

(Traduction du Greffe, corr.)

**TRIBUNAL INTERNATIONAL DU DROIT DE LA MER**

**NAVIRE « VIRGINIA G »**

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

**AFFAIRE No. 19**

**DUPLIQUE PRÉSENTÉE PAR LA  
RÉPUBLIQUE DE GUINÉE-BISSAU**

**21 NOVEMBRE 2012**

## INDEX

CHAPITRE I - INTRODUCTION	4
I. Introduction générale et procédure	4
II. Compétence	4
III. Déclarations à l'appui présentées par la Guinée-Bissau	6
IV. Copies	6
CHAPITRE II - CONTEXTE	7
I. Activités de soutage	7
II. La Guinée-Bissau, son secteur de la pêche, sa législation maritime et sa réglementation en matière de pêche	7
CHAPITRE III - EXCEPTIONS À LA RECEVABILITÉ DES DEMANDES DU PANAMA	11
I. La Guinée-Bissau a le droit de contester la recevabilité des demandes du Panama et le délai pour ce faire a été respecté	11
II. La nationalité du « VIRGINIA G ».	12
III. Le droit de protection diplomatique concernant des étrangers	16
IV. Le non-épuisement des voies de recours internes	17
CHAPITRE IV - EXPOSÉ DES FAITS PERTINENTS	19
CHAPITRE V - EXPOSÉ DE DROIT	25
CHAPITRE VI - DOMMAGES	32

CHAPITRE VII - DEMANDE RECONVENTIONNELLE	33
CHAPITRE VIII - FRAIS DE JUSTICE	35
CHAPITRE IX - CONCLUSIONS	36

## CHAPITRE I - INTRODUCTION

### I. Introduction générale et procédure

1. Conformément à l'ordonnance du 9 août 2012 du Tribunal international du droit de la mer (ci-après dénommé « le Tribunal » ou « le TIDM »), la République de Guinée-Bissau (ci-après dénommée la « Guinée-Bissau ») a l'honneur de présenter la duplique suivante à la réplique du Panama datée du 28 août 2012.
2. Afin de faciliter les recoupements, les présentes thèses traitent les diverses questions soulevées en l'affaire dans le même ordre que celui de la réplique du Panama datée du 28 août 2012.
3. La Guinée-Bissau estime que la réplique du Panama n'est pas conforme aux Règlements du Tribunal, qui dispose que « [l]a réplique et la duplique ne répètent pas simplement les thèses des parties mais s'attachent à faire ressortir les points qui les divisent encore » (art. 6[2], [par.] 3 du Règlement du Tribunal).
4. Le mémoire du Panama compte 80 pages, le contre-mémoire de la Guinée-Bissau 61, et il est donc inadmissible que le Panama présente une réplique de 109 pages : cela constitue une infraction manifeste au Règlement du Tribunal.
5. La Guinée-Bissau accepte entièrement les déclarations que fait le Panama aux paragraphes 1 à 7 de sa réplique, qui confirment l'affirmation de la Guinée-Bissau selon laquelle ce qui constituait le compromis intervenu entre les Parties, c'était la notification d'arbitrage du Panama datée du 3 juin 2011 (dans laquelle figurait la proposition tendant à saisir le Tribunal de l'affaire), suivie de l'acceptation par la Guinée-Bissau de cette proposition par lettre datée du 29 juin 2011.

### II. Compétence

6. La Guinée-Bissau rejette fermement l'accusation que fait le Panama au paragraphe 19 de sa réplique, selon laquelle la Guinée-Bissau aurait « *"hésité" et [...] régulièrement fait preuve d'une totale absence de coopération avant l'introduction de la procédure en cours* ».
7. Comme la Guinée-Bissau l'a déclaré aux paragraphes 3 à 5 de son contre-mémoire, c'est le Panama qui, sans avis préalable, a adressé le 3 juin 2011 à la Guinée-Bissau une notification écrite instituant une procédure arbitrale en vertu de l'article 286 et de l'annexe VII de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 (ci-après dénommée « la Convention »).
8. Dans la même notification écrite, le Panama a proposé que les deux gouvernements conviennent, au moyen d'un échange de lettres, de soumettre au TIDM le différend qui les oppose au sujet du « VIRGINIA G ».
9. La Guinée-Bissau a répondu par une lettre datée du 29 juin 2011, dans laquelle elle acceptait la proposition du Panama tendant à ce que l'affaire soit transférée au TIDM, « *dont la Guinée-Bissau accepte pleinement la compétence dans la présente affaire* », ajoutant que « *votre proposition et la présente lettre constituent entre les parties un compromis relatif au transfert de l'affaire au Tribunal* ».

10. Il est par conséquent manifeste que la coopération de la Guinée-Bissau en ce qui concerne la présente procédure a été totale, ce que l'on peut également déduire du fait que la Guinée-Bissau n'a jamais demandé la moindre prorogation des délais fixés par le Tribunal.

11. Au contraire, le Panama a demandé deux fois une telle prorogation et a même exigé de pouvoir présenter une autre pièce de procédure écrite, ce qui ne participe sans doute pas d'un comportement très coopératif.

12. La Guinée-Bissau rejette l'argument présenté par le Panama au paragraphe 20 de sa réplique, parce qu'il est manifeste que ni dans la notification d'arbitrage, ni dans les lettres qui constituent le compromis, le Panama n'a fait la moindre mention d'un autre navire, l'« IBALLA G », dont la Guinée-Bissau ignore jusqu'à l'existence.

13. En fait, dans sa notification d'arbitrage du 3 juin 2011, le Panama a défini comme suit la portée du différend :

« Le différend soumis à l'arbitrage par la République du Panama a trait au pétrolier "Virginia G", battant pavillon panaméen, qui a été arraisonné par les autorités de la République de Guinée-Bissau le 21 août 2009 dans la zone économique exclusive (ZEE) de ce pays alors qu'il menait des opérations de ravitaillement en fioul.

Le "Virginia G" est resté immobilisé dans le port de Bissau jusqu'au 22 octobre 2010 (pendant 14 mois) et a recommencé à opérer en décembre 2010 (16 mois après le début de son immobilisation).

Le Panama considère que, dans cette affaire, la Guinée-Bissau a contrevenu aux obligations internationales qui lui incombent en vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 et a ainsi causé un préjudice au pavillon panaméen et de graves dommages et pertes au navire ainsi qu'aux autres personnes et entités intéressées du fait de l'immobilisation du navire et de la durée de cette immobilisation ».

14. Par sa lettre du 3 juin 2011, le Panama a également proposé de saisir le TIDM du différend et la Guinée-Bissau, par sa réponse du 29 juin 2011, lui a fait savoir son accord avec la « proposition tendant à ce que l'affaire soit transférée au Tribunal international du droit de la mer, dont la Guinée-Bissau accepte pleinement la compétence dans la présente affaire ».

15. Il est par conséquent clair que le TIDM est compétent pour connaître uniquement de l'affaire relative à la saisie et à l'immobilisation du « VIRGINIA G » et de toutes les réclamations résultant de l'immobilisation et de la durée de cette immobilisation.

16. Les demandes relatives à la saisie (par les créanciers) d'un autre navire, l'« IBALLA G », sont tout à fait étrangères au présent différend, et le Tribunal n'a par conséquent aucunement compétence pour en connaître.

### III. Déclarations à l'appui présentées par la Guinée-Bissau

17. La Guinée-Bissau a constaté que certaines pages manquaient à la version originale en portugais des déclarations présentées avec le contre-mémoire. Afin de remédier à cette situation, la version complète de ces déclarations, de même que leurs traductions, sont maintenant présentées en tant qu'**annexe 1** à la présente duplique.

18. La Guinée-Bissau présente également trois déclarations supplémentaires. Ces déclarations ont été déposées par trois personnes qui sont des témoins du présent différend. Avec leur traduction respective en anglais, elles sont jointes comme suit en tant qu'**annexes 2 à 4** :

a) **Annexe 2** Déclaration de M. **Ildefonso Barros**, Coordonnateur national de la FISCAP\*

b) **Annexe 3** Déclaration de M. **José António dos Reis**, Chef du service d'inspection de la FISCAP

c) **Annexe 4** Déclaration de M. **Mário Dias Sami**, Secrétaire d'Etat à la pêche.

19. La Guinée-Bissau se réserve le droit de présenter les déclarations d'autres personnes et (ou) de demander des déclarations plus détaillées de la part des personnes susmentionnées pour les présenter au Tribunal, selon que de besoin.

### IV. Copies

20. A la demande du Greffier du Tribunal, la Guinée-Bissau a fourni un original de la duplique, une copie certifiée conforme de cet original ainsi que soixante-cinq exemplaires additionnels, conformément aux articles 64 et 65 du Règlement et à la ligne directrice n° 10 des Lignes directrices concernant la préparation et la présentation des affaires dont le Tribunal est saisi.

21. La Guinée-Bissau fournira tous exemplaires additionnels que le Tribunal pourrait estimer nécessaires.

---

\* 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 »).

## CHAPITRE II – CONTEXTE

### I. Activités de soutage

22. En ce qui concerne ce qui a été affirmé par le Panama aux paragraphes 23 et 24 de sa réplique, la Guinée-Bissau maintient tout ce qui figure aux paragraphes 76 à 85 de son contre-mémoire.

23. Les conditions offertes par le port de Bissau ne justifient certainement pas que des pétroliers étrangers n'observent pas les lois de la Guinée-Bissau (qui sont identiques à celles de tous les pays de la sous-région) sur les conditions à remplir pour le ravitaillement en combustible des navires en mer, dont le respect doit être surveillé non seulement en raison des conséquences économiques de la pêche abusive, mais aussi à cause des risques élevés pour l'environnement que cela implique.

24. Il est absolument clair que le ravitaillement en combustible en mer n'a rien à voir avec la liberté de navigation, car il s'agit d'une activité économique spécifique que l'Etat côtier a le droit de réglementer de la manière qu'il estime être la plus appropriée pour protéger ses ressources biologiques naturelles.

### II. La Guinée-Bissau, son secteur de la pêche, sa législation maritime et sa réglementation en matière de pêche

25. Pour ce qui est des allégations faites par le Panama aux paragraphes 25 à 31 de sa réplique, la Guinée-Bissau ne peut manquer de relever que le Panama fait preuve d'un mépris absolu pour la protection de l'environnement et des ressources naturelles de la Guinée-Bissau, et va même jusqu'à déclarer que la préoccupation pour l'environnement et pour ses ressources naturelles dont elle fait preuve ne sont rien d'autre qu'une tentative de mystifier [le Tribunal].

26. Contrairement au Panama, la Guinée-Bissau n'accorde pas son pavillon à des pétroliers de telle sorte que ceux-ci puissent ravitailler en combustible des navires dans la zone économique exclusive (ZEE) d'autres Etats, en ne respectant pas, ce faisant, les lois de ces autres Etats, ce qui est la raison pour laquelle elle n'a pas signé la Convention MARPOL et ses Annexes, qui ont précisément pour but de réglementer la pollution causée par les transports maritimes.

27. Pays très pauvre, la Guinée-Bissau n'est pas en mesure de prendre tous les engagements internationaux qui sont pris par d'autres Etats. Néanmoins, la Guinée-Bissau est membre de l'Organisation maritime internationale depuis 1977.

