommes non identifiés armés d'armes à feu (de type AK) et les maniant en vue d'un assaut, a arraisonné le « VIRGINIA G ».
128. Le capitaine Eduardo Blanco Guerrero affirme dans sa déclaration sous serment que, le 21 août 2009 à 19 heures, alors que le « VIRGINIA G » qu'il commandait se trouvait dans une position de coordonnées 11° 48' de latitude Nord et 017° 31,6' de longitude Ouest (soit environ 60 milles marins ou 96,56 kilomètres) au large de la côte de la Guinée-Bissau et par conséquent en dehors de la mer territoriale et de la zone contiguë de la Guinée-Bissau, il a été violemment arraisonné par six (6) personnes (**annexe 24**).
129. Comme le rapportent le capitaine Blanco Guerrero et son équipage, le « VIRGINIA G » a été arraisonné sans avertissement par des hommes ne portant aucune marque distinctive ; trois d'entre eux étaient munis d'armes à feu de type AK. Le « VIRGINIA G » battait visiblement le pavillon panaméen et pouvait aisément être identifié par son numéro OMI, peint devant la passerelle, ainsi que par son nom, indiqué à la proue et à la poupe.
130. Pendant l'attaque, les membres de l'équipage ont été confinés dans leurs quartiers sous la menace des armes. Les officiers se trouvant sur la passerelle ont également été gardés à vue sous la menace des armes.
131. Il a été interdit au capitaine de communiquer avec les propriétaires du « VIRGINIA G ».



132. Étant donné la rapidité de l'attaque, le fait que les hommes étaient armés et qu'ils ne portaient aucune marque permettant de les identifier, et que la vie de l'équipage était menacée, il a semblé dans un premier temps qu'il s'agissait d'une attaque, peut-être de pirates. Lorsque le capitaine Blanco Guerrero a enfin essayé d'obtenir que les hommes en question s'identifient, il a seulement été informé de l'identité de l'un d'eux, Joao Nunes Ca de la FISCAP.
133. Le représentant de la FISCAP a donné au capitaine l'ordre de se diriger vers le port de Bissau. Le capitaine a opposé à cet ordre un certain nombre d'objections, faisant valoir qu'il s'agissait d'un voyage qui apparaissait alors comme risqué étant donné les conditions météorologiques, que les membres de l'équipage étaient détenus dans leurs quartiers et que le navire ne disposait pas de cartes marines du secteur. Face au comportement des représentants de la FISCAP, toutefois, le capitaine a fini par obtempérer.
134. La traversée s'est déroulée dans des conditions très difficiles qui ont mis en danger les membres de l'équipage, le navire et l'environnement, et ce pour les raisons suivantes :
- a. Le capitaine a dû naviguer de nuit, avec une visibilité presque nulle en raison de la pluie. Il n'a pas été autorisé à utiliser le matériel de communication habituellement employé pour transmettre des signaux visant à alerter les navires se trouvant à proximité ;
  - b. Les membres de l'équipage étaient extrêmement inquiets et le capitaine craignait qu'en cas d'urgence, il ne soit pas possible d'appliquer les plans et protocoles de sécurité établis. Ces plans et protocoles prévoyaient une série de mesures et de contrôles qui n'auraient pas pu être exécutés par l'équipage étant donné que celui-ci était confiné dans ses quartiers. Les postes usuels (moteurs principaux, moteurs auxiliaires, matériel, etc.) n'étaient pas couverts. Autrement dit, l'équipage n'aurait pas pu s'acquitter de ses tâches pendant que le navire était en route (étant donné les ordres donnés par les représentants de la FISCAP) et les paramètres opérationnels normaux n'étaient pas surveillés ni contrôlés. La situation était extrêmement dangereuse et aurait pu, en elle-même, entraîner une grave situation d'urgence.
  - c. La traversée a dû se faire sans pouvoir se référer aux cartes marines du port de Guinée-Bissau et de ses approches. Cette situation était dangereuse et a considérablement accru le risque d'échouage sur les hauts fonds, ce qui aurait pu entraîner la perte du navire, la perte de vies humaines et des dommages irréparables à l'environnement.
  - d. Il n'y avait à bord aucun pilote en mesure de donner des avis et des indications appropriés au capitaine concernant l'approche et l'arrivée dans la baie de Guinée-Bissau. Les officiers du « VIRGINIA G » ont protesté, et un des agents de la FISCAP a affirmé être pilote. Cependant, il n'avait pas l'expérience requise pour ce type spécifique d'itinéraire. La seule carte marine produite était périmée et déchirée. Le pilote a également reconnu ne pas pouvoir mener à bien les manœuvres nécessaires, de sorte que le capitaine du « VIRGINIA G » a dû reprendre le commandement.

135. Pendant la soirée du même jour, à 23h48 et pendant un bref moment d'inattention de ses gardiens, le capitaine a réussi à envoyer un message succinct par courrier électronique au propriétaire du « VIRGINIA G » (**annexe 25**). Ce message, en espagnol, se lisait comme suit :

« Navegamos rumbo a Guinea Bissau, el buque a sido retenido por suministrar combustible a 52 millas, se nos prohíbe hacer cualquier tipo de llamadas. »

« Nous nous dirigeons vers la Guinée-Bissau, le navire a été arraisonné pour avoir fourni des services de ravitaillement à 52 milles marins au large et il nous est interdit de faire des appels. »

136. Après que le capitaine eut beaucoup insisté, les agents de la FISCAP l'ont autorisé à se mettre en rapport avec le propriétaire du « VIRGINIA G ». Le capitaine a rédigé une télécopie datée du 21 août 2009 qui a été reçue le 22 août 2009 à 00h18 (**annexe 26**). Dans sa traduction, cette télécopie se lisait comme suit :

À : Don José Antonio Gámez  
De : « VIRGINIA G »

21/08/09

Je me dirige vers la Guinée-Bissau avec à bord des agents des autorités qui sont arrivés pendant les opérations de ravitaillement de l'*Amabal II*. Les autorités (agents) affirment qu'un permis doit être obtenu pour réaliser de telles opérations. Le navire se trouvait à 52 milles marins de la côte pendant les opérations. Selon eux, je ne peux pas appeler avant demain. J'appellerai dès que je le pourrai. Position du navire lors de son arraisonnement : 11° 48' de latitude Nord, 017° 31' de longitude Ouest.

BRGDS  
Capitaine  
Eduardo Blanco

137. Pendant la traversée devant s'achever au port de Bissau, les agents de la FISCAP ont obligé le capitaine, sous la menace des armes, à signer un document rédigé en portugais. Le capitaine, ne parlant pas le portugais (mais seulement l'anglais et l'espagnol), n'a donc pas pu véritablement saisir le contenu de cette lettre. Il a demandé à en recevoir copie, mais cela lui a été refusé. Le capitaine s'est senti obligé de signer le document, même sans en comprendre le contenu, étant donné le climat de crainte et d'inquiétude qui régnait à bord, ainsi que pour éviter une escalade d'une situation déjà dangereuse, caractérisée en particulier par la menace d'un recours à la force contre sa personne ou contre les membres de l'équipage placé sous ses ordres.
138. Le navire est arrivé au port de Bissau le 22 août 2009 à 14 heures et a jeté l'ancre dans la rade. Les agents de la FISCAP ont alors confisqué les passeports des membres de l'équipage ainsi que les documents de bord du navire, empêchant ainsi à la fois les membres de l'équipage de débarquer et le navire d'appareiller.
139. Il y a lieu de noter que l'*AMABAL I* et l'*AMABAL II* ont eux aussi été arraisonnés le 21 août 2009 et conduits au port de Bissau où ils ont été détenus.

140. Le 30 septembre 2009, le capitaine a adressé au propriétaire un rapport plus détaillé contenant un complément d'information touchant les événements des 21 et 22 août 2009 (**annexe 27**).

#### **B. 14 mois d'immobilisation – la situation à bord**

141. Il y a lieu de se référer, à propos des paragraphes qui suivent, aux extraits pertinents des **annexes 1, 2, 3 et 4**.
142. Les membres de l'équipage se trouvant à bord ont vécu une situation extrêmement stressante et inquiétante, car ils avaient le sentiment d'avoir été capturés ou d'être emprisonnés aux mains des autorités de la Guinée-Bissau.
143. Le 28 août 2009 à 13 heures, huit inspecteurs/agents de la FISCAP sont montés à bord et ont procédé à l'inspection du navire. Ils ont inspecté tout le matériel se trouvant sur la passerelle, sur le pont, dans la salle des machines et dans les cales, se sont enquis des dates d'expiration des certificats du navire et ont demandé quelles étaient les caractéristiques du matériel. Les certificats en question étaient précisément ceux que les intéressés avaient déjà en leur possession dans leurs bureaux.
144. Les agents ont pris des photographies du navire et ont également inspecté à la sonde les citernes. Lorsque le capitaine a demandé quel était le but de l'inspection, il lui a été répondu que celle-ci avait pour but de déterminer l'état technique du navire et de vérifier les quantités de gazole se trouvant à bord.
145. L'inspection achevée, le capitaine a été invité à signer un rapport. Cependant, lorsqu'il en a demandé copie (pour l'information des propriétaires et des agents), il lui a été répondu que cela n'était pas possible étant donné que l'inspection constituait une affaire interne. Le capitaine a répondu qu'il ne signerait désormais plus aucun document à moins que celui-ci ne soit lui-même signé par l'agent du navire.
146. Le navire est demeuré à l'ancre dans la baie de Guinée-Bissau, sous la garde de militaires armés.
147. Le 27 octobre 2009, des représentants de la FISCAP sont à nouveau montés à bord et, une fois de plus, ont inspecté les citernes (à la sonde) et le navire. Ils ont informé le capitaine que le navire devrait le lendemain accoster au port et que l'équipage devrait abandonner le navire.
148. Cependant, le navire est demeuré à l'ancre dans la baie de Guinée-Bissau entre le 28 octobre et le 5 novembre 2009, sous la garde de militaires en armes.
149. Le 6 novembre, des militaires en armes sont montés à bord du « VIRGINIA G » et, sous la menace de la violence et de la force, ont obligé le capitaine à accoster le long d'un quai de sorte que la cargaison de gazole se trouvant à bord puisse être déchargée. À cette occasion, il a été possible d'avertir les propriétaires et, grâce aux efforts immédiats de ses avocats, d'éviter toute action des militaires. Le navire est retourné à l'ancre le 12 novembre 2009 (**annexe 53 et annexe 54**, comme expliqué plus en détail ci-dessous).

150. Entre le 12 novembre 2009 et le 19 novembre 2009, le navire est demeuré à l'ancre sous la garde de militaires armés.
151. Le 20 novembre 2009, des militaires armés sont à nouveau montés à bord et ont fait savoir de façon menaçante au capitaine (en brandissant leurs armes à feu et en proférant des menaces) qu'il aurait intérêt à obtempérer à leurs ordres. Le capitaine a été forcé d'accoster au quai pour que soit déchargé le gazole se trouvant à bord.
152. Il a été remis au capitaine une lettre signée du Secrétaire d'Etat aux finances, José Carlos Varela Casimiro, prédatée du 30 novembre 2009 (**annexe 56**) et adressée à la Compañía de Lubricantes y Combustibles de Guinée-Bissau (ci-après dénommée la « CLC »). Le capitaine a informé les officiers que le tribunal de Bissau avait rendu une ordonnance leur interdisant de saisir la marchandise se trouvant à bord. Cette lettre contenait cependant le passage suivant :

En vertu de la décision n° 7 de la [CIFM], le pétrolier VIRGINIA G a été saisi d'office avec ses équipements, moteurs et fret, en raison de la pratique répétée d'activités connexes de pêche, sous la forme de la « vente non autorisée de combustible à des navires de pêche dans la ZEE, notamment au navire de pêche AMABAL II ».

Malgré l'ordonnance judiciaire de suspension de la saisie<sup>13</sup> et en l'absence d'opposition de la part du ministère public, du ministre de la Justice et du contrôleur de la légalité (réf. N° 716/GPGR/09) quant à (...) « l'utilisation du combustible que le navire vendait dans notre ZEE (...) », nous ordonnons par la présente que le pétrolier VIRGINIA G soit autorisé à décharger son contenu, soit 436 tonnes de gazole selon les estimations, dans vos locaux.
153. Face au comportement violent des militaires et à la crainte que les menaces des agents publics avaient provoquée parmi les membres de l'équipage, et en définitive pour éviter tout préjudice à l'équipage, au navire et à l'environnement, le capitaine a obtempéré et a procédé aux manœuvres d'accostage.
154. Le capitaine a informé de la situation les propriétaires, l'agent du Club P&I et les avocats se trouvant en Guinée-Bissau, mais il n'a pas été possible d'empêcher que le navire soit obligé d'accoster et de décharger le combustible, contrairement à ce qui s'était passé le 6 novembre.
155. Après accostage, des tuyauteries ont été connectées au navire et le déchargement de toutes les citernes à cargaison a commencé. Le capitaine n'a pas été autorisé à faire des sondages avant le déchargement ni à établir un rapport sur les produits déchargés.
156. Une fois les citernes vidées, les militaires ont envoyé à l'intérieur un certain nombre de personnes (ne faisant pas partie de l'équipage) lesquelles, utilisant du matériel manuel et sans aucune protection contre les gaz dangereux, ont extrait le gazole restant qui n'avait pas pu être retiré au moyen des pompes du navire. Les citernes du « VIRGINIA G » ont été laissées totalement à sec.

---

<sup>13</sup> Souligné par le Panama.

157. Le navire a reçu l'ordre de retourner à l'ancre dans la baie de Guinée-Bissau, dans les mêmes conditions d'immobilisation que précédemment.

**C. Immobilisation de 14 mois – efforts de procédure, administratifs, juridiques et financiers déployés pour régler la situation**

158. Il y a lieu, à propos des paragraphes ci-après, de se reporter aux extraits pertinents aux **annexes 4 et 5**.
159. Le message envoyé par le capitaine du « VIRGINIA G » le 21 août 2009 a été porté à la connaissance du propriétaire, José Antonio Gamez Sanfiel, tôt dans la matinée du 22 août 2009. Le propriétaire a appelé Manuel Samper, Directeur de la sécurité des opérations de Gebaspe, pour lui faire savoir que le capitaine l'avait informé que le navire avait été arraisonné la veille et qu'il se dirigeait vers le port de Bissau sans pouvoir envoyer aucune autre communication.
160. Manuel Samper s'est immédiatement rendu à son bureau pour retrouver les coordonnées du Club P&I du navire (Navigator). Il s'est alors mis en rapport avec le représentant du Club P&I en Guinée-Bissau, Africargo, et a parlé à un certain Domingo Alvarenga.
161. Manuel Samper a expliqué la situation par téléphone et a confirmé la conversation par un courriel exposant les principaux éléments et indiquant en détail les caractéristiques du « VIRGINIA G ». Manuel Samper a demandé à Domingo Alvarenga de l'aider à déterminer ce qu'était la situation en Guinée-Bissau ainsi qu'à obtenir la mainlevée immédiate de la saisie du navire (**annexe 28**).
162. Manuel Samper a alors informé le Club P&I, en Espagne (**annexe 29**), ainsi que le propriétaire des navires de pêche qui avaient été approvisionnés en gazole, José Baldo, pour obtenir la preuve que les opérations de ravitaillement en combustible avaient été autorisées. Comme indiqué ci-dessus, et comme c'était la pratique normale, le « VIRGINIA G » et les navires de pêche ne recevaient pas toujours confirmation écrite du permis, mais seulement confirmation de son existence par téléphone et par radio.
163. Les documents en question étaient apparemment entre les mains de l'agent des navires de pêche en Guinée-Bissau, la Bijagos. Les personnes à contacter étaient un certain M. Hamadi (Busarai Emhamed) et un certain M. Fofana. Manuel Samper a alors fait suivre les coordonnées de ces personnes à Domingo Alvarenga, du Club P&I, en Guinée-Bissau (**annexe 30**).
164. Dans un courriel daté du 23 août 2009, Domingo Alvarenga a informé Manuel Samper que, le lendemain de l'arraisonnement, il s'était mis en rapport avec Hugo Nosoliny Vieira, Directeur général de la FISCAP (qui est en fait la personne qui avait signé les documents autorisant les services de ravitaillement en combustible ayant entraîné l'arraisonnement du « VIRGINIA G ») pour essayer d'éclaircir les circonstances dans lesquelles avaient été arraisonnés le « VIRGINIA G » et deux autres navires (un navire de pêche espagnol et un pétrolier chinois), qui avaient été conduits au port de Bissau, où ils se trouvaient à l'ancre.
165. Domingo Alvarenga a affirmé que Hugo Nosoliny Vieira l'avait personnellement informé que le « VIRGINIA G » avait été repéré dans les « eaux territoriales » de la

Guinée-Bissau alors qu'il ravitaillait en combustible des navires de pêche sans permis ni autorisation, comme cela est normalement requis pour la livraison de fioul sur le territoire de la Guinée-Bissau (**annexe 31**).

166. Après avoir pu se mettre en rapport, non sans mal, avec la Bijagos et avoir exercé une certaine pression sur le propriétaire des navires de pêche, celui-ci a, le 25 août 2009, reçu copie du permis de ravitaillement en combustible – tel que délivré par la FISCAP – de M. Fofana et a transmis le document à Manuel Samper (**annexe 32**, qui contient comme pièce jointe le même document que celui qui figure à l'**annexe 19**).
167. Le 26 août 2009, Manuel Samper a adressé copie de l'autorisation à Domingo Alvarenga, lequel a alors demandé un document d'accompagnement contenant les informations sollicitées par la FISCAP dans sa lettre d'autorisation.
168. Manuel Samper a demandé ce document à José Baldo, mais M. Baldo a répondu ne pas l'avoir, ajoutant que c'étaient les observateurs de la FISCAP se trouvant à bord des navires de pêche qui communiquaient normalement par radio avec les bureaux de la FISCAP (le matin puis le soir) à propos de la situation et des activités menées à bord. Il a ajouté qu'il était interdit de pêcher en Guinée-Bissau si un représentant de la FISCAP ne se trouvait pas à bord (**annexe 33**).
169. Manuel Samper a répondu en réitérant qu'il avait besoin d'obtenir la preuve qu'une communication contenant les informations requises avait été adressée à la FISCAP, ajoutant qu'étant donné que des observateurs devaient se trouver à bord et étaient tenus de communiquer avec la FISCAP, celle-ci aurait dû être au courant des opérations de ravitaillement en combustible et savoir quel navire livrerait le gazole, à quelle date et à quelle position (**annexe 33**).
170. Le 26 août 2009, Manuel Samper a reçu la facture pro-forma échangée entre Lotus et Balmar attestant de l'achat de gazole le 7 août 2009. La facture avait été adressée à M. Hamadi, de la Bijagos, afin de pouvoir mettre en route le processus d'obtention de l'autorisation (**annexe 34**, qui contient comme pièce jointe le même document que celui qui figure à l'**annexe 17**).
171. Manuel Samper a de nouveau insisté auprès de José Baldo, de la Balmar, faisant valoir qu'il importait d'obtenir copie de la communication adressée à la FISCAP avec les informations requises pour satisfaire aux formalités applicables (**annexe 35**).
172. Plus tard dans la même soirée du 26 août 2009, Manuel Samper a reçu une copie de la communication adressée par la Bijagos à la FISCAP, laquelle contenait les informations requises pour satisfaire aux formalités appliquées par la FISCAP pour la délivrance de l'autorisation, le 14 août 2009. Ce document a été communiqué au Club P&I du « VIRGINIA G », et en particulier à Domingo Alvarenga, qui a réagi positivement, déclarant que, muni de cette information, il pourrait maintenant se mettre en rapport avec la FISCAP (**annexe 36**, qui contient comme pièce jointe le même document que celui qui figure à l'**annexe 20**).
173. Le 28 août 2009, Domingo Alvarenga a écrit à Manuel Samper pour lui expliquer qu'il s'était jusqu'alors avéré impossible de rencontrer Hugo Nosoliny Vieira (Directeur général de la FISCAP) et que la semaine précédente, une lettre avait été adressée à la

FISCAP au sujet de l'arraisonnement du navire « VIRGINIA G », lettre qui contenait les preuves documentaires de l'autorisation accordée par la FISCAP et du respect par la Bijagos des formalités requises.

174. Dans sa lettre à la FISCAP en date du 28 août 2009, Africargo, représentée par Domingo Alvarenga, a officiellement demandé à la FISCAP des éclaircissements concernant l'immobilisation du « VIRGINIA G » ainsi que les solutions qui pourraient être envisagées en vue d'assurer la mainlevée immédiate de l'immobilisation du navire. Cette lettre contenait comme pièces jointes les documents attestant l'autorisation accordée par Hugo Nosoliny Vieira lui-même, ainsi que les documents que la Bijagos avait adressés à la FISCAP avec les informations requises pour satisfaire aux formalités appliquées par la FISCAP. La lettre d'Africargo a été reçue par la FISCAP le même jour, comme en témoigne le tampon apposé en bas de la page (**annexe 37**).
175. Il y a lieu de rappeler à ce stade que, le même jour – c'est-à-dire le 28 août 2009 – huit inspecteurs de la FISCAP sont montés à bord du « VIRGINIA G » et y ont mené une inspection. Ils ont inspecté tout le matériel se trouvant sur la passerelle, sur le pont, dans la salle des machines et dans les magasins. Ils ont pris des photographies du navire et inspecté les citernes en procédant à des sondages. Lorsque le capitaine a demandé quel était le but de l'inspection, il lui a été dit qu'il s'agissait de déterminer l'état technique du navire et de déterminer les quantités de gazole se trouvant à bord. L'inspection achevée, le capitaine a signé un rapport. Cependant, lorsqu'il en a exigé copie (de manière à informer les propriétaires et les agents), il lui a été répondu que cela n'était pas possible étant donné que l'inspection était une affaire interne. Le capitaine a répondu qu'il ne signerait plus de documents à moins qu'ils ne soient signés aussi par l'agent du navire.
176. Le 31 août 2009, le capitaine du « VIRGINIA G » a informé Manuel Samper que les navires de pêche *AMABAL I* et *AMABAL II*, qui avaient été arraisonnés en même temps que le « VIRGINIA G », avaient été libérés. De plus, d'après ce que le capitaine avait pu déduire d'un bulletin d'information diffusé par la radio locale, les militaires avaient affirmé que le pétrolier « VIRGINIA G » avait été arraisonné pour avoir contrevenu à la législation nationale ; toutefois, rien n'avait été dit au sujet de l'*AMABAL I* ou de l'*AMABAL II* (**annexe 1** et **annexe 4**).
177. José Antonio Gamez Sanfiel et Manuel Samper se sont par conséquent mis en rapport avec le propriétaire de l'*AMABAL I* et de l'*AMABAL II* (José Baldo), qui les a informés par téléphone avoir obtenu la mainlevée de l'immobilisation du navire après avoir versé cent mille euros (100 000 euros) sur le compte bancaire personnel de Carlos Musa Baldé (Ministre des pêcheries de la Guinée-Bissau) au Portugal (Banco Espírito Santo), par l'entremise de M. Hamadi. Les navires avaient été libérés après le versement de ce montant, mais pas avant que les militaires ne s'approprient 10 tonnes de poisson se trouvant à bord des *AMABAL*.
178. Cette nouvelle a été mal accueillie par Manuel Samper, premièrement parce qu'il était de plus en plus clair que le motif réel de l'arraisonnement du « VIRGINIA G » n'était probablement pas celui avancé par les autorités de la Guinée-Bissau ; et, deuxièmement, parce que la Balmar avait négocié derrière le dos de Penn Lilac/Gebaspe. Manuel Samper a dit à José Baldo que cela était inacceptable, ce à quoi M. Baldo a répondu : « No estamos en el mismo saco que ustedes » – *vous ne pouvez pas comparer notre situation à la vôtre* (**annexe 4**).

179. Après un échange de propos bien sentis, José Baldo a demandé à José Antonio Gamez Sanfiel et à Manuel Samper si la conversation était enregistrée. José Antonio Gamez Sanfiel et Manuel Samper ont répondu que tel n'était pas le cas et qu'ils étaient des personnes respectables qui ne se livraient pas à ce genre de procédé. Ces derniers propos ont mis fin à la conversation (**annexe 4**).
180. Par lettre datée du 31 août 2009, dix jours après l'arraisonnement du « VIRGINIA G », la FISCAP a informé le propriétaire du « VIRGINIA G », par l'entremise de M. Alvarenga, d'une décision adoptée par la Commission interministérielle de surveillance maritime (CIFM), décision portant le numéro 7/CIFM/09, pour expliquer les raisons de l'arraisonnement au représentant du navire (**annexe 38**).
181. Cette lettre, signée par le Directeur de la FISCAP, Hugo Nosoliny Vieira, personne qui avait précisément délivré l'autorisation le 14 août 2009, indiquait que la décision de la CIFM (telle que traduite) était la suivante :
- Confiscation d'office du pétrolier « Virginia G » avec ses engins, son matériel et tous les produits se trouvant à bord en faveur de l'Etat de Guinée-Bissau en raison de la pratique répétée du navire consistant à mener des activités connexes de pêche sous forme de vente non autorisée de fioul à des navires de pêche se trouvant dans notre ZEE, à savoir l'AMABAL II, conformément au paragraphe 1 de l'article 52 du [décret-loi] n° 1-A/2005 et au paragraphe 3 c) et à l'article 23 du [décret-loi] n° 6-A/2000.
182. Domingo Alvarenga a informé Manuel Samper que la décision de la FISCAP pouvait faire l'objet d'un appel dans un délai de 15 jours ou qu'il serait possible de négocier une caution pour obtenir la mainlevée de l'immobilisation du navire.
183. Le 31 août 2009, le capitaine du « VIRGINIA G » a appelé Manuel Samper pour l'informer qu'un représentant de la FISCAP (appelé John Mimo) était venu à bord à deux reprises et avait déclaré au capitaine qu'il accueillerait le propriétaire « d'un bon œil », si celui-ci le contactait, fournissant au capitaine le numéro de téléphone afin de trouver une solution « a la Africana », c'est-à-dire « à l'africaine ». Manuel Samper a chargé le capitaine de dire que quiconque souhaitait parler aux propriétaires devait passer par le représentant du Club P&I du navire. Manuel Samper a communiqué cette information à Domingo Alvarenga, lequel a, à son tour, demandé à rencontrer cette personne (**annexe 39**).
184. Il s'avère que le nom de l'agent de la FISCAP était João Nunes Cá. Une réunion a été organisée en Guinée-Bissau le 1<sup>er</sup> septembre 2009, à l'occasion de laquelle Domingo Alvarenga a montré à João Nunes Cá l'autorisation de la FISCAP et les documents connexes ainsi que la notification par la FISCAP de l'arraisonnement du navire. João Nunes Cá a déclaré avoir entendu parler du « VIRGINIA G » et que l'affaire se trouvait entièrement entre les mains de la Commission interministérielle et qu'il ne pouvait être d'aucun secours (**annexe 40**).
185. Par lettre datée du 4 septembre 2009, les propriétaires du « VIRGINIA G » ont, par l'entremise de leur Club P&I, Africargo, adressé une lettre à la FISCAP. Penn Lilac rejetait énergiquement les allégations selon lesquelles le « VIRGINIA G » aurait violé la loi, s'inscrivait en faux contre les nouvelles publiées par la presse (**annexe 14**),



condamnait l'arrestation des membres de l'équipage, demandait à la FISCAP de faire connaître sa position sur le sujet et demandait qu'une solution soit rapidement apportée à cette situation regrettable conformément aux procédures prévues par la loi, notamment en déterminant le montant de la caution ou autre garantie à verser pour obtenir la mainlevée immédiate de la saisie du navire, la libération de son équipage et la restitution de sa cargaison (**annexe 41**).

186. En particulier, Penn Lilac niait l'affirmation selon laquelle le « VIRGINIA G » se serait de manière répétée livré à des activités de ravitaillement en combustible non autorisées et insistait sur le fait que des permis avaient toujours été obtenus à cette fin au cours des mois précédents et qu'il n'y avait pas eu de vente (et encore moins de vente non autorisée) de fioul-oil étant donné que Penn Lilac et la Gebaspe se bornaient à transporter du gazole déjà vendu.
187. Le 7 septembre 2009, le propriétaire du « VIRGINIA G » a été informé par Domingo Alvarenga que la lettre du 4 septembre avait été reçue par la FISCAP et qu'en ce qui concernait le navire lui-même, la FISCAP avait autorisé que des provisions soient livrées au navire et à l'équipage.
188. Le 9 septembre 2009, Domingo Alvarenga a adressé à la FISCAP huit documents à l'appui de la lettre de Penn Lilac en date du 4 septembre 2009 (**annexe 42**).
189. Entre-temps, les démarches se poursuivaient pour retenir les services d'avocats qui seraient chargés de contester la décision du 31 août 2009 de la FISCAP.
190. Le 11 septembre 2009, le « VIRGINIA G » a quitté son ancrage et a accosté dans le port de Bissau pour se réapprovisionner. Il lui a été livré 25 000 litres d'eau et une tuyauterie de la salle des machines a été réparée.
191. Par lettre datée du 11 septembre 2009, la FISCAP a répondu à la lettre du 4 septembre 2009 envoyée par le Club P&I du « VIRGINIA G ». Dans sa lettre, la FISCAP énumérait un certain nombre de raisons qui justifiaient selon elle l'arraisonnement du « VIRGINIA G » (**annexe 43**).
192. En bref, les affirmations de la FISCAP étaient les suivantes :
  1. Le 21 août 2009, la FISCAP a surpris le navire alors qu'il ravitaillait en fioul des navires de pêche se trouvant dans la ZEE de la Guinée-Bissau ;
  2. Après enquête, il s'est avéré que le navire ne possédait pas le permis requis pour procéder à des activités connexes de pêche ;
  3. Le navire a été arraisonné et conduit dans le port de Bissau ;
  4. Après inspection, il a été constaté que le navire avait à bord 436,666 tonnes de gazole (plan du navire joint) (annexe à la lettre de la FISCAP) ;
  5. Après avoir vérifié un document pendant l'inspection, il a été constaté en outre que, le 20 juillet 2009, le « VIRGINIA G » avait ravitaillé les navires *AMABAL I*

et *AMABAL II* sans être muni d'un permis quelconque qui l'aurait autorisé à fournir une assistance aux navires en question ;

6. Ces actes constituent une violation de la législation relative à la pêche et en particulier des lois concernant les activités connexes de pêche ;

7. Ces actes sont passibles des sanctions prévues par l'article 52 [...] ;

193. S'agissant de la teneur de la lettre envoyée par Penn Lilac le 4 2009, la FISCAP déclarait ce qui suit au paragraphe 8 de sa lettre :

- a. Il est vrai que le « *VIRGINIA G* » opérait dans les eaux de la Guinée-Bissau avec les permis No. 19 et 20/MP-OP/09. En fait, le document portant le n° 7 concerne exclusivement la société AFRIPECHE, et était valable du 17 au 24 juin 2009. Par conséquent, ces permis étaient venus à expiration à la date de l'arraisonnement, c'est-à-dire le 21 août dernier (permis joints en annexe à la lettre de la FISCAP).
- b. Le capitaine/le propriétaire ne peut pas maintenant justifier le mécanisme au titre duquel il opérait dans la ZEE de la Guinée-Bissau.
- c. Cela signifie que le capitaine/le propriétaire sait que des activités connexes de pêche ne peuvent être menées en Guinée-Bissau qu'avec une autorisation dûment signée.
- d. Le non-respect de cette règle constitue une violation de la législation relative aux pêcheries en ce qui concerne l'article 52 susmentionné (DL 1-A/2005).
- e. Nous nous trouvons par conséquent en présence d'une activité connexe de pêche, à savoir une vente ou une livraison non autorisée de gazole dans la ZEE de la Guinée-Bissau.
- f. Il n'est pas possible d'affirmer que l'agence Bijagos a reçu de la FISCAP l'autorisation de ravitailler en combustible ses navires de pêche (points 1, 2, 3 et 6 de votre réponse).
- g. En fait, il ressort seulement de la correspondance échangée entre la Bijagos et la FISCAP que celle-ci :
  - i. Reconnaît que les navires de pêche de la Bijagos peuvent être approvisionnés en combustible par des navires menant des activités connexes de pêche qui sont déjà autorisés conformément à la loi.
  - ii. Le navire de pêche menant des activités connexes de pêche, même muni d'une autorisation, est tenu d'indiquer les coordonnées du lieu où l'opération doit se dérouler.
  - iii. Des activités de pêche ne peuvent être effectuées qu'en présence d'agents de la FISCAP

194. La lettre de la FISCAP poursuivait :

9. Il est clair que les règles en question n'ont été ni vérifiées ni respectées par le capitaine du « VIRGINIA G » ;
  10. L'observation que vous formulez à votre point 4, selon laquelle les observateurs étaient au courant de l'opération et n'en avaient pas contesté la légalité, est dépourvue de sens ;
  11. Aux termes de la législation relative à la pêche, l'observateur n'est pas habilité à vérifier si une infraction est en cours ; il peut seulement dénoncer ceux qui violent la loi ;
  12. Le fait que le capitaine/le propriétaire aient opéré sur la base d'un permis valable du 17 au 24 juin 2009 montre qu'ils connaissent la procédure à suivre pour l'obtention en Guinée-Bissau d'un permis pour les activités connexes de pêche ; ils ont par conséquent agi délibérément, sachant qu'un tel comportement n'était pas autorisé par la loi ;
  13. On est donc en présence d'une violation continue et répétée de la législation générale relative à la pêche étant donné que l'on dispose à partir du 20 juillet 2009 d'éléments établissant la commission de telles infractions par le « VIRGINIA G » ;
  14. Quelle que soit la façon dont les propriétaires souhaitent interpréter la situation, il est clair que les opérations de ravitaillement en combustible ne peuvent être menées dans la ZEE de la Guinée-Bissau qu'après délivrance d'un permis, ce qui n'était pas le cas le 21 août 2009, lorsque le « VIRGINIA G » a été intercepté dans notre ZEE alors qu'il se livrait sans permis à des activités connexes de pêche.
195. La conclusion de la FISCAP est que le capitaine du « VIRGINIA G » a commis une infraction et que la décision de la Commission interministérielle de surveillance maritime de sanctionner le navire était légale, juste et adéquate.
196. Par lettre datée du 14 septembre 2009 (**annexe 44**), Penn Lilac a répondu à la lettre de la FISCAP datée du 11 septembre 2009, déclarant en bref ce qui suit (après traduction) :
1. L'accusation (formulée au paragraphe 5 de la lettre de la FISCAP datée du 11 septembre 2009) selon laquelle le « VIRGINIA G » approvisionnait les navires le 20 juillet 2009 est fautive. Le navire se trouvait en fait dans le port de Las Palmas, comme en témoignent les dates figurant sur les documents joints à la lettre de Penn Lilac.
  2. Étant donné ce qui précède, il est faux d'affirmer que le navire s'est livré de manière répétée à une pratique illégale.
  3. Penn Lilac connaissait les formalités auxquelles sont soumises les opérations dans la ZEE de la Guinée-Bissau, comme l'a confirmé la Bijagos, qui a reçu des instructions de Balmar et qui détient les autorisations nécessaires pour mener à bien légalement les activités entreprises.
  4. S'il apparaissait que les autorisations en question n'existent pas, l'on se trouverait en présence d'une omission de la Bijagos, qui aurait dû obtenir

le permis dont devait être muni le pétrolier, et d'une incitation à commettre une infraction de la part de la Bijagos.

5. Comme le démontrent les documents présentés par la FISCAP dans sa lettre No. 208/FISCAP/09 du 11 septembre 2009, le « VIRGINIA G » – chaque fois qu'il a effectué des opérations dans la ZEE de la Guinée-Bissau – a opéré conformément à la Loi générale relative aux pêcheries.
  6. Outre que nul n'invoque l'ignorance des formalités auxquelles sont soumises les opérations dans la ZEE de la Guinée-Bissau, les règles du droit international concernant la définition de la zone économique exclusive sont claires : cette zone « NE S'ÉTEND PAS AU-DELÀ DE 200 MILLES MARINS DES LIGNES DE BASE À PARTIR DESQUELLES EST MESURÉE LA LARGEUR DE LA MER TERRITORIALE, ET DANS LAQUELLE L'ÉTAT CÔTIER A DES DROITS SOUVERAINS AUX FINS D'EXPLORATION ET D'EXPLOITATION, DE CONSERVATION ET DE GESTION DES RESSOURCES NATURELLES, BIOLOGIQUES OU NON BIOLOGIQUES, DES EAUX SURJACENTES AUX FONDS MARINS, DES FONDS MARINS ET DE LEUR SOUS-SOL ».
  7. Pour ces raisons, l'arraisonnement du navire est intervenu à quelque 60 milles marins de la côte de la Guinée-Bissau, dans une zone qui correspond à la zone économique exclusive et, étant donné que l'opération effectuée ne constituait pas une violation des dispositions applicables en matière d'exploration, de conservation et de gestion des ressources naturelles des eaux surjacentes aux fonds marins, des fonds marins, et de leur sous-sol, force est de conclure que l'Etat de Guinée-Bissau n'a pas compétence ou juridiction à cette fin.
  8. Pour les raisons expliquées dans les paragraphes précédents, l'on ne peut pas dire que la décision de la Commission interministérielle de surveillance maritime de sanctionner le navire « VIRGINIA G » soit légale, juste et appropriée.
  9. Les autorités n'ont pas suivi les procédures établies et aucune réponse n'a encore été reçue, ce qui empêche Lilac Penn de défendre les intérêts du navire faute de savoir la procédure à suivre, et des informations supplémentaires sur ce point sont par conséquent requises.
197. Pour conclure, Penn Lilac a de nouveau demandé la mainlevée de la saisie du navire, la mise en liberté de l'équipage et la restitution de sa cargaison.
198. Entre-temps, dans une lettre datée du 15 septembre 2009, l'agent du Club P&I du navire a remis à la Commission interministérielle de surveillance maritime une lettre demandant que soit prolongé le délai dans lequel devait être ouverte la procédure judiciaire, en attendant qu'il soit reçu de la FISCAP une réponse à la lettre du 14 septembre 2009 (**annexe 45**).
199. Par lettre datée du 16 septembre 2009, Africargo a demandé au Ministère des pêcheries de restituer à Fausto Ocaña Cisneros, membre de l'équipage et second (comme expliqué dans une autre partie du présent mémoire ainsi que dans la déclaration de M. Cisneros), le passeport dont il avait besoin pour quitter le pays pour des raisons personnelles

urgentes. La FISCAP a, par lettre datée du 22 septembre 2009, rejeté cette demande et affirmé que la décision sur ce point relevait de la compétence de la Commission interministérielle (**annexe 46**).

200. Le 23 septembre 2009, le propriétaire du « VIRGINIA G » a, par l'entremise de son Club P&I, Africargo, reçu de la FISCAP une lettre (**annexe 47**), dont la teneur était la suivante :

N/REF No.227/GCFISCAP/09

Bissau, le 23 septembre 2009

Considérant que plus de 30 jours se sont écoulés depuis la notification de la décision de la CIFM (saisie d'office du navire et des produits se trouvant à bord), sans qu'aucune réclamation n'ait été reçue du représentant du pétrolier VIRGINIA G, nous procéderons à la vente aux enchères publiques des produits se trouvant à bord, si dans les 72 heures qui suivent la date de la présente notification, il n'y a pas eu de réaction dudit représentant.

201. Le 25 septembre 2009, par lettre de même date, la FISCAP a informé le propriétaire, par l'entremise de son représentant, Africargo, de la confiscation effective du navire et de toute la cargaison se trouvant à bord en raison de la violation alléguée de la législation relative à la pêche, puisque le propriétaire n'avait pas réagi à la notification de la décision No. 07/CIFM/09 datée du 27 août 2009 (**annexe 48**).
202. Par lettre datée du 28 septembre 2009, Penn Lilac a nié en termes véhéments les affirmations faites par la FISCAP dans sa lettre du 25 septembre 2009. Penn Lilac a énergiquement nié ne pas avoir, comme il était allégué, réagi à la notification de saisie, en se référant à toute la correspondance échangée jusqu'alors et à tous les documents à l'appui. Penn Lilac a réitéré qu'il importait de prévenir tout nouveau dommage et tout nouveau passif ainsi que l'intervention des tribunaux, y compris de tribunaux internationaux. Une fois de plus, Penn Lilac a demandé à la FISCAP la mainlevée de l'immobilisation du navire ainsi que la mise en liberté de son équipage et la restitution de sa cargaison (**annexe 49**).
203. Le 5 octobre 2009, le Club P&I du « VIRGINIA G » a reçu de la FISCAP une lettre datée du 30 septembre 2009 contenant des excuses ainsi qu'une correction à sa lettre du 11 septembre 2009, aux termes de laquelle la date du 20 juillet 2009 (au paragraphe 5) aurait dû se lire « 20 juin 2009 ».
204. La FISCAP énumérait aussi un certain nombre de motifs à l'appui de la poursuite de l'immobilisation du « VIRGINIA G » (**annexe 50**).
205. Cette lettre s'achevait en disant que le gazole à bord du navire serait vendu aux enchères publiques, auxquelles était invité à participer le propriétaire, lequel, ajoutait la lettre, avait un droit de préemption en vertu de la législation de la Guinée-Bissau.
206. Le 1<sup>er</sup> octobre 2009, le propriétaire du « VIRGINIA G » a retenu comme avocats les services du cabinet juridique Miranda Correia Amendoeira & Associates et a donné pour instructions au cabinet d'engager en Guinée-Bissau les procédures judiciaires requises pour obtenir la mainlevée de l'immobilisation du navire, la mise en liberté de son équipage et la restitution de sa cargaison.

\*

### **VIII. La confiscation de la cargaison de gazole et la méconnaissance de l'ordonnance judiciaire l'interdisant**

207. Le 27 octobre 2009, le capitaine du « VIRGINIA G » s'est mis en rapport avec le propriétaire du navire pour l'informer que des inspecteurs de la FISCAP se trouvaient à bord et procédaient à des sondages des citernes. Le capitaine a signalé que les inspecteurs de la FISCAP lui avaient affirmé que le navire devrait être mis à quai le lendemain et que tous les membres de l'équipage devraient débarquer (**annexe 1 et annexe 4**).
208. Dès réception de cet appel, le propriétaire du navire a immédiatement informé les avocats de la société, Miranda, et l'agent de son Club P&I en Guinée-Bissau pour leur demander d'aider à élucider la situation (**annexe 51**). Le propriétaire du « VIRGINIA G » s'est alors mis en rapport avec le capitaine pour tenir celui-ci au courant des efforts déployés.
209. Le capitaine a alors fait savoir au propriétaire que les représentants de la FISCAP se trouvant à bord lui avaient dit avoir pris cette mesure et procédé à ces sondages étant donné qu'il n'avait pas été envoyé de réponse à la lettre du Ministère des pêcheries/de la FISCAP dans laquelle il était dit qu'il lui était offert de convertir la confiscation en une amende de six cent mille (600 000) dollars des Etats-Unis. Cette lettre n'a jamais été reçue par le propriétaire (**annexe 4**) ni d'ailleurs par son cabinet juridique ou son Club P&I, qui avait été en contact constant avec la FISCAP au cours de toutes les semaines et de tous les mois précédents. Le propriétaire a porté ce fait à la connaissance de ses avocats (**annexe 52**).
210. Le 4 novembre 2009, les propriétaires ont été informés par les avocats de la société que, selon les enquêtes qu'ils avaient menées en Guinée-Bissau, le Gouvernement n'avait pas encore ordonné l'exécution de la confiscation du « VIRGINIA G ».
211. Entre-temps, le propriétaire du « VIRGINIA G » a déposé devant le Tribunal régional de Bissau une demande de suspension des mesures de confiscation. Par ordonnance datée du 5 novembre 2011, le Tribunal régional de Bissau a rendu une décision ordonnant au Secrétaire d'Etat aux pêcheries de « prendre toutes les mesures voulues pour stopper toutes actions concernant la saisie du navire VIRGINIA G et des produits se trouvant à son bord et pour veiller à ce que l'équipage du demandeur (Penn Lilac Trading) soit autorisé à se rendre à bord du navire pour y accomplir ses activités usuelles » (**annexe 54**).
212. Le dispositif de l'ordonnance se lisait comme suit :

#### V – Dispositif

Je considère que la présente action en prescription de mesures conservatoires est fondée et, par conséquent :

- a) J'ordonne aux défendeurs (FISCAP, Commission interministérielle des pêcheries) de s'abstenir de toutes mesures concernant la saisie du navire

« VIRGINIA G » et des produits se trouvant à bord jusqu'à ce qu'une décision finale soit rendue à l'issue de la partie déclaratoire de la procédure.

- b) J'autorise le demandeur à assurer l'entretien du navire et j'ordonne aux défendeurs de permettre à l'équipage de monter à bord pour procéder à ces activités, sans préjudice de l'issue de l'action principale entre les parties.
  - c) J'autorise le demandeur à mener à bien les tâches liées à la gestion et à la maintenance normales du navire.
  - d) Au cas où les défendeurs refuseraient de se conformer aux instructions susmentionnées et empêcheraient leur application, ils se rendraient coupables d'entrave à la justice, telle que cette expression est qualifiée en droit pénal.
  - e) J'ordonne la notification personnelle de ce qui précède aux défendeurs ainsi qu'au demandeur.
  - f) Les dépens sont à la charge du demandeur, les frais de justice étant réduits au quart, conformément aux articles 453 et 446 du Code de procédure civile.
213. Le 6 novembre 2009, le capitaine du « VIRGINIA G » a appelé le propriétaire pour l'informer que le commandant Mita, capitaine du port, lui avait ordonné de mouiller au quai d'approvisionnement en fioul vers midi. Le capitaine avait demandé un ordre écrit au capitaine du port, demande à laquelle il avait été répondu qu'un tel document ne serait pas nécessaire étant donné qu'il s'agissait « d'ordres venant d'en haut ».
214. Le capitaine a alors appelé à nouveau le propriétaire pour lui signaler que le navire avait été pris de force par des représentants de la Marine, qui avaient donné l'ordre d'accoster.
215. Le propriétaire du « VIRGINIA G » en a immédiatement informé le représentant de la société et celui du Club P&I (Domingo Alvarenga). Ces efforts immédiats ont abouti et les autorités se sont vu notifier l'ordonnance du tribunal suspendant la saisie (**annexe 53**).
216. Le capitaine a alors informé le propriétaire que le navire avait accosté au quai d'approvisionnement en fioul mais qu'il avait interdit que des canalisations quelconques soient raccordées pour décharger le gazole qui se trouvait à bord étant donné qu'il n'avait reçu aucun document officiel de confiscation. Les représentants des autorités ont alors quitté le navire, laissant à bord quatre militaires (**annexe 53**).
217. Le 10 novembre 2009, les avocats représentant le navire ont informé le propriétaire du « VIRGINIA G » qu'ils avaient demandé au tribunal de notifier l'ordonnance rendue par le juge au Ministère de la défense et au Ministère de l'économie (avec copie aux deux ministères), afin d'éviter que ces deux institutions ne donnent des instructions quelconques en vue de la saisie du navire et de la vente de la cargaison se trouvant à bord sous prétexte qu'elles n'avaient pas connaissance de l'ordonnance du juge (**annexe 55**).
218. Le 20 novembre 2009, le capitaine du « VIRGINIA G » a appelé le propriétaire du navire pour l'informer que des militaires étaient de nouveau à bord du navire, se comportaient de manière menaçante et violente et lui avaient donné l'ordre de mettre le navire à quai.

219. Cette fois-ci, le capitaine s'est vu remettre un document du Ministère des finances prédaté du 30 novembre 2009 (**annexe 56**), adressé à la Compañía de Lubricantes y Combustibles de Guinée-Bissau (CLC), dans lequel il était dit ce qui suit :

En vertu de la décision n° 7 de la Commission interministérielle de surveillance maritime, le pétrolier VIRGINIA G a été saisi d'office avec ses équipements, moteurs et fret, en raison de la pratique répétée d'activités connexes de pêche, sous la forme de la « vente non autorisée de combustible à des navires de pêche dans la ZEE, notamment au navire de pêche AMABAL II ».

Malgré l'ordonnance judiciaire de suspension de la confiscation<sup>14</sup> et en l'absence d'opposition de la part du Ministère public, du Ministre de la Justice et du Contrôleur de la légalité (réf. N) 716/GPGR/09) quant à (...) « l'utilisation du combustible que le navire vendait dans notre ZEE (...) », nous ordonnons par la présente que le pétrolier VIRGINIA G soit autorisé à décharger son contenu, soit 436 tonnes de gazole selon les estimations, dans vos locaux. »

220. Face au comportement violent des militaires et à la crainte que les menaces des agents publics avaient provoquée parmi les membres de l'équipage, et en définitive pour éviter tout préjudice à l'équipage, au navire et à l'environnement, le capitaine a obtempéré et a procédé aux manœuvres d'accostage.
221. Les propriétaires, le Club P&I et les avocats en Guinée-Bissau ont fait tout ce qui était en leur pouvoir pour que cessent les événements qui se déroulaient à bord, mais leurs efforts ont été vains. En fait, les citernes du « VIRGINIA G » ont été totalement déchargées de leur contenu.
222. Le navire a alors reçu l'ordre de retourner à l'ancre dans la baie de Guinée-Bissau dans les mêmes conditions d'immobilisation que précédemment.

\*

### **IX. La situation difficile à bord et la précarité de la situation de la société propriétaire jusqu'à la mainlevée de l'immobilisation du navire en octobre 2010**

223. Il y a lieu, en ce qui concerne les paragraphes suivants, de se référer aux **annexes 1 à 6**.
224. Les avocats défendant les intérêts du navire en Guinée-Bissau ont institué une procédure judiciaire concernant les événements susmentionnés, que les propriétaires considéraient comme constituant une violation flagrante des dispositions de l'ordonnance rendue par le tribunal de Guinée-Bissau.
225. Entre-temps, le « VIRGINIA G » est resté immobilisé et la situation à bord ainsi que celle de la société propriétaire se sont dégradées.
226. Le navire a été immobilisé pendant 14 mois, période pendant laquelle les propriétaires ont déployé d'intenses efforts juridiques, administratifs et financiers à la fois pour assurer l'entretien du navire et pour obtenir la mainlevée de son immobilisation. Il s'est

---

<sup>14</sup> Souligné par le Panama.



avéré extrêmement difficile pour les propriétaires d'essayer de préserver la viabilité financière de la société, puisqu'ils ne pouvaient plus exploiter le « VIRGINIA G ». Les coûts encourus par les propriétaires – frais d'exploitation, y compris salaires, provisions et frais de justice – ont gravement affecté la liquidité de la société, ce qui a également entraîné la perte de l'« IBALLA G », saisi par les créanciers pour défaut de paiement.

227. Les conditions de vie à bord du « VIRGINIA G » se sont gravement et rapidement dégradées, et tel est demeuré le cas jusqu'à la mainlevée de son immobilisation en octobre 2010. La situation peut être décrite comme indiqué ci-après.
228. Quelques jours après la confiscation de la cargaison de gazole, comme l'a signalé le matelot Pablo Cesar Dos Santos Mota (**annexe 3**), des militaires sont venus à bord avec un officier de haut rang (peut-être un commandant) et deux personnes apparemment d'origine russe. Ces dernières ont visité le navire en vue d'une vente éventuelle, les officiers affirmant que le navire appartenait déjà à la Guinée-Bissau. Le capitaine a protesté auprès desdits officiers, qui ont quitté le bord peu après.
229. Pendant plusieurs semaines, l'un des membres de l'équipage, Fausto Ocaña Cisneros, a connu de graves problèmes pour obtenir que son passeport lui soit restitué en vue d'un voyage personnel qu'il devait effectuer d'urgence à Las Palmas.
230. Dans sa déclaration, M. Ocaña Cisneros indique qu'il devait comparaître devant les autorités de Las Palmas à une certaine date pour renouveler son permis de séjour.
231. Pour se rendre à Las Palmas, M. Ocaña Cisneros avait besoin de son passeport, qui avait été confisqué par les autorités de la Guinée-Bissau. Dans toutes les démarches qu'il a effectuées pour récupérer son passeport, M. Ocaña Cisneros s'est heurté à des difficultés et des obstacles administratifs persistants et injustifiés. Il a fallu quatre mois d'efforts personnels et diplomatiques considérables pour que son passeport puisse être récupéré, de sorte qu'il n'a pu comparaître à la date fixée devant les autorités de Las Palmas.
232. M. Ocaña Cisneros a regagné Las Palmas le 24 décembre 2009, quatre mois et trois jours après la saisie du « VIRGINIA G ». Il y a lieu de se référer à ce propos à la déclaration de M. Ocaña Cisneros, jointe en tant qu'**annexe 2**, pour avoir une description plus détaillée des difficultés auxquelles il s'est heurté pour récupérer son passeport.
233. Le « VIRGINIA G » a été soumis à une garde constante. Des militaires étaient postés à bord ; pour la relève, une petite embarcation faisait la liaison entre la mer et la terre et inversement.
234. La situation à bord est devenue difficile, voire inhumaine :
  - a. Les salaires des membres de l'équipage ont été versés avec d'importants retards. Cet état de fait a causé de graves problèmes à ceux dont les familles étaient entièrement tributaires de leurs envois de fonds pour leur subsistance dans leur pays d'origine.

- b. Les propriétaires n'ont pas envoyé, et ne le pouvaient pas, d'argent et de provisions assez fréquemment, la société traversant de graves difficultés financières.
  - c. Les provisions ont dû être très rationnées et, certains jours, il n'y avait ni vivres ni eau potable à bord. La seule source d'eau potable était l'eau de pluie.
  - d. L'eau de pluie était également utilisée pour le lavage, le nettoyage et même la cuisine. Elle était recueillie dans des conteneurs en matière plastique, précédemment utilisés pour les ordures.
  - e. Comme le fioul manquait, les membres de l'équipage étaient privés à bord de services de première nécessité comme l'éclairage la nuit. À certaines occasions, les membres de l'équipage ont dû acheter de la glace, seul moyen de conserver les aliments se trouvant à bord.
  - f. Le navire inactif s'est détérioré rapidement, en particulier s'agissant du moteur principal, du groupe électrogène auxiliaire et de l'équipement. La société n'a pas pu adopter de programme de mise hors service provisoire, ne sachant pas combien de temps durerait la situation.
  - g. L'endroit était infesté de moustiques, de sorte que plusieurs membres de l'équipage ont contracté le paludisme.
  - h. Les membres de l'équipage ont été détenus à bord sous garde militaire – en fait emprisonnés – après que leurs passeports eurent été confisqués. Ils ont vécu sous la crainte constante d'éventuels actes de violence des militaires.
235. La société s'est rapidement trouvée plongée dans de graves difficultés financières, ayant perdu l'une de ses principales sources de revenu, tout en continuant de devoir faire face à des dépenses comme salaires, honoraires d'avocats et approvisionnement du « VIRGINIA G ».
236. Il y a lieu de rappeler que l'« IBALLA G » avait été affrété coque nue à Penn Lilac avant d'être donné en location pour quatre ans à la Lotus Federation. En fait, aussi bien le « VIRGINIA G » que l'« IBALLA G » ont été affrétés à la Lotus Federation en vertu de chartes-parties analogues (voir ci-dessus la sous-section 1 du présent chapitre 2).
237. Lorsque le « VIRGINIA G » a été arraisonné et immobilisé avec sa cargaison de gazole, la charte-partie avec Lotus a été résiliée (**annexe 57**). Par suite de cette résiliation, les sociétés qui avaient un intérêt commercial direct dans l'exploitation du navire (Gebaspe SL, Hidrocaso SL et Penn Lilac Trading) ont perdu l'une de leurs principales sources de revenu et ont soudainement connu des problèmes de liquidités.
238. Les sociétés, se trouvant pratiquement en faillite, n'ont pas pu payer les membres de l'équipage, les employés de bureau, les banques, le Ministère des finances, les cotisations de sécurité sociale, les taxes portuaires, les agents et les fournisseurs.
239. Le 6 septembre 2009 à 02 h00, l'« IBALLA G » a accosté au quai Reina Sofía du port de Las Palmas pour s'y approvisionner en combustible, en eau douce et en vivres et il a

alors été saisi par les créanciers dans le cadre de quatre actions en justice (introduites par Central Reparaciones La Luz, Albatros, Cepsa et Taller Sanper). L'« *IBALLA G* » était à quai dans le port de Las Palmas. L'équipage, faute de paiement, a alors lui aussi demandé la saisie du navire.

240. L'« *IBALLA G* » a fait l'objet d'une saisie-arrêt et se trouve encore aujourd'hui dans le port de Las Palmas.
241. Pour tenter de préserver sa viabilité et de recouvrer les pertes subies, Penn Lilac a intenté une action en justice contre l'Etat de Guinée-Bissau. La société a vendu 50% de ses actions afin de mobiliser le capital nécessaire à l'introduction de cette action en justice. Gebaspe et Hidrocasa, dont la principale source de revenu était leur contrat avec Penn Lilac, ont été déclarées en faillite.
242. Il importe de rappeler que le Tribunal régional de Bissau avait effectivement pris en considération le préjudice financier qui pourrait être causé au propriétaire du «*VIRGINIA G*» comme un motif tout à fait valable de rendre l'ordonnance interdisant la saisie du navire et de sa cargaison (**annexe 54**).

\*

#### **X. La mainlevée de l'immobilisation du « *VIRGINIA G* » et les réparations immédiates requises**

243. Par décision unilatérale en date du 20 septembre 2010 (décision No. 5/CIFM/2010), reçue par le Club P&I du propriétaire le 18 octobre 2010, le Secrétaire d'Etat aux pêcheries de la Guinée-Bissau a rendu une ordonnance de mainlevée de l'immobilisation du navire sans pénalité, révoquant la décision de confiscation/de saisie du navire (**annexe 58**), dans laquelle il était notamment dit ce qui suit :

Sur les instructions données par son Excellence le Premier Ministre face au danger que représente pour la sécurité de la navigation maritime la longue présence dans le port du navire *VIRGINIA G*, arraisonné dans la ZEE de la Guinée-Bissau en raison de la pratique non autorisée et sans permis d'une activité connexe de pêche ;

Considérant les relations d'amitié et de coopération existant avec le Royaume d'Espagne dans le domaine de la pêche et eu égard au fait que le navire, bien qu'il batte pavillon panaméen, appartient à une société espagnole ;

La CIFM décide par conséquent et sans plus tarder :

- 1 D'ordonner la mainlevée de l'immobilisation du navire *VIRGINIA G* et de considérer comme abrogée la décision précédente qui ordonnait sa confiscation.
2. De notifier au propriétaire du navire, ou à son capitaine et/ou à son représentant local la présente décision.
3. La présente décision entre en vigueur immédiatement.

244. La cargaison de gazole, cependant, n'a jamais été restituée, pas plus que la Guinée-Bissau n'a jamais offert d'indemnisation des mesures adoptées au cours des mois précédents.
245. Les propriétaires du navire ont immédiatement entrepris de préparer la remise en service du navire. Avant tout, cependant – et tout sera expliqué plus en détail dans le rapport détaillé sur les pertes économiques et les dommages subis – il a été demandé au Panama Shipping Registrar Inc. de procéder à une inspection préliminaire pour déterminer l'étendue des réparations qui s'imposaient préalablement (**annexe 59**).
246. Plusieurs déficiences ont été constatées, comme indiqué dans le rapport du Panama Shipping Registrar Inc., et il a été estimé judicieux de procéder à un plan de réparation en deux étapes :
- a. **Réparations urgentes** indispensables pour remettre le navire en état de naviguer dès que possible, c'est-à-dire, essentiellement, travaux sur les moteurs principaux, les générateurs auxiliaires, le dispositif de chargement et le matériel à la passerelle.
  - b. **Réparations secondaires** devant être réalisées tandis que le navire serait en service, en particulier en ce qui concerne la structure, les machines et le matériel.
247. Il s'est avéré impossible de trouver les connaissances techniques et le matériel appropriés en Guinée-Bissau, et il a fallu demander qu'une équipe spéciale soit envoyée de Las Palmas et de Santa Cruz de Tenerife (îles Canaries, Espagne).
248. Les pièces de rechange et approvisionnements requis ont dû être transportés en Guinée-Bissau à partir du port de Las Palmas au moyen de plusieurs conteneurs.
249. Ceci était le seul moyen pour fournir au navire le personnel et les pièces de rechange nécessaires d'urgence pour les réparations les plus sérieuses imposées par la saisie et l'immobilisation du navire. On trouvera à l'**annexe 60** les quelques photographies disponibles qui illustrent l'étendue des dégâts.
250. Le « VIRGINIA G » a enfin repris ses opérations en décembre 2010 en vertu d'une charte-partie conclue le 10 décembre 2010 avec un autre fournisseur de gazole.

\*

## CHAPITRE 3

### EXPOSE DE DROIT

#### I. Aspects liés à la procédure

251. Aux termes du paragraphe 1 de l'article 293 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, le Tribunal (ayant, comme indiqué ci-dessus, compétence en la matière) doit appliquer la Convention et les autres règles de droit international qui ne sont pas incompatibles avec celle-ci. Si les Parties en conviennent, le Tribunal est habilité à statuer *ex aequo et bono*.
252. En outre, comme les Parties l'ont affirmé dans le dernier alinéa du préambule de la Convention, les questions qui ne sont pas réglementées par celle-ci continueront d'être régies par les règles et principes du droit international général, y compris, peut-on dire, « les principes généraux du droit reconnus par les nations civilisées »<sup>15</sup>.
253. Le Panama considère par conséquent que si la majorité des questions et des réclamations évoquées par la présente action contre la Guinée-Bissau ont trait principalement à l'application de la Convention et si la plupart des points en cause doivent être replacés dans le contexte de la Convention, l'on ne saurait aucunement exclure que d'autres règles et principes du droit international puissent être invoqués.
254. Le Panama réserve tous ses droits d'introduire et d'invoquer toutes règles et tous principes pertinents du droit international général, ainsi que les dispositions de traités, du droit international coutumier et d'autres sources du droit international, selon ce qu'il pourra juger nécessaire dans son action contre la Guinée-Bissau.

\*

#### II. Violations du droit commises par la Guinée-Bissau

255. Le Panama indiquera dans la présente section les violations des dispositions de fond de la Convention et du droit international général commises par la Guinée-Bissau. Sur la base de l'exposé des faits figurant au chapitre 2 ci-dessus, le Panama montrera dans ce chapitre 3 que la Guinée-Bissau a agi illégalement et contrairement à ses obligations internationales et qu'en conséquence de ses actes illicites, elle est responsable du préjudice causé, comme indiqué au chapitre 4.
256. Les arguments exposés ci-dessous par le Panama sont sans préjudice des autres arguments que le Panama pourra avancer à une date ultérieure de la présente affaire, selon que de besoin, ce dont le Panama se réserve le droit.

---

<sup>15</sup> Article 38 du Statut de la Cour internationale de Justice :  
<http://www.icj-cij.org/documents/index.php?p1=4&p2=2&p3=0&lang=fr>

**A. Violation de l'article 58 de la Convention : liberté de navigation et liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites**

257. Les événements qui ont donné lieu au présent différend, c'est-à-dire les services de soutage fournis le 21 août 2009 par le « VIRGINIA G » à l'AMABAL II, se sont déroulés au-delà des eaux territoriales et de la zone contiguë de la Guinée-Bissau, mais à l'intérieur de sa zone économique exclusive, en un point de coordonnées 11° 48' de latitude nord et 017° 31.6' de longitude ouest au large de la côte de la Guinée-Bissau (soit à environ 60 milles marins). Cette position est indiquée par la lettre « A » sur les copies de la carte marine jointe en tant qu'**annexe 24**.
258. Il est vrai que l'activité consistant à fournir des services de soutage dans la ZEE d'un Etat côtier n'est ni expressément régie par la Convention, ni réglée par la jurisprudence internationale.
259. Les affaires du *Saiga*<sup>16</sup> ont été pour le Tribunal une occasion d'analyser les conséquences juridiques des activités de soutage. Dans l'affaire du *Saiga (No. 2)*,<sup>17</sup> des prétentions opposées avaient été formulées aussi bien par Saint-Vincent-et-les Grenadines que par la Guinée. Cependant, en raison du contexte douanier du différend, il s'est en définitive avéré inutile pour le Tribunal de formuler des conclusions générales concernant les aspects juridiques des activités de soutage menées dans la ZEE, en dépit des invitations qui lui avaient été adressées à cet effet par les Parties.
260. Le Panama estime que le présent différend soulève à nouveau la question de savoir si les services de soutage fournis dans la ZEE d'un Etat côtier relèvent de la liberté de navigation et de l'utilisation de la mer à d'autres fins internationalement licites liées à l'exercice de cette liberté, conformément au paragraphe 1 de l'article 58 de la Convention.
261. De fait, le Panama affirme que les services de soutage fournis par le « VIRGINIA G » dans la ZEE de la Guinée-Bissau relèvent effectivement de la liberté de navigation et de l'utilisation de la mer à d'autres fins internationalement licites liées à l'exercice de cette liberté, comme prévu au paragraphe 1 de l'article 58.
262. L'article 55 de la Convention se lit comme suit :

**Régime juridique particulier de la zone économique exclusive**

La zone économique exclusive est une zone située au-delà de la mer territoriale et adjacente à celle-ci, soumise au régime juridique particulier établi par la présente partie, en vertu duquel les droits et la juridiction de l'Etat côtier et les droits et libertés des autres Etats sont gouvernés par les dispositions pertinentes de la Convention.

263. On peut de fait affirmer raisonnablement que la création de la ZEE, en tant que zone *sui generis*, visait essentiellement à permettre aux Etats côtiers de contrôler et de gérer

---

<sup>16</sup> *Affaire du navire « SAIGA » (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Guinée)*, (prompte mainlevée, arrêt, TIDM Recueil 1997, p. 16, et *Affaire du navire « SAIGA » (No. 2) (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Guinée)*, arrêt, TIDM Recueil 1999, p. 10.

<sup>17</sup> *Ibid.*

leurs ressources marines, et que cela est sans doute particulièrement vrai dans le cas des ressources halieutiques situées dans la ZEE des Etats en développement. En fait, l'historique du droit de la mer montre que l'une des principales raisons de la codification de la ZEE tenait aux préoccupations manifestées par les Etats en développement concernant l'exploitation par les navires de pêche d'autres Etats des ressources halieutiques se trouvant dans les eaux adjacentes à leurs côtes.

264. Il y a lieu de rappeler les quatrième et cinquième alinéas du préambule de la Convention, qui montrent bien que la Convention a été rédigée avec comme principal objectif de mettre en place un ordre économique international juste et équitable :

*Reconnaissant* qu'il est souhaitable d'établir, au moyen de la Convention, compte dûment tenu de la souveraineté de tous les Etats, un ordre juridique pour les mers et les océans qui facilite les communications internationales et favorise les utilisations pacifiques des mers et des océans, l'utilisation équitable et efficace de leurs ressources, la conservation de leurs ressources biologiques et l'étude, la protection et la préservation du milieu marin,

*Considérant* que la réalisation de ces objectifs contribuera à la mise en place d'un ordre économique international juste et équitable dans lequel il serait tenu compte des intérêts et besoins de l'humanité tout entière et, en particulier, des intérêts et besoins spécifiques des pays en développement, qu'ils soient côtiers ou sans littoral,

265. Il est instructif d'ajouter que la codification de la ZEE, en particulier s'agissant des ressources biologiques, fait écho à la zone de pêche exclusive qui existait depuis longtemps dans la pratique des Etats en matière de droit de la mer et qui fait partie du droit international coutumier.

266. L'article 56 de la Convention est ainsi conçu :

**Droits, juridiction et obligations de l'Etat côtier  
dans la zone économique exclusive**

1. Dans la zone économique exclusive, l'Etat côtier a :

a) des droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, des eaux surjacentes aux fonds marins, des fonds marins et de leur sous-sol, ainsi qu'en ce qui concerne d'autres activités tendant à l'exploration et à l'exploitation de la zone à des fins économiques, telles que la production d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents ;

b) juridiction, conformément aux dispositions pertinentes de la Convention, en ce qui concerne :

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

c) les autres droits et obligations prévus par la Convention.

2. Lorsque, dans la zone économique exclusive, il exerce ses droits et s'acquitte de ses obligations en vertu de la Convention, l'Etat côtier tient dûment compte des droits et des obligations des autres Etats et agit d'une manière compatible avec la Convention.

3. Les droits relatifs aux fonds marins et à leur sous-sol énoncés dans le présent article s'exercent conformément à la partie VI.

267. Les circonstances qui entourent le présent différend étant ce qu'elles sont, le Panama ne conteste pas que le paragraphe 1 de l'article 56 de la Convention confère certains droits souverains et une juridiction définie (ainsi que d'autres droits) à la Guinée-Bissau dans sa ZEE aux fins de l'exploration et de l'exploitation, de la conservation et de la gestion de ses ressources biologiques ou non biologiques.

268. Le Panama ne conteste pas, par conséquent, que la Guinée-Bissau jouit de droits souverains concernant l'exploitation, la conservation et la gestion des stocks de poisson dans sa ZEE (conformément au paragraphe 1 a) de l'article 56) ainsi que du droit d'imposer et de faire respecter des mesures visant à garantir que les navires de pêche qui exploitent les stocks de poisson en question se conforment à sa législation et à sa réglementation. En fait, ces droits souverains peuvent être exercés par le simple effet du paragraphe 1 de l'article 73 de la Convention.

269. Les articles 61 et 62 de la Convention définissent en outre les modalités selon lesquelles un Etat côtier comme la Guinée-Bissau peut réglementer la conservation et l'utilisation de ses ressources biologiques. Le paragraphe 4 de l'article 62, par exemple, dispose ce qui suit :

« Les ressortissants d'autres Etats qui pêchent dans la zone économique exclusive se conforment aux mesures de conservation et aux autres modalités et conditions fixées par les lois et règlements de l'Etat côtier. Ces lois et règlements doivent être compatibles avec la Convention et peuvent porter notamment sur les questions suivantes :

- a) 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 ;
- b) indication des espèces dont la pêche est autorisée et fixation de quotas, soit pour des stocks ou groupes de stocks particuliers ou pour les captures par navire pendant un laps de temps donné, soit pour les captures par les ressortissants d'un Etat pendant une période donnée ;
- c) réglementation des campagnes et des zones de pêche, du type, de la taille et du nombre des engins, ainsi que du type, de la taille et du nombre des navires de pêche qui peuvent être utilisés ;
- d) fixation de l'âge et de la taille des poissons et des autres organismes qui peuvent être pêchés ;
- e) renseignements exigés des navires de pêche, notamment statistiques relatives aux captures et à l'effort de pêche et communication de la position des navires ;
- f) obligation de mener, avec l'autorisation et sous le contrôle de l'Etat côtier, des programmes de recherche déterminés sur les pêches et réglementation de la conduite de ces recherches, y compris



- l'échantillonnage des captures, la destination des échantillons et la communication de données scientifiques connexes ;
- g) placement, par l'Etat côtier, d'observateurs ou de stagiaires à bord de ces navires ;
  - h) déchargement de la totalité ou d'une partie des captures de ces navires dans les ports de l'Etat côtier ;
  - i) modalités et conditions relatives aux entreprises conjointes ou autres formes de coopération ;
  - j) conditions requises en matière de formation du personnel et de transfert des techniques dans le domaine des pêches, y compris le renforcement de la capacité de recherche halieutique de l'Etat côtier ;
  - k) mesures d'exécution. »

270. Cependant, le régime de la ZEE ne contient pas exclusivement des dispositions qui privilégient l'Etat côtier. Il est généralement admis que certains droits, tout en étant soumis à la souveraineté et à la juridiction de l'Etat côtier, sont partagés avec les autres Etats. Tel n'est pas nécessairement le cas, par exemple, du régime applicable dans la zone contiguë, où certaines compétences et certains droits relèvent exclusivement de l'Etat côtier.

271. Selon le paragraphe 2 de l'article 56, lorsque, dans la ZEE, il exerce ses droits et s'acquitte de ses obligations en vertu de la Convention, l'Etat côtier doit tenir dûment compte des droits et des obligations des autres Etats et agir d'une manière compatible avec les règles de la Convention, et bien entendu, avec les règles du droit international.

272. Pendant du paragraphe 2 de l'article 56, le paragraphe 3 de l'article 58 dispose que, lorsque, dans la ZEE, ils exercent leurs droits et s'acquittent de leurs obligations en vertu de la Convention, les Etats doivent tenir dûment compte des droits et des obligations de l'Etat côtier et respecter 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.

273. Il est admis aussi que cette liberté de navigation peut être subordonnée aux restrictions de caractère général régissant toutes les libertés de la haute mer, comme celles qui sont envisagées au paragraphe 2 de l'article 87 de la Convention et, le cas échéant, les autres restrictions imposées par les articles 88 à 115 de la Convention (par le biais du paragraphe 2 de son article 58).

274. Parmi les principaux droits dont jouissent les autres Etats dans la ZEE de l'Etat côtier se trouvent les libertés accordées à tous les Etats par l'article 58 de la Convention, qui se lit notamment comme suit :

1. Dans la zone économique exclusive, tous les Etats, qu'ils soient côtiers ou sans littoral, jouissent, dans les conditions prévues par les dispositions pertinentes de la Convention, des libertés de navigation et de survol et de la liberté de poser des câbles et pipelines sous-marins visées à l'article 87, ainsi que de la liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites liées à l'exercice de ces libertés et compatibles avec les autres dispositions de la Convention, notamment dans le cadre de l'exploitation des navires, d'aéronefs et de câbles et pipelines sous-marins.

275. L'article 87 de la Convention dispose, entre autres, ce qui suit :

1. La haute mer est ouverte à tous les Etats, qu'ils soient côtiers ou sans littoral. La liberté de la haute mer s'exerce dans les conditions prévues par les dispositions de la Convention et les autres règles du droit international. Elle comporte notamment pour les Etats, qu'ils soient côtiers ou sans littoral :

- a) **la liberté de navigation**<sup>18</sup> ;
- b) la liberté de survol ;
- c) la liberté de poser des câbles et des pipelines sous-marins, sous réserve de la partie VI ;
- d) la liberté de construire des îles artificielles et autres installations autorisées par le droit international, sous réserve de la partie VI ;
- e) la liberté de la pêche, sous réserve des conditions énoncées à la section 2 ;
- f) la liberté de la recherche scientifique, sous réserve des parties VI et XIII.

2. Chaque Etat exerce ces libertés en tenant dûment compte de l'intérêt que présente l'exercice de la liberté de la haute mer pour les autres Etats, ainsi que des droits reconnus par la Convention concernant les activités menées dans la Zone.

276. Dans le contexte de la présente affaire, il est vrai que la Convention ne traite pas expressément des activités de soutage. Le Panama considère néanmoins qu'une interprétation logique, de bonne foi et suivant le sens ordinaire à attribuer aux termes de la Convention, dans leur contexte et à la lumière de son objet (conformément au paragraphe 1 de l'article 31 de la Convention de Vienne sur le droit des traités), permettrait de conclure raisonnablement que le soutage doit être considéré comme relevant de la liberté de navigation en tant qu' « utilisation de la mer à [des] fins internationalement licites » et comme entrant « dans le cadre de l'exploitation des navires » au sens du paragraphe 1 de l'article 58 de la Convention.

277. La liberté de navigation consacrée par l'article 87 et l'utilisation de la mer à d'autres fins internationalement licites liées à l'exercice de cette liberté – telle qu'elle s'applique à la ZEE par le biais de l'article 58 – comprennent semble-t-il des libertés qui ne sont pas expressément réservées ou reconnues expressément à l'Etat côtier aux termes du paragraphe 1 de l'article 56. Autrement dit, l'exclusion du paragraphe 1 de l'article 58 des libertés énumérées aux alinéas d), e) et f) de l'article 87 et leur inclusion expresse au paragraphe 1 de l'article 56 signifient que la liberté de la mer ne devrait être limitée que s'agissant des droits reconnus expressément à un Etat côtier visés au paragraphe 1 de l'article 56.

278. Le Panama soutient, eu égard tout spécialement au caractère non exhaustif de la liste des libertés figurant à l'article 87, que la liberté d'un navire battant le pavillon d'un Etat (le Panama) d'approvisionner en combustible d'autres navires opérant légalement (et, comme en l'occurrence, dans le cadre d'un accord d'association en matière de pêcheries entre l'Union européenne et la Guinée-Bissau) dans la ZEE d'un Etat côtier (la Guinée-Bissau) doit être considérée comme une liberté relevant de la liberté de navigation et de l'utilisation de la mer à d'autres fins internationalement licites.

\*

---

<sup>18</sup> Les caractères gras sont du Panama.

279. Les activités de soutage menées par le « VIRGINIA G » constituent une activité commerciale dans le contexte de laquelle les navires, y compris les navires de pêche, exploités dans la ZEE des Etats côtiers de l'Afrique de l'Ouest, offrent des débouchés spécifiques pour la vente de gazole. Le ravitaillement en combustible des navires est d'ailleurs l'objet même de la navigation du « VIRGINIA G ».
280. Le caractère commercial des activités du « VIRGINIA G » ne doit cependant pas faire perdre de vue la situation qui, soutient le Panama, découle logiquement de la partie V de la Convention.
281. L'on entend parfois dire que c'est la corrélation entre la prestation de services de soutage aux navires de pêche opérant dans la ZEE et l'efficacité accrue qui en résulte pour ceux-ci qui justifierait de priver le navire d'avitaillement de sa liberté de navigation et d'assimiler ces activités à des activités de pêche, ce qui permettrait à l'Etat côtier de réglementer les services de soutage.
282. Autrement dit, une distinction est parfois établie entre la navigation pure et simple d'un navire avitailleur dans la ZEE, d'une part, et la prestation dans ces zones de services de soutage, de l'autre. Si des distinctions *ratione materiae* et *ratione loci* pourraient être considérées comme valables dans le contexte de l'exploitation ou de l'utilisation des ressources naturelles de la ZEE d'un Etat côtier – par exemple en traitant différemment les navires de pêche qui se bornent à naviguer à l'intérieur de la ZEE et ceux qui y pêchent effectivement – étendre ce raisonnement aux navires de soutage irait à l'encontre de l'esprit de la Convention. En effet, le simple *droit* de navigation (qui concerne également la ZEE en vertu du paragraphe 2 de l'article 58) est prévu à l'article 90 de la Convention.
283. Le Panama affirme que, logiquement, c'est la conclusion contraire qui s'impose, à savoir que c'est précisément la corrélation inhérente entre soutage et navigation et, par conséquent, la nécessité pour les navires de se réapprovisionner pour pouvoir continuer à fonctionner, qui devrait conduire à conclure que les activités de soutage doivent être considérées comme plus intimement liées à la liberté de navigation et aux utilisations de la mer à d'autres fins internationalement licites au sens du paragraphe 1 de l'article 58. En outre, le combustible qui se trouve à bord d'un navire n'a pas de destination unique, notamment parce qu'il est nécessaire non seulement à l'exploitation du navire mais aussi au *maintien* de son exploitation en mer (subsistance à bord, sécurité de la navigation, génération d'énergie électrique, systèmes de positionnement, radar, communications et bien d'autres utilisations encore).
284. Dans le cas de la Guinée-Bissau, il se peut fort bien qu'un navire de pêche soit soumis à des règles spécifiques du fait qu'il se trouve dans la ZEE du pays et de l'activité de pêche qu'il y mène. Cependant, il ne s'ensuit pas nécessairement – comme la Guinée-Bissau l'affirme et comme elle entend l'imposer par la loi – que les règles applicables à ces navires de pêche s'appliqueraient aussi au navire avitailleur, en l'occurrence le « VIRGINIA G ».

285. En outre, les activités menées en vue de fournir un service commercial à des navires de pêche (qui opèrent légalement dans la ZEE de la Guinée-Bissau) n'équivalent aucunement à une exploitation économique de la ZEE de la Guinée-Bissau.
286. À cet égard, la Guinée-Bissau ne peut pas raisonnablement soutenir que l'activité consistant à réapprovisionner en combustible des navires, même s'agissant de navires de pêche, relève de ses droits souverains et de sa juridiction dans la ZEE au sens de l'article 55 de la Convention.
287. En effet, il ne s'agit ni d'un navire de pêche, ni (par définition) d'un navire se livrant à l'exploration, à l'exploitation ou à l'utilisation des ressources naturelles situées dans la ZEE de la Guinée-Bissau dans le contexte des droits et de la juridiction accordés à celle-ci aux termes de la partie V de la Convention.
288. La portée matérielle des droits et de la juridiction de la Guinée-Bissau concernant les ressources biologiques situées dans sa ZEE est liée à leur conservation et à leur gestion ainsi qu'à l'exploration et l'exploitation ou l'utilisation desdites ressources biologiques<sup>19</sup> et il est peut-être raisonnable de dire que ces dispositions peuvent même être qualifiées de « suffisamment larges pour comprendre toutes les activités des entreprises et des pouvoirs publics se rapportant normalement aux ressources biologiques »<sup>20</sup>. Cependant, on pourrait aussi raisonnablement dire qu'une interprétation plus large préserverait nécessairement le lien fondamental avec les ressources biologiques elles-mêmes. En effet,

« L'exploration et l'exploitation » seraient normalement considérées comme englobant toutes les activités connexes de pêche commerciale ou de pêche sportive. Ces activités consistent notamment tout d'abord à rechercher et à trouver des bancs de poisson utiles, à utiliser des engins de pêche pour les capturer, puis à charger les captures à bord aux fins de traitement ou d'acheminement vers d'autres navires ou vers des ports où elles peuvent être traitées avant d'être vendues, échangées ou faire l'objet d'autres transactions.

De même, "la conservation et la gestion" sont des notions larges qui englobent toutes les activités qui entrent en jeu pour décider de l'utilisation la plus judicieuse qui doit être faite des ressources biologiques. Il s'agit notamment de la collecte, de l'analyse et de la diffusion de données, des processus de décision publics et privés concernant les niveaux admissibles d'utilisation du poisson, de la multitude des choix relatifs à la date et au lieu de réalisation des activités ainsi qu'au matériel, aux machines, aux engins et aux instruments qui peuvent être utilisés pour l'exploration et l'exploitation des stocks et toutes les autres étapes du processus commercial lié à la pêche, telles que les investissements, les subventions, les taxes, les mécanismes de crédit et ainsi de suite<sup>21</sup>.

289. De plus, si l'on peut raisonnablement soutenir que l'article 56 reconnaît à l'Etat côtier le droit d'exercer dans sa ZEE un degré élevé de contrôle sur ses ressources, l'on ne saurait

---

<sup>19</sup> D. Anderson, *Modern Law of the Sea: Selected Essays*, Publications on Ocean Development Vol. 59 (Martinus Nijhoff 2008), p. 212. (Traduction du Greffe)

<sup>20</sup> W. Burke, *The New International Law of Fisheries*, (Clarendon Press Oxford 1994), p. 41. (Traduction du Greffe)

<sup>21</sup> *Ibid.*

méconnaître le fait que le paragraphe 1 de l'article 58 dispose que tous les Etats jouissent (dans la ZEE) de la liberté de la haute mer, c'est-à-dire des libertés de navigation, de survol et de communication. L'article 58 consacre à nouveau ces trois libertés pouvant être exercées dans la ZEE conformément à l'article 87, et le libellé du paragraphe 1 de l'article 58, en se référant audit article 87, paraît mettre sur le même pied les libertés qui peuvent être exercées dans la ZEE et les libertés de la haute mer, en précisant même que les dispositions des articles 88 à 115 de la Convention sont applicables.

290. Force est donc d'admettre que, lorsque l'on est appelé à déterminer la portée des trois libertés (navigation, survol et communication) en cas de litige, l'interprétation doit pencher en faveur desdites libertés et de « la liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites liées à l'exercice de ces libertés, notamment dans le cadre de l'exploitation des navires [...] », telles qu'entendues dans le cadre du régime applicable à la haute mer, de bonne foi et suivant le sens ordinaire à attribuer aux termes de la Convention, dans leur contexte et à la lumière de son objet.
291. La Guinée-Bissau paraît avoir pour pratique d'élargir son interprétation des activités de pêche et des activités connexes de pêche à l'avitaillement ou au ravitaillement en combustible en mer, alors que ni l'un ni l'autre ne sont, en fait, des activités de pêche, ni des activités de conservation ou de gestion des ressources biologiques elles-mêmes. En réalité, le seul élargissement raisonnable d'une telle interprétation pour le classement de certaines activités connexes en activités connexes de pêche, ou activités de soutien logistique, ne devrait pas aller au-delà des activités qui sont effectivement et rigoureusement liées à la pêche plutôt qu'à des services de caractère général fournis aux navires pour satisfaire un besoin tout à fait essentiel, comme le soutage.
292. Le Panama répète que la souveraineté dont jouit la Guinée-Bissau sur les ressources biologiques se trouvant dans sa ZEE et la réglementation concomitante des activités de pêche des navires de pêche ne sont pas remises en question. Il s'agit plutôt de la mesure dans laquelle la Guinée-Bissau a étendu sa souveraineté et sa juridiction aux activités menées par le « VIRGINIA G » et du déni de la liberté de navigation qui en a découlé, qui ne sont pas conformes aux dispositions de la Convention.
293. Ce raisonnement trouve un écho dans la législation de la Guinée-Bissau, à savoir le décret 6A/2000 (**annexe 9**). Les dispositions de ce texte sont rédigées de manière à englober les activités de pêche et les activités connexes de pêche ; toutefois, l'article 52 du décret 6A/2000 mentionne expressément les « navires de pêche », ce que n'est pas le « VIRGINIA G » et les « produits de la pêche », produits que le « VIRGINIA G » n'avait pas capturés et ne transportait pas.
294. Le Panama soutient par conséquent que la Guinée-Bissau n'était et n'est pas en droit d'exercer des droits souverains ou une juridiction qui ne lui sont pas reconnus par la Convention et que la Guinée-Bissau a privé le « VIRGINIA G » de l'exercice des libertés garanties par le paragraphe 1 de l'article 58 de la Convention en lui imposant d'obtenir un permis pour réaliser des activités de soutage dans sa ZEE.
295. La législation de la Guinée-Bissau, et en particulier, mais pas seulement, le décret 6A/2000, dans la mesure où ils ont été appliqués aux activités du

« VIRGINIA G », n'étaient pas conformes à la Convention et aux autres règles du droit international.

## **B. Violations du paragraphe 2 de l'article 56 et de l'article 73 de la Convention**

296. Sans préjudice du raisonnement juridique exposé dans la sous-section A du présent chapitre, le Panama estime que, si le Tribunal devait dire et juger que les activités de soutage menées par le « VIRGINIA G » dans la ZEE de la Guinée-Bissau étaient en fait des activités que ce pays était en droit de réglementer en tant qu'activités de pêche ou activités connexes de pêche, la Guinée-Bissau n'en aurait pas moins contrevenu à la Convention, comme indiqué dans chacune des sous-sections 1 à 5 ci-dessous.

### **1. Violation du paragraphe 2 de l'article 56**

297. Le Panama affirme que le « VIRGINIA G » avait effectivement obtenu le permis nécessaire pour fournir dans la ZEE de la Guinée-Bissau, le 21 août 2009, des services de soutage à l'*AMABAL II* (**annexe 19** et **annexe 20**) et que les formalités imposées par la législation de la Guinée-Bissau ont donc été respectées et remplies par le « VIRGINIA G », son capitaine et ses propriétaires.

298. Le Panama soutient que la Guinée-Bissau n'était pas fondée à appliquer sa législation et sa réglementation et qu'en tout état de cause, celles-ci ont été appliquées d'une manière qui n'était pas compatible avec la Convention, la Guinée-Bissau ayant agi de manière injustifiée, incorrecte, contradictoire et arbitraire en violation du paragraphe 2 de l'article 56.

299. Même sans être d'accord avec l'exigence d'une autorisation par les autorités de la Guinée-Bissau (essentiellement pour les raisons expliquées dans la section qui précède), les propriétaires du « VIRGINIA G » n'en ont pas moins veillé à ce que les formalités imposées par les autorités de la Guinée-Bissau soient respectées, conformément au paragraphe 3 de l'article 58 de la Convention.

300. Il y a lieu de préciser que, lors de toutes leurs opérations précédentes, le *VIRGINIA G* et ses propriétaires n'avaient jamais été reconnus coupables d'avoir enfreint la législation de la Guinée-Bissau relative aux pêcheries. De même, pendant les nombreuses années au cours desquelles il a opéré dans les ZEE de la Mauritanie, du Sénégal, de la Guinée Conakry, de la Côte d'Ivoire, du Nigéria et de l'Angola, le « VIRGINIA G » n'a jamais connu de problèmes et a toujours veillé à respecter les formalités nationales tout en doutant que lesdites règles soient en fait conformes aux dispositions de la Convention.

301. Les propriétaires du « VIRGINIA G » ont pour pratique normale de veiller à ce qu'une autorisation soit obtenue et aussi de s'assurer ou de chercher à s'assurer que les navires de pêche (auxquels il livre du gazole) opèrent en vertu d'un permis de pêche valable et approprié délivré par l'Etat côtier dans la ZEE duquel les services de soutage sont fournis.

302. De fait, la pratique usuelle consistant pour le propriétaire des navires de pêche à obtenir les permis dont a besoin le « VIRGINIA G » est en soi un témoignage de l'importance qui est accordée à l'octroi aux navires de pêche intéressés des permis de pêche requis.

303. Habituellement, le propriétaire des navires de pêche informe son agent en Guinée-Bissau qu'il a besoin de se ravitailler et le charge de prendre les dispositions voulues pour que la FISCAP délivre les autorisations nécessaires au « VIRGINIA G ».
304. Une fois que la FISCAP a confirmé l'autorisation à l'agent – le plus souvent par téléphone – l'agent en informe les navires de pêche par téléphone, radio ou SMS. Le capitaine, à son tour, informe les observateurs des autorités se trouvant à bord (observateurs/inspecteurs de la FISCAP), ainsi que le pétrolier devant fournir les services du permis obtenu, et toutes les parties se mettent alors d'accord sur le point et l'heure de rencontre. Toute cette procédure est essentiellement orale (SMS, radio, téléphone).
305. Il importe de noter qu'il est difficile, dans le secteur des services de soutage au large, de déterminer avec exactitude l'heure d'arrivée d'un navire à un point de rencontre spécifique. C'est pour cette raison que le propriétaire ou l'agent des navires de pêche ne peut pas mener à bien très à l'avance toutes les formalités d'autorisation imposées par la FISCAP. En outre, les autorisations portent habituellement sur une fourchette de dates.
306. De plus, étant donné le contexte logistique, il arrive souvent que le document d'autorisation proprement dit ne soit pas effectivement vu ou matériellement reçu avant la mise en route des opérations. En fait, les documents sont habituellement précédés d'une autorisation verbale, et le « VIRGINIA G » fait fond sur la certitude qui a entouré ses opérations passés, réalisées avec l'assentiment des autorités de la Guinée-Bissau, à savoir la FISCAP.
307. La législation de la Guinée-Bissau paraît corroborer cette réalité et, à des fins d'illustration, il n'est pas inutile de tracer un parallèle entre l'article 13 et l'article 23 du décret 6A/2000 (à supposer, uniquement aux fins de l'argumentation et par conséquent sans admettre, que l'article 23 soit applicable au « VIRGINIA G »).
308. L'article 13 est clair : un permis préalable et écrit est requis avant que des activités de pêche ne puissent être menées dans les « eaux maritimes de la Guinée-Bissau ». Il s'agit d'un document spécifique délivré aux fins d'une activité spécifique, à l'avance et sous une forme spécifique.
309. D'un autre côté, l'article 23 du décret 6A/2000 paraît être plus souple en ce sens que le « VIRGINIA G », selon l'interprétation des autorités de la Guinée-Bissau, devrait être tenu pour opérer d'obtenir une autorisation – mais pas un permis détaillé – qui n'a pas, à strictement parler, à être délivré à l'avance et sous une forme spécifique.
- \*
310. Comme il est expliqué en détail dans le chapitre 2, une autorisation a été obtenue pour que le « VIRGINIA G » puisse fournir des services de soutage. Les autorités de la Guinée-Bissau avaient parfaitement connaissance de la mission d'août 2009 du « VIRGINIA G » et l'ont autorisée, de la même manière qu'elles avaient délivré des autorisations analogues pour des opérations passées, à l'encontre desquelles aucune objection particulière n'avait été soulevée.

311. La Bijagos (agent des navires de pêche) avait sollicité l'autorisation de ravitailler en combustible l'*AMABAL II*, en août 2009, autorisation qui a été accordée par la FISCAP et confirmée par les capitaines des navires de pêche et le capitaine du « *VIRGINIA G* ».
312. Il a été démontré que la FISCAP a reçu de la Bijagos (agent des navires de pêche), le 14 août 2009, une demande d'autorisation d'une opération de ravitaillement en combustible devant être effectuée dans sa ZEE en août 2009, et ce conformément à la législation de la Guinée-Bissau.
313. Il a également été démontré que la FISCAP a effectivement, dans une lettre à la Bijagos (datée du même jour, soit le 14 août 2009), autorisé le ravitaillement des navires de pêche devant avoir lieu en août 2009 (**annexe 19**).
314. Une autorisation a donc été accordée, conformément à la législation de la Guinée-Bissau, pour une mission de ravitaillement en combustible devant avoir lieu en août 2009, sous réserve de certaines formalités d'ordre opérationnel et logistique qui ne pouvaient être accomplies qu'à une date plus proche de celle de l'opération. Les informations requises étaient l'emplacement, la date et l'heure de l'opération et le nom du pétrolier qui ravitaillerait les navires de pêche. La lettre était signée de Hugo Nosoliny Viera, coordonnateur de la FISCAP.
315. Par lettre datée du 20 août 2009, l'agent des navires de pêche, la Bijagos, a informé la FISCAP par écrit que les services de ravitaillement seraient fournis par le « *VIRGINIA G* » le 21 août 2009 au point de coordonnées 17°, 35" ; 12°, 00" (**annexe 20**).
316. Il apparaît par conséquent que les conditions imposées par la FISCAP avaient été remplies et que, contrairement à ce que la FISCAP a prétendu (**annexe 38**), la livraison de gazole à l'*AMABAL II* par le « *VIRGINIA G* » a été effectuée alors que la FISCAP en avait pleinement connaissance et avec son consentement, conformément à la législation en vigueur.
317. En dépit des démarches entreprises par les parties en cause, la Guinée-Bissau a néanmoins décidé d'arraisonner et d'immobiliser le « *VIRGINIA G* » du fait des services de ravitaillement en combustible qu'il avait fournis à l'*AMABAL II* le 21 août 2009, en affirmant que le « *VIRGINIA G* » n'avait pas obtenu les autorisations nécessaires (**annexe 38**).
318. Pour réfuter cette allégation de manière plus catégorique encore, il est bon de rappeler l'échange de correspondance qui a eu lieu entre Balmar (acquéreur du gazole) et deux de ses navires quelques jours après la saisie du « *VIRGINIA G* », alors que Balmar tentait d'établir un certain nombre de faits importants. Cet échange de correspondance est joint à l'**annexe 42** (deux courriels marqués « Documento No. 1 » et « Documento No. 2 ») et reproduit ci-après, après traduction, pour plus de commodité.



| <i>Question</i>   | <i>Réponse du navire de pêche</i>   | <i>Réponse du navire de pêche</i>  |
|---|---|--|
| <i>Bonjour. J'ai besoin que vous répondiez à quelques questions :<br/>Premièrement :</i>                      |   |  |
| <i>L'agence vous a-t-elle informé que nous avions l'autorisation de procéder au ravitaillement?</i>           | <i>Oui, nous avons été informés par téléphone</i>   | <i>Oui, nous avons été informés par téléphone</i>  |
| <i>Les observateurs savaient-ils que nous nous préparions à procéder au ravitaillement?</i>                   | <i>Oui, nous le leur avons dit alors que nous étions en route vers le pétrolier, après avoir reçu la notification</i> | <i>Oui, nous les avons informés lorsque le pétrolier nous a appelés par téléphone et que nous avons mis le cap sur le point de rencontre</i> |
| <i>Les observateurs ont-ils communiqué par radio à la FISCAP le secteur où aurait lieu le ravitaillement?</i> | <i>Oui, par radio</i>   | <i>Oui, à la fin de l'opération</i>  |

319. De même, le capitaine du « VIRGINIA G » confirme dans sa déclaration (**annexe 1**) avoir reçu confirmation de la délivrance de l'autorisation :

« Le même jour, je suis entré en communication avec les navires RIMBAL I et II, qui m'ont fait savoir que l'agent leur avait confirmé que l'autorisation avait été donnée pour les opérations de soutage, ainsi que confirmé par les représentants à bord. J'ai informé les navires de pêche des quantités qui devaient être fournies. [...]C'était la première fois que je me trouvais dans une telle situation et je n'avais pas idée des raisons exactes de l'arraisonnement. Je ne comprenais pas car nous avons toujours mené des opérations dans la ZEE de la même manière. Nous étions connus des autorités de la zone, qui étaient informées de notre présence par les deux navires de pêche, et notre société n'effectuait jamais d'opération de ravitaillement sans confirmation (par téléphone) que les navires de pêche avaient obtenu les autorisations appropriées des autorités locales. »

320. En fait, le « VIRGINIA G » était confronté à une situation passablement anormale, puisque l'autorisation avait été accordée par le Directeur de la FISCAP, Hugo Nosoliny Vieira, lequel, quelques jours plus tard seulement, a lui-même entrepris de justifier la saisie du « VIRGINIA G » en invoquant la même loi que celle sur la base de laquelle l'autorisation lui avait été demandée et avait été accordée par lui.
321. En l'espèce, la Guinée-Bissau a violé les obligations qui lui incombent en vertu de la Convention, notamment, mais pas seulement, en vertu du paragraphe 2 de l'article 56, surtout si l'on considère que le « VIRGINIA G » a respecté ses obligations en vertu de la Convention et en particulier du paragraphe 3 de son article 58.

322. L'affirmation du Panama selon laquelle la Guinée-Bissau a violé le paragraphe 2 de l'article 56 de la Convention doit être replacée dans le contexte de son affirmation que la Guinée-Bissau a violé d'autres obligations découlant du droit international, en particulier, mais pas seulement, comme indiqué dans les sections C et D du présent chapitre.

### 2. Violation du paragraphe 1 de l'article 73

323. Le paragraphe 1 de l'article 73 de la Convention dispose que « [d]ans l'exercice de ses droits souverains d'exploration, d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources biologiques de la zone économique exclusive, l'Etat côtier peut prendre toutes mesures, y compris l'arraisonnement, l'inspection, la saisie et l'introduction d'une instance judiciaire, qui sont nécessaires pour assurer le respect des lois et règlements qu'il a adoptés conformément à la Convention ».

324. L'on est par conséquent conduit à s'interroger sur le point de savoir si la législation et la réglementation d'un Etat côtier – auxquels le paragraphe 1 de l'article 56 accorde une juridiction et des droits souverains – ont été aussi bien adoptées qu'appliquées conformément aux dispositions de la Convention, en particulier, mais pas seulement, comme il prévu par le paragraphe 1 de l'article 73 et le paragraphe 2 de l'article 56.

325. Le Panama démontrera que la Guinée-Bissau a violé cette obligation dans la mesure où sa législation nationale et ses pratiques ont débouché sur un abus de ce qui est autorisé dans le cadre du paragraphe 1 de l'article 73.

### 3. Violation du paragraphe 2 de l'article 73

326. Le paragraphe 2 de l'article 73 est ainsi conçu :

« Lorsqu'une caution ou autre garantie suffisante a été fournie, il est procédé sans délai à la mainlevée de la saisie dont un navire aurait fait l'objet et à la libération de son équipage. »

327. Le Panama considère que la Guinée-Bissau a violé le paragraphe 2 de l'article 73 dans la mesure où elle a non seulement refusé de coopérer pour fixer une caution raisonnable mais a aussi empêché qu'une telle caution raisonnable puisse être déterminée.

328. Le 31 août 2009, dix jours après l'arraisonnement du « VIRGINIA G », la FISCAP en a communiqué les raisons au propriétaire du navire (**annexe 38**). Le 4 septembre 2009, le propriétaire, agissant par l'entremise de son représentant, a officiellement demandé quelle était la procédure à suivre conformément à la loi et comment serait fixée la caution nécessaire pour obtenir la mainlevée de l'immobilisation du navire, la libération de son équipage et la restitution de sa cargaison (**annexe 41**).

329. En fait, le propriétaire du « VIRGINIA G » a adressé aux autorités de la Guinée-Bissau des demandes à cet effet à plusieurs reprises (comme il est indiqué aux **annexes 44 et 49**), demandes auxquelles il n'a jamais été répondu.

330. Non seulement la Guinée-Bissau n'a pas accédé à la demande du propriétaire du « VIRGINIA G » tendant à ce qu'une caution soit fixée, mais encore elle n'a jamais

informé l'Etat dont le « VIRGINIA G » battait le pavillon, à quelque niveau que ce soit, ce qui a empêché ce dernier d'intervenir pour protéger les droits de ses ressortissants.

331. Les démarches effectuées auprès du propriétaire du navire pour lui proposer de payer une « amende » (de l'ordre de 600 000 dollars des Etats-Unis), ne sauraient être considérées comme une façon pour la Guinée-Bissau de s'acquitter des obligations lui incombant en vertu du paragraphe 2 de l'article 73. Ces propositions ont toujours été « officieuses » et, s'est-il avéré plus tard, non autorisées et illégales.
332. En rendant impossible la détermination d'une caution, la Guinée-Bissau a, dans la pratique, refusé au « VIRGINIA G » la possibilité d'exercer les droits que lui reconnaît la Convention.
333. De plus, même si (comme cela sera expliqué plus en détail à l'audience) la méthode et les raisons qui ont présidé à la confiscation du gazole se trouvant à bord du navire étaient illégales, abusives et contestables en elles-mêmes, il n'en demeure pas moins raisonnable d'affirmer qu'une telle confiscation, en soi, constitue une garantie.
334. Si la Guinée-Bissau avait agi conformément au paragraphe 2 de l'article 73 et de bonne foi, le fait d'imposer une caution et de procéder à la prompte mainlevée de l'immobilisation du navire, à la libération de son équipage et à la restitution de sa cargaison auraient, d'une part, garanti le paiement des réparations que la Guinée-Bissau aurait pu demander au propriétaire du « VIRGINIA G » au cours de la procédure, tout en permettant au navire, d'autre part, de rester un actif essentiel et l'une des principales sources de revenu des propriétaires. Cette idée a d'ailleurs été reflétée aussi dans l'ordonnance rendue par le Tribunal régional de Bissau (**annexe 54**).
335. En fait, les propriétaires du « VIRGINIA G » et les représentants du Club P&I se sont trouvés totalement isolés sur ce point sur les plans administratif et juridique, compte tenu en particulier des indications verbales et non formelles contradictoires qui avaient été données, dont il ressortait que la question serait réglée par la négociation d'une mainlevée, engagement que n'ont pas respecté les autorités de la Guinée-Bissau.
336. Aux termes du paragraphe 2 de l'article 73, la Guinée-Bissau avait l'obligation d'ordonner rapidement la mainlevée de l'immobilisation du navire dès le dépôt d'une caution raisonnable. Or, la Guinée-Bissau a d'emblée empêché la détermination d'une garantie quelconque.
337. La violation du paragraphe 2 de l'article 73 a un corollaire, comme on le verra dans la sous-section suivante, étant donné que le refus de la Guinée-Bissau de coopérer pour fixer une caution a eu pour résultat direct l'immobilisation forcée du « VIRGINIA G », la détention de son équipage et la confiscation de sa cargaison, au-delà de tout ce qui aurait pu être considéré comme raisonnable.
338. Cette immobilisation prolongée a causé au navire, à l'équipage, aux propriétaires et aux autres entités connexes un grave préjudice financier et moral, le « VIRGINIA G » ayant dû demeurer inactif pendant 14 mois (plus de 400 jours).
339. Dans ces circonstances, la Guinée-Bissau a violé les obligations qui lui incombent en vertu de la Convention, à savoir, mais pas seulement, du paragraphe 2 de son article 73.

#### **4. Violation du paragraphe 3 de l'article 73**

340. Le paragraphe 3 de l'article 73 dispose ce qui suit :

« Les sanctions prévues par l'Etat côtier pour les infractions aux lois et règlements en matière de pêche dans la zone économique exclusive ne peuvent comprendre l'emprisonnement, à moins que les Etats concernés n'en conviennent autrement, ni aucun autre châtement corporel. »

341. Le Panama affirme que les membres de l'équipage du « VIRGINIA G » ont été de fait emprisonnés à bord à la suite de la confiscation par la Guinée-Bissau de leurs passeports et des documents de bord. Le « VIRGINIA G » a été placé sous garde militaire, tandis que les autorités de la Guinée-Bissau refusaient de donner suite à la demande des propriétaires visant à déposer une caution pour obtenir la mainlevée de l'immobilisation du navire.

342. Ces circonstances ont équivalu à un emprisonnement *de facto* ou à une détention arbitraire contraire au paragraphe 3 de l'article 73 de la Convention et au droit international général. Ce raisonnement a d'ailleurs été suivi par le Tribunal dans un certain nombre d'affaires.

343. Dans l'affaire du « Monte Confurco »<sup>22</sup>, le Tribunal a considéré que la France, en sa qualité d'Etat défendeur, devait libérer le capitaine du navire étant donné que les autorités françaises l'empêchaient *de facto* de quitter l'île de la Réunion en lui retirant son passeport, même si l'intéressé était autorisé à se déplacer librement sur l'île. Dans les affaires du « Camouco »<sup>23</sup> et du « Juno Trader »<sup>24</sup>, le Tribunal a expressément déclaré que la libération de l'équipage était synonyme de liberté inconditionnelle de quitter le territoire de l'Etat défendeur.

344. La législation de la Guinée-Bissau ne paraît pas prévoir l'emprisonnement comme peine ou sanction en cas de violation de sa législation relative aux pêcheries (Décret 6A/2000) et ne contient pas de dispositions qui pourraient être considérées, tout au moins théoriquement, comme applicables, tel qu'il est prévu au paragraphe 1 de l'article 73.

345. Or, si les membres de l'équipage n'ont effectivement pas été mis en prison, la confiscation de leurs passeports pendant plus de quatre mois avec, pour conséquence, l'impossibilité pour eux de quitter la Guinée-Bissau, constituaient un emprisonnement *de facto* ou une détention arbitraire ainsi qu'une grave violation de leurs droits fondamentaux.

346. Il y a lieu de rappeler que les membres de l'équipage ont été détenus en Guinée-Bissau, à bord du « VIRGINIA G », contre leur volonté, sous garde militaire et sans procès régulier, pendant plus de quatre mois, c'est-à-dire jusqu'à ce que leurs passeports leur soient restitués au début du mois de janvier 2010. Leur présence en Guinée-Bissau n'était pas nécessaire et ils n'ont été inculpés d'aucune infraction pénale.

---

<sup>22</sup> « Monte Confurco » (*Seychelles c. France*), *prompte mainlevée, arrêt, TIDM Recueil 2000*, p. 86.

<sup>23</sup> « Camouco » (*Panama c. France*), *prompte mainlevée, arrêt, TIDM Recueil 2000*, p. 86.

<sup>24</sup> « Juno Trader » (*Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée-Bissau*), *prompte mainlevée, arrêt, TIDM Recueil 2004*, p.17.

347. La situation était particulièrement problématique pour l'un des membres de l'équipage, le second, Fausto Ocaña Cisneros, qui devait quitter la Guinée-Bissau pour d'urgentes raisons personnelles. Dans sa déclaration (**annexe 2**), l'intéressé explique qu'il devait comparaître à une date déterminée devant les autorités de Las Palmas pour renouveler son permis de séjour.
348. Pour se rendre à Las Palmas, M. Ocaña Cisneros avait besoin de son passeport, qui avait été confisqué par les autorités de la Guinée-Bissau. Or, il s'est heurté dans les démarches qu'il a effectuées pour récupérer son passeport à des difficultés et obstacles administratifs persistants et injustifiés ainsi qu'à des refus (voir **annexe 46**), et il a fallu des mois d'efforts personnels et diplomatiques considérables pour que son passeport puisse être récupéré ; à ce moment-là, la date à laquelle il devait comparaître devant les autorités de Las Palmas était déjà passée.
349. La situation de M. Ocaña Cisneros illustre comment les autorités de la Guinée-Bissau ont maintenu le navire et son équipage en détention.
350. De plus, le navire a été soumis à une garde constante. Des gardes armés étaient constamment postés à bord ; pour la relève, une petite embarcation faisait la liaison entre la mer et la terre et inversement.
351. Bien qu'aucune caution n'ait pu être déposée conformément au paragraphe 2 de l'article 73, il y a lieu de rappeler que, dans l'affaire du navire « SAIGA » (No. 2) et dans l'affaire du « Camouco », le Tribunal a ordonné la libération de l'équipage, affirmant qu'il pouvait y avoir violation du paragraphe 2 de l'article 73 de la Convention même lorsqu'il n'avait pas été déposé de caution.
352. Le Panama soutient que les 14 mois d'immobilisation du navire et les mois que les membres de l'équipage ont passé en détention à la suite de la confiscation des documents de bord et de leurs passeports ainsi que de la violation par la Guinée-Bissau du paragraphe 2 de l'article 73 de la Convention équivalent à un emprisonnement ou à une détention allant au-delà de tout ce qui aurait pu être considéré comme licite et raisonnable. En l'espèce, la Guinée-Bissau a violé les obligations qui lui incombent en vertu de la Convention, c'est-à-dire, mais pas seulement, celles découlant du paragraphe 3 de l'article 73 de la Convention, du droit international et des droits fondamentaux des membres de l'équipage.

#### **5. Violation du paragraphe 4 de l'article 73**

353. Le paragraphe 4 de l'article 73 se lit comme suit :

« Dans les cas de saisie ou d'immobilisation d'un navire étranger, l'Etat côtier notifie sans délai à l'Etat du pavillon, par les voies appropriées, les mesures prises ainsi que les sanctions qui seraient prononcées par la suite. »

354. Le Panama affirme que la Guinée-Bissau a violé le paragraphe 4 de l'article 73 de la Convention en s'abstenant d'informer le Panama, en sa qualité d'Etat du pavillon, de l'arraisonnement, de la saisie et de l'immobilisation du « VIRGINIA G » ainsi que de la confiscation du gazole se trouvant à bord, ce qui a privé le Panama d'une possibilité

légitime d'intervenir rapidement pour sauvegarder ses intérêts et ceux de ses ressortissants.

355. Il ressort clairement du paragraphe 4 de l'article 73 que la Guinée-Bissau était tenue d'informer sans tarder le Panama, en sa qualité d'Etat du pavillon, des mesures prises à l'encontre du « VIRGINIA G » et de ses propriétaires ainsi que des pénalités imposées et des mesures adoptées par la suite.
356. De fait, il y a aussi un lien entre les paragraphes 2 et 4 de l'article 73 étant donné que l'absence de notification rapide peut avoir un effet sur la possibilité qu'a l'Etat du pavillon d'invoquer, d'une manière opportune et efficace, le paragraphe 2 de l'article 73 et les autres mesures prévues par la Convention, par exemple son article 292<sup>25</sup>.
357. Les autorités de la Guinée-Bissau n'ont pas informé sans tarder le Panama que le « VIRGINIA G » avait été saisi, pas plus qu'elles ne l'ont informé de l'immobilisation du navire, des inspections réalisées et de la confiscation de sa cargaison de gazole.
358. En fait, la Guinée-Bissau n'a jamais officiellement informé le Panama, par les voies appropriées, d'un incident quelconque concernant le « VIRGINIA G » pendant toute la période de 14 mois qu'a duré l'immobilisation de ce navire. Même la mainlevée de la saisie du « VIRGINIA G » n'a jamais été officiellement notifiée aux autorités panaméennes.
359. Les premières informations concernant l'arraisonnement et l'immobilisation ainsi que les accusations portées au sujet des activités du « VIRGINIA G » ont en fait été obtenues par le Panama non pas de la Guinée-Bissau, mais du propriétaire du navire, pendant les préparatifs qui ont débouché sur l'introduction de la présente instance devant le Tribunal.
360. Le Panama soutient que le paragraphe 4 de l'article 73 de la Convention impose l'obligation d'informer les Etats du pavillon non seulement des mesures initialement prises à l'égard du navire en question mais aussi de toutes nouvelles mesures importantes prises à l'encontre dudit navire, comme cela ressort du membre de phrase « sanctions qui seraient prononcées par la suite ». Cela est peut-être particulièrement valable lorsque la liberté du navire et de son équipage est en cause.
361. Comme il expliqué plus haut, le « VIRGINIA G » a été arraisonné et saisi le 21 août 2009. Une inspection détaillée du navire a été réalisée le 28 août 2009 et à nouveau le 27 octobre 2009. Le 6 novembre 2009, les autorités de la Guinée-Bissau ont obligé le capitaine à accoster pour pouvoir décharger et confisquer la cargaison de gazole se trouvant à bord du « VIRGINIA G », opération qui a été évitée grâce aux mesures juridiques prises par les propriétaires du navire. Le 20 novembre 2009, des militaires de la Guinée-Bissau ou des représentants de la FISCAP se sont à nouveau rendus à bord du navire et ont obligé le capitaine à accoster à un quai où la cargaison de gazole a été confisquée.
362. Le Panama, en sa qualité d'Etat du pavillon d'un navire immobilisé, n'a jamais été informé des événements des 21 août, 28 août, 6 novembre et 20 novembre 2009 ou de

---

<sup>25</sup> « Camouco » (*Panama c. France*), *prompte mainlevée, arrêt*, TIDM Recueil 2000, p. 10, par. 59.

tout autre événement qui se serait produit pendant les 14 mois d'immobilisation du navire.

363. En fait, la Guinée-Bissau ne s'est pas acquittée des obligations qui lui incombent en vertu du paragraphe 4 de l'article 73 et du paragraphe 2 de l'article 56 de la Convention et, ce faisant, a privé le Panama de la possibilité d'intervenir afin de garantir d'emblée les intérêts de ses ressortissants.
364. Le Panama doute également de la bonne foi de la Guinée-Bissau, étant donné le libellé de la décision 05/CIFM/2010 (**annexe 58**) – prononçant la mainlevée de la saisie du « VIRGINIA G » et annulant la décision précédente de saisir le navire et sa cargaison – « Considérant les relations d'amitié et de coopération existant avec le Royaume d'Espagne dans le domaine de la pêche et **eu égard au fait**<sup>26</sup> que le navire, bien qu'il batte pavillon panaméen... ».
365. Il semblerait par conséquent que la Guinée-Bissau ait officiellement reconnu que le « VIRGINIA G » était un navire panaméen, sans cependant adresser au Panama les notifications requises par le paragraphe 4 de l'article 73 de la Convention.
366. Ainsi, la Guinée-Bissau a violé les obligations qui lui incombent aux termes de la Convention, et en particulier, mais pas seulement, celles découlant du paragraphe 4 de l'article 73.

### **C. Violation d'autres dispositions de la Convention et d'autres règles du droit international**

367. Il y a lieu, à propos des paragraphes suivants, de se référer aux déclarations faites par les membres de l'équipage du « VIRGINIA G », jointes aux **annexes 1 à 3**, ainsi qu'aux déclarations du propriétaire et de l'exploitant du navire et du fournisseur de gazole, jointes en tant qu'**annexes 4 à 6**. D'une manière plus générale, il y a lieu de se référer aussi aux faits exposés plus en détail au chapitre 2.
368. Le Panama soutient qu'en tout état de cause, et indépendamment des arguments exposés dans les sous-sections A et B ci-dessus, la Guinée-Bissau a violé d'autres dispositions de la Convention et du droit international en agissant de façon abusive, violente, illicite et excessive à l'égard du « VIRGINIA G » et de son équipage.
369. Le Panama affirme en particulier que, les 21 et 22 août 2009, ainsi que pendant les 14 mois et plus pendant lesquels le navire a été immobilisé, les autorités de la Guinée-Bissau, par leur comportement abusif, violent, illicite et excessif, ont violé les principes de droit international général, des droits fondamentaux, des normes liées à la sécurité maritime et à la sécurité de navigation ainsi que les dispositions de la Convention.
370. Le Panama rappelle en particulier comment le « VIRGINIA G » a été arraisonné sans avertissement, annonce ou signal préalable, par du personnel se trouvant à bord d'une embarcation non identifiée, alors que le « VIRGINIA G » pouvait aisément être identifié par son nom, son pavillon et son numéro OMI.

---

<sup>26</sup> Les caractères gras sont du Panama.

371. La rapidité avec laquelle le « VIRGINIA G » a été arraisonné et les modalités de cet arraisonnement ont été une manifestation de violence et d'intimidation qui était néanmoins inutile, vu que le « VIRGINIA G » ne représentait aucunement une menace ou un risque pour la sécurité des agents de la FISCAP et l'accomplissement de leurs fonctions.
372. Le recours à la force et à l'intimidation pendant l'arraisonnement et l'inspection du navire a été injustifié et est allé bien au-delà de ce qui pouvait être considéré comme raisonnable. Les agents de la FISCAP sont montés à bord sans s'identifier, ont agi de façon violente, hostile et intimidante en brandissant des armes et ont maîtrisé les membres de l'équipage par la menace des armes alors même qu'aucun d'eux n'avait opposé de résistance.
373. Le capitaine a été contraint de signer des documents sous la menace d'une arme, et ce sans qu'il lui soit donné d'explication ou de traduction de leur contenu, ni une copie des documents eux-mêmes.
374. Le capitaine n'a pas été autorisé à entrer en contact immédiatement avec le propriétaire du « VIRGINIA G », ce qui l'a empêché d'obtenir rapidement une assistance et de s'acquitter pleinement de ses devoirs envers les propriétaires du navire.
375. Les représentants de la FISCAP ont violemment ordonné au capitaine d'accoster dans le port de Bissau dans des conditions extrêmement dangereuses :
  - a. Le capitaine a reçu l'ordre de naviguer de nuit, avec une visibilité presque nulle par suite de la pluie. Il n'a pas été autorisé à utiliser le matériel de communication habituellement employé pour transmettre des signaux en vue d'alerter les navires se trouvant à proximité (conformément au Règlement international pour prévenir les abordages en mer) ;
  - b. Les membres de l'équipage étaient extrêmement inquiets et le capitaine craignait qu'en cas d'urgence, il ne soit pas possible d'appliquer les plans et protocoles de sécurité établis. Ces plans et protocoles prévoyaient une série de mesures et de contrôles qui n'auraient pas pu être exécutés par l'équipage étant donné que celui-ci était confiné dans ses quartiers. Les postes usuels (moteurs principaux, moteurs auxiliaires, matériel, etc.) n'étaient pas couverts. Autrement dit, l'équipage n'aurait pas pu s'acquitter de ses tâches pendant que le navire était en route (étant donné les ordres donnés par les représentants de la FISCAP) et les paramètres opérationnels normaux n'étaient pas surveillés ni contrôlés. La situation était extrêmement dangereuse et aurait pu, en elle-même, entraîner une grave situation d'urgence ;
  - c. La traversée a dû se faire sans pouvoir se référer aux cartes marines du port de Guinée-Bissau et de ses approches. Cette situation était dangereuse et a considérablement accru le risque d'échouage sur les hauts fonds, ce qui aurait pu entraîner la perte du navire, la perte de vies humaines et des dommages irréparables à l'environnement ;
  - d. Il n'y avait à bord aucun pilote en mesure de donner des avis et des indications appropriés au capitaine concernant l'approche et l'arrivée dans la baie de Guinée-



Bissau. Les officiers du « VIRGINIA G » ont protesté, et un des agents de la FISCAP a affirmé être pilote. Cependant, il n'avait pas l'expérience requise pour ce type spécifique d'itinéraire. La seule carte marine produite était périmée et déchirée. Le pilote a également reconnu ne pas pouvoir mener à bien les manœuvres nécessaires, de sorte que le capitaine du « VIRGINIA G » a dû reprendre le commandement.

376. Le comportement violent et menaçant des représentants de l'Etat lorsqu'ils se sont rendus à bord pendant sa longue immobilisation a aggravé l'état de stress et de peur des membres de l'équipage à bord.
377. Au cours des 14 mois d'immobilisation du navire, les propriétaires ont déployé d'intenses efforts juridiques, administratifs et financiers pour obtenir la mainlevée de la saisie du « VIRGINIA G » et la libération de son équipage. Cependant, il a été très difficile pour les propriétaires d'essayer de préserver la viabilité financière de la société, puisqu'ils ne pouvaient plus exploiter le navire. Une autre conséquence a été que l'« IBALLA G », affrété sur la base d'une charte-partie à temps aux propriétaires du « VIRGINIA G », a été saisi par les créanciers, la société n'ayant pu faire face à ses obligations financières.
378. Les problèmes financiers auxquels ont été confrontés les propriétaires du « VIRGINIA G » ont été l'une des principales causes de la situation déplorable régnant à bord :
  - a. Les salaires des membres de l'équipage ont été versés avec d'importants retards. Cet état de fait a causé de graves problèmes à ceux dont les familles étaient entièrement tributaires de leurs envois de fonds pour leur subsistance dans leur pays d'origine.
  - b. Les provisions ont dû être très rationnées et, certains jours, il n'y avait ni vivres ni eau potable à bord. La seule source d'eau potable était l'eau de pluie
  - c. L'eau de pluie était également utilisée pour le lavage, le nettoyage et même la cuisine. Elle était recueillie dans des conteneurs en matière plastique, précédemment utilisés pour les ordures.
  - d. Comme le fioul manquait, les membres de l'équipage étaient privés à bord de services de première nécessité comme l'éclairage la nuit. À certaines occasions, les membres de l'équipage ont dû acheter de la glace, seul moyen de conserver les aliments se trouvant à bord.
  - e. Le navire inactif s'est détérioré rapidement, en particulier s'agissant du moteur principal, du groupe électrogène auxiliaire et de l'équipement. La société n'a pas pu adopter de programme de mise hors service provisoire, ne sachant pas combien de temps durerait la situation.
  - f. L'endroit était infesté de moustiques, de sorte que plusieurs membres de l'équipage ont contracté le paludisme.

g. Les membres de l'équipage ont été détenus à bord sous garde militaire – en fait emprisonnés – après que leurs passeports eurent été confisqués. Ils ont vécu sous la crainte constante d'éventuels actes de violence des militaires.

379. Enfin, mais ce n'est pas seulement là où le bât blesse, les autorités de la Guinée-Bissau ont procédé à la confiscation de la cargaison d'hydrocarbures d'une manière illégale et abusive, et en usant de violence et de menaces, en dépit – en fait, au mépris exprès – d'une ordonnance judiciaire interdisant cette saisie.

380. Sur la base des faits énoncés au chapitre 2, tels qu'étayés par les déclarations des membres de l'équipage et d'autres pièces à l'appui, le Panama affirme que la Guinée-Bissau a violé les obligations qui lui incombent en droit international, au sens le plus large, et au moins pour les raisons suivantes :

### 1. Emploi abusif de la force

381. La Guinée-Bissau a violé les principes selon lesquels le recours à la force doit être évité et que, lorsqu'il ne peut pas l'être, il ne doit pas dépasser ce qui est raisonnable et nécessaire. Dans tous les cas, des considérations d'humanité devraient s'appliquer dans le contexte du droit de la mer, comme dans celui de tous les autres domaines du droit international. Il suffit de décrire comment le navire et les membres de son équipage ont été traités pour se convaincre des violations commises par la Guinée-Bissau.

382. Comme la Convention ne mentionne pas le recours à la force dans le contexte de l'arraisonnement des navires, le Tribunal a établi certains principes, conformément au droit international général (par le biais du paragraphe 1 de l'article 293 de la Convention).

383. En fait, dans l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*<sup>27</sup>, le Tribunal international du droit de la mer a réitéré un certain nombre de principes essentiels concernant le recours à la force dans le contexte de l'arraisonnement d'un navire :

« 155. Si la Convention ne contient aucune disposition spécifique se rapportant à l'usage de la force lors de l'arraisonnement de navires, le droit international, qui est applicable en vertu de l'article 293 de la Convention, prescrit que l'usage de la force doit être évité autant que possible et que, lorsque le recours à la force s'avère inévitable, cela ne doit pas dépasser ce qui est raisonnablement requis en la circonstance. Les considérations d'humanité doivent s'appliquer dans le droit de la mer, comme dans les autres domaines du droit international.

156. Ces principes sont appliqués depuis de nombreuses années au cours des opérations de police en mer. La pratique normale à laquelle il est fait recours pour stopper un navire en mer est, tout d'abord, d'émettre un ordre sonore ou visuel de stopper, en utilisant des signaux reconnus internationalement. Lorsque cela s'avère insuffisant, un certain nombre de mesures peuvent être prises, y compris des coups de feu tirés par-dessus l'étrave du navire. C'est uniquement lorsque ces mesures s'avèrent insuffisantes que le navire poursuivant peut, en dernier ressort, faire usage de la force. Même dans un tel cas, un avertissement adéquat doit être émis en direction du navire et tout doit être mis en œuvre pour

---

<sup>27</sup> *Navire « SAIGA » (No. 2) (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Guinée)*, arrêt, TIDM Recueil 1999, p. 10.

veiller à ne pas mettre de vie en danger (affaire du *S.S. 'I'm Alone' (Canada c. Etats-Unis d'Amérique, 1935)*, *R.S.A.N.U*, vol. III, p. 1609 ; affaire *The Red Crusader (Commission d'enquête, Danemark - Royaume Uni, 1962)*, *I.L.R*, vol. 35, p. 485). Ce principe fondamental concernant l'usage de la force lors de l'arraisonnement de navires en mer a été réaffirmé par l'Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et les stocks de poissons grands migrateurs. L'article 22, paragraphe 1, lettre f), de l'Accord est libellé comme suit :

1. L'Etat qui procède à l'inspection veille à ce que ses inspecteurs dûment habilités :

- f) Évitent de faire usage de la force sauf lorsque, et dans la mesure où, cela s'avère nécessaire pour garantir leur sécurité et lorsqu'ils sont empêchés d'exercer leurs fonctions. Le degré de force dont il est fait usage ne doit pas dépasser ce qui est raisonnablement requis en la circonstance. »

384. Les faits exposés ci-dessus montrent clairement que la Guinée-Bissau a violé chacun de ces principes les plus élémentaires lorsque ses représentants ont arraisonné et inspecté le navire et ont obligé le capitaine à naviguer de nombreuses heures dans des conditions dangereuses. En l'espèce, la Guinée-Bissau a violé les obligations qui lui incombent en vertu de la Convention ainsi que du droit international général.

## 2. Violation des articles 224 et 110

385. La Convention consacre plusieurs autres principes que les Etats sont tenus de respecter lorsqu'ils exercent leurs droits en vertu de la Convention. Les articles cités ci-après confirment les principes énoncés dans *L'affaire du navire « SAIGA » (No. 2)* et mettent en relief l'obligation sous-jacente qui incombe à l'Etat qui exerce ses pouvoirs de police d'user de ses droits de bonne foi dans les limites du raisonnable et dans le respect des droits des autres Etats.

386. Il y a lieu de se référer à ce propos à l'article 224 de la Convention, lequel, tout en relevant d'une section spécifique de la Convention, peut être invoqué pour en extraire un principe qu'il serait difficile de ne pas appliquer à toutes les mesures de police prises à l'encontre de navires étrangers.

387. Cet article dispose que seuls les agents officiellement habilités, ainsi que les navires de guerre ou aéronefs militaires ou les autres navires ou aéronefs qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public peuvent exercer des pouvoirs de police à l'encontre de navires étrangers.

388. L'article 224 peut être lié à l'article 110 de la Convention, lequel, aux termes de son paragraphe 5, s'applique aux « autres navires ou aéronefs dûment autorisés et portant des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public. » Il y a lieu de rappeler que l'article 110 est rendu applicable à la ZEE en vertu du paragraphe 2 de l'article 58 et que le paragraphe 5 de l'article 110 rend cette disposition

applicable à l'arraisonnement du « VIRGINIA G » par les représentants de la FISCAP, le 21 août 2009.

389. Indépendamment de l'obligation qu'il consacre de marquer clairement les navires et aéronefs utilisés pour indiquer qu'ils sont utilisés aux fins d'un service public, l'article 110 reflète également le principe selon lequel un navire ne doit être arraisonné qu'avec toutes les précautions possibles.

#### **Article 110 Droit de visite**

1. Sauf dans les cas où l'intervention procède de pouvoirs conférés par traité, un navire de guerre qui croise en haute mer un navire étranger, autre qu'un navire jouissant de l'immunité prévue aux articles 95 et 96, ne peut l'arraisonner que s'il a de sérieuses raisons de soupçonner que ce navire :

- a) se livre à la piraterie ;
- b) se livre au transport d'esclaves ;
- c) sert à des émissions non autorisées, l'Etat du pavillon du navire de guerre ayant juridiction en vertu de l'article 109 ;
- d) est sans nationalité ; ou
- e) a en réalité la même nationalité que le navire de guerre, bien qu'il batte pavillon étranger ou refuse d'arborer son pavillon.

2. Dans les cas visés au paragraphe 1, le navire de guerre peut procéder à la vérification des titres autorisant le port du pavillon. A cette fin, il peut dépêcher une embarcation, sous le commandement d'un officier, auprès du navire suspect. Si, après vérification des documents, les soupçons subsistent, il peut poursuivre l'examen à bord du navire, en agissant avec tous les égards possibles.<sup>28</sup>

3. Si les soupçons se révèlent dénués de fondement, le navire arraisonné est indemnisé de toute perte ou de tout dommage éventuel, à condition qu'il n'ait commis aucun acte le rendant suspect.

4. Les présentes dispositions s'appliquent *mutatis mutandis* aux aéronefs militaires.

5. Les présentes dispositions s'appliquent également à tous autres navires ou aéronefs dûment autorisés et portant des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public.

390. En l'espèce, le Panama soutient que la Guinée-Bissau a violé les obligations qui lui incombent en vertu des principes exposés dans la Convention et en particulier, mais pas uniquement, dans ses articles 110 et 224, ainsi que dans le droit international général.

### **3. Violation de l'article 225**

391. L'article 225, d'application plus générale que l'article 224, stipule ce qui suit :

Lorsqu'ils exercent, en vertu de la Convention, leurs pouvoirs de police à l'encontre des navires étrangers, les Etats ne doivent pas mettre en danger la

---

<sup>28</sup> C'est le Panama qui souligne.

sécurité de la navigation, ni faire courir aucun risque à un navire ou le conduire à un port ou lieu de mouillage dangereux ni non plus faire courir de risque excessif au milieu marin.

392. Le Panama soutient qu'en ordonnant au navire de lever l'ancre pour rejoindre le port de Bissau le 21 août 2009, dans les circonstances extrêmement dangereuses décrites plus haut, en particulier par le capitaine du « VIRGINIA G », les représentants de la FISCAP ont sérieusement méconnu les règles les plus élémentaires visant à sauvegarder la vie humaine en mer, mettant ainsi en danger non seulement les membres de l'équipage, le navire et l'environnement, mais aussi eux-mêmes, et cela en invoquant précisément les lois que la Guinée-Bissau affirmait vouloir faire respecter.
393. En outre, par leurs ordres, les représentants de la FISCAP ont montré que la Guinée-Bissau violait non seulement les règles les plus élémentaires applicables à la sécurité de la navigation et à la sauvegarde de la vie humaine en mer, mais encore l'objet même de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (Convention SUA)<sup>29</sup>, entrée en vigueur à l'égard de la Guinée-Bissau quelques mois plus tôt seulement, en janvier 2009.
394. Il y a lieu de rappeler sur ce point que le but principal de la Convention SUA est de faire en sorte que des mesures appropriées puissent être prises pour poursuivre les personnes qui commettent des actes illicites à l'encontre de navires, notamment lorsqu'elles s'emparent de navires par violence et accomplissent des actes de violence à l'encontre de personnes se trouvant à bord de navires.
395. En l'espèce, la Guinée-Bissau a violé les obligations qui lui incombent en vertu de la Convention et en particulier, mais pas uniquement, de son article 225, ainsi que de la Convention SUA.

#### **D. Violation de l'article 300**

396. L'article 300 de la Convention se lit comme suit :

Les Etats Parties doivent remplir de bonne foi les obligations qu'ils ont assumées aux termes de la Convention et exercer les droits, les compétences et les libertés reconnus dans la Convention d'une manière qui ne constitue pas un abus de droit.

397. En arraisonnant, inspectant, saisissant et immobilisant le « VIRGINIA G », la Guinée-Bissau, en sa qualité d'Etat côtier, avait déjà exercé ses droits souverains en matière de conservation des ressources biologiques se trouvant dans sa ZEE, même si, comme indiqué ailleurs dans le présent mémoire, le Panama conteste la licéité même des mesures prises par la Guinée-Bissau.
398. Le Panama considère néanmoins que la Guinée-Bissau a fait preuve d'une méconnaissance totale de ses obligations en vertu de la Convention, comme en témoignent les faits exposés dans le chapitre 2, tels qu'étayés par les documents joints en annexe.

---

<sup>29</sup> Page du site internet de l'Organisation maritime internationale (OMI) concernant la Convention SUA <http://www.imo.org/OurWork/Facilitation/SUAConvention/Pages/Default.aspx>.

399. La façon dont, d'emblée même, la Guinée-Bissau (représentants de la FISCAP et militaires) ont traité le navire et les membres de son équipage, témoigne d'une mauvaise foi considérable, ce qu'a également admis le Tribunal régional de Bissau (**annexe 54**).
400. Le Panama soutient par conséquent que la Guinée-Bissau a violé non seulement les obligations qui lui incombent en vertu des dispositions susmentionnées de la Convention mais également de l'article 300, dont la portée est plus générale, dans le contexte de chacune des mesures prises concernant le « VIRGINIA G », les membres de son équipage, ses propriétaires, le Panama et toutes les entités associées.
401. La manifestation la plus ostensible de la mauvaise foi de la Guinée-Bissau a néanmoins été la façon dont a été réalisée et justifiée la confiscation de la cargaison de gazole, au mépris total et flagrant d'une ordonnance judiciaire l'interdisant (**annexe 54**).
402. Le gazole se trouvant à bord n'était pas une ressource obtenue ou exploitée au sens envisagé dans la Convention. Autrement dit, il ne s'agissait pas d'une ressource sujette à la souveraineté, à la juridiction et aux autres droits consacrés par l'article 56 de la Convention et il ne pouvait pas faire l'objet d'une mesure d'exécution aux termes de l'article 73 de celle-ci.
403. Par ailleurs, la FISCAP a appliqué sa législation nationale de façon grossièrement injustifiée pour parvenir à son objectif illicite consistant à prendre possession du gazole, puisque cette législation ne prévoyait pas la possibilité de confisquer une telle cargaison.
404. Il y a lieu de rappeler que, le jour même de la confiscation (20 novembre 2009), une lettre signée du Secrétaire d'Etat aux finances, José Carlos Varela Casimiro, pré-datée du 30 novembre 2009 (**annexe 56**) et adressée à la Compañía de Lubricantes y Combustibles de Guinée-Bissau (CLC) a été remise au capitaine. Cette lettre indiquait notamment ce qui suit :

En vertu de la décision n° 7 de la Commission interministérielle de surveillance maritime, le pétrolier VIRGINIA G a été saisi d'office avec ses équipements, moteurs et fret, en raison de la pratique répétée d'activités connexes de pêche, sous la forme de la « vente non autorisée de combustible à des navires de pêche dans la ZEE, notamment au navire de pêche AMABAL II ».

Malgré l'ordonnance judiciaire de suspension de la confiscation<sup>30</sup> et en l'absence d'opposition de la part du Ministère public, du Ministre de la Justice et du Contrôleur de la légalité (réf. N) 716/GPGR/09) quant à (...) « l'utilisation du combustible que le navire vendait dans notre ZEE (...) », nous ordonnons par la présente que le pétrolier VIRGINIA G soit autorisé à décharger son contenu, soit 436 tonnes de gazole selon les estimations, dans vos locaux.

405. La personne ayant signé la première notification de confiscation (31 août 2009), les deux réponses de la FISCAP au propriétaire du « VIRGINIA G » (7 et 11 septembre 2009), puis les lettres informant le propriétaire de la confiscation effective du navire et des produits se trouvant à bord, était précisément Hugo Nosoliny Vieira –

---

<sup>30</sup> Souligné par le Panama.

lequel, il y a lieu de le rappeler, était justement la personne qui avait reçu et approuvé la demande du « VIRGINIA G » concernant la fourniture de services de soutien dans la ZEE de la Guinée-Bissau.

406. De plus, le délai de 30 jours mentionné dans la lettre de la FISCAP en date du 23 septembre 2009 (**annexe 47**) n'avait en fait pas expiré lorsque le préavis de la confiscation imminente a été donné par la FISCAP dans sa lettre du 23 septembre 2009. De même, l'ultimatum de 72 heures imposé dans ladite lettre n'était pas venu à expiration lorsque le préavis de confiscation a été notifié par la lettre de la FISCAP datée du 25 septembre 2009 (**annexe 48**).
407. Le Panama rappelle en outre que, par sa lettre du 30 septembre 2009 (**annexe 50**), la FISCAP avait informé le propriétaire du « VIRGINIA G » qu'il avait été organisé une vente aux enchères publiques du combustible et, comme pour aggraver délibérément cette injustice, que le propriétaire avait un droit de préemption sur les produits confisqués conformément à des dispositions de la législation de la Guinée-Bissau (qui n'ont cependant pas été citées pour référence).
408. La Guinée-Bissau n'a jamais expliqué ce qu'il était advenu de la cargaison de gazole qui avait été illégalement confisquée. L'on peut seulement dire que ce gazole n'a jamais été restitué par la Guinée-Bissau et que celle-ci n'a versé aucune indemnisation à ce titre.
409. Selon le Panama, il est raisonnable de conclure qu'il s'agit là d'un exemple flagrant de la mauvaise foi de la Guinée-Bissau (compte tenu en particulier de l'ordonnance par laquelle le tribunal avait interdit la mesure en question), laquelle a abusé de ses droits, en particulier, mais pas seulement, dans le contexte de l'article 300 de la Convention. Par ailleurs, la Guinée-Bissau a tiré profit de ses propres actes illicites au détriment du propriétaire et ce en contradiction avec le droit international et le principe général d'équité selon lequel *nullus commodum capere de sua injuria propria*.
410. Le Panama soutient de plus que les autres faits mentionnés dans le chapitre 2 et les arguments exposés dans le chapitre 3 reflètent clairement une violation sous-jacente constante par la Guinée-Bissau de l'article 300 de la Convention et du droit international, ce que le Panama aura l'occasion de démontrer plus en détail à mesure que l'affaire avancera.
411. Le Panama estime qu'en l'espèce la Guinée-Bissau ne s'est pas acquittée de bonne foi des obligations qui lui incombent en vertu de la Convention et a exercé ses droits, sa juridiction et ses libertés d'une façon constituant un abus de droit.

### ***E. Conclusions***

412. Pour les motifs susmentionnés, le Panama fait valoir devant le Tribunal que la Guinée-Bissau a violé la Convention ainsi que les règles et les principes généraux du droit international. La Guinée-Bissau a agi de manière illicite et en violation de ses obligations internationales et, en conséquence de ses actes illicites, est responsable du préjudice causé, comme indiqué dans le chapitre ci-après.

\*

## CHAPITRE 4

### DOMMAGES

413. Aux termes du compromis conclu entre le Panama et la Guinée-Bissau afin de transférer la procédure arbitrale au Tribunal, il a été convenu que le Tribunal statuerait sur toutes les demandes de réparation des dommages et d'indemnisation des coûts et pourrait rendre une sentence concernant les frais de justice et autres coûts encourus par la partie dont il aura retenu la thèse.
414. Dans le présent chapitre, le Panama expose le fondement de sa demande en réparation des dommages et pertes subis et détaille ses réclamations au titre des grandes catégories ci-après, qui ne doivent cependant pas être considérées comme exhaustives :
- a) Pertes, dommages et coûts subis par les propriétaires du « VIRGINIA G » ainsi que par les autres exploitants et entités ayant un intérêt dans l'exploitation du navire ;
  - b) Pertes, dommages et coûts subis par les propriétaires de l'« IBALLA G » ainsi que par les autres exploitants et entités ayant un intérêt dans l'exploitation du navire ;
  - c) Pertes, dommages et coûts subis par les propriétaires et/ou agents du VIRGINIA G ainsi que par les propriétaires du gazole se trouvant à bord, par suite de la confiscation illicite de la cargaison de gazole transportée à bord du « VIRGINIA G » ;
  - d) Pertes, dommages et coûts subis par la République du Panama ;
  - e) Pertes, dommages et coûts subis par les membres de l'équipage du « VIRGINIA G » ;
  - f) Intérêts ;
  - g) Frais de justice.

#### I. Fondement de la demande d'indemnisation

415. La demande de réparation introduite par le Panama, essentiellement sous forme d'indemnisation, est fondée sur la responsabilité qui incombe à la Guinée-Bissau en droit international, et en particulier, mais pas uniquement, en vertu des dispositions de la Convention ainsi que des règles existantes et autres règles relatives à la responsabilité encourue par les Etats pour actes illicites, conformément à l'article 304 de la Convention.
416. En effet, dans les relations internationales comme dans toutes les autres relations sociales, l'empiètement sur les intérêts juridiques d'un sujet du droit par un autre donne



naissance à une responsabilité.<sup>31</sup> « C'est un principe de droit international que la violation d'un engagement entraîne l'obligation de réparer dans une forme adéquate. »<sup>32</sup>

417. Le Panama considère que la Guinée-Bissau a l'obligation d'indemniser le Panama ainsi que toutes les personnes physiques et morales intéressées de toutes les conséquences de ses actes illicites, tels que décrits dans le présent mémoire. Conformément aux règles générales du droit international, la Guinée-Bissau est internationalement responsable à l'égard du Panama des violations du droit international entraînées par les mesures qu'elle a prises à l'encontre du « VIRGINIA G », de ses propriétaires, des membres de son équipage et des propriétaires de sa cargaison ainsi que des violations des droits du Panama et des autres parties intéressées. Le Panama affirme en outre que la Guinée-Bissau ne s'est pas acquittée de bonne foi des obligations qui lui incombaient en vertu de la Convention et a exercé les droits, la juridiction et les libertés qui lui étaient reconnus par celle-ci d'une manière constituant un abus de droit.
418. Comme le reconnaît l'article premier des articles sur la responsabilité des Etats établis par la Commission du droit international,<sup>33</sup> tout manquement par un Etat aux obligations qui lui incombent en vertu du droit international engage sa responsabilité internationale :
- Tout fait internationalement illicite de l'Etat engage sa responsabilité internationale.
419. De fait, lorsqu'un Etat commet un fait internationalement illicite contre un autre Etat, sa responsabilité internationale est établie «directement dans le plan des relations entre ces Etats. »<sup>34</sup>
420. « La responsabilité est le corollaire nécessaire du droit. Tous droits d'ordre international ont pour conséquence une responsabilité internationale. La responsabilité entraîne comme conséquence l'obligation d'accorder une réparation au cas où l'obligation n'aurait pas été remplie. »<sup>35</sup>
421. Le Cour internationale de Justice a appliqué ce principe à plusieurs occasions, par exemple dans l'affaire du *Détroit de Corfou*<sup>36</sup> et dans l'affaire du *Projet Gabčíkovo-Nagymaros (Hongrie/Slovaquie)*<sup>37</sup>.

---

<sup>31</sup> I. Brownlie, *Principles of Public International Law*, (Oxford 1998, cinquième édition), p. 435.

<sup>32</sup> *Usine de Chorzów, compétence*, C.P.J.I., Série A No. 9, p. 21.

<sup>33</sup> *Projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat pour fait internationalement illicite, Rapport de la Commission du droit international sur les travaux de sa cinquante-troisième session*, Nations Unies, *Documents officiels de l'Assemblée générale, cinquante-sixième session, Supplément No. 10, p. 43, (A/56/10 (2001))*, <http://www.un.org/law/ilc>.

<sup>34</sup> *Phosphates du Maroc, exceptions préliminaires*, 1938, C.P.J.I. Série A/B No. 74, par. 10, p. 28. Voir également J. Crawford, *The International Law Commission's Articles on State Responsibility: Introduction, Text and Commentaries* (Cambridge University Press), p. 77.

<sup>35</sup> *Affaire des biens britanniques au Maroc espagnol*, Recueil des sentences arbitrales, volume II, pp. 615-742 (spéc. p. 641) (M. le juge Huber) dans I. Brownlie, *Principles of Public International Law* (Oxford 1998, cinquième édition), p. 437.

<sup>36</sup> C.I.J. Recueil 1949, par. 4, p. 23.

<sup>37</sup> *Hongrie c. Slovaquie*, C.I.J. Recueil 1997, p. 38, par. 47.

422. Les tribunaux arbitraux ont eux aussi confirmé ce principe à maintes reprises. Dans *l’Affaire du Rainbow Warrior*, par exemple<sup>38</sup>, le Tribunal arbitral a souligné que « tout manquement d’un Etat à ses obligations, quelle qu’en soit la cause, engage [...] la responsabilité de cet Etat [...] »<sup>39</sup>.
423. Le principe selon lequel tout fait internationalement illicite d’un Etat engage la responsabilité internationale de celui-ci et donne ainsi naissance à de nouvelles relations juridiques internationales, en sus de celles qui existaient avant que le fait en question n’ait été commis, a été très largement reconnu tant avant que l’article premier précité ait été formulé par la Commission que depuis lors<sup>40</sup>.
424. Comme la Commission du droit international le souligne dans la deuxième partie de ses articles, la responsabilité internationale encourue par l’Etat pour fait internationalement illicite entraîne des conséquences juridiques.
425. Juridiquement, l’une des principales conséquences d’un fait internationalement illicite est d’imposer l’obligation de réparer intégralement le préjudice ainsi causé.
426. Dans l’arrêt rendu dans *l’Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*<sup>41</sup>, le Tribunal a déclaré que réparation peut également être due en vertu du droit international général, tel que le prescrit l’article 304 de la Convention, qui est conçu comme suit :

Les dispositions de la Convention relatives à la responsabilité encourue en cas de dommages sont sans préjudice de l’application des règles existantes et de l’établissement de nouvelles règles concernant la responsabilité en vertu du droit international.

427. Le principe directeur, énoncé par la Cour permanente de justice internationale dans l’affaire relative à *l’Usine de Chorzów*, a été présenté dans les termes suivants :

C’est un principe de droit international que la violation d’un engagement entraîne l’obligation de réparer dans une forme adéquate. La réparation est donc le complément indispensable d’un manquement à l’application d’une convention, sans qu’il soit nécessaire que cela soit inscrit dans la convention même. Les divergences relatives à des réparations, éventuellement dues pour manquement à l’application d’une convention, sont, partant, des divergences relatives à l’application<sup>42</sup>.

---

<sup>38</sup> L’on trouvera d’autres exemples dans J. Crawford *The International Law Commission’s Articles on State Responsibility- Introduction, Text and Commentaries*, Cambridge, University Press, 2002, p. 77 et 78.

<sup>39</sup> *Nouvelle-Zélande c. France, Recueil des sentences arbitrales internationales, vol. XX, p. 251, par. 75.*

<sup>40</sup> J. Crawford, *The International Law Commission’s Articles on State Responsibility- Introduction, Text and Commentaries*, Cambridge, University Press, 2002, p. 78.

<sup>41</sup> *Affaire du navire « SAIGA » (No. 2) (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Guinée), arrêt, TIDM Recueil 1999, p. 10, par. 169.*

<sup>42</sup> *Affaire relative à l’usine de Chorzów, compétence, 1927, C.P.J.I., Série A No. 9, p. 21.*

428. À l'issue de son examen sur le fond de la même affaire, la Cour a défini plus en détail cette obligation et les formes de la réparation :

Le principe essentiel, qui découle de la notion même d'acte illicite et qui semble se dégager de la pratique internationale, notamment de la jurisprudence des tribunaux arbitraux, est que la réparation doit, autant que possible, effacer toutes les conséquences de l'acte illicite et rétablir l'état qui aurait vraisemblablement existé si ledit acte n'avait pas été commis. Restitution en nature, ou, si elle n'est pas possible, paiement d'une somme correspondant à la valeur qu'aurait la restitution en nature ; allocation, s'il y a lieu, de dommages-intérêts pour les pertes subies et qui ne seraient pas couvertes par la restitution en nature ou le paiement qui en prend la place ; tels sont les principes desquels doit s'inspirer la détermination du montant de l'indemnité due à cause d'un fait contraire au droit international.

429. Ce principe a été réitéré à l'article 31 des articles de la Commission du droit international :

1. L'État responsable est tenu de réparer intégralement le préjudice causé par le fait internationalement illicite.
2. Le préjudice comprend tout dommage, tant matériel que moral, résultant du fait internationalement illicite de l'État.

430. S'agissant de l'indemnisation, l'article 36 précise ce qui suit :

1. L'État responsable du fait internationalement illicite est tenu d'indemniser le dommage causé par ce fait dans la mesure où ce dommage n'est pas réparé par la restitution.
2. L'indemnité couvre tout dommage susceptible d'évaluation financière, y compris le manque à gagner dans la mesure où celui-ci est établi.

431. Le Panama considère que, sur la base des faits et des arguments juridiques exposés dans les chapitres précédents ainsi que du droit international général, de la jurisprudence et des articles de la Commission du droit international, la Guinée-Bissau est tenue de verser une réparation de nature à effacer toutes les conséquences de ses actes illicites subies par le « VIRGINIA G », ses propriétaires, les membres de son équipage et les propriétaires de sa cargaison, ainsi que par le Panama lui-même.

\*

## **II. Catégories de dommages**

### **A. Catégories de dommages dont réparation est demandée**

432. Sur la base des faits exposés au chapitre 2 et des arguments juridiques présentés au chapitre 3 du présent mémoire, le Panama a rangé dans un certain nombre de catégories ses demandes de réparation du préjudice causé par la Guinée-Bissau sous forme d'indemnisation des dommages, pertes et coûts subis par le « VIRGINIA G », ses propriétaires, les membres de son équipage, le Panama et d'autres entités à la suite des mesures prises par la Guinée-Bissau le 21 août 2009 et depuis lors.

433. L'on peut, à titre de récapitulation des faits, rappeler que le navire et les membres de son équipage ont fait l'objet d'un traitement violent et abusif ; que les droits fondamentaux des parties en cause, et surtout des membres de l'équipage, ont fréquemment été violés ou méconnus ; que le navire a été immobilisé pendant 14 mois, ce qui a causé au propriétaire des dépenses et des pertes financières considérables ; que le navire a subi des dégradations graves et coûteuses ; que la cargaison de gazole a été confisquée de manière abusive et illicite ; que l'« *IBALLA G* » a fait l'objet d'une saisie-arrêt lorsque ses propriétaires n'ont pas pu faire face à leurs obligations financières ; et qu'un certain nombre d'entités ont été déclarées en faillite.

434. En conséquence, et comme indiqué au chapitre 2, les principales catégories de dommages dont le Panama demandera réparation sous forme d'une indemnisation par la Guinée-Bissau sont notamment, mais pas seulement, les suivantes :

a) **Pertes, dommages et coûts subis par les propriétaires du « VIRGINIA G » et les autres exploitants et entités ayant un intérêt dans l'exploitation du navire :** pertes, dommages et coûts encourus par Penn Lilac Trading SA, Gebaspe SL et Hidrocasa SL par suite de l'arraisonnement du « *VIRGINIA G* » et de la durée de son immobilisation et autres pertes et coûts encourus ou subis par Penn Lilac Trading SA, Gebaspe SL et Hidrocasa SL pendant et après l'immobilisation du « *VIRGINIA G* », et manque à gagner entraîné par les actes illicites de la Guinée-Bissau (*damnum emergens* et *lucrum cessans*), et notamment mais pas seulement :

- i. Perte du « *VIRGINIA G* » en tant que principale source de revenus, y compris perte des revenus provenant des chartes-parties ;
- ii. Avitaillement, commissions d'agence et droits portuaires dans le port de Bissau ;
- iii. Salaires et entretien des membres de l'équipage pendant leur détention dans le port de Bissau ;
- iv. Salaires et entretien des membres de l'équipage après la mainlevée de l'immobilisation du navire, jusqu'à sa remise en service ;
- v. Frais de voyage de retour dans leurs foyers de l'équipage et frais de voyage afférents à la reconstitution de l'équipage après la mainlevée de l'immobilisation du navire ;
- vi. Frais de voyage, frais de justice et dépenses afférentes à l'établissement des rapports d'expertise ;
- vii. Maintien de la police d'assurance Protection et Indemnisation pendant l'immobilisation du navire ;
- viii. Dépenses afférentes à l'inspection du navire, aux réparations et à la délivrance de nouveaux certificats au « *VIRGINIA G* » ;

b) **Pertes, dommages et coûts subis par les propriétaires de l'« IBALLA G » et les autres exploitants et entités ayant un intérêt dans l'exploitation du navire :** pertes, dommages et coûts subis par Penn Lilac Trading SA, Gebaspe SL et Hidrocasa SL du fait de la saisie-arrêt de l'« *IBALLA G* » causée par l'arraisonnement et l'immobilisation illicites du « *VIRGINIA G* » par la Guinée-Bissau (*damnum emergens* and *lucrum cessans*) ;

- c) **Pertes, dommages et coûts subis par suite de la confiscation illicite de la cargaison de gazole se trouvant à bord du « VIRGINIA G »** : pertes subies par Penn Lilac Trading SA et/ou Lotus Federation du fait de la confiscation illicite et abusive par les autorités de la Guinée-Bissau, le 20 novembre 2009, de la cargaison de gazole se trouvant à bord du « VIRGINIA G » ;
- d) **Pertes, dommages et coûts subis par la République du Panama** par suite de l'immobilisation du « VIRGINIA G » par la Guinée-Bissau ainsi que de la saisie-arrest de l'« IBALLA G », et pertes et dommages résultant du manquement par la Guinée-Bissau à son obligation d'informer sans tarder le Panama des mesures prises à l'encontre du « VIRGINIA G » ;
- e) **Pertes, dommages et coûts subis par les membres de l'équipage du « VIRGINIA G » et de l'équipage à terre employés par les sociétés d'armement et de gestion** : y compris le préjudice moral subi par les membres de l'équipage en raison de leur détention (confiscation des passeports) et mauvais traitements dont ils ont fait l'objet le 21 août 2009 et depuis lors, en raison en particulier mais pas seulement :
  - i. Des actes de violence et des mauvais traitements subis pendant l'arraisonnement du navire, le 21 août 2009 ;
  - ii. De la détention illicite du capitaine et des membres de l'équipage (confiscation des passeports et garde à vue constante par des militaires armés) et situation extrêmement difficile qui a ainsi dû être vécue à bord du « VIRGINIA G » ;
- f) **Intérêts** : sur toute somme en principal due en vertu des règles relatives à l'indemnisation pour faire en sorte que le préjudice subi soit intégralement réparé. Le taux d'intérêt et ses modalités de calcul seront fixés de manière à parvenir à ce résultat ;
- g) **Frais de justice** : dans la Notification d'arbitrage, le Panama a demandé au Tribunal arbitral d'ordonner à la Guinée-Bissau de prendre à sa charge l'intégralité des coûts de la procédure, y compris ceux encourus par le Panama. La même demande est soumise au Tribunal, lequel est ainsi invité, compte tenu des circonstances de l'espèce, à s'écarter de la règle générale reflétée à l'article 34 de son Statut.

435. La liste susmentionnée n'est pas exhaustive, et le Panama se réserve le droit de compléter et de modifier les catégories dans lesquelles sont rangés les éléments du préjudice subi de manière à en assurer une réparation juste, complète et adéquate par la Guinée-Bissau.

## B. Quantification

436. Le Panama rappelle qu'un rapport d'expertise détaillé sera soumis à une date ultérieure pour quantifier chacune des catégories et sous-catégories de dommages, pertes et coûts indiquées ci-dessus.

437. En particulier, le Tribunal sera saisi des deux rapports ci-après :

- a. Une version mise à jour d'un projet de rapport rédigé à la demande des propriétaires du « VIRGINIA G » à la suite de l'arraisonnement et de l'immobilisation du navire par **Alfonso Moya Espinosa**, économiste et auditeur membre de l'Association espagnole des commissaires aux comptes. Ce rapport comprend un rapport sur l'état du navire et un audit interne préparé par le Panama Shipping Registrar Inc.
  - b. Un rapport détaillé établi à la demande du Panama par un expert indépendant, **Kenneth Arnott**, de la BRAEMAR (bureau international d'études maritimes et de services consultatifs techniques basé à Londres), qui présentera les résultats de son expertise et ses avis au sujet d'une liste détaillée de dommages, pertes et coûts encourus par les parties dans le contexte de l'arraisonnement et de l'immobilisation du « VIRGINIA G », y compris ceux énumérés dans le rapport d'Alfonso Moya Espinosa.
438. Par conséquent, aux fins qui nous intéressent actuellement seulement, les catégories provisoires et non définitives identifiées dans la Notification d'arbitrage constituent une indication du montant des principaux dommages, pertes et coûts encourus par les propriétaires du « VIRGINIA G » et par les autres entités affiliées. Cette liste, bien que non définitive, sera mise à jour et fera partie de la liste finale devant figurer dans le rapport préparé par **Kenneth Arnott** de la BRAEMAR, qui sera soumis au Tribunal par le Panama. La liste provisoire des principales catégories de dommages, pertes et coûts figurant dans le rapport d'Alfonso Moya Espinosa sera mise à jour, et ensuite intégrée au rapport de la BRAEMAR, en même temps que la dénomination et que la quantification des autres catégories de dommages, pertes et coûts.
439. Il s'ensuit par conséquent que le montant provisoire et non définitif de quatre millions soixante-cinq mille quatre cent neuf euros et vingt-trois centimes (**4 065 409,23 euros**) indiqué dans la Notification d'arbitrage constituera le montant minimum des réclamations du Panama. Le montant final soumis au Tribunal après avoir été dûment calculé sera par conséquent plus élevé que celui qui figure dans la Notification d'arbitrage, comme cela sera indiqué dans le rapport de la BRAEMAR.
440. À titre d'indication seulement, l'on rappellera, dans un souci de commodité, les principales catégories mentionnées dans la Notification d'arbitrage :
- a. Un million cent soixante-deux mille cinq cent vingt-neuf euros et quatre-vingt dix-neuf centimes (**1 162 529,99 euros**) au titre des dommages résultant directement de l'immobilisation du « VIRGINIA G » et de la durée de son immobilisation ;
  - b. Un million trois cent trente-trois mille deux cent quatre-vingt-seize euros et cinquante-neuf centimes (**1 333 296,59 euros**) au titre des pertes subies pendant la période d'immobilisation du navire ;
  - c. Un million deux cent mille euros (**1 200 000 euros**) au titre des pertes encourues par suite de la résiliation de la charte-partie conclue avec Lotus.
- Total provisoire : trois millions six cent quatre-vingt-quinze mille huit cent vingt-six euros et cinquante-huit centimes (**3 695 826,58 euros**).

441. Une majoration de 10 pour cent (10 %) a été appliquée au montant susmentionné pour compenser le coût de la période d'inactivité du « VIRGINIA G », ce qui porte le total à quatre millions soixante-cinq mille quatre cent-neuf euros et vingt-trois centimes **(4 065 409,23 euros)**.

\*

## CHAPITRE 5

### CONCLUSIONS

442. Pour les motifs susmentionnés ainsi que pour d'autres raisons qui pourront être avancées au cours de la procédure ou que le Tribunal pourra juger pertinentes :

**Le Panama prie respectueusement le Tribunal de dire et juger que :**

1. le Tribunal a compétence en vertu du compromis et de la Convention pour statuer sur l'intégralité des réclamations présentées au nom du Panama ;
2. les demandes présentées par le Panama sont recevables ;
3. les demandes présentées par le Panama sont bien fondées ;
4. les mesures prises par la Guinée-Bissau à l'encontre du « VIRGINIA G », en particulier celles prises le 21 août 2009, ont violé le droit qu'ont le Panama et son navire de jouir de la liberté de navigation et de la liberté d'utilisation de la mer à d'autres fins internationalement licites conformément à l'article 58, paragraphe 1, de la Convention ;
5. la Guinée-Bissau a violé le paragraphe 2 de l'article 56 de la Convention ;
6. la Guinée-Bissau a violé le paragraphe 1 de l'article 73 de la Convention ;
7. la Guinée-Bissau a violé le paragraphe 2 de l'article 73 de la Convention ;
8. la Guinée-Bissau a violé le paragraphe 3 de l'article 73 de la Convention ;
9. la Guinée-Bissau a violé le paragraphe 4 de l'article 73 de la Convention ;
10. la Guinée-Bissau a eu recours à une force excessive lors de l'arraisonnement et de la saisie du « VIRGINIA G », en violation de la Convention et du droit international ;
11. la Guinée-Bissau a violé les principes énoncés aux articles 224 et 110 de la Convention ;
12. la Guinée-Bissau a violé l'article 225 de la Convention ainsi que la Convention SUA, de même que les principes fondamentaux relatifs à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à la prévention des abordages ;
13. la Guinée-Bissau a violé l'article 300 de la Convention ;
14. la Guinée-Bissau doit restituer immédiatement le gazole confisqué le 20 novembre 2009 ou du combustible de qualité équivalente ou supérieure, ou à défaut verser une indemnisation adéquate ;
15. la Guinée-Bissau doit verser en faveur du Panama, du « VIRGINIA G », de ses propriétaires, des membres de son équipage et de toutes les personnes et entités ayant un intérêt dans l'exploitation des navires (y compris l'« IBALLA G ») une indemnisation au titre des dommages et pertes causés à la suite des violations susmentionnées d'un montant égal à celui quantifié et réclamé par le Panama ou jugé approprié par le Tribunal ;
16. la Guinée-Bissau devra payer des intérêts sur tous les montants que le Tribunal considérera comme étant dus par celle-ci ;
17. la Guinée-Bissau doit rembourser au Panama tous les frais et dépens encourus aux fins de la préparation de la présente affaire, y compris, mais pas seulement, les dépenses afférentes à la présente procédure devant le Tribunal, avec intérêts ;
18. la Guinée-Bissau devra verser au Panama, au « VIRGINIA G », à ses propriétaires, aux membres de son équipage et à toutes les personnes et entités



ayant un intérêt dans l'exploitation des navires (y compris l' « *IBALLA G* ») toute autre indemnisation ou réparation jugée appropriée par le Tribunal.

Sans préjudice des autres réclamations pouvant être soumises à l'examen du Tribunal du chef des dommages, pertes et coûts subis dans le contexte de la présente affaire.

\* \* \*

*Le 23 janvier 2012*

---

**Ramón García-Gallardo**  
*Agent du Panama*

---

**Alexander Mizzi**  
*Co-agent du Panama*