

(Traduction du Greffe, corr.)

TRIBUNAL INTERNATIONAL DU DROIT DE LA MER

NAVIRE « VIRGINIA G »

RÉPUBLIQUE DU PANAMA/RÉPUBLIQUE DE GUINÉE-BISSAU

Affaire No. 19

CONTRE-MÉMOIRE DE LA RÉPUBLIQUE DE GUINÉE-BISSAU

28 MAI 2012

INDEX

| | |
|---|--------|
| CHAPITRE I - INTRODUCTION, COMPÉTENCE ET QUESTIONS DE PROCÉDURE | 4 |
| I. Introduction générale | 4 |
| II. Procédure | 4 |
| III. Compétence | 6 |
| IV. Langues | 8 |
| V. Déclarations à l'appui | 8 |
| VI. Copies | 9 |
| CHAPITRE II - EXCEPTIONS À LA RECEVABILITÉ DES DEMANDES DU PANAMA | 9 |
| I. Le droit qu'a la Guinée-Bissau de contester la recevabilité des demandes du Panama. | 9 |
| II. Exception à la recevabilité de la demande relative à la nationalité du « VIRGINIA G ». | 11 |
| III. Exception à la recevabilité de la demande relative au droit de protection diplomatique concernant des étrangers. | 18 |
| IV. Exception à la recevabilité de la demande relative au non-épuisement des voies de recours internes. | 20 |
| CHAPITRE III – CONTEXTE | 24 |
| I. Activités de soutage. | 24 |
| II. La Guinée-Bissau, son secteur de la pêche, sa législation maritime et sa réglementation en matière de pêche. | 25 |
| CHAPITRE IV - EXPOSÉ DES FAITS PERTINENTS | 29 |

| | |
|--|----|
| CHAPITRE V - EXPOSÉ DE DROIT | 47 |
| CHAPITRE VI - DOMMAGES | 56 |
| CHAPITRE VII - DEMANDE RECONVENTIONNELLE | 58 |
| CHAPITRE VIII - FRAIS DE JUSTICE | 60 |
| CHAPITRE IX – CONCLUSIONS | 61 |

CHAPITRE I - INTRODUCTION, COMPÉTENCE ET QUESTIONS DE PROCÉDURE

I. Introduction générale

1. Par son ordonnance 2011/3 du 18 août 2011, le Tribunal international du droit de la mer (ci après dénommé « le Tribunal » ou « le TIDM ») a fixé les dates d'expiration des délais de présentation du mémoire et du contre-mémoire en l'affaire. Par son ordonnance 2011/8 du 23 décembre 2011, il a prorogé ces délais. La République de Guinée-Bissau (ci-après dénommée « la Guinée-Bissau ») soumet le présent contre-mémoire en application de ces ordonnances et en réponse au mémoire de la République du Panama (ci-après dénommée « le Panama ») du 23 janvier 2012.

2. Conformément à l'article 62, paragraphe 2, du Règlement du Tribunal, la Guinée-Bissau expose dans le présent contre-mémoire les faits et les moyens de droit sur lesquels elle entend fonder ses thèses. La Guinée-Bissau répond également à l'exposé des faits et des moyens de droit présenté par le Panama dans son mémoire.

II. Procédure

3. Le 3 juin 2011, le Panama a adressé 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 »). Cette procédure d'arbitrage concernait un différend né de l'arraisonnement du navire « VIRGINIA G » le 21 août 2009, alors qu'il menait une opération de ravitaillement en combustible de quatre navires de pêche (« RIMBAL I », « RIMBAL II », « AMABAL I » et « AMABAL II ») au point de coordonnées 11° 48' 0'' de latitude Nord et 17° 31' 6'' de longitude Ouest.

4. Dans la même notification écrite, le Panama proposait 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 ». La saisine du Tribunal devait dans ce cas être subordonnée aux conditions suivantes :

- a) Le différend ser[ait] réputé avoir été soumis au Tribunal moyennant compromis entre les deux gouvernements, à une date convenue à cet effet ;
- b) La procédure écrite et orale devant le Tribunal comprendr[ait] une seule phase englobant tous les aspects du fond (y compris dommages et coûts) ;
- c) La procédure écrite et orale suivr[ait] le calendrier indiqué dans l'échéancier convenu entre les gouvernements ;
- d) Le Tribunal statuer[ait] sur toutes les demandes de réparation de 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 aur[ait] retenu la thèse.

5. 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 Tribunal, « dont la Guinée-Bissau accepte pleinement la compétence dans la présente affaire », ajoutant « votre proposition et la présente lettre constituent entre les parties un compromis relatif au transfert de l'affaire au Tribunal ». La proposition figurait par conséquent dans la notification du Panama du 3 juin 2011 et non pas dans la lettre du Panama du 4 juillet 2011.

6. Le différend a par conséquent été porté devant le Tribunal par voie de compromis conformément à l'article 24 de l'annexe VI de la Convention (Statut du TIDM), mais ledit compromis est constitué par la notification du Panama du 3 juin 2011 et par la lettre de la Guinée-Bissau du 29 juin 2011 et non pas par la lettre du 4 juillet 2011.

7. Le 17 août 2011, des consultations ont été tenues entre le Président du Tribunal et les représentants des Parties. Dans le procès-verbal des consultations signé par les représentants des deux Parties, il a été décidé que la date d'expiration du délai pour le dépôt du mémoire du Panama serait le 4 janvier 2012 et celle du délai pour le dépôt du contre-mémoire de la Guinée-Bissau le

21 mai 2012. Il a aussi été décidé que chacune des Parties désignerait un juge *ad hoc*.

8. Par l'ordonnance 2011/3 du 18 août 2011, en application des articles 59 et 60 du Règlement du TIDM, le Président du Tribunal a fixé au 4 janvier 2012 la date de présentation par le Panama de son mémoire et au 21 mai 2012 la date de présentation par la Guinée-Bissau de son contre-mémoire.

9. Par une lettre du 13 décembre 2011 adressée au Greffier du Tribunal, l'agent du Panama a désigné M. Tullio Treves juge *ad hoc* pour le Panama, conformément à l'article 17, paragraphe 3, du Statut du Tribunal et à l'article 19, paragraphe 1 [du Règlement].

10. Par une lettre datée du 4 janvier 2012 adressée au Greffier du Tribunal, l'agent de la Guinée-Bissau a désigné M. José Manuel Sérvalo Correia juge *ad hoc* pour la Guinée-Bissau conformément à l'article 17, paragraphe 3, du Statut du Tribunal, et à l'article 19, paragraphe 1 [du Règlement].

11. Par l'ordonnance 2011/8 du 23 décembre 2011, le Président du Tribunal, à la demande du Panama et après s'être enquis des vues de la Guinée-Bissau, a reporté au 23 janvier 2012 la date d'expiration du délai de présentation par le Panama de son mémoire et au 11 juin 2012 la date d'expiration du délai de présentation par la Guinée-Bissau de son contre-mémoire.

12. Le présent [contre-]mémoire, avec les annexes qui l'accompagnent, est déposé conformément à cette ordonnance.

III. Compétence

13. Il semble que malgré quelques hésitations initiales des Parties sur le point de savoir quelle serait la juridiction appropriée pour le règlement du différend, l'affaire est considérée comme ayant été portée devant le Tribunal par la voie d'un compromis intervenu entre le Panama et la Guinée-Bissau, qui trouve son expression dans les lettres des Parties respectivement datées du 3 juin 2011 et du 29 juin 2011.

14. 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 ».

15. 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 ».

16. Le TIDM a par conséquent compétence pour connaître 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. Toutefois, contrairement à ce qu'affirme le Panama, le Tribunal ne peut pas exercer sa compétence pour connaître de demandes relatives au navire « IBALLA G ».

17. Le Tribunal doit également prendre en considération le fait que la Guinée-Bissau a signé la Convention le 19 septembre 1982 et l'a ratifiée le 25 août 1986, avec la déclaration suivante :

« Le Gouvernement de la République de Guinée-Bissau déclare qu'en ce qui concerne l'article 287 sur le choix d'une procédure pour le règlement des différends relatifs à l'interprétation ou à l'application de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, il ne reconnaît pas la compétence de la Cour internationale de Justice, et qu'en conséquence il ne la reconnaîtra pas non plus pour ce qui est des articles 297 et 298 ».

IV. Langues

18. La Guinée-Bissau reconnaît que les langues officielles du Tribunal sont le français et l'anglais. Etant donné que la plupart des documents à l'appui sont en portugais, la Guinée-Bissau a fourni des traductions en anglais des documents pertinents ou des extraits de ceux-ci.

19. La Guinée-Bissau certifie que les traductions présentées sont exactes. Elle donnera cependant toutes autres traductions et clarifications que le Tribunal pourrait estimer nécessaires.

V. Déclarations à l'appui

20. Des déclarations à l'appui ont été établies par six personnes qui sont des témoins en l'espèce. Ces déclarations, avec leurs traductions respectives en anglais, sont jointes comme suit en tant qu'**annexes 1 à 6** :

a) **Annexe 1** Déclaration de M. **João Nunes Cá**, inspecteur des pêches maritimes ;

b) **Annexe 2** Déclaration de M. **Pedro Cardoso Nanco**, inspecteur en chef des pêches maritimes ;

c) **Annexe 3** Déclaration de M. **João Pedro [Mansama]**, observateur des activités de pêche ;

d) **Annexe 4** Déclaration de M. **Carlos Nelson Sanó**, employé administratif et ancien inspecteur des activités de pêche ;

e) **Annexe 5** Déclaration de M. **Artur Silva**, Ministre du Gouvernement bissau-guinéen ;

f) **Annexe 6** Déclaration de M. **Djata Ianga**, pilote de la marine.

21. 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.

VI. Copies

22. A la demande du Greffier du Tribunal, la Guinée-Bissau a fourni un original du [contre-]mémoire, 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.

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

CHAPITRE II – EXCEPTIONS À LA RECEVABILITÉ DES DEMANDES DU PANAMA

I. Le droit qu'a la Guinée-Bissau de contester la recevabilité des demandes du Panama

24. Le fait d'avoir reconnu la compétence du Tribunal n'entraîne toutefois pas nécessairement que les demandes présentées par le Panama sont automatiquement recevables aux fins de la présente procédure. La distinction entre la recevabilité des demandes d'un Etat devant un tribunal international et la compétence d'une part, et le fond de l'affaire, de l'autre, est de manière générale reconnue en droit international.

25. La Guinée-Bissau soutient que l'article 97, paragraphe 1, du Règlement ne l'empêche pas d'opposer des exceptions à la recevabilité des demandes du

Panama. 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 ».

(*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2) (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée)*, arrêt, *TIDM Recueil 1999*, p. 33, par. 53)

26. La Guinée-Bissau fonde cette thèse sur ce qui suit :

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 au 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, « 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 ».

27. Par conséquent, la Guinée-Bissau a le droit de poser dans son contre-mémoire, qui constitue sa première pièce de procédure écrite, certaines questions de procédure relatives à la recevabilité des demandes du Panama. Comme cela sera développé plus loin, la Guinée-Bissau conteste en particulier :

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

II. Exception à la recevabilité de la demande relative à la nationalité du « VIRGINIA G »

28. Selon la conclusion n° [4] de son mémoire (p. 83), le Panama affirme que 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'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites conformément à l'article 58, paragraphe 1, de la Convention. La Guinée-Bissau soutient que les demandes du Panama ne sont pas recevables en raison de l'absence de « lien substantiel » (article, 91, paragraphe 1, de la Convention) entre le « VIRGINIA G » et le Panama.

29. Selon l'article 58, paragraphe 1, de la Convention, l'Etat du pavillon jouit, dans la zone économique exclusive, de la liberté de navigation visée à l'article 87. L'article 58, paragraphe 2, renvoie de plus aux articles 88 à 115 et à d'autres règles pertinentes de la Convention. L'article 90 confère en particulier à tout Etat le droit « de faire naviguer en haute mer des navires battant son pavillon » et, concomitamment avec ceci, aux termes de l'article 92, paragraphe 1, première phrase, les navires sont soumis à la « juridiction exclusive » de l'Etat du pavillon dans cette zone. Le droit de navigation (article 90) et la condition juridique des navires (article 92, paragraphe 1) ne visent que les navires ayant la nationalité de l'Etat du pavillon. Conformément à l'article 91, paragraphe 1, deuxième phrase, les navires possèdent la nationalité de l'Etat dont ils sont autorisés à battre pavillon. Et aux termes de la troisième phrase de cette disposition :

« Il doit exister un lien substantiel entre l'Etat et le navire. »

30. La condition de l'existence d'un lien substantiel entre l'Etat du pavillon et le navire donne le droit, stipulé par la Convention à l'article 91, paragraphe 1,

première phrase, à chaque Etat de « fixe[r] les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon ». À cet égard, la fonction du lien substantiel est d'établir une norme minimale internationale pour l'immatriculation des navires, fonction dont l'importance est indéniable à une époque où les registres de libre immatriculation sont de plus en plus nombreux.

31. De la conception du « lien substantiel », il s'ensuit que l'Etat du pavillon ne peut effectivement exercer sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon, comme le requiert l'article 94, paragraphe 1 de la Convention, que lorsqu'il peut aussi exercer la juridiction et le contrôle appropriés sur les *propriétaires* des navires. Dans le cas d'un affrètement « coque nue », *mutatis mutandis*, le contrôle est nécessaire sur l'affréteur ou l'exploitant. Cela résulte de plusieurs dispositions de la Convention : par exemple, l'article 94, paragraphe 4, alinéa a) oblige l'Etat du pavillon à inspecter les navires battant son pavillon. L'inspection des navires par un expert qualifié dans l'Etat du pavillon et à l'étranger constitue une condition nécessaire, mais pas suffisante, à l'exercice effectif de la juridiction et du contrôle par l'Etat du pavillon. Afin de prendre les mesures nécessaires pour remédier à la situation si, par exemple, un navire battant son pavillon n'était pas en conformité avec ses règles et règlements sur la composition, les conditions de travail et la formation des équipages visés à l'article 94, paragraphe 3, l'Etat du pavillon doit de même avoir juridiction sur le propriétaire ou l'exploitant du navire. Dans le cas contraire, ses sanctions administratives et (ou) pénales, si elles étaient nécessaires, seraient, dans la pratique, sans effet.

32. De surcroît, les devoirs de l'Etat du pavillon énoncés à l'article 94 ne sont pas les seuls qui présentent de l'intérêt dans ce contexte. La Convention prévoit, à l'article 217, des obligations supplémentaires dans les domaines de l'environnement, que l'Etat du pavillon ne peut respecter que s'il exerce de même une juridiction et un contrôle effectifs sur le propriétaire ou l'exploitant du navire : l'Etat du pavillon veille à ce que les règles, normes, lois et règlements concernant la protection du milieu marin soient effectivement appliqués, « quel que soit le lieu de l'infraction » (article 217, paragraphe 1, deuxième phrase). En cas d'infraction, le cas échéant, il intente une action (article 217, paragraphe 4) avec des sanctions (article 217, paragraphe 8), ou

engage telle action sur demande d'un autre Etat (article 217, paragraphe 6). Là encore, la juridiction sur le capitaine et sur l'équipage du navire, surtout s'il s'agit d'étrangers, comme c'est le cas pour le « VIRGINIA G », ne semble nullement suffisante pour le respect de ces obligations.

33. Tout registre maritime doit respecter certaines conditions de base relatives au lien substantiel. Conformément à ce qui a été dit s'agissant des obligations légales de l'Etat du pavillon en application des articles 94 et 217 de la Convention, l'une des conditions de base pour l'immatriculation d'un navire est que son propriétaire ou exploitant relève aussi de la juridiction de l'Etat du pavillon. Néanmoins, il ne fait aucun doute que le droit international laisse à l'Etat du pavillon le soin de déterminer le fondement de cette juridiction, qui peut par exemple être la nationalité, la résidence ou le domicile du propriétaire ou de l'exploitant du navire. Mais il n'est pas possible qu'il n'existe absolument aucun lien entre le navire et l'Etat du pavillon.

34. Ce point est confirmé par la Convention de 1986 des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires¹, qui a été adoptée sous les auspices de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), aux fins d'assurer ou de renforcer le lien substantiel entre l'Etat et les navires battant son pavillon et dans le but qu'il exerce effectivement une juridiction sur ces navires. Bien qu'elle ne soit pas encore en vigueur, cette convention de l'ONU illustre bien l'opinion générale selon laquelle l'Etat du pavillon doit exercer effectivement sa juridiction et son contrôle non seulement sur le navire, mais aussi sur son propriétaire ou exploitant.

35. En fait, l'article 7 de cette convention de l'ONU exige la participation de nationaux à la propriété des navires et aux équipages, et ce, dans les termes suivants :

« l'Etat d'immatriculation est tenu d'observer soit les dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 8, soit celles des paragraphes 1 à 3 de l'article 9, mais peut aussi observer les unes et les autres. »

¹ Document de l'ONU TD/RS/CONF/23 (13 mars 1986); peut également être consulté dans : International Legal Materials, Vol. 26 (1986), p. 1229.

36. S'agissant de la propriété, l'article 8, paragraphe 2, de cette convention de l'ONU précise que :

« l'Etat du pavillon fait figurer dans ses lois et règlements des dispositions appropriées sur la participation de ses nationaux en tant que propriétaires des navires qui battent son pavillon et sur le niveau de cette participation; ces lois et règlements devraient être suffisants pour permettre à l'Etat du pavillon d'exercer effectivement sa juridiction et son contrôle sur les navires qui battent son pavillon. »

37. Quant au recrutement des équipages, l'article 9, paragraphe 1, de cette convention de l'ONU prévoit que :

« [s]ous réserve des dispositions de l'article 7, un Etat d'immatriculation, dans l'application de la présente Convention, respecte le principe qu'une partie satisfaisante de l'effectif des officiers et des équipages des navires marchands qui battent son pavillon est constituée par des nationaux ou des personnes domiciliées ou ayant légalement leur résidence permanente dans l'Etat d'immatriculation. »

38. Aucune de ces conditions n'était remplie par le « VIRGINIA G ». En fait, ce navire appartient à la société Penn Lilac qui, bien que constituée en société au Panama, doit être considérée comme étant une société espagnole, étant donné que son siège et le lieu depuis lequel elle est effectivement gérée se trouvent à Séville (Espagne), comme l'indiquent les sites internet de l'*Instituto Marítimo Español*², et d'autres sites Internet du secteur maritime³.

39. D'ailleurs, pas le moindre membre de l'équipage n'a la nationalité panaméenne ou n'est domicilié au Panama. Tous sont de Cuba, du Ghana ou du Cap-Vert.

40. Comme l'a déclaré le Panama au paragraphe 162 de son mémoire et comme cela est confirmé par l'annexe 29 dudit mémoire, lorsque le navire a été saisi par les autorités de la Guinée-Bissau, Manuel Samper a informé le club P&I de l'Espagne, et non pas celui du Panama.

² Voir : http://www.ime.es/directorio_maritimo/actividad.php?id_actividad=17&p=9

³ Voir par exemple <http://www.shipspotting.com/gallery/photo.php?lid=486426> et <http://www.portworld.com/companies/details/9278/>

41. Par conséquent, il n'y a pas de lien substantiel entre le « VIRGINIA G » et le Panama.

42. En cas d'inexistence d'un lien substantiel entre l'Etat du pavillon et le navire, l'Etat côtier ne devrait pas être tenu de reconnaître le droit de navigation d'un tel navire dans sa zone économique exclusive. Ceci résulte d'un raisonnement par analogie avec la règle énoncée à l'article 92, paragraphe 2, de la Convention, aux termes duquel :

« Un navire qui navigue sous les pavillons de plusieurs Etats, dont il fait usage à sa convenance, ne peut se prévaloir, vis-à-vis de tout Etat tiers, d'aucune de ces nationalités et peut être assimilé à un navire sans nationalité. »

43. Sur le plan de la procédure, cela entraîne que l'autre Etat peut, par conséquent, contester une violation alléguée de ce droit en affirmant qu'elle n'est pas recevable dans un différend dont est saisi le Tribunal, parce que les seules demandes recevables dans la procédure en cours devant le Tribunal sont celles qui ont un fondement juridique valable en droit international.

44. Contrairement à ce qu'affirme le Panama, 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 »⁴. La Guinée-Bissau présente des éléments de preuve que le « VIRGINIA G » ne saurait être considéré comme étant de nationalité panaméenne.

45. Comme le rappelle Brownlie :

« (...) il est possible de postuler un principe général de lien *substantiel* relatif à la *cause* de l'octroi (et à l'inverse, du retrait) de la nationalité, qui se distingue du principe de lien effectif » [traduction du Greffe]⁵.

⁴ *Affaire du navire « SAIGA » (No. 2) (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Guinée)*, Tribunal international du droit de la mer, arrêt du 1^{er} juillet 1999, au par. 66.

⁵ Brownlie, *Principles of Public International Law*, 6^e éd., 2003, p. 388.

46. La Guinée-Bissau soutient par conséquent que l'immatriculation du « VIRGINIA G » sous le pavillon du Panama ne satisfait pas à la condition qui veut que l'Etat du pavillon doit effectivement exercer sa juridiction sur le navire. En fait, ni le propriétaire du navire, ni son équipage ne sont d'origine panaméenne, conditions pourtant essentielles 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.

47. Il est en fait bien connu que le Panama accepte l'immatriculation de tout navire sans exiger l'existence d'un lien entre le navire et cet Etat. Comme il ressort de la circulaire n° 5 de la marine marchande de l'Autorité maritime du Panama (**annexe 9**) il n'est procédé à aucune vérification de l'existence d'un quelconque lien entre le Panama et les navires qui sont immatriculés sous son pavillon.

48. Cela est également rapporté dans des communiqués de presse, comme celui de PRLog du 22 mai 2008 (**annexe 10**), dans lequel le registre maritime du Panama est décrit en ces termes :

« Le registre maritime du Panama permet aussi d'exploiter des navires aux fins du commerce international sans imposition, car celle-ci ne s'applique qu'au territoire national, et le registre maritime n'impose pas les recettes de navires qui participent à la navigation ou au commerce international. Le registre maritime du Panama ne fait pas de discrimination sur la base de la citoyenneté ou de la nationalité d'une personne souhaitant immatriculer un navire sous le pavillon du Panama.

Lorsqu'un propriétaire de navire utilise le registre maritime du Panama, il a la possibilité de se servir d'un mécanisme appelé second registre du Panama. Ce dispositif permet à un navire étranger immatriculé depuis deux ans dans un pays étranger d'être immatriculé en même temps au registre maritime du Panama sans être radié du registre du pays précédent. Ce système de registre maritime du Panama peut aussi être appliqué dans l'autre sens. Cela n'est permis qu'avec une attestation du consentement du registre d'immatriculation initiale du ou des navires.

Le système du second registre maritime du Panama peut présenter d'importants avantages pour les compagnies de navigation, les propriétaires et les compagnies de navigation marchande qui ne disposent pas d'immatriculation au registre de libre immatriculation.

Il est important de mentionner d'autres avantages importants du registre panaméen :

- a) Aucun tonnage minimum n'est requis pour l'immatriculation du navire, ce qui permet l'utilisation du registre maritime du Panama pour tout type de navires ;
- b) Le registre maritime du Panama permet l'immatriculation au nom d'une société panaméenne. Cela confère une protection au navire et l'anonymat de sa propriété. Pour l'immatriculation, vous pouvez utiliser une structure de protection des actifs (société commerciale + fondation) à toute épreuve et veiller ainsi à ce que votre propriété du navire et les revenus qu'il génère soient toujours en sécurité et protégés par l'anonymat ;
- c) L'immatriculation au registre maritime du Panama faite via une société panaméenne permet de changer facilement de propriétaire sans imposition sur la vente ! Il s'agit essentiellement de la vente, de la cession des parts sociales et du nom de la société à un nouveau propriétaire et cela peut être réglé en quelques heures » [traduction du Greffe].

49. Par conséquent, le registre maritime du Panama fait de ce pays l'exemple type du « pavillon de complaisance », dont les pratiques et les effets dangereux sur les économies des Etats côtiers, l'environnement et les ressources marines sont très bien connus et dont ont fait état plusieurs entités internationales, comme l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture

(FAO)⁶, le Fonds mondial pour la nature⁷, et la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF)⁸.

50. Cette pratique a notamment des effets très perniciose sur l'environnement, comme l'a dit Franz Fischler, ancien commissaire de l'Union européenne chargé de la pêche :

« La pratique du pavillon de complaisance, suivant laquelle les propriétaires immatriculent des navires dans des pays autres que le leur, aux fins de contourner des réglementations ou contrôles à caractère contraignant, constitue une grave menace pour le monde maritime d'aujourd'hui » [traduction du Greffe].

51. Comme le rapportent certaines sources indépendantes, 86 % des navires battant pavillon panaméen appartiennent à des sociétés étrangères (4 949 sur un total de 5 764)⁹.

III. Exception à la recevabilité de la demande relative au droit de protection diplomatique concernant des ressortissants étrangers

52. Dans son mémoire (paragraphe 15 à 21) le Panama affirme qu'il a, dans le cadre de la protection diplomatique, qualité pour agir (*locus standi*) dans cette action à l'encontre de la Guinée-Bissau, en invoquant le projet d'articles sur la protection diplomatique élaboré sous les auspices de l'ONU.

53. Pourtant, le cadre de la protection diplomatique ne donne pas au Panama qualité pour agir s'agissant de demandes de personnes ou d'entités qui n'ont pas la nationalité panaméenne.

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

⁶ Ariella D'Andrea, *The "Genuine link" concept in responsible fisheries: legal aspects and recent developments*, 2006, FAO Legal Papers Online # 61, peut être consulté à l'adresse http://www.fao.org/fileadmin/user_upload/legal/docs/lpo61.pdf.

⁷ Matthew Gianni / Walt Simpson, *The Changing Nature of High Seas Fishing. How flags of convenience provide cover for illegal, unreported and unregulated fishing*, 2005, peut être consulté à l'adresse <http://www.wwf.org.uk>.

⁸ Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF), *Flags of Convenience Campaign*, peut être consulté à l'adresse : <http://www.itfglobal.org/flags-convenience/index.cfm>.

⁹ Matthew Gianni, *Real and Present Danger. Flag State Failure and Maritime Security and Safety*, 2008, p. 6.

« 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).

55. L'article 18 du Projet d'articles sur la protection diplomatique 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.

56. 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)* n'est pas applicable. En fait, ni le propriétaire, ni même le moindre membre de l'équipage du « VIRGINIA G » n'est de nationalité panaméenne.

57. D'ailleurs, le Panama affirme lui-même (aux paragraphes 65 à 68 du mémoire), que 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.

58. 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.

59. 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 au bénéfice 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.

60. En l'espèce, d'autres Etats, comme l'Espagne et Cuba, ont exercé leur protection diplomatique au profit 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.

61. 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. Exception à la recevabilité de la demande relative au non-épuisement des voies de recours internes

62. De plus, la Guinée-Bissau conteste la recevabilité de certaines demandes présentées par le Panama dans l'intérêt de certaines personnes ou entités privées, parce que ces personnes ou entités privées n'ont pas épuisé les voies de recours internes qui leur sont ouvertes en Guinée-Bissau.

63. La condition de ce que l'on appelle « règle de l'épuisement des recours internes » figure à l'article 295 de la Convention, aux termes duquel :

Article 295

Epuisement des recours internes

« Un différend entre États parties relatif à l'interprétation ou à l'application de la Convention peut être soumis aux procédures prévues à la présente section seulement après que les recours internes ont été épuisés selon ce que requiert le droit international. »

64. Etant donné que les Parties au présent différend ne sont pas convenues dans leur compromis d'exclure la règle de l'épuisement des recours internes, l'article 95 de la Convention doit être pris en compte dans la procédure sur le fond du différend.

65. Le Panama a formulé les allégations qui suivent pour protéger les intérêts de personnes ou d'entités privées, et affirmé que ces droits avaient été violés et que la responsabilité [de la Guinée-Bissau] était par conséquent engagée au titre des préjudices causés ou de la réparation des pertes :

- a) Le droit du Panama et du « VIRGINIA G » « de jouir de la liberté de navigation et de la liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites » (mémoire, p. 86, conclusion 4) ;
- b) La Guinée-Bissau a eu recours à une force excessive lors de l'arraisonnement et de la saisie du « VIRGINIA G » (mémoire, p. 86, conclusion 10) ;
- c) 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 (mémoire, p. 86, conclusion 14) ;
- d) 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 de l'« IBALLA G ») une indemnisation au titre des dommages et pertes causés à la suite des violations susmentionnées (mémoire, p. 86, conclusion 15).

66. 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.

67. En fait, il n'existe pas, au regard du droit international, de violation de la liberté de naviguer 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.

68. La même chose vaut pour la cargaison : son propriétaire n'est pas le propriétaire du « VIRGINIA G ». Comme le Panama le dit expressément dans son mémoire (au par. 68), la cargaison appartient à une société irlandaise, la

Lotus Federation. Elle se trouvait sous la juridiction de l'Etat du pavillon tant qu'elle restait à bord du navire. Mais ce lien a été rompu, avant qu'une demande d'indemnisation n'ait pu être formée, lorsque le gazole a été déchargé dans le port de Bissau le 30 novembre 2009. L'ordonnance administrative de déchargement du gazole à Bissau a été rendue en application de la juridiction territoriale de la Guinée-Bissau et la validité de cette ordonnance pouvait être contestée là-bas, du fait qu'une ordonnance à l'encontre de ce déchargement avait été rendue avant par un tribunal.

69. Bien que le « VIRGINIA G » ne se soit pas trouvé volontairement dans le port de Bissau, la Guinée-Bissau pouvait exercer sa juridiction territoriale sur le navire, son équipage et la cargaison pendant qu'il se trouvait au port, parce que, comme il est allégué et comme cela sera affirmé plus loin, l'immobilisation du navire était conforme au droit international.

70. Par ailleurs, compte tenu de la valeur du gazole, la prétendue violation du droit de navigation de l'Etat du pavillon ne l'emporte en rien sur la demande concernant la cargaison. Par conséquent, la demande de dédommagement concernant la cargaison de gazole est distincte et indépendante des demandes du Panama relatives à son droit de navigation et à sa juridiction sur le navire. Elle peut être fondée sur une violation directe du droit interne, tel qu'il a dûment été exercé devant les tribunaux de la Guinée-Bissau.

71. La règle des recours internes n'est pas exclue en l'espèce par l'absence d'existence d'un lien entre le navire, les membres de son équipage et la cargaison, d'une part, et l'Etat côtier, de l'autre. En l'espèce, il est clair que ce lien existe, étant donné que le tribunal de Bissau a été saisi d'une demande tendant à ce que soit prononcée une ordonnance en indication de mesures provisoires de non-confiscation du navire et de sa cargaison et que ce tribunal a tranché en ce sens.

72. En fait, un tel lien a été établi par le « VIRGINIA G » lorsque ce navire est entré volontairement dans la zone économique exclusive de la Guinée-Bissau dans le but de ravitailler en combustible des navires de pêche étrangers. Le « VIRGINIA G » a été affrété spécialement pour des activités de soutage au large des côtes de l'Afrique de l'Ouest, y compris dans les zones mentionnées

de la Guinée-Bissau, et sa cargaison de gazole devrait servir ce but et l'a effectivement fait.

73. Ce navire n'a pas simplement effectué un passage en transit dans ces zones maritimes, mais il y est entré afin de se livrer à certaines activités de caractère économique à l'intérieur de la ZEE de la Guinée-Bissau. En se livrant à ces activités, le navire a établi un rapport volontaire, conscient et délibéré avec l'Etat côtier et il peut par conséquent relever de sa juridiction.

74. Vu la juridiction de l'Etat côtier sur sa propre zone économique exclusive, la présence du navire dans sa mer territoriale ou dans ses eaux intérieures est réputée ne plus être nécessaire au regard du droit international d'aujourd'hui pour que le navire relève de la juridiction de l'Etat côtier. En fait, si un pétrolier étranger entre volontairement et intentionnellement dans la zone économique exclusive à des fins économiques, il doit être considéré que le pétrolier a établi un lien suffisant avec l'Etat côtier.

75. La Guinée-Bissau affirme donc que le propriétaire du « VIRGINIA G » n'a pas épuisé les recours internes à sa disposition en Guinée-Bissau. En fait, il a obtenu le prononcé d'une ordonnance prescrivant des mesures provisoires à l'encontre de la confiscation du navire et de sa cargaison, et une instance relative à cette situation est encore pendante devant le tribunal de Bissau. Le propriétaire de la cargaison pourrait également contester la validité de la décision de confiscation de la cargaison de gazole devant les tribunaux bissau-guinéens. En conséquence, il est clair que les recours internes ne sont pas épuisés comme le prescrit l'article 295 de la Convention.

CHAPITRE III – CONTEXTE

I. Activités de soutage

76. La Guinée-Bissau considère que la description de l'activité économique d'avitaillement donnée aux paragraphes 32 et suivants du mémoire du Panama est, de manière générale, exacte. Il convient toutefois de préciser plusieurs points.

77. D'abord, il faut souligner que le soutage est une activité exclusivement économique, et qu'il existe pour ce secteur une association professionnelle internationale qui représente ses membres : l'Association internationale de l'industrie des soutes¹⁰.

78. De plus, comme le reconnaît cette même organisation, cette activité entraîne des coûts environnementaux importants pour l'Etat côtier, en affectant considérablement le milieu marin, la qualité de l'air et la qualité de la vie des populations côtières, qui sont touchées par la pollution qui en résulte.

79. Etant donné que le soutage peut menacer le droit de l'Etat côtier sur les ressources biologiques qui se trouvent dans sa zone économique exclusive, il doit être réglementé par cet Etat. L'Etat côtier a naturellement le droit d'adopter toutes mesures nécessaires à la protection et à la conservation de ses ressources, et il a même l'obligation de protéger l'environnement (article 56, paragraphe 1, et articles 192 et suivants de la Convention).

80. C'est pour cela que les libertés maritimes dont jouissent d'autres Etats dans la ZEE peuvent être restreintes dans la mesure où cela est nécessaire à la sauvegarde des droits de l'Etat côtier (article 58, paragraphe 3, de la Convention).

81. Mais par ailleurs, la pratique du soutage permet de pêcher de manière bien plus intensive que ce qui est normal. En fait, comme l'écrit David Anderson :

¹⁰ Voir l'adresse suivante : <http://www.ibia.net>

« (...) le soutage et l'approvisionnement dans les zones de pêche augmentent l'efficacité de capture des navires de pêche. Le plus souvent, un navire de pêche arrête de pêcher pendant une brève période de temps, se fait ravitailler en combustible et autres provisions et reprend immédiatement son activité dans la même ZEE. Le navire de pêche est libéré du besoin de se rendre au port (de l'Etat côtier) et d'en revenir. Il n'a pas à naviguer et intensifie son effort de pêche. En ce sens, du point de vue de l'Etat côtier, le soutage est plus étroitement en rapport avec la pêche et la gestion d'ensemble des pêches qu'avec la navigation »¹¹ [traduction du Greffe].

82. La réglementation de l'activité de soutage relève également du droit qu'a l'Etat côtier de réglementer la capture des ressources biologiques dans sa ZEE, conformément à l'article 61 de la Convention.

83. Pareillement, l'Etat côtier a le droit de toucher les recettes d'impôt correspondant à cette activité, étant donné que le soutage empêche l'Etat côtier de percevoir les impôts qu'il percevrait sinon naturellement au titre de l'approvisionnement en combustible sur son territoire, et également en application du « principe du pollueur-payeur ».

84. Il est par conséquent normal que l'Etat côtier exige que l'activité de soutage dans sa zone économique exclusive implique le versement de droits pour obtenir des licences correspondantes, conformément à l'article 62 de la Convention, ce qui est une pratique commune à l'ensemble de la sous-région africaine dont fait partie la Guinée-Bissau, la pratique internationale des Etats constituant un élément important pour l'interprétation de la Convention.

85. Le fait que la Guinée-Bissau ne dispose pas des installations nécessaires pour que les navires se ravitaillent en combustible dans ses ports ne lui interdit pas de contrôler la manière dont cette opération est effectuée dans sa ZEE, pour les raisons énoncées ci-dessus.

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

¹¹ David Anderson, *Modern Law of the Sea. Selected Essays*, Leiden, Koninklijke Brill, 2008, p. 224 - 225.

86. S'agissant des paragraphes 44 et suivants du mémoire du Panama, il convient également d'ajouter les faits ci-après :

87. Selon la fiche-pays établie par la Banque mondiale¹², « la Guinée-Bissau **compte parmi les pays les plus pauvres du monde** et occupait en 2010 la 164^e place sur 169 pays dans le classement de l'indice de développement humain de l'ONU. La Guinée-Bissau a une population d'environ 1,6 million d'habitants et une économie fondée essentiellement sur l'agriculture et la pêche, qui représentent environ 46 % du PIB. L'agriculture génère 80 % des emplois et 90 % des exportations (noix de cajou essentiellement, qui est le principal produit exporté). Ce pays a une mauvaise infrastructure et ses indicateurs sociaux sont faibles, et plus des deux tiers de sa population vivent au-dessous du seuil de pauvreté » [traduction du Greffe].

88. Toutefois, la même fiche-pays précise aussi que « **ce pays possède des ressources naturelles et une géographie qui lui permettraient d'avoir un taux de croissance raisonnable**. Les terres de bonne qualité y abondent et sa pluviométrie est favorable. Ses riches gisements minéraux, sa diversité biologique exotique ainsi que le potentiel de la pêche et du tourisme pourraient constituer pour lui plusieurs sources de revenus » [traduction du Greffe].

89. En raison de cette situation, les recettes provenant de la pêche, la sauvegarde des ressources halieutiques et la protection du milieu marin sont des enjeux absolument essentiels pour ce pays, et il convient de signaler que l'archipel des Bijagós a été classé réserve de la biosphère par l'UNESCO.

90. C'est précisément pour cette raison que la Guinée-Bissau, à l'article 3, paragraphes 1, 2 *in fine* et 3, alinéas b) et c), de même qu'à l'article 23 de son décret-loi 6A/2000 du 22 août 2000, qualifie le soutage d'opération connexe de pêche, ce qui est parfaitement conforme à la pratique législative de la région.

91. La qualification du ravitaillement en combustible des navires de pêche en tant qu'« opération connexe de pêche » figure en effet à l'article 3, alinéa c) du Code de la pêche maritime de la République de Guinée (loi L/95/13/CTRN, du 15 mai 1995) (**annexe 11**), à l'article 5, alinéa c) du Code de la pêche maritime

¹² Peut être consultée à l'adresse

<http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/COUNTRIES/AFRICAEXT/GUINEABISEXTN/0,,menuPK:356680~pagePK:141132~piPK:141107~theSitePK:356669,00.html>.

du Sénégal (loi n° 98-32 du 14 avril 1998) (**annexe 12**), et à l'article 4, alinéa c) de la loi n° 2000-25 du 24 janvier 2000 de la Mauritanie portant Code des pêches (**annexe 13**).

92. Cette pratique est de fait parfaitement reconnue par les spécialistes du droit international, qui rejettent expressément l'idée qu'un Etat du pavillon puisse contester cette qualification.

93. D'ailleurs, comme l'écrit David Anderson :

« (...) un navire de servitude qui remplit son objectif consistant à assister un autre navire est empreint *pro tanto* des caractéristiques de l'activité du navire qu'il assiste au moment considéré. Dans cette perspective, un pétrolier qui ravitaille en combustible un navire de pêche se livrant à la pêche dans la ZEE est empreint des caractéristiques relatives à la pêche du navire ravitaillé »¹³ [traduction du Greffe].

94. Et l'auteur ajoute que :

« (...) au vu des tendances récentes il semble incertain, dans tous les cas, que l'on trouve a priori que la législation qui requiert l'accord préalable de l'Etat côtier pour le soutage de navires de pêche se livrant à la pêche dans la ZEE aille au-delà des droits souverains et de la juridiction de l'Etat côtier reconnus aux articles 56, 61, 62 et 73 de la Convention. Le sens ordinaire du terme "droits souverains" dans son contexte immédiat est large. Il existe une pratique des Etats qui prend la forme de législation et d'absence de protestation à l'encontre de telles lois, ce qui va dans le sens de cette interprétation »¹⁴ [traduction du Greffe].

95. Contrairement à ce qu'affirme le Panama, les opérations connexes de pêche relèvent aussi des dispositions du décret n° 4/96 du 2 septembre 1996 (**annexe 14**), qui établit les principes de politique générale concernant les ressources halieutiques nationales.

96. Aux termes de l'article 39 de ce décret :

¹³ Voir David Anderson, *op. cit.*, p. 226.

¹⁴ Voir David Anderson, *op. cit.*, p. 226.

Article 39

(Soutien logistique et opérations de transbordement).

1. Les opérations de soutien logistique aux navires exploités dans des eaux relevant de la souveraineté et de la juridiction nationales, telles que le ravitaillement en vivres et en carburant, la livraison ou réception de matériel de pêche et le transfert de membres d'équipages ainsi que le transbordement des prises doivent être préalablement et spécifiquement autorisées par le Ministère des pêcheries.

2. Les demandes d'autorisation d'effectuer les opérations visées à l'alinéa précédent doivent être déposées au moins dix (10) jours avant la date prévue de l'entrée des navires qui doivent réaliser lesdites opérations dans les eaux relevant de la souveraineté et de la juridiction de la Guinée-Bissau, et inclure les renseignements suivants :

- a) une description précise des opérations prévues ;
- b) le signalement et les caractéristiques des navires utilisés pour le soutien logistique ou le transbordement des prises et la durée de séjour dans les eaux de la Guinée-Bissau ;
- c) le signalement des navires qui bénéficieront des opérations de soutien logistique ou de transbordement des prises.

3. Les bénéficiaires des opérations de soutien logistique ou de transbordement des prises se sauraient en aucun cas être des navires qui ne détiennent pas de permis de pêche valide.

4. Le Ministère des pêcheries peut décider que les opérations de soutien logistique ou de transbordement des prises aient lieu dans une zone définie et à un moment donné et en présence d'agents qualifiés de la police maritime.

[traduction du Greffe].

97. La législation de la Guinée-Bissau établit donc clairement que toutes et chacune des opérations de soutage doivent être spécifiquement autorisées par le

Ministère des pêcheries, avec l'identification du navire ravitaillé, et qu'une telle autorisation ne peut être utilisée pour le ravitaillement de navires autres que ceux pour lesquels l'autorisation a été accordée.

98. De plus, conformément à l'article 39, al. 2 dudit décret, les demandes d'autorisations doivent être faites par écrit et accompagnées de tous les renseignements susmentionnés, et les autorisations elles-mêmes doivent revêtir la forme d'un document écrit.

99. Enfin, conformément à l'article 23, alinéa 2, du décret-loi n°6-A/2000, une telle autorisation est payante, et il est par conséquent évident que le navire devrait disposer d'un reçu du paiement effectué.

CHAPITRE IV – EXPOSÉ DES FAITS PERTINENTS

100. Dans la présente section, la Guinée-Bissau va exposer sa version des faits, tels qu'ils se sont effectivement produits.

101. La Guinée-Bissau réserve tous ses droits de présenter tous faits nouveaux non mentionnés dans le présent contre-mémoire, de faire fond sur eux et de les développer selon que de besoin au cours de la présente procédure.

102. Les faits, tels qu'ils sont décrits aux paragraphes 59 à 250 du mémoire du Panama, doivent être rectifiés comme suit :

103. 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.

104. 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.

105. 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.

106. Après sa construction, le navire « VIRGINIA G » a porté de nombreux noms différents. De fait, il s'est d'abord appelé « KOTOBUKI MARU » jusqu'au 16 juillet 1995, puis « BLUE WAVE » jusqu'au 12 mai 1999, ensuite « VIRGINIA DEL CRISTO » jusqu'au 2 juillet 1999. Enfin, il s'appelle « VIRGINIA G » depuis le 2 juillet 1999, et il existe une référence à une immatriculation au registre maritime russe¹⁵.

107. Etant donné que Penn Lilac Trading, S.A doit être considérée comme étant une société espagnole, le propriétaire et l'armateur-gérant du navire ne sont pas panaméens.

108. Pas un seul membre de l'équipage n'est de nationalité panaméenne ou domicilié au Panama. Ils sont Espagnols, Cubains, Ghanéens ou Cap-verdiens.

109. 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.

110. 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.

111. 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

¹⁵ Consulter le site suivant : <http://www.shipspotting.com/gallery/photo.php?lid=486426>

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.

112. En tout état de cause, 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.

113. La Guinée-Bissau ignore complètement si le navire « VIRGINIA G » a ou non violé le droit d'autres Etats côtiers d'Afrique de l'Ouest. Mais dans la négative, cela pourrait être dû au fait qu'il ait réussi à échapper aux mesures de répression d'activités potentiellement illicites prises par ces Etats, voire par les autorités de la Guinée-Bissau elles-mêmes.

114. Comme cela est mentionné plus haut, le ravitaillement en combustible de navires de pêche est considéré dans l'ensemble de la région à laquelle la Guinée-Bissau appartient comme une opération connexe de pêche, qui est par conséquent subordonnée à une autorisation préalable des autorités ; et l'autorité nationale compétente en Guinée-Bissau est le membre du Gouvernement responsable des pêcheries (art. 23, al. 1 du décret-loi n° 6-A/2000 du 22 août, et art. 39, al.1 *in fine* du décret-loi n° 4/96 du 2 septembre).

115. La pratique qui a peut-être été suivie par le navire « VIRGINIA G » est sa propre affaire. Comme cela est souligné plus haut, la législation bissauguinéenne requiert un document officiel pour les opérations de soutage des navires, qui est habituellement sollicité par le navire devant être ravitaillé pour le compte du navire avitailleur, et l'autorisation doit indiquer quels navires doivent être ravitaillés en combustible.

116. Si le navire n'obtient pas l'autorisation requise légalement, il s'expose naturellement au risque de voir les autorités appliquer la sanction prévue par la loi, qui consiste précisément à arraisonner et saisir le navire.

117. Les responsables du navire « VIRGINIA G » avaient parfaitement conscience des autorisations qu'ils devaient avoir, à telle enseigne qu'ils avaient demandé à deux occasions ces autorisations et exploité le navire en conformité

avec ces autorisations en mai et juin 2009 au profit des navires de la société *Afripêche* ; ils n'ont toutefois pas obtenu la même autorisation en août (voir les annexes 42 et 43 du mémoire du Panama).

118. Le fait qu'il y ait eu des observateurs de la FISCAP* à bord des navires devant être ravitaillés est dépourvu de pertinence. 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. Les observateurs des activités de pêche ne peuvent pas dresser le procès-verbal d'une infraction à la législation en matière de pêche et, par conséquent, ils ne peuvent pas saisir un navire au motif qu'il se livrerait à des activités de pêche illicites (art. 47, al. 2 du décret n° 4/96 du 2 septembre 1996). Leur fonction de base à bord est d'observer si la pêche est effectuée dans les limites du permis délivré au navire. S'ils se rendent compte d'une infraction commise par le navire, ils prennent simplement note de ce fait et peuvent utiliser les systèmes de communication du navire pour se mettre en rapport avec les services de la FISCAP à terre (art. 48 du décret n° 4/96). En se fondant sur ces renseignements, la FISCAP peut ordonner au navire de se rendre au port pour y être inspecté ou organiser, en cas de refus d'obéir à l'ordre de se mettre à quai, une mission de police en mer menée par un inspecteur. À la fin de sa mission à bord du navire, l'observateur maritime rédige un journal de voyage, dont la teneur peut être utilisée comme moyen de preuve en cas de procédure administrative ou judiciaire pour infraction à la législation des pêches (art. 47, al. 2 *in fine* du décret n° 4/96).

120. D'autre part, les inspecteurs de la FISCAP sont des agents des forces de l'ordre qui exécutent des opérations de routine en mer. Ils ont le pouvoir de dresser des procès-verbaux d'infraction à la législation en matière de pêche et de saisir un navire dans les cas où il existe un soupçon fondé d'infraction à cette législation (art. 37, al. 2 ; art. 40, al. 1, lettre a), art. 41 et 42 du décret-loi n° 6-A/2000).

* 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 »).

121. La Guinée-Bissau rejette entièrement les affirmations faites par le Panama aux paragraphes 83 à 95 du mémoire et les considère inacceptables. Le Panama devrait savoir que l'on ne présente pas des soupçons ou des rumeurs devant les tribunaux, mais seulement des faits, et qu'il est inacceptable de porter des accusations sans la moindre preuve et en n'exhibant que des coupures de journaux.

122. En ce qui concerne la situation des navires « AMABAL I » et « AMABAL II », ceux-ci ont en effet été saisis pour des infractions liées à des irrégularités commises lors de l'approvisionnement en combustible, mais ils disposaient de permis de pêche valables et les violations étaient par conséquent bien moins graves que celles commises par le « VIRGINIA G », pétrolier qui est entré dans les eaux de la ZEE de la Guinée-Bissau pour vendre du carburant à des navires de pêche sans détenir d'autorisation à cette fin.

123. Quoi qu'il en soit, une amende de 150 000 dollars des Etats-Unis a été imposée à chacun des navires de pêche « AMABAL I » et « AMABAL II » dès que la violation a été constatée, les navires demeurant saisis pendant que les autorités bissau-guinéennes s'acquittaient des procédures respectives, ayant en définitive décidé de faire droit à la demande présentée par l'ambassade d'Espagne en raison des bons rapports de coopération entre la Guinée-Bissau et le Royaume d'Espagne dans le domaine de la pêche.

124. La mainlevée de l'immobilisation des navires n'a eu lieu que le 28 août 2009, suite à la décision de la Commission interministérielle de surveillance maritime (CIFM) datée du 27 août, qui faisait elle-même suite à la demande de l'ambassadeur d'Espagne (compte rendu n° 10/CIFM/09, joint en tant qu'**annexe 15**).

125. Dans ce compte rendu, il est expressément indiqué que « s'agissant de la demande de l'ambassadeur du Royaume d'Espagne concernant la mainlevée de l'immobilisation des navires de pêche "AMABAL I" et "AMABAL II", saisis pour avoir commis de graves violations de la législation en matière de pêche, la CIFM a dit qu'elle confirmait sa décision antérieure, c'est-à-dire l'imposition d'une amende de 150 000 dollars des Etats-Unis par navire », bien que, entre-temps, les navires soient finalement partis sans payer l'amende, suite à l'insistance de l'ambassadeur.

126. Les accusations lancées par le Panama contre l'ancien Ministre des pêcheries, M. Carlos Musa Baldé, n'ont aucun sens, car il est certain que, comme cela figure à l'**annexe 15**, la décision de procéder à la mainlevée de l'immobilisation des navires appartenait à la Commission interministérielle de surveillance maritime et a été prise lors d'une réunion à laquelle il n'a pas participé, étant donné qu'il se trouvait hors du pays à ce moment-là et qu'il a été remplacé par le Ministre de la défense nationale, M. Artur Silva (voir la déclaration de M. Silva à l'**annexe 5**), la seule raison ayant motivé cette décision étant la demande de l'ambassadeur d'Espagne.

127. La déclaration présentée par le Panama en tant qu'annexe 4 ne constitue pas une preuve d'un quelconque acte effectué par le Ministre des pêcheries, car le déposant se prévaut simplement de déclarations de tierces parties qui ne sont pas produites, et, même ainsi, il déclare que lesdites tierces parties n'auraient contacté qu'un intermédiaire supposé, M. Hamadi Busarai Emhamed, ancien consul honoraire du Royaume d'Espagne en Guinée-Bissau et chef de l'agence *Bijagós*, qui est une agence privée sans rapport avec l'Etat de Guinée-Bissau.

128. Il va de soi qu'une infraction d'une tierce partie ne saurait en aucun cas être imputée 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.

129. Conformément à la réglementation en vigueur en Guinée-Bissau, aucun paiement de redevances dues au titre de permis de pêche ne peut être versé à des entités autres que le Ministère des finances. Comme le savent tous les exploitants de navires de pêche, le Ministère des finances a un compte auprès de la Banque centrale des Etats de l'Afrique de l'Ouest (BCEAO), sur lequel lesdites redevances doivent être versées.

130. Il est vrai que le Ministère public de Guinée-Bissau a mené des instructions relatives à plusieurs responsables de gouvernement, ce qui ne fait que démontrer que les institutions d'instruction pénale de la Guinée-Bissau fonctionnent normalement et que le propriétaire du « VIRGINIA G » aurait pu engager une action au pénal.

131. L'instruction du Ministère public n'a rien à voir avec l'affaire du « VIRGINIA G » décrite par le Panama ; elle concerne plutôt plusieurs accusations différentes, comme la délivrance illégale de permis de pêche et le détournement de fonds publics. Cela est en fait mentionné dans l'article de journal joint par le Panama en tant qu'annexe 15, ou les références au pétrolier « VIRGINIA G » ne se trouvent que dans les déclarations faites par son propriétaire, qui ne sont pas dignes de foi.

132. Bien que l'enquête ait effectivement impliqué la détention de certains fonctionnaires, et ce pendant une semaine, elle n'a pas mené à la découverte de preuves d'une quelconque infraction commise par qui que ce soit. Le Ministre Carlos Mussa Baldé n'a jamais été mis en accusation. M. Cirilo Vieira a été acquitté à l'issue d'un procès. MM. Hugo Nosoliny Vieira et Malai Saná attendent en liberté leur procès.

133. En ce qui concerne les navires qui appartiennent à la société espagnole *Balmar Pesquerías del Atlántico*, à savoir l'« AMABAL I », l'« AMABAL II », le « RIMBAL I » et le « RIMBAL II », il est à noter que les navires de pêche « AMABAL I » et « AMABAL II » battent pavillon mauritanien et non pavillon espagnol, bien que tout l'équipage soit espagnol.

134. La Guinée-Bissau n'a aucune connaissance des liens décrits à l'annexe 16 du mémoire du Panama, tandis que l'annexe 17 du même mémoire est une simple facture pro forma relative à l'achat de gazole, laquelle, outre le fait qu'elle est incorrectement datée de 2008, mentionne sa livraison à Bissau. S'agissant des documents ajoutés par le Panama à l'annexe 18 de son mémoire, ceux-ci sont datés de septembre 2009 ; ils sont donc postérieurs à la saisie du « VIRGINIA G », et ne peuvent être utilisés pour prouver les faits allégués par le Panama.

135. Même en supposant que la date de livraison figurant sur la facture soit le 15 août 2009, nous ne comprenons pas pourquoi la livraison a eu lieu plusieurs jours 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.

136. Contrairement à ce qu'affirme le Panama, il est absolument faux que le pétrolier « VIRGINIA G » ait jamais eu la moindre autorisation pour effectuer l'opération connexe de pêche qu'il a réalisée, et les documents joints en tant qu'annexes 19 et 20 au mémoire du Panama ne le démontrent pas non plus, car cette correspondance est incomplète et par conséquent trompeuse.

137. En fait, l'annexe 19 du Panama n'est rien de plus qu'une réponse à une demande de ravitaillement en combustible provenant des navires de pêche eux-mêmes, demande qu'ils doivent faire avant la procédure de ravitaillement.

138. Comme cela est exposé dans l'annexe 19 du Panama, ce ravitaillement en combustible était autorisé, mais subordonné à la communication des coordonnées et du nom du navire avitailleur, ledit navire devant naturellement obtenir un permis pour se livrer à cette activité.

139. Dès qu'il a reçu la réponse du navire de pêche (jointe par le Panama en tant qu'annexe 20) déclarant que le navire avitailleur était le « VIRGINIA G », le chef de la FISCAP a ajouté par écrit une note à ce courrier daté du 20 août 2009 (**annexe 16**), qui était ainsi libellée :

« C'est noté. Il faut de plus déterminer si le navire en question détient l'autorisation correspondante pour vendre du combustible dans la ZEE ».

140. C'est précisément pour cette raison qu'une lettre a immédiatement été envoyée le 20 août 2009 (**annexe 17**), dans laquelle on pouvait lire :

« le contenu de votre lettre a été analysé et en conclusion, la FISCAP, bien qu'elle ait reçu les renseignements demandés, suggère en outre que votre agence certifie que le navire qui procède au ravitaillement en combustible est dûment autorisé à effectuer cette opération dans la ZEE de la Guinée-Bissau ».

141. Cette lettre est restée sans réponse, et le navire « VIRGINIA G » a effectué le ravitaillement en combustible sans que ses responsables aient obtenu une autorisation de se livrer à des activités connexes de pêche dûment délivrée par le Ministre des pêcheries en application de l'art. 23 du décret-loi 6-A/2000,

alors qu'ils savaient qu'elle était requise, étant donné que le navire avait déjà été exploité dans la ZEE de la Guinée-Bissau avec les permis voulus – ce qui est suffisamment prouvé par les documents joints par le Panama en tant qu'annexes 42 et 43.

142. C'est justement pour cette raison, comme l'a déclaré João Nunes Cá (**annexe 1**), que le capitaine a reconnu franchement qu'il n'avait pas l'autorisation nécessaire pour effectuer l'opération dès que les inspecteurs ont arraisonné le navire.

143. La Guinée-Bissau n'a aucune idée de l'activité du « VIRGINIA G » avant que ce navire ait procédé à l'opération prévue et ne la considère pas comme pertinente pour la présente procédure, étant donné que le Panama ne produit manifestement pas la moindre preuve cohérente de ce qu'il avance.

144. Si en août 2009 le « VIRGINIA G » ravitaillait effectivement en combustible d'autres navires en Guinée-Bissau sans avoir obtenu l'autorisation nécessaire, cela démontrerait l'existence d'autres infractions, parmi lesquelles la seule qui a pourtant fait l'objet de la sanction prévue est le ravitaillement en combustible de l'« AMABAL II ».

145. L'exposé des faits donné par le Panama est complètement faux et il est démenti par les déclarations de l'inspecteur João Nunes Cá (**annexe 1**) et de l'inspecteur en chef Pedro Cardoso Nanco (**annexe 2**), et aussi par les photographies prises lors de l'arraisonnement du navire (**annexe 7**).

146. La saisie a eu lieu au motif de la violation de la loi sur les pêcheries commise par le navire « VIRGINIA G » dans la zone économique exclusive de la Guinée-Bissau, la sanction appliquée étant celle qui est prévue en droit interne bissau-guinéen.

147. Le Panama ne peut pas affirmer que, lors d'une opération de police, les inspecteurs ne devraient pas 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.

148. Il y a eu des cas en Guinée-Bissau où les inspecteurs des forces de l'ordre ont arraisonné un navire sans être armés et se sont fait agresser par l'équipage, qui les a jetés par-dessus bord.

149. C'est pourquoi, actuellement, les membres de trois entités différentes participent aux opérations de police : un ou plusieurs inspecteurs de la pêche maritime ; l'équipage de l'embarcation (le pilote et son second) ; et une brigade de protection (personnel des forces armées, infanterie de marine).

150. Les **inspecteurs des pêches maritimes** sont uniquement des civils, fonctionnaires de la FISCAP, dont la mission consiste à contrôler la licéité des activités des navires de pêche en mer.

151. L'**équipage de l'embarcation** se compose de militaires de la Marine, qui participent aux opérations de police en qualité de personnel de navigation uniquement. En cas de saisie d'un navire, ils peuvent se substituer au pilote, si l'ordre de dérouter le navire vers le port de Bissau n'est pas respecté.

152. La **brigade de protection** se compose de militaires de l'infanterie de marine, dont la mission consiste à assurer la protection du navire et de tous les participants à la mission durant l'arraisonnement, si un navire tiers menace d'employer la force.

153. 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.

154. Comme l'a déclaré João Nunes Cá (**annexe 1**), tous les inspecteurs étaient vêtus de manière réglementaire et clairement identifiés comme étant des agents de la FISCAP, tandis que les militaires de l'infanterie de marine portaient l'uniforme.

155. En ce qui concerne l'interdiction donnée à l'équipage d'utiliser les moyens de communication, cela n'a été le cas que pendant l'arraisonnement, précisément pour éviter des fuites d'informations au sujet des opérations de

police dans la zone de l'arraisonnement, étant donné que d'autres navires allaient être surveillés, comme l'a expliqué l'inspecteur en chef Pedro Cardoso Nanco (**annexe 2**).

156. Dès qu'a cessé l'opération d'arraisonnement, l'utilisation des moyens de communication du navire a de nouveau été autorisée, ce qui a permis au capitaine de faire toutes les communications qu'il voulait. Il a, comme il l'a déclaré, envoyé en toute liberté une télécopie et un courrier électronique.

157. 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**), tandis que le procès-verbal (**annexe 18**) fait état d'une mer calme et d'une bonne visibilité. 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 ».

158. En ce qui concerne le document qu'il a été demandé au capitaine de signer, il s'agit du procès-verbal, et l'art. 45, al. 3 du décret-loi 6-A/2000 (Annexe 9 du mémoire du Panama) stipule que :

« le procès-verbal est signé par les agents des forces de l'ordre, par tout témoin et, dans la mesure du possible, par l'auteur de la violation qui peut y consigner ses observations ; il est transmis au Ministère en charge des pêcheries, aux fins de la procédure officielle autorisée à l'article suivant » [traduction du Greffe].

159. Le capitaine n'était pas obligé de le signer et il aurait toujours pu, quoi qu'il en soit, y consigner ses observations. Il a néanmoins signé le procès-verbal (**annexe 18**), et, bien que celui-ci soit en portugais, qui est la langue officielle de la Guinée-Bissau, toute personne sachant lire l'espagnol peut parfaitement bien le comprendre, étant donné les similitudes entre ces deux langues.

160. Les déclarations du capitaine qui figurent à l'annexe 27 du mémoire du Panama sont complètement fausses. Il suffit de voir qu'il déclare qu'il n'y avait

pas de procès-verbal d'immobilisation, alors que non seulement celui-ci existe, mais encore qu'il a été signé par lui, étant bien entendu que l'équipage n'était soumis à d'autre stress et ne souffrait d'autre anxiété que ceux causés par le fait de se faire prendre en train de violer la loi de l'Etat dans lequel ils se trouvaient.

161. Ce que le Panama déclare aux paragraphes 143 à 145 de son mémoire est également faux, étant donné que le rapport d'inspection daté du 28 août 2009 a été signé par le capitaine, qui s'est en réalité montré très coopératif au cours de l'inspection (**annexe 19**).

162. Comme l'a déclaré le propriétaire du navire, il avait la possibilité de recourir aux tribunaux [bissau-]guinéens, ayant même obtenu la suspension de l'ordonnance de déchargement du gazole rendue par le Secrétaire d'Etat à la pêche, en dépit du fait que ce gazole avait été saisi conformément aux lois de la Guinée-Bissau, et que cette saisie était une conséquence de la violation commise.

163. Le fait que ce déchargement ait été entrepris