28. La Guinée-Bissau ne comprend pas comment le Panama peut, comme il le fait au paragraphe 27 de sa réplique, affirmer que la loi de la Guinée-Bissau relative à la pêche n'a rien à voir avec la protection de l'environnement. Il suffit de lire le préambule au décret n° 4/96 du 2 septembre, dont des extraits ont déjà été joints au contre-mémoire en tant qu'annexe 14, qui énonce expressément que « le décret-loi n° 4/96 du 2 août a adopté le cadre juridique applicable aux activités de pêche maritime et à l'élevage d'espèces marines, et ce en vue de la conservation, la gestion, la mise en valeur rationnelle et le renforcement des ressources marines, de même que le plafonnement de la pêche compte tenu des niveaux de productivité des ressources disponibles... » (traduction du Greffe).

29. La Guinée-Bissau n'a pas connaissance de ce que mentionne le Panama au paragraphe 28 de sa réplique, car il est certain que le « VIRGINIA G » ravitaillait en combustible des navires dans la ZEE sans l'autorisation des autorités [bissau-]guinéennes, qui n'étaient par conséquent pas en mesure de vérifier qu'il n'y avait pas de risque pour le milieu marin.

30. A vrai dire, qui pourrait bien croire qu'un navire qui en ravitaille clandestinement d'autres en combustible, sans la moindre autorisation, notifierait les autorités en cas de déversement de substances polluantes ?

31. Il n'est pas non plus vrai qu'il n'y avait aucun risque pour l'environnement : l'existence de ce risque est évidente puisque le navire, en raison de son état lamentable, menaçait de couler dans le port de Bissau, ce qui est la raison pour laquelle il a été procédé à la mainlevée de son immobilisation.

32. Pour ce qui est de ce qu'affirme le Panama aux paragraphes 32 à 37 de sa réplique, la Guinée-Bissau répète ce qui figure aux paragraphes 81 et suivants de son contre-mémoire, dans la mesure où elle estime que les arguments du Panama n'ont aucun sens quand il expose que l'activité de soutage, dont il reconnaît qu'elle améliore l'efficacité de la pêche, n'implique pas une augmentation de son intensité et de la quantité des captures.

33. Il est évident que toute augmentation de l'efficacité de la pêche entraîne nécessairement une augmentation de son intensité et de la quantité des captures, et que par conséquent l'Etat côtier a évidemment le droit de réglementer cette activité, conformément aux dispositions des articles 61 et 62 de la Convention.

34. La Guinée-Bissau rejette totalement les vues qu'exprime le Panama aux paragraphes 38 à 43 de sa réplique, de même que la citation injustifiée de la décision rendue par le Tribunal en l'affaire du navire « SAIGA » (No. 2).

35. De fait, il convient de souligner que la Guinée-Bissau n'a pas appliqué sa législation douanière au navire « VIRGINIA G », qu'elle n'avait pas non plus l'intention d'obtenir de ce navire des recettes fiscales, mais qu'elle a simplement exigé une autorisation préalable pour réglementer l'activité de soutage dans la ZEE et sanctionné le « VIRGINIA G » pour ne pas avoir obtenu les autorisations requises en vue d'effectuer cette opération connexe de pêche.

36. Le Panama sait parfaitement bien que le Tribunal, dans l'affaire du navire « SAIGA » (No. 2), n'a pas pris la moindre décision sur la réglementation par l'Etat côtier de l'activité de soutage. Il suffit pour cela de lire ce qui figure au paragraphe 138 de l'arrêt :

« Le Tribunal s'est prononcé sur cette question en se fondant sur le droit applicable aux circonstances particulières de l'espèce, sans qu'il ait eu à examiner la question plus large de l'avitaillement dans la zone économique exclusive. Par conséquent, il n'énonce aucune conclusion sur ladite question »<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> *Affaire du navire « SAIGA » (No. 2) (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Guinée)*, Tribunal international du droit de la mer, arrêt du 1<sup>er</sup> juillet 1999, au par. 138.



37. L'affirmation du Panama selon laquelle ill. existe un élargissement de la législation douanière de la Guinée-Bissau à la ZEE est par conséquent absurde. Ce qui s'est passé relevait simplement de la réglementation d'une activité connexe de pêche, comme cela est permis dans toutes les législations de la sous-région à laquelle appartient la Guinée-Bissau, tandis que les droits prélevés n'ont rien de commun avec l'impôt qui devrait être acquitté si le combustible était vendu sur le territoire de la Guinée-Bissau.

38. En fait, conformément à l'annexe III-1 à l'ordonnance commune n° 2/2001 d'octobre, les droits annuels à acquitter pour les opérations de ravitaillement en combustible sont de 4 800 francs CFA par unité de tonneau de jauge brute (tjb) pour les pétroliers d'une capacité inférieure ou égale à 1 500 tjb ; et de 6 000 francs CFA par tjb/an pour les pétroliers de tjb supérieur à 1 500, ce taux étant divisé par 2, 4 ou 52 selon que l'autorisation est demandée pour six mois, trois mois ou une semaine (**annexe 5**).

39. Le « VIRGINIA G » a un tjb de 857, et les droits correspondants seraient imposés s'il demandait une autorisation valable pour une semaine en vue de ravitailler en combustible d'autres navires, comme il l'a fait à deux occasions.

40. Si le combustible était vendu à terre, c'est l'imposition suivante qui serait appliquée : droits de douane à l'importation aux taux respectifs de 40 %, 75 % et 5 % pour l'essence à faible indice d'octane, l'essence à indice d'octane élevé et le gazole (articles 4.a et 5.1 de la loi n° 15/97 du 31 mars et élément 5, lignes 1, 2 et 3 de l'annexe à cette loi), et application à la valeur imposable du produit importé de la taxe industrielle de 25 % de la valeur globale du chiffre d'affaires (loi n° 3/2006 du 2 octobre). Voir les **annexes 6 et 7**.

41. Il est par conséquent absolument évident que la redevance prélevée ne correspond pas à un élargissement de la législation fiscale [bissau-]guinéenne à la ZEE, et qu'elle représente simplement le prix de l'autorisation d'effectuer l'opération connexe de pêche, que la Guinée-Bissau est parfaitement en droit de facturer afin de contrôler les coûts élevés pour l'environnement de l'activité de soutage, selon le principe pollueur-payeur et conformément au principe de précaution.

42. D'ailleurs, il s'agit-là de deux principes fondamentaux du droit de l'environnement, suivant lesquels l'Etat côtier a le droit de surveiller l'exécution des opérations de soutage dans les eaux de sa ZEE, étant donné que ces dernières peuvent, en l'absence de mesures appropriées, avoir une incidence sur les droits dont il jouit sur ses ressources biologiques naturelles.

43. L'obligation d'obtenir une autorisation – qui constitue une condition à l'exécution de l'opération – fonctionne de manière dissuasive, en reflétant le principe selon une activité est interdite tant qu'elle n'a pas été autorisée en toute connaissance de ses incidences éventuelles sur le milieu marin.

44. En tout état de cause, comme le reconnaît le Panama au paragraphe 41 de sa réplique, les droits accordés aux Etats côtiers en vertu de l'article 56 de la Convention permettent de prélever des redevances, impôts, droits ou toute autre contrepartie sur les activités des navires de pêche et l'exploitation par des pêcheurs des ressources biologiques de la ZEE.

45. Et comme le cite le Panama au paragraphe 42 de sa réplique, l'article 62, paragraphe [4], lettre a) de la Convention énonce que les lois et règlements de l'Etat côtier

dans la ZEE peuvent avoir trait, notamment, à la « délivrance de licences aux pêcheurs ou pour les navires et engins de pêche, y compris le paiement de droits ou toute autre contrepartie ».

46. Si le Panama reconnaît que ce précepte peut être étendu aux activités connexes de pêche, telles que la collecte, le transbordement et le déchargement des captures, il est clair qu'il peut aussi être étendu aux activités de soutage, qui sont entièrement connexes à l'activité de pêche.

47. Il est donc clair que, contrairement à ce qu'affirme le Panama, la Guinée-Bissau n'a enfreint aucune disposition de la Convention.

48. Aux paragraphes 44 à 54 de sa réplique, le Panama reconnaît que la législation de la Guinée-Bissau lui permet de réglementer les opérations de pêche, de même que les opérations connexes de pêche, justement de la manière dont elle l'a fait.

49. Néanmoins, il affirme que comme le « VIRGINIA G » n'est pas un navire de pêche, mais un pétrolier, la Guinée-Bissau perdrait le droit de lui appliquer sa législation.

50. Cet argument est à l'évidence infondé. Etant donné que l'activité de soutage joue un rôle clé dans les opérations de pêche et les appuie, l'on doit naturellement considérer qu'il s'agit d'une opération connexe de pêche et qu'elle est par conséquent réglementée, et par la législation bissau-guinéenne, et par celle d'autres Etats de la sous-région, comme cela a déjà été affirmé aux paragraphes 90 à 92 du contre-mémoire et dans ses annexes 11 à 13, auxquels la Guinée-Bissau renvoie ici expressément.

51. L'affirmation que fait le Panama au paragraphe 53 de sa réplique, selon laquelle la Guinée-Bissau violerait sa propre Constitution, n'a aucun sens.

52. En réalité, la Constitution bissau-guinéenne vise la ZEE dans deux articles : l'article 10, relatif à la nature des pouvoirs exercés par l'Etat [bissau-]guinéen dans sa ZEE, et l'article 86, alinéa j, qui confère à l'Assemblée nationale du peuple compétence exclusive pour définir les limites des eaux territoriales et celles de la ZEE.

53. Dans son article 10, la Constitution [bissau]-guinéenne déclare expressément que « dans sa ZEE, qui est définie par la loi, l'Etat de Guinée-Bissau exerce une compétence exclusive en matière de conservation et d'exploration des ressources naturelles biologiques et non biologiques » (traduction du Greffe).

54. La teneur de cette disposition est conforme aux pouvoirs internationalement reconnus aux Etats côtiers sur leur ZEE à l'article 56, paragraphe 1, lettre a) de la Convention ; nous ne comprenons pas comment le Panama peut soutenir le contraire.

### CHAPITRE III - EXCEPTIONS À LA RECEVABILITÉ DES DEMANDES DU PANAMA

#### I. La Guinée-Bissau a le droit de contester la recevabilité des demandes du Panama et le délai pour ce faire a été respecté

55. Contrairement à ce qu'affirme le Panama aux paragraphes 54 à 96 de sa réplique, la Guinée-Bissau a le droit de contester la recevabilité des demandes du Panama et elle n'est pas empêchée d'invoquer ce droit par l'article 97, paragraphe 1, du Règlement.

56. En réalité, comme l'a décidé le Tribunal dans l'affaire du navire « SAIGA » (No. 2) :

« l'article s'applique à toute exception "sur laquelle une décision est demandée avant que la procédure sur le fond se poursuive". Il s'ensuit que le délai fixé dans l'article ne s'applique pas aux exceptions d'incompétence ou d'irrecevabilité pour lesquelles il n'est pas demandé un examen avant toute poursuite de la procédure sur le fond »<sup>2</sup>.

57. Cette interprétation du Tribunal est en parfaite conformité avec le libellé de l'article 97 du Règlement du Tribunal, même si le Panama en expose séparément les phrases.

58. Le Panama avance que la Guinée-Bissau agit de mauvaise foi en présentant ces exceptions, mais il semble évident que c'est le Panama qui agit de mauvaise foi, en invoquant l'article 79 du Règlement de la Cour internationale de Justice, sans toutefois mentionner que la jurisprudence de [cette même Cour] montre clairement que des objections à la recevabilité peuvent être présentées dans le contre-mémoire, comme l'a démontré l'affaire *Avena* de 2004.

59. Au paragraphe 24 de l'arrêt dans cette affaire, la Cour internationale de Justice déclare expressément ce qui suit :

« Une exception qui n'est pas soulevée sous la forme d'une exception préliminaire conformément au paragraphe 1 de l'article 79 ne devient pas pour autant irrecevable. Il est certes des circonstances dans lesquelles la partie qui s'abstient de soulever une exception d'incompétence pourrait être considérée comme ayant accepté cette compétence (...). Mais hors de cette hypothèse, une partie qui n'utilise pas de la procédure prévue à l'article 79 perd sans doute le droit d'obtenir la suspension de la procédure sur le fond, mais n'en peut pas moins faire valoir cette exception en même temps que ses arguments au fond. C'est précisément ce que les Etats-Unis ont fait en l'espèce; aussi bien est-il possible que, pour les motifs exposés plus loin, bon nombre des exceptions qu'ils ont soulevées devaient, en raison de leur nature, être examinées en même temps que les arguments sur le fond. La Cour en conclut qu'elle ne doit pas se refuser à examiner les exceptions d'incompétence et d'irrecevabilité soulevées par les Etats-Unis au motif que celles-ci n'ont pas été présentées dans les trois mois à compter de la date du dépôt du mémoire »<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> *Affaire du navire « SAIGA » (No. 2) (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Guinée)*, Tribunal international du droit de la mer, arrêt du 1<sup>er</sup> juillet 1999, au par. 53.

<sup>3</sup> *Affaire Avena et autres ressortissants mexicains (Mexique c. Etats-Unis d'Amérique)*, arrêt, C.I.J. Recueil 2004, au par. 24.

60. Cette position est également confirmée par les juristes. De fait, comme l'écrit Christian Tomuschat :

« En d'autres termes, un défendeur reste libre de présenter ses exceptions préliminaires dans son contre-mémoire. Cette autre tactique présente l'avantage de gagner du temps. Aucune procédure incidente distincte, entraînant nécessairement de nombreux mois de retard au minimum, n'aura alors lieu. Une fois que le défendeur aura déposé son contre-mémoire sans soulever d'exceptions préliminaires, il sera en tout état de cause réputé avoir tacitement reconnu la compétence de la Cour »<sup>4</sup>. (traduction du Greffe)

61. Il est donc clair que même la doctrine et la jurisprudence de la CIJ montrent qu'il est bien établi que la Guinée-Bissau peut présenter ses exceptions dans son contre-mémoire.

62. La Guinée-Bissau rappelle d'autres raisons déjà invoquées dans le contre-mémoire pour étayer sa thèse :

Premièrement, dans le compromis conclu par l'échange de lettres, la Guinée-Bissau n'a pas renoncé à soulever une exception quant à la recevabilité des demandes, et il n'y avait pas non plus la moindre raison justifiant une telle renonciation.

Deuxièmement, le but du compromis, à savoir le choix, pour le règlement du différend, de la procédure devant le Tribunal au lieu de l'arbitrage conformément à l'annexe VII, excluait une telle renonciation. En réalité, dans la lettre du 29 juin 2011, la Guinée-Bissau a accepté la proposition du Panama « tendant à ce que *l'affaire soit transférée* au Tribunal international du droit de la mer » (les italiques sont de la Guinée-Bissau). Partant, le différend pris dans son ensemble a été transféré devant le Tribunal tandis qu'il n'a été convenu d'aucune renonciation s'agissant de toute exception de recevabilité.

Troisièmement, lors des consultations que le Président a tenues avec les représentants des Parties le 17 août 2011 dans les locaux du Tribunal, il a été dit que « les deux agents sont convenus que les pièces de procédure écrite devraient commencer par un mémoire devant être présenté par le Panama, qui serait suivi d'un contre-mémoire devant être présenté par la Guinée-Bissau ».

63. Par conséquent, la Guinée-Bissau avait le droit de contester, comme elle l'a fait :

- 1) la nationalité du « VIRGINIA G » ;
- 2) le droit d'exercer la protection diplomatique à l'égard d'étrangers ; et
- 3) le non-épuisement des recours internes.

## **II. La nationalité du « VIRGINIA G »**

64. Aux paragraphes 99 à 146 de sa réplique, le Panama réaffirme l'existence d'un lien substantiel avec le « VIRGINIA G », mais le seul argument qu'il avance est le fait que le

---

<sup>4</sup> Christian Tomuschat, « Article 36 », in Andreas Zimmermann, Christian Tomuschat et Karin Oellers-Frahm (édits), *The Statute of the International Court of Justice. A Commentary*, Oxford University Press, 2006, p. 589 à 657 (p. 645).

« VIRGINIA G » possède les documents requis par la législation panaméenne, ce qui ne démontre en rien l'existence d'un lien substantiel.

65. Les juristes assurent que l'existence d'un lien substantiel requiert non seulement une immatriculation en bonne et due forme, mais aussi l'existence d'un rapport réel et substantiel entre le navire et l'Etat du pavillon<sup>5</sup>.

66. Comme M. le juge Treves l'écrit dans l'exposé de son opinion individuelle dans l'affaire du « *Grand Prince* » :

« Une "immatriculation" de caractère aussi artificiel que celle qui pourrait avoir existé pour le *Grand Prince*, quelle que soit l'appellation qui lui est donnée, ne saurait être considérée comme une "immatriculation" au sens de l'article 91 de la Convention. Et c'est uniquement la forme d'immatriculation énoncée dans ledit article qui fait d'un Etat un Etat du pavillon aux fins de l'article 292 de la Convention »<sup>6</sup>.

67. M. le juge Wolfrum dit aussi la même chose dans l'exposé de la déclaration qu'il a jointe à l'arrêt dans la même affaire :

« (...) l'article 91, paragraphe 1, troisième phrase, de la Convention stipule qu'il doit exister un lien substantiel entre l'Etat et le navire. Cela signifie que l'immatriculation ne saurait être réduite à une simple fiction (...) »<sup>7</sup>.

68. La Guinée-Bissau a affirmé que l'on se trouve devant le cas d'un pavillon de complaisance, étant donné qu'il n'existe aucun rapport entre le navire et le Panama tel que le requiert l'article 91, paragraphe 1, première phrase, de la Convention.

69. Le Panama a contesté cela en se fondant sur le fait qu'il figure sur la liste du Mémoire d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port, qui recense les Etats du pavillon dont les navires présentent un faible profil de risque, mais il cite cette liste mise à jour à la date du 1<sup>er</sup> juillet 2012, c'est-à-dire postérieurement à la saisie du « VIRGINIA G » (réplique, paragraphe 112).

70. Le Panama n'apparaît sur cette liste blanche qu'après 2011. En fait, comme l'a mentionné l'Etude 2011 sur les transports maritimes de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), le Panama figurait, entre 1999 et 2005 et également en 2008 et 2009, sur la liste noire du Mémoire d'entente de Paris (ce qui

---

<sup>5</sup> Voir Maria Gavouneli, « From uniformity to fragmentation in the LOS Convention », in Anastasia Strati, Maria Gavouneli et Nikolos Skourtos, *Unresolved issues and new challenges to the Law of the Sea. Time before and time after*, Martinus Nijhoff Publishers, 2006, p. 208 à 209, David Anderson, « Freedoms of the high seas in the modern law of the sea », in David Freestone, Richard Barnes et David M. Ong, *The Law of the Sea. Progress and Prospects*, Oxford University Press, 2006, p. 332, 335, 336, 339 et 345, et Alexander Orakhelashvili, *The Interpretation of Acts and Rules of Public International Law*, Oxford University Press, 2008, p. 150 à 151.

<sup>6</sup> Opinion individuelle de M. Treves jointe à l'arrêt du 20 avril 2001 rendu par le Tribunal international du droit de la mer dans l'affaire du « *Grand Prince* » (*Belize c. France*), au par. 2.

<sup>7</sup> Déclaration de M. Wolfrum, jointe à l'arrêt du 20 avril 2001 rendu par le Tribunal international du droit de la mer dans l'affaire du « *Grand Prince* » (*Belize c. France*), au par. 3.

traduit un risque élevé que l'Etat du pavillon ne réponde pas aux critères du Mémorandum de Paris)<sup>8</sup>.

71. S'agissant de ce qu'affirme le Panama au paragraphe 114 de sa réplique, la Guinée-Bissau estime que l'absence d'un quelconque lien substantiel est confirmé par le fait que le Panama se contente d'imposer un droit annuel, reconnaissant ainsi que les inspections du navire qu'il dit effectuer n'ont jamais lieu sur son propre territoire, mais à Séville (Espagne).

72. De même, au paragraphe 115 de sa réplique, le Panama reconnaît que contrairement aux dispositions de l'article 94, paragraphe 3, de la Convention, au lieu de prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer, il les délègue à une société, la PANAMA SHIPPING REGISTRAR, INC, qui n'est pas un organe de l'Etat du Panama.

73. En ce qui concerne la raison pour laquelle la Guinée-Bissau n'a pas recouru plus tôt aux dispositions de l'article 94, paragraphe 6, de la Convention : cela a été naturellement dû au fait que la juridiction effective sur le navire était exercée par le Royaume d'Espagne – qui a demandé la mainlevée de son immobilisation – et non pas par le Panama.

74. Pour ce qui est de l'absence d'inspection appropriée, ce fait semble évident si l'on considère que le navire risquait de couler dans le port de Bissau et que cela a été un facteur déterminant pour la mainlevée de son immobilisation.

75. Comme le Panama a reconnu n'avoir jamais inspecté le navire sur son territoire et qu'il délègue cette tâche à une société, il est manifeste qu'il ne s'est pas acquitté en l'espèce des obligations qui lui incombent en tant qu'Etat du pavillon, contrairement à ce qu'il clame aux paragraphes 120 à 126 de sa réplique.

76. Contrairement à ce que soutient le Panama dans ces paragraphes, ce n'est pas la conformité des documents qui est en jeu, mais plutôt l'efficacité du contrôle du navire en dehors du territoire de l'Etat et par une société qui n'est pas un organe de cet Etat.

77. Comme cela a été affirmé, le risque que le navire coule dans le port de Bissau est en soi suffisant pour démontrer que ce contrôle n'a pas été aussi complet qu'il aurait dû l'être.

78. Ce qu'affirme le Panama aux paragraphes 127 à 129 ne change rien au fait que l'absence du moindre citoyen panaméen à bord du navire constitue un facteur pertinent pour exclure, conformément aux normes internationales, l'existence d'un lien substantiel.

79. La Guinée-Bissau conteste aussi l'affirmation selon laquelle le propriétaire du navire, *Penn Lilac*, est panaméen, comme l'écrit le Panama aux paragraphes 130 à 133. En effet, le siège de cette société est enregistré à Séville (Espagne), et que le fait qu'elle soit enregistrée au Panama est dénué d'importance, vu que le point ici examiné est l'existence ou non d'un lien substantiel.

80. Contrairement à ce que soutient le Panama aux paragraphes 134 à 137, le recours à un club P & I espagnol constitue un facteur important à l'appui de la thèse selon laquelle il n'y a aucun rapport entre le navire et le Panama.

---

<sup>8</sup> Voir Maria Gavouneli, « From uniformity to fragmentation in the LOS Convention », in Anastasia Strati, Maria Gavouneli [and] Nikolos Skourtos, *Unresolved issues and new challenges to the Law of the Sea. Time before and time after*, Martinus Nijhoff Publishers, 2006, p. 208 à 209.

81. En ce qui concerne les paragraphes 138 à 143, le Panama soutient qu'il suffit de respecter de simples conditions de forme, alors que la Guinée-Bissau réitère qu'au vu des facilités que le Panama concède dans le cadre de l'enregistrement de navires étrangers, il faut considérer comme établi qu'il n'existe pas de lien substantiel et qu'il est également manifeste que ces critères ne correspondent pas à des normes acceptables.

82. De fait, le Panama figure sur la « Liste grise » du Rapport annuel 2009 du Mémorandum d'entente de Paris, mais il fait l'objet des mentions suivantes :

page 31- Inspections 2007-2009 : 8 333 ; Immobilisations 2007-2009 : 619 (limite de la liste noire et de la liste grise : 662 ; limite de la liste grise et de la liste blanche : 544) ;

page 37- Inspections, immobilisations et défauts de conformité 2009 : i) Inspections : 2 741 ; ii) Immobilisations : 162 ; iii) Inspections faisant apparaître des défauts de conformité : 1 672 ; iv) Nombre de navires inspectés : 1 860 ; v) Pourcentage d'inspections faisant apparaître des défauts de conformité : 61,00 % ;

page 4[3]- Inspections menées par des entités panaméennes en 2009 : i) Panama Maritime Documentation Services : 49, avec 1 immobilisation ; ii) Panama Maritime Surveyors Bureau Inc. : 13, avec 0 immobilisation ; et iii) Panama Register Corporation : 67, avec 2 immobilisations<sup>9</sup>. (traduction du Greffe)

83. Dans le rapport de 2010, les mentions relatives au Panama sont les suivantes :

i) Inspections : 2 659 ; ii) Immobilisations : 86 ; iii) Inspections faisant apparaître des défauts de conformité : 1 493 ; iv) Nombre de navires inspectés : 1 889 ; v) Pourcentage d'inspections faisant apparaître des défauts de conformité : 56,15 %. (traduction du Greffe)

84. Dans le tableau sur la performance des Etats du pavillon établi pour 2009 par le secteur maritime, le Panama fait l'objet des mentions suivantes : i) Ne figure pas sur la liste blanche du Mémorandum de Paris ; ii) Figure sur la liste noire du Mémorandum de Paris ; iii) Ne figure pas sur la liste blanche Qualship 21 du Service des garde-côtes des [Etats-Unis] ; iv) Figure sur la liste des Etats du pavillon surveillés (pour raisons de sécurité) du Service des garde-côtes des [Etats-Unis]<sup>10</sup>. (traduction du Greffe)

85. Le Panama figure aussi sur la liste noire de la Fédération internationale des ouvriers du transport, où il est montré sans équivoque qu'il s'agit d'un pavillon de complaisance<sup>11</sup>.

86. Contrairement à ce qu'affirme le Panama aux paragraphes 146 et 147 de sa réplique, dans l'affaire du navire « SAIGA » (No. 2), le Tribunal a estimé que « la nationalité des navires est une question de fait qui, au même titre que d'autres faits contestés portés devant lui, doit être tranchée sur la base des moyens de preuve produits par les parties<sup>12</sup>. » La

<sup>9</sup> Peut être consulté à l'adresse suivante : <http://www.parismou.org/>.

<sup>10</sup> Peut être consulté à l'adresse suivante : <http://www.marisec.org>.

<sup>11</sup> Peut être consulté à l'adresse suivante : <http://www.itfglobal.org/flags-convenience/flags-convenien-183.cfm>.

<sup>12</sup> Affaire du navire « SAIGA » (No. 2) (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Guinée), Tribunal international du droit de la mer, arrêt du 1<sup>er</sup> juillet 1999, au par. 66.

Guinée-Bissau a présenté des moyens de preuve qui montrent clairement que le « VIRGINIA G » ne peut pas être considéré comme ayant la nationalité panaméenne.

87. L'affaire *Commission des communautés européennes c. Royaume des Pays-Bas*, dont a connu la Cour européenne de justice, n'a rien à voir avec l'interprétation de la Convention et ne peut donc pas être considérée par le Tribunal comme constituant un précédent.

88. La Guinée-Bissau insiste par conséquent sur le fait que l'immatriculation du « VIRGINIA G » sous le pavillon du Panama ne suffit pas pour satisfaire à la condition de l'exercice par l'Etat du pavillon d'une juridiction effective sur le navire. En réalité, ni le propriétaire du navire, ni les membres de son équipage ne sont d'origine panaméenne, condition essentielle pour que soit établie l'existence d'un lien substantiel entre l'Etat et le navire en vertu de l'article 91, paragraphe 1 de la Convention.

### III. Le droit de protection diplomatique concernant les étrangers

89. Contrairement à ce qu'affirme le Panama aux paragraphes 147 à 154 de sa réplique, il est clair que le cadre de la protection diplomatique ne donne pas au Panama qualité pour agir (*locus standi*) s'agissant de demandes de personnes ou d'entités qui n'ont pas la nationalité panaméenne.

90. En réalité, l'article premier du Projet d'articles sur la protection diplomatique élaboré sous les auspices de l'ONU dispose que :

« la protection diplomatique consiste en l'invocation par un État, par une action diplomatique ou d'autres moyens de règlement pacifique, de la responsabilité d'un autre État pour un préjudice causé par un fait internationalement illicite dudit État à une personne physique ou morale ayant la nationalité du premier État en vue de la mise en œuvre de cette responsabilité » (les italiques sont de la Guinée-Bissau).

91. Contrairement à ce qu'affirme le Panama, il est clair que l'article 18 du Projet d'articles sur la protection diplomatique n'est pas applicable ici.

92. En fait, cet article ne vise que le droit qu'a l'Etat de nationalité d'un navire de demander réparation au bénéfice des membres d'équipage de ce navire, quelle que soit leur nationalité, lorsqu'ils ont été lésés en raison d'un préjudice causé au navire par un fait internationalement illicite, ce qui n'est pas le cas ici.

93. Contrairement à ce qu'affirme le Panama, la présente affaire ne fait pas intervenir plusieurs nationalités et intérêts, et par conséquent l'arrêt rendu en l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*, qui est cité ici par le Panama, n'est pas applicable. Comme cela a été dit, ni le propriétaire, ni même le moindre membre de l'équipage du « VIRGINIA G » n'est de nationalité panaméenne.

94. Et il va de soi que si Penn Lilac a conclu un contrat d'agence avec Gebaspe S.L. (« Gebaspe »), société espagnole qui a son siège à Séville (comme Penn Lilac) et que Gebaspe a frété le navire à la Lotus Federation, une société irlandaise, aucun intérêt panaméen n'est impliqué dans cette situation.



95. Comme il n'y a, en l'espèce, pas la moindre personne ou entité ayant un rapport avec le navire « VIRGINIA G » qui soit de nationalité panaméenne, le Panama n'est pas en droit de présenter des demandes de dommages-intérêts au bénéfice de qui que ce soit.

96. Le fait est qu'en droit international, aucun Etat ne peut prétendre protéger des personnes qui n'ont pas sa propre nationalité. Dans l'affaire dont le Tribunal est saisi sur le fond, le Panama prétend exercer sa protection devant le Tribunal en faveur de tous les membres de l'équipage et des propriétaires du navire et de la cargaison. Il ne fait ici aucun doute qu'aucune de ces personnes n'a la nationalité panaméenne.

97. En l'espèce, d'autres Etats, comme l'Espagne et Cuba, ont exercé leur protection diplomatique en faveur de membres de l'équipage qui ont leur nationalité et ils ont exigé la mainlevée de l'immobilisation du navire, ce qui démontre clairement que le Panama n'a rien à voir dans cette affaire.

98. La Guinée-Bissau persiste à dire que le Panama n'est par conséquent pas en droit d'introduire la présente instance à l'encontre de la Guinée-Bissau dans le cadre de la protection diplomatique.

#### **IV. Le non-épuisement des voies de recours internes**

99. Contrairement à ce qu'affirme le Panama aux paragraphes 155 à 187 de sa réplique, il est clair que les conclusions 4, 10, 14 et 15 qu'il a présentées dans l'intérêt de personnes ou d'entités privées sont irrecevables, parce que ces personnes ou entités privées n'ont pas épuisé les voies de recours internes qui leur sont ouvertes en Guinée-Bissau.

100. Si ces demandes peuvent être fondées en droit international, elles sont dans le même temps subordonnées au droit interne de la Guinée-Bissau, qui contient des règles sur la responsabilité de l'Etat. Comme le propriétaire du navire a engagé une action devant le tribunal de Bissau pour les mêmes motifs que ceux qui sont invoqués dans la présente instance, il est clair que les voies de recours internes n'ont pas été épuisées.

101. En fait, il n'existe pas, au regard du droit international, de violation de la liberté de navigation du navire si le navire est saisi pour violation des droits de l'Etat côtier dans la ZEE. Si une violation des droits d'entités privées résultait de cette action, ces entités devraient, de manière indépendante, former des recours devant les tribunaux de l'Etat concerné, car il est clair que l'Etat côtier a juridiction dans la ZEE.

102. La même chose vaut pour la cargaison : son propriétaire n'est pas le propriétaire du « VIRGINIA G ». L'ordonnance administrative de déchargement du gazole à Bissau a été rendue en application de la juridiction territoriale de la Guinée-Bissau et sa validité pouvait être contestée là-bas, une ordonnance contre ce déchargement ayant été rendue auparavant par un tribunal.

103. Il n'a pas été passé outre à la décision du tribunal au vu d'une opinion « interne » : il s'agissait de l'opinion du procureur général, qui est indépendant du Gouvernement en vertu de la loi bissau-guinéenne, et qui a estimé que la décision était nulle et sans effet en raison de la violation de l'article 400, paragraphe 2, du Code de procédure civile.

104. Contrairement à ce qu'affirme le Panama, l'application de cette règle n'est pas laissée à la discrétion du tribunal, car l'audition du défendeur est obligatoire en vertu de la loi et qu'en tout état de cause l'Etat a décidé de former un recours contre cette décision, ce qui a eu pour effet de suspendre l'ordonnance du tribunal.

105. L'Etat est au contraire habilité à procéder à tout moment à la mainlevée de l'immobilisation du navire s'il estime que sa présence dans le port de Bissau est dangereuse. Cela n'affecte pas la possibilité du propriétaire de poursuivre l'instance.

106. La Guinée-Bissau n'a aucune connaissance d'une quelconque réserve qui lui aurait été présentée, réserve que personne à Bissau n'a jamais vue ou acceptée (voir les **annexes**). Mais si cette réserve avait été faite, elle ne pourrait pas dispenser de l'obligation d'épuiser les voies de recours internes en Guinée-Bissau.

107. Il est manifeste que le Panama agit de mauvaise foi, étant donné que les exceptions soulevées par la Guinée-Bissau sont entièrement recevables.

## CHAPITRE V - EXPOSÉ DES FAITS PERTINENTS

108. La Guinée-Bissau réaffirme qu'elle a, dans le contre-mémoire, exposé sa version des faits tels qu'ils se sont effectivement produits.

109. La Guinée-Bissau réserve tous ses droits de présenter tous faits nouveaux non mentionnés dans [la présente duplique], de faire fond sur eux et de les développer selon que de besoin au cours de la présente procédure.

110. La Guinée-Bissau réaffirme que Penn Lilac Trading, S.A., bien que constituée en société au Panama, doit être considérée comme étant une société espagnole, car son siège et le lieu effectif depuis lequel elle est gérée se trouvent à Séville (Espagne), comme l'indiquent l'Institut maritime espagnol et des sites Internet sur les activités maritimes.

111. La Guinée-Bissau réaffirme qu'il se peut que le navire « VIRGINIA G », bien qu'immatriculé au Panama, soit aussi immatriculé dans un autre pays. Le fait est qu'au Panama, la méthode du second registre d'immatriculation permet l'immatriculation en parallèle au registre panaméen d'un navire déjà titulaire d'une immatriculation de deux ans dans un pays étranger, sans radiation du registre dudit pays étranger.

112. Etant donné que le navire a été construit en 1982, il a sans doute fait l'objet d'immatriculations antérieures avant d'être immatriculé au Panama en 2007, dans le but d'obtenir, bien entendu, un pavillon de complaisance.

113. La Guinée-Bissau ignore l'existence d'un quelconque contrat d'agence entre Penn Lilac et Gebaspe S.L. ou toute autre entité. L'annexe 11 du mémoire du Panama ne constitue pas un élément de preuve de l'existence d'un tel accord.

114. La Guinée-Bissau estime que la situation du navire « IBALLA G » est totalement étrangère à la présente procédure. Comme le montre l'annexe 12 du Panama, l'« IBALLA G » appartient à une autre société, Penn World Inc. Le Panama n'a pas fourni le moindre élément prouvant que Penn Lilac aurait acquis cette société, et en tout état de cause, cela n'est pas pertinent, pas davantage que le fait que le navire ait été frété coque nue à Penn Lilac.

115. L'existence d'une charte-partie du « VIRGINIA G » et de l'« IBALLA G » entre Gebaspe S.L. et la Lotus Federation est entièrement dénuée de pertinence pour le cas d'espèce. La Guinée-Bissau ignore tout de l'existence de ces sociétés, elle n'a rien à voir avec un tel contrat et n'a jamais été notifiée de son existence ni de sa teneur.

116. Comme cela a été mentionné, le contrat qui fait l'objet de l'annexe 13 du mémoire du Panama n'autorise aucun paiement à Penn Lilac, car il y est précisé qu'il expirera avec l'immobilisation du navire (clause 17). Il a donc cessé d'être en vigueur avec la saisie du « VIRGINIA G », et son invocation est ainsi dépourvue de pertinence.

117. Aux paragraphes 193 à 199 de sa réplique, le Panama ne mentionne rien de valable qui puisse servir à contester ces faits.

118. La Guinée-Bissau réaffirme que le fait qu'il y ait eu des observateurs de la FISCAP à bord des navires devant être ravitaillés est dépourvu de pertinence. Comme elle l'a déjà

mentionné aux paragraphes 117 à 120 de son contre-mémoire, les observateurs des activités de pêche qui se trouvent sur les navires de pêche ne peuvent pas mener d'opérations de police, lesquelles relèvent de la compétence légale des inspecteurs de la FISCAP, seule entité habilitée à se livrer à des activités de police.

119. Le fait que l'agence *Bijagós* ait informé les navires de pêche de l'existence d'un permis est dépourvu de pertinence, étant donné qu'il ne s'agit pas d'une communication officielle, outre le fait qu'il a été obtenu plusieurs jours après la saisie du navire.

120. Conformément à l'article 16 du décret-loi n° 6-A/2000 du 22 août, qui porte adoption de la loi générale sur les pêcheries, les patrons de navires de pêche industrielle ou artisanale doivent toujours conserver à bord leur permis de pêche.

121. Les autorisations respectives pour la réalisation d'opérations connexes de pêche doivent également être conservées à bord des navires d'appui logistique, faute de quoi ceux-ci seraient en infraction à la législation en matière de pêche et passibles d'une amende dont le montant peut représenter jusqu'au double de la valeur annuelle de l'autorisation ou de la licence respective (article 56, paragraphe 1, de la loi générale sur les pêcheries).

122. La Guinée-Bissau rejette les affirmations du Panama qui figurent aux paragraphes 205 à 215 de la réplique et elle répète que l'on ne présente pas des soupçons et des rumeurs devant les tribunaux, mais seulement des faits, et qu'il est inacceptable de porter des accusations sans la moindre preuve en n'exhibant que des coupures de journaux.

123. Comme cela a été dit, M. Hugo Nosoliny Vieira attend en liberté son procès, il a le droit d'être présumé innocent avant le jugement et les accusations dont il doit répondre n'ont rien à voir avec l'affaire concernant le « VIRGINIA G ». Le Panama n'a produit aucun moyen de preuve d'avoir reçu de sa part une quelconque autorisation verbale et, en tout état de cause, le propriétaire du « VIRGINIA G » devrait savoir qu'en vertu de la loi sur la pêche il aurait dû détenir une autorisation écrite pour la présenter aux autorités.

124. S'il a décidé d'effectuer l'opération connexe de pêche sans autorisation écrite, les autorités ont parfaitement le droit d'appliquer la loi en l'espèce.

125. Si le propriétaire du « VIRGINIA G » a des accusations à porter contre M. Hugo Nosoliny Vieira, il aurait dû les présenter devant les tribunaux de Bissau.

126. Il va de soi qu'aucun délit commis par une tierce partie ne saurait être imputé à l'Etat de Guinée-Bissau, lequel dispose de lois et de tribunaux pour réprimer de tels comportements, étant entendu que la responsabilité d'introduire une instance pénale incombe aux parties lésées.

127. La Guinée-Bissau rejette totalement les déclarations faites par le Panama aux paragraphes 216 à 230, qui sont complètement fausses.

128. Comme l'a rapporté le ministre Artur Silva, la décision de libérer les navires « AMABAL I » et « AMABAL II » était due aux bonnes relations avec le Royaume d'Espagne et ne constitue pas un quelconque traitement discriminatoire envers le « VIRGINIA G ».

129. Le « VIRGINIA G » est un pétrolier et son infraction aux lois de la Guinée-Bissau était bien plus grave que celles commises par les deux navires susvisés.

130. La Guinée-Bissau ignore complètement pour quels motifs le Panama a présenté ses accusations et pourquoi il ne produit aucun moyen de preuve à l'appui desdites accusations.

131. Aux paragraphes 231 et 232 de sa réplique, le Panama ne donne aucune explication des incohérences que la Guinée-Bissau mentionne aux paragraphes 115 et 116 de son contre-mémoire. Il est clair que les documents ajoutés par le Panama à l'annexe 18 de son mémoire sont datés de septembre 2009 ; ils sont donc postérieurs à la saisie du « VIRGINIA G » et ne peuvent pas être utilisés pour prouver les faits allégués par le Panama.

132. Le Panama poursuit sans expliquer pourquoi la livraison a eu lieu bien après cette date et non pas à Bissau, mais dans la ZEE de la Guinée-Bissau ; on ne nous dit pas non plus ce que le navire a fait dans cette ZEE pendant tout ce temps, ni comment il pouvait vouloir effectuer des opérations de soutage dans la ZEE de la Guinée-Bissau sans aviser les autorités de la date de ces opérations.

133. Aux paragraphes 233 à 235 de sa réplique, le Panama fait des déclarations contradictoires. Il affirme qu'une autorisation n'est pas, ou ne devrait pas être requise dans la ZEE, mais dans le même temps il affirme que le « VIRGINIA G » a demandé cette autorisation « conformément à la pratique établie et acceptée en Guinée-Bissau ».

134. Il n'existe aucune pratique établie et acceptée en Guinée-Bissau consistant à permettre à des pétroliers de se livrer à des activités de soutage sans autorisation, et par conséquent, lorsqu'il mentionne une telle « pratique », le Panama reconnaît que le « VIRGINIA G » enfreignait les lois de la Guinée-Bissau.

135. Aux paragraphes 236 à 249 de sa réplique, le Panama persiste à donner une description des faits complètement erronée et contestée aussi bien par les déclarations de l'inspecteur João Nunes Cá (annexe 1 du contre-mémoire) et de l'inspecteur en chef Pedro Cardoso Nanco (annexe 2 du contre-mémoire) que par les photographies prises lors de l'arraisonnement du navire (annexe 7 du contre-mémoire).

136. Comme cela est maintenant reconnu par le Panama, lors d'une opération de police dans la ZEE, les inspecteurs doivent faire appel à des militaires armés de fusils AK 47, dans la mesure où ils réalisent des opérations de police risquées sur des navires étrangers qui se livrent à des activités illicites et, parfois même, à des activités criminelles dans la ZEE, au cours desquelles l'intégrité physique des inspecteurs peut être mise en danger.

137. L'exercice des pouvoirs de police au cours d'opérations de police est expressément autorisé par la Convention (art. 224), ceux qui les exercent ayant naturellement le droit d'employer la force qu'ils considèrent appropriée, et ce proportionnellement au danger de l'opération.

138. La force employée l'a été de manière appropriée et proportionnelle [au danger], puisqu'aucun membre de l'équipage n'a été blessé ou n'a eu besoin d'assistance médicale au cours de la saisie du navire.

139. L'allégation du Panama selon laquelle la Guinée-Bissau se trouvait, au cours de l'arraisonnement, en situation de violation de l'article 225 est complètement erronée.

140. En réalité, le voyage a eu lieu dans des conditions considérées comme adéquates par l'équipage de marins spécialisés qui accompagnait les agents des forces de l'ordre. Il n'y a pas eu la moindre situation de danger pour l'équipage du « VIRGINIA G », et encore moins pour l'environnement, comme l'indique clairement la déclaration du pilote de la Marine, Djata Ianga (annexe 6 du contre-mémoire), tandis que le procès-verbal (annexe 18 du contre-mémoire) fait état d'une mer calme et d'une bonne visibilité.

141. Le pilote Djata Ianga s'est servi de la carte de navigation du « VIRGINIA G », car celle qu'il possède était plus appropriée pour un navire plus petit, et il a réussi à effectuer le voyage dans de parfaites conditions de sécurité, ce qui est confirmé par le fait que le navire est arrivé sans le moindre dommage au port de Bissau.

142. A aucun moment il n'y a eu le moindre risque pour l'environnement, que la Guinée-Bissau a intérêt à protéger. Le Panama, au paragraphe 249 de sa réplique, formule l'accusation absurde selon laquelle le danger pour l'environnement provenait du fait que des armes prêtes à tirer étaient maniées à proximité de gaz potentiellement explosifs. Donc à en croire le Panama, il est possible qu'un navire transporte des gaz potentiellement explosifs dans la ZEE sans autorisation, mais il est interdit à l'Etat côtier d'envoyer des soldats contrôler ce navire ?

143. La Guinée-Bissau réaffirme que ce qui cause de graves dommages à l'environnement, c'est le ravitaillement illégal en combustible de navires effectué dans les eaux de la ZEE par des pétroliers comme le « VIRGINIA G ».

144. Aux paragraphes 250 à 253 de sa réplique, le Panama affirme qu'il a des doutes sérieux sur l'authenticité des photographies fournies par la Guinée-Bissau s'agissant des uniformes dont il est affirmé qu'ils étaient portés (au moment des faits) par les représentants de la FISCAP, car ce qui figure sur ces photographies ne correspond pas aux circonstances dont ont été témoins le capitaine et l'équipage du « VIRGINIA G » au moment de l'arraisonnement.

145. Il s'agit d'une accusation très grave, vu que les photographies montrent les uniformes portés à l'époque par les représentants de la FISCAP et qu'ils portent à tout moment. Il est par conséquent manifeste que les déclarations des membres de l'équipage du « VIRGINIA G » sont complètement fausses.

146. Au paragraphe 254 de sa réplique, le Panama affirme qu'il s'attendait à recevoir un rapport détaillé minute par minute, mais il est évident que le procès-verbal, de même que les photographies prises, constituent des moyens de preuve suffisants des événements.

147. Quant aux paragraphes 255 et 256 de la réplique, la Guinée-Bissau réaffirme que le document qu'il a été demandé au capitaine de signer correspond au procès-verbal requis par l'article 45, al. 3, du décret-loi 6-A/2000.

148. Le capitaine n'était pas obligé de signer ce procès-verbal et il aurait toujours pu, quoi qu'il en soit, y consigner ses observations. Il a choisi de le signer parce qu'il l'a clairement compris, la langue portugaise étant parfaitement compréhensible pour toute personne sachant

lire l'espagnol, étant donné les similitudes entre ces deux langues. En niant cette proximité entre les deux langues, le Panama fait manifestement preuve de mauvaise foi.

149. L'argumentation du Panama figurant aux paragraphes 257 à 263 de sa réplique est complètement incorrecte au regard des lois de la Guinée-Bissau.

150. Le fait est que le tribunal régional de Bissau n'a rendu qu'une ordonnance provisoire sans avoir entendu le défendeur, ce qui est interdit par l'article 400, alinéa 2, du Code de procédure civile, et que le procureur général, qui représente une entité indépendante chargée de faire appliquer la loi de l'Etat, a estimé que la décision était nulle et sans effet.

151. Le procureur général a formé un recours contre cette décision, ce qui a un effet suspensif, de telle sorte que l'ordonnance du tribunal régional de Bissau a été suspendue.

152. Par conséquent, l'opération de déchargement du gazole n'a pas enfreint la décision du tribunal régional de Bissau, dans la mesure où cette décision avait fait l'objet d'un recours formé par le Ministère public, ce qui a eu pour effet de suspendre légalement l'exécution de ladite décision.

153. L'opération de déchargement du gazole effectuée par les autorités en conformité avec les lois [bissau-]guinéennes était donc parfaitement légale.

154. La Guinée-Bissau rejette totalement le maintien par le Panama de ses accusations antérieures, aux paragraphes 264 à 302 de la réplique.

155. L'inspecteur João Nunes Cá nie complètement dans sa déclaration (annexe 1 du contre-mémoire) avoir proposé ce que prétend le Panama, et il est absurde que le Panama l'accuse d'« opérer sur des voies parallèles »

156. Comme il ressort de sa déclaration (annexe 1 du contre-mémoire), l'inspecteur João Nunes Cá n'a visité le navire qu'en compagnie de l'ambassadeur de Cuba – qui voulait exercer la protection diplomatique en faveur de ses citoyens –, ce qui montre donc à l'évidence qu'il n'a aucunement pu proposer la moindre solution illégale, car la mainlevée de l'immobilisation du navire ne pouvait être décidée que par la Commission interministérielle de surveillance maritime.

157. Il est également clair que la redevance prélevée ne saurait laisser supposer un quelconque élargissement de la législation douanière [bissau-]guinéenne à la ZEE et qu'il s'agit simplement du prix de l'autorisation d'effectuer des opérations connexes de pêche, que la Guinée-Bissau a parfaitement le droit de facturer afin de maîtriser les coûts environnementaux élevés de l'activité de soutage, selon le principe pollueur-payeur et en conformité avec le principe de précaution.

158. Quant au fait qu'il a été procédé à la mainlevée de l'immobilisation du navire sans accusations ni sanctions d'aucune sorte, il a déjà été dit que des sanctions avaient été appliquées et que la décision de les annuler reposait sur le fait que le navire risquait de couler dans le port et résultait aussi des pressions diplomatiques exercées par le Royaume d'Espagne.

159. Il convient de signaler qu'un Etat aussi pauvre que la Guinée-Bissau fait naturellement l'objet de pressions externes en raison de la nécessité qu'il a d'obtenir de l'extérieur une aide au développement, et qu'il doit aussi protéger ses ressources naturelles contre tout risque de catastrophe écologique.

160. S'agissant de l'état du navire, il semble évident qu'il ne se trouvait pas en bon état, car il n'aurait sinon jamais failli couler dans le port de Bissau ; le Panama n'a manifestement pas effectué les inspections nécessaires, vu qu'il reconnaît que le navire ne naviguait qu'entre les îles Canaries et la côte Ouest de l'Afrique.

161. Le rapport 2010 de l'organisation du Mémoire d'Abuja (Mémoire d'entente pour l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur le contrôle des navires par l'Etat du port) fournit les données suivantes sur le Panama :

p. 31 – Tableau 2 : Données d'inspection par pavillon : Panama : i) Nombre d'inspections : 331 ; ii) Nombre de navires avec défauts de conformité : 46 ; iii) Nombre de défauts de conformité : 288 ; iv) Immobilisations : 10 ;

p. 35 – Tableau 3 : Données d'inspection par société de classification : i) Panama Maritime Documentation Services ; nombre d'inspections : 1 ; ii) Panama Register Corporation ; nombre d'inspections : 7 ; Nombre de navires avec défauts de conformité : Inspections menées par l'Etat du port dans le cadre du contrôle des navires en 2010 – 4<sup>13</sup>.

162. Ainsi, il est manifeste que le bilan du Panama quant aux inspections de navires n'est pas bon, et la Guinée-Bissau réaffirme donc que les rapports établis pour le compte du Panama ne sont pas crédibles.

---

<sup>13</sup> Peut être consulté sur le site <http://www.abujamou.org>.



## CHAPITRE V – EXPOSÉ DE DROIT

163. La Guinée-Bissau n'accepte pas la déclaration faite par le Panama au paragraphe 304 de [sa réplique]. La Guinée-Bissau a parfaitement respecté les règles du Tribunal. Ce qui est inacceptable, ce sont les changements constants que fait le Panama, tant en ce qui concerne le fond de l'affaire en cours de procédure que s'agissant de ses demandes de dommages-intérêts.

164. La Guinée-Bissau rejette dans leur totalité les allégations du Panama selon lesquelles elle aurait violé la Convention ou le droit international général. En réalité, c'est la réplique du Panama qui enfreint l'article 65, paragraphe 3, du Règlement du Tribunal, parce que cette pièce est bien plus longue que le mémoire et le contre-mémoire.

165. La Guinée-Bissau réaffirme qu'elle n'a pas violé l'article 58 de la Convention vu que, pour les raisons déjà expliquées aux paragraphes 209 à 217 du contre-mémoire, le soutage est une activité économique qui ne relève pas de la liberté de navigation ou d'utiliser la mer à des fins internationalement licites.

166. L'opinion de M. le juge Vukas citée par le Panama aux paragraphes 310 à 313 de sa réplique est une interprétation historique de l'article 58, alors qu'une interprétation évolutive devrait plutôt être adoptée par le Tribunal au vu des récents développements de sa jurisprudence en matière d'environnement<sup>14</sup>.

167. Jean-Marc Sorel et Valérie Boré Eveno sont favorables à cette interprétation évolutive du droit international :

« La Cour a confirmé distinctement sa position dans l'affaire du *Plateau continental de la mer Egée*, en interprétant une disposition telle qu'elle devait être comprise à l'époque du conflit et non pas à l'époque à laquelle elle avait été rédigée. La jurisprudence récente ne semble pas contredire cette évolution, pourvu que les transformations du droit soient réelles, qu'elles soient acceptées par les parties et qu'une forme d'opinion de droit en faveur de cette évolution ait déjà émergé (sans qu'il soit néanmoins nécessaire de reconnaître la nécessité d'une véritable norme de droit coutumier, qui, si tel était le cas, serait de toute façon imposée). D'autres juridictions internationales ont également suivi la voie de l'interprétation évolutive. Tel a été le cas de l'ORD qui, dans l'affaire de la *Crevette*, a eu la possibilité d'interpréter de manière évolutive, en se fondant sur l'efficacité, la notion de ressources naturelles épuisables au regard des lois en vigueur »<sup>15</sup>. (traduction du Greffe)

<sup>14</sup> Voir Alan Boyle, « The environmental jurisprudence of the International Tribunal for the Law of the Sea », *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 22, n° 3, p. 379 et 380 et Haritini Dipla, « The role of the ICJ and ITLOS in the Law of the Sea », in Anastasia Strati, Maria Gavouneli et Nikolos Skourtos, *Unresolved issues and new challenges to the Law of the Sea. Time before and time after*, Martinus Nijhoff Publishers, 2006.

<sup>15</sup> Commentaire in Olivier Corten, Pierre Klein (eds.), *The Vienna Conventions of the Law of Treaties. A Commentary*, I, p. 834. Au sujet de l'interprétation évolutive, voir également Pierre-Marie Dupuy, « Evolutionary Interpretation of treaties: between memory and prophecy », in Enzo Cannizzaro (ed.), *The Law of treaties beyond the Vienna Convention*, Oxford University Press, 2011, p. 123 à 137 et Malgosia Fitzmaurice, « Dynamic (evolutive) interpretation of treaties and the European Court of Human Rights », in Alexander Orakheslashvili et Sarah Williams (eds.), *40 years of the Vienna Convention on the Law of Treaties*, British Institute of International and Comparative Law, 2010, p. 55 à 95.

168. L'évolution du droit international depuis l'adoption de la Convention impose son interprétation conformément au but de la protection de l'environnement.

169. Comme le dit David M. Ong :

« L'influence de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 est particulièrement pertinente en ce qui concerne la protection du milieu marin. La Convention constitue la première entreprise d'importance des Etats visant à protéger les océans du monde dans leur intégralité contre toutes les activités maritimes potentiellement polluantes ; il convient de la distinguer des processus d'élaboration du droit international largement fragmentaires, régionaux et relatifs à des activités spécifiques qui caractérisaient auparavant les développements dans ce domaine du droit international de l'environnement. A cet égard, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 suit la tendance des instruments juridiques et des moyens d'action internationaux qui s'attaquent à des préoccupations environnementales *mondiales* et non pas à des thèmes régionaux et (ou) spécifiques à certaines questions »<sup>16</sup>. (traduction du Greffe)

170. Aussi, le TIDM pourra vouloir saisir cette occasion d'améliorer son interprétation de l'article 58 de la Convention, à la faveur de l'évolution qu'a suivi le droit international depuis les années 70, avec l'apparition et la consolidation du droit de l'environnement dans des termes qui n'auraient pas pu être envisagés au cours des négociations de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

171. Comme cela a été dit plus haut, la Guinée-Bissau n'a jamais étendu sa législation fiscale à la ZEE, étant donné qu'elle impose simplement un modeste droit pour la délivrance d'un permis de ravitaillement en combustible, qui est bien inférieur à ce qu'elle aurait obtenu sous la forme de recettes d'impôts si le ravitaillement avait eu lieu à terre.

172. Contrairement à ce qu'affirme le Panama, la législation sur la pêche de la Guinée-Bissau (décret-loi 6-A/2000 et autres textes connexes) est entièrement compatible avec la Convention.

173. En effet, son objectif a un caractère strictement environnemental et les recettes tirées de la délivrance d'autorisations ne sont que résiduelles et servent à financer les politiques gouvernementales de prévention et de lutte contre la pollution marine et à réduire au minimum son incidence. Elles servent aussi à financer la recherche scientifique marine, ce qui va nous permettre d'améliorer nos connaissances des incidences concrètes qu'ont les opérations connexes de pêche sur les écosystèmes marins et, de manière générale, nos connaissances de la gestion raisonnée des ressources biologiques marines.

174. Comme le soutient David M. Ong :

« Sur le deuxième front, relatif aux questions juridictionnelles, la Convention a confirmé l'assertion faite par les Etats côtiers de leurs droits souverains et de leur juridiction sur l'exploration et l'exploitation des ressources naturelles à l'intérieur de

---

<sup>16</sup> David M. Ong, « The 1982 UN Convention on the Law of the Sea and marine environmental protection », in Malgosia Fitzmaurice, David M. Ong et Panos Merkouris (eds.), *Research handbook on international environmental law*, Edward Elgar, 2010, p. 567- 585 (568-569)

vastes bandes de fonds marins et dans les eaux surjacentes des zones de juridiction maritime suivantes, à savoir : mer territoriale, zone contiguë, zone économique exclusive (ZEE) (...). La Convention de 1982 donne aux Etats côtiers une reconnaissance formelle de leur droit, mais aussi de leur obligation en vertu du droit international, de protéger le milieu marin dans les vastes zones de fonds marins et les eaux surjacentes qui relèvent maintenant de leur souveraineté et de leur juridiction, même si elles n'appartiennent pas à leur domaine territorial réel »<sup>17</sup>. (traduction du Greffe)

175. Le principe de précaution, en droit de l'environnement, oblige les Etats côtiers à prendre toutes les mesures appropriées pour éviter le moindre risque pour l'environnement, par exemple dans le cas d'un pétrolier navigant dans la ZEE<sup>18</sup>.

176. Si la Guinée-Bissau ne surveillait pas les situations de soutage non autorisé dans la ZEE, sa responsabilité en tant qu'Etat côtier pourrait même être engagée en vertu du droit international de l'environnement<sup>19</sup>.

177. Rien dans la Convention n'interdit à la Guinée-Bissau d'avoir la législation en matière de pêche qui est la sienne, et la position du Panama, qui affirme le contraire, est complètement dénuée de fondement.

178. La législation de la Guinée-Bissau en matière de pêche est absolument essentielle pour la préservation de ses ressources halieutiques, et un certain nombre d'études démontrent que la surpêche met ces ressources en danger.

179. Il est absolument évident que cette législation en matière de pêche ne constitue pas un quelconque élargissement de la loi douanière de la Guinée-Bissau à la ZEE.

180. Néanmoins, si un pétrolier installe un point de vente de combustible dans la ZEE d'un Etat sans demander à cet Etat la moindre licence ni remplir les conditions nécessaires fixées par ledit Etat pour l'octroi de cette licence, il s'agit quand même clairement d'un cas d'évasion fiscale et de concurrence déloyale.

181. A l'inverse de ce que soutient le Panama aux paragraphes 333 à 383 de sa réplique, la Guinée-Bissau réaffirme qu'il n'y a pas non plus eu violation des articles 56, paragraphe 2 et 73 de la Convention.

182. Au contraire, au regard de l'article 56, paragraphe 2, de la Convention, la Guinée-Bissau a agi de manière appropriée en exigeant l'autorisation adéquate requise par la loi, que le pétrolier « VIRGINIA G » ne possédait pas, et en ordonnant l'application de la sanction prévue par sa loi pour cette infraction, ce qui n'est incompatible ni avec les droits d'autres Etats, ni avec la Convention.

<sup>17</sup> David M. Ong, « The 1982 UN Convention ... », p. 569.

<sup>18</sup> Voir Gerhard Hafner et Isabelle Buffard, « Obligations of prevention and the precautionary principle », p. 521 à 534, in *The Law of International Responsibility*, Oxford University Press, 2010, Arie Trouwborst, *Precautionary rights and duties of States*, Martinus Nijhoff, 2006, p. 122 à 161, Harald Hohmann, *Precautionary legal duties and principles of modern international environmental law. The precautionary principle: international environmental law between exploitation and protection*, Graham & Trotman/Martinus Nijhoff, 1994, p. 190 à 203.

<sup>19</sup> Voir Céline Nègre, « Responsibility and international environmental law », p. 803 à 813, in *The Law of International Responsibility*, Oxford University Press, 2010.

183. Le Panama insiste sur le fait que le « VIRGINIA G » possédait l'autorisation requise par la loi, ce qui est complètement faux, et il n'a pas non plus produit de moyens de preuves documentaires de l'existence d'une telle autorisation.

184. L'accusation portée par le Panama au paragraphe 352 de sa réplique, selon laquelle les documents produits par la Guinée-Bissau ne peuvent être considérés comme crédibles est très grave ; le Panama est d'avis que les annexes 16 et 17 du contre-mémoire, telles qu'elles ont été présentées, ont été créées à posteriori. Le Panama affirme que les propriétaires du « VIRGINIA G » ont reçu de Bijagós l'annexe 16, sans aucune note manuscrite.

185. Le Panama considère donc qu'un document remis par une entité privée, l'agence Bijagós, est un document officiel, alors que les documents de l'entité publique compétente de l'administration de la Guinée-Bissau, la FISCAP, ne méritent pas la moindre crédibilité.

186. Cela démontre clairement la manière dont agit le Panama en ce qui concerne les entités publiques des administrations des Etats côtiers.

187. La Guinée-Bissau considère pour sa part que c'est l'argumentation du Panama figurant au paragraphe 353 de sa réplique qui a été créée à posteriori, une argumentation qui tente maintenant d'imputer à Hugo Nosoliny Vieira le fait de ne pas avoir l'autorisation requise pour mener des activités de soutage dans la ZEE.

188. Indépendamment des contacts antérieurs entre les propriétaires du « VIRGINIA G » et Hugo Nosoliny Vieira, dont la Guinée-Bissau n'a aucune connaissance, il est clair que le « VIRGINIA G » ne pouvait pas se livrer à des activités de soutage dans la ZEE sans posséder l'autorisation écrite appropriée.

189. Les mesures prises par la Guinée-Bissau étaient en parfaite conformité avec l'article 73, paragraphe 1, de la Convention, qui légitime expressément son action, et il n'y a pas eu abus de pouvoir discrétionnaire lorsqu'elle a appliqué sa loi.

190. La Guinée-Bissau n'a pas non plus violé le paragraphe 2 de l'article 73 en prononçant la sanction de confiscation prévue par sa législation. En ce qui concerne la fixation d'un dépôt de garantie, il fallait la demander à l'entité compétente, ce que n'ont jamais fait les propriétaires du « VIRGINIA G ».

191. En fait, l'article 65, alinéa 1, du décret-loi 6-A/2000 dispose expressément, conformément à l'article 292 de la Convention, que :

« Dès que la décision du tribunal compétent est rendue, il est immédiatement procédé à la mainlevée de l'immobilisation des navires ou embarcations de pêche et à la libération de leurs équipages, à la demande du propriétaire, du capitaine ou patron du navire ou de l'embarcation ou de son représentant local, avant le procès, pourvu que le versement d'un dépôt de garantie suffisant soit effectué ». (traduction du Greffe)

192. Si le propriétaire du « VIRGINIA G » n'a pas demandé que soit fixée une caution raisonnable, ce n'est certainement pas la faute de la Guinée-Bissau.

193. Par ailleurs, à partir du moment où les autorités ont décidé de vendre le navire aux enchères, donnant droit de premier refus au précédent propriétaire, celui-ci aurait pu obtenir la mainlevée immédiate de l'immobilisation, en versant à l'Etat la somme qui aurait résulté de la vente aux enchères, ce qui remplit les objectifs prévus à l'article 73, paragraphe 2 de la Convention.

194. Comme cela a été mentionné, c'est le propriétaire du « VIRGINIA G » qui a empêché la mise en œuvre de cette solution, en demandant au tribunal la prescription d'une mesure provisoire, laquelle a été rendue de manière illégale sans que les autorités ne soient entendues, suspendant par-là la vente aux enchères et retardant considérablement le règlement de cette question.

195. En outre, la Guinée-Bissau n'a pas non plus violé le paragraphe 3 de l'article 73 de la Convention, car elle n'a appliqué aucune mesure d'emprisonnement ou de châtement corporel des membres de l'équipage du « VIRGINIA G », et il est absurde d'assimiler, comme souhaiterait le faire le Panama, à un emprisonnement *de facto* la confiscation temporaire des passeports ou le refus du dépôt d'une garantie.

196. L'équipage n'a jamais été emprisonné et a encore moins subi de châtements corporels, la seule saisie déclarée étant celle du navire. Les membres de l'équipage auraient pu quitter la Guinée-Bissau à tout moment s'ils l'avaient voulu, parce que les gardes empêchaient le navire de partir, mais pas les membres de son équipage.

197. Les passeports ont été rendus sur demande et, en tout état de cause, un retard dans la restitution d'un passeport ne saurait nullement être considéré comme étant équivalent à une mesure d'emprisonnement. Il est par conséquent clair qu'il n'y a eu aucune violation de l'article 73, paragraphe 4, de la Convention.

198. La Guinée-Bissau n'a pas non plus violé le paragraphe 4 de l'article 73 de la Convention, dans la mesure où elle n'a pas trouvé la moindre personne ou entité ayant un lien avec le Panama. Le propriétaire du navire était espagnol, le capitaine et la plupart des membres de l'équipage étaient cubains, et il y avait aussi des Ghanéens et un Cap-verdien.

199. L'Espagne et Cuba ont tous deux immédiatement exercé la protection diplomatique à l'égard du propriétaire et de son équipage, raison pour laquelle aucune notification n'a été adressée au Panama, qui n'avait aucun rapport avec le navire et n'a même pas de représentation diplomatique à Bissau, alors que les Etats qui avaient un lien substantiel avec le navire et son équipage ont immédiatement assuré leur représentation.

197\*. Il est clair que l'article 73, paragraphe 4, de la Convention doit être interprété en considération de l'article 91, de telle sorte que l'obligation de communication cesse, dans le cas de pavillons de complaisance, dès lors que l'Etat qui a un rapport effectif avec le navire exerce la protection diplomatique.

198\*. Il est totalement faux que la Guinée-Bissau a violé d'autres règles de la Convention ou d'autres règles du droit international, contrairement à ce que mentionne le Panama aux paragraphes 383 à 391 de sa réplique.

199\*. L'article 220, paragraphe 6, de la Convention dispose expressément que « lorsqu'il y a preuve manifeste qu'un navire naviguant dans la zone économique exclusive ou la mer

territoriale d'un Etat a commis, dans la zone économique exclusive, une infraction visée au paragraphe 3 ayant entraîné des rejets qui ont causé ou risquent de causer des dommages importants au littoral ou aux intérêts connexes de l'Etat côtier ou à toutes ressources de sa mer territoriale ou de sa zone économique exclusive, cet Etat peut, sous réserve de la section 7, si les éléments de preuve le justifient, intenter une action, notamment ordonner l'immobilisation du navire conformément à son droit interne ».

-----  
 (\* Erreur de numérotation des paragraphes 197, 198 et 199.)

200. Comme les témoins de la Guinée-Bissau le confirment, aucune violence n'a jamais été infligée aux membres de l'équipage, qui n'ont par ailleurs fait l'objet d'aucune menace, étant donné que l'exercice légitime de l'autorité dans le but de réprimer les violations commises dans la ZEE ne constitue pas un acte de violence.

201. Il n'y a pas eu recours excessif à la force, puisque les fonctionnaires se sont contentés d'arraisonner le navire et de lui ordonner de rejoindre le port de Bissau ; ce voyage ne présentait aucun danger et il est absurde de considérer que cette situation équivaut à un usage excessif de la force.

202. La Guinée-Bissau n'a pas violé les articles 224 et 110 de la Convention, car le navire a été saisi par des agents en uniforme, ce qui est conforme à ses droits, en tant qu'Etat côtier, de surveiller les activités dans sa ZEE.

203. La Guinée-Bissau n'a pas violé l'article 225 de la Convention, car elle n'a pas mis en danger la sécurité de la navigation et elle n'a fait courir aucun risque au navire, qui pouvait parfaitement rester amarré dans le port de Bissau.

204. Enfin, la Guinée-Bissau n'a pas violé l'article 300 de la Convention, car elle a toujours exercé ses droits de bonne foi et de façon non abusive.

205. Contrairement à ce qu'affirme le Panama aux paragraphes 393 à 414 et 421 à 423 de sa réplique, il est évident que le gazole est compris dans la saisie du navire ; cela est permis au titre de l'article 52 du décret-loi n° 6-A/2000, qui prévoit la saisie du navire avec tous ses engins, son matériel et les produits de la pêche.

206. Bien qu'en réalité le gazole ne soit pas un produit de la pêche, il relève en fait du concept général de navire, et comme l'article 23 du décret-loi n° 6-A/2000 soumet les opérations connexes de pêche à la même législation, il est évident que les navires qui s'y livrent relèvent de cette législation, y compris les pétroliers qui ravitaillent en combustible les navires de pêche.

207. L'interprétation que fait le Panama de cette disposition n'a pas de sens : il est clair que si le navire tout entier peut être saisi, le gazole qu'il contient n'est bien entendu pas exclu de cet acte.

208. La saisie du gazole était donc parfaitement licite au regard de la législation nationale de la Guinée-Bissau.

209. Contrairement à ce qui est affirmé par le Panama aux paragraphes 415 à 423 de sa réplique, il est réitéré ici que le procureur général de la République est un magistrat, et qu'en tant que tel il est absolument indépendant du Gouvernement, et que le Gouvernement a agi de bonne foi, en se fondant sur l'opinion que lui a donnée le procureur général.

210. Contrairement à ce qu'affirme le Panama, la Guinée-Bissau n'a pas violé la Convention et les principes généraux du droit international, et elle ne peut donc pas être considérée comme étant passible de dommages-intérêts.

## CHAPITRE VI - DOMMAGES

211. La Guinée-Bissau réaffirme qu'elle n'a nullement connaissance des dommages visés aux paragraphes 425 à 488 de la réplique du Panama, si tant est que ces dommages aient jamais existé ; le Panama n'en présente pas la moindre preuve, mais seulement des allégations dépourvues de fondement, il faut par conséquent considérer que de tels faits ne sont pas prouvés.

212. C'est justement pour cette raison que le Panama admet une fois de plus au paragraphe 425 de sa réplique qu'il ne sait même pas quels dommages il y a eu, et qu'il fournit une estimation révisée de ces dommages, en majorant naturellement le montant de cette « estimation » sans la moindre raison.

213. La Guinée-Bissau réaffirme qu'elle rejette la possibilité que des demandes en dommages-intérêts puissent être déposées après la présentation du mémoire, ce qui serait complètement contraire à l'article 62 du Règlement du Tribunal, ainsi qu'aux droits de la défense.

214. Les demandes en dommages-intérêts reposent sur des rapports qui ne méritent pas qu'on leur accorde la moindre crédibilité, et il est clair que si de tels dommages ont vraiment existé, ils ont été causés par les problèmes financiers du propriétaire du navire et qu'ils n'avaient donc rien à voir avec la saisie du « VIRGINIA G ».

215. La Guinée-Bissau réaffirme qu'elle considère que la quantification des dommages énoncée aux paragraphes 448 à 485 du mémoire est incompréhensible, aucune preuve ne venant l'étayer, et étant donné qu'il y figure même une majoration des montants présentés sans que ne soit avancé ne serait-ce qu'un semblant de justification de ces montants ou de cette majoration.

216. Comme cela a été dit, la Guinée-Bissau rejette entièrement la possibilité que le Panama puisse joindre d'autres rapports après le dépôt de son mémoire, ce qui serait en complète violation de l'article 63 du Règlement du Tribunal.



## CHAPITRE VII - DEMANDE RECONVENTIONNELLE

217. Contrairement à ce qu'affirme le Panama aux paragraphes 488 à 505 de sa réplique, la Guinée-Bissau a le droit de présenter une demande reconventionnelle en application de l'article 98 du Règlement du Tribunal.

218. La Guinée-Bissau a affirmé que le Panama a enfreint l'article 91 de la Convention en accordant sa nationalité à un navire n'ayant pas de lien substantiel avec lui, ce qui a permis à ce navire, le « VIRGINIA G », de se livrer à des activités de ravitaillement en combustible non autorisées, et donc illicites, dans la ZEE de la Guinée-Bissau.

219. La présente demande reconventionnelle est en connexité directe avec l'objet des demandes du Panama.

220. La présente demande reconventionnelle relève de la compétence du TIDM, car les deux Gouvernements sont convenus par compromis de « soumettre au Tribunal le différend ayant surgi entre eux au sujet du "VIRGINIA G" » et que « [l]e Tribunal statuer[ait] sur toutes les demandes de réparation de dommages et d'indemnisation des coûts et pourra[it] rendre une sentence concernant les frais de justice et autres coûts encourus par la partie dont il aur[ait] retenu la thèse ».

221. Par conséquent, la Guinée-Bissau a le droit de demander du Panama réparation de tous les dommages causés par le « VIRGINIA G » à la Guinée-Bissau et de tous les coûts y relatifs, qui résultent de l'attribution par le Panama du pavillon de complaisance à ce navire.

222. La Guinée-Bissau a informé le Panama de son intention de présenter une demande reconventionnelle et estimé que le Panama avait déjà eu la possibilité d'y répondre de manière contradictoire, de telle sorte qu'aucune pièce de procédure supplémentaire n'est requise.

223. Si le Panama estime que la demande reconventionnelle de la Guinée-Bissau « n'est pas seulement absurde, frivole et malveillante, mais infondée tant au niveau des faits que du droit », il n'y a aucune raison pour que le Panama soit autorisé à présenter une quelconque pièce de procédure supplémentaire.

224. La Guinée-Bissau réaffirme qu'il n'existe pas de lien substantiel entre le « VIRGINIA G » et le Panama, ce qui constitue non seulement une défense contre les prétentions du Panama, mais aussi une raison de présenter cette demande reconventionnelle.

225. Si cet argument n'a pas été exposé avant, cela est simplement dû au fait que les négociations menées en vue d'obtenir la mainlevée de l'immobilisation du navire étaient conduites entre la Guinée-Bissau et l'Espagne sans aucune intervention du Panama, alors que cela aurait dû être le cas s'agissant d'un navire battant son pavillon. Mais le Panama n'a décidé d'exiger un arbitrage que longtemps après la libération du « VIRGINIA G », qui a été décidée par la Guinée-Bissau compte tenu exclusivement de la situation du navire et des négociations avec le Royaume d'Espagne.

226. Le Panama persiste à dire que les documents fournis étaient considérés comme étant en règle, mais là n'est pas la question : ce qui compte, c'est seulement le fait que le Panama a accordé son pavillon à un navire n'ayant pas le moindre rapport avec lui.

227. Il est manifeste que si la Guinée-Bissau n'a pas pu vendre le navire aux enchères en raison de son état, auquel elle n'a aucunement contribué, elle a parfaitement le droit de réclamer des dommages-intérêts au Panama. De même, le montant qu'elle réclame est sans doute très modeste si on le compare à celui des demandes du Panama, que ce dernier ne cesse de revoir à la hausse, ce qui est contraire aux règles du Tribunal.

228. Le fait que le navire ne soit pas un navire de pêche est complètement dépourvu de pertinence, étant donné qu'en ravitaillant en combustible des navires en mer, il effectue une opération connexe de pêche, ce qui constitue une menace pour l'exploitation des ressources marines et leur protection par la Guinée-Bissau.

229. Il va de soi que le montant demandé par la Guinée-Bissau pour les dommages causés par l'affaire du « VIRGINIA G » correspond parfaitement à ce qu'elle aurait obtenu si elle avait été en mesure de vendre le navire aux enchères, comme elle en avait le droit, et nous ne comprenons pas comment le Panama peut déclarer que ce montant est excessif, alors qu'il réclame lui-même des dommages-intérêts bien plus élevés sans fournir pour cela la moindre justification.

230. Comme cela a été dit, la Guinée-Bissau estime qu'en accordant un pavillon de complaisance au « VIRGINIA G » sans qu'il y ait le moindre rapport entre ce navire et le Panama, ce dernier a contribué à ce qu'un navire inapte à prendre la mer puisse mener des opérations connexes de pêche dans les eaux bissau-guinéennes.

231. Il est également évident que lorsque la Guinée-Bissau a décidé de saisir le navire, en conformité avec ses lois, elle a été obligée de le garder sous surveillance dans le port de Bissau, ce qui a occasionné des dépenses élevées, tant pour ce qui est des frais de mouillage que pour l'entretien de ses agents et militaires, et le navire était en si mauvais état que le risque qu'il coule dans le port de Bissau a fini par se poser.

232. La Guinée-Bissau n'a par conséquent pas pu vendre le navire aux enchères, comme elle en avait le droit, en raison du mauvais état dans lequel il se trouvait, lequel avait été causé par l'inefficacité du contrôle par le Panama des navires auxquels il accorde des pavillons de complaisance. La Guinée-Bissau a été obligée de procéder à la mainlevée de l'immobilisation sans obtenir de recette adéquate en réparation du pillage de ses ressources marines résultant de l'exploitation du « VIRGINIA G », des coûts environnementaux élevés des activités de ce navire ou de l'évasion fiscale.

233. Le Panama ne peut mettre en doute le fait que de la vente aux enchères du navire, la Guinée-Bissau aurait certainement tiré au moins 4 000 000 de dollars des Etats-Unis, ce qui aurait constitué une compensation adéquate pour les dommages causés à l'environnement, la perte de recettes fiscales et le pillage de ses ressources marines. Le Panama devrait donc indemniser la Guinée-Bissau à hauteur de ce montant.

234. La demande reconventionnelle de la Guinée-Bissau relève par conséquent de la compétence du Tribunal et elle est parfaitement fondée en fait et en droit.

## **CHAPITRE VIII - FRAIS DE JUSTICE**

235. Conformément au compromis, le Tribunal « statuera sur toutes les demandes de réparation de dommages et d'indemnisation des coûts et pourra rendre une sentence concernant les frais de justice et autres coûts encourus par la partie dont il aura retenu la thèse ». Il est demandé que le Tribunal octroie à la Guinée-Bissau le remboursement des frais de justice et autres frais encourus par elle dans le cadre de la procédure dont le Tribunal est saisi. Ces frais seront justifiés au Tribunal conformément à toute ordonnance relative aux frais qu'il pourrait rendre.

## CHAPITRE IX - CONCLUSIONS

236. Par ces motifs, l'un quelconque d'entre eux ou tout autre motif que le Tribunal estimerait pertinent, le Gouvernement de la Guinée-Bissau prie à nouveau le Tribunal de rejeter les conclusions du Panama dans leur intégralité et de dire et juger que :

1- le Panama a violé l'article 91 de la Convention ;

2- le Panama doit verser à la Guinée-Bissau des réparations pour les dommages et les pertes subis du fait de la violation susvisée, d'un montant égal à celui quantifié et réclamé par la Guinée-Bissau ou jugé approprié par le Tribunal ;

3- le Panama défraie la Guinée-Bissau de tous les frais de justice et autres frais encourus par elle dans le cadre de la présente affaire.

Le 21 novembre 2012

(signé)

Luís Menezes Leitão  
(Agent de la Guinée-Bissau)

(signé)

Fernando Loureiro Bastos  
(Co-agent de la Guinée-Bissau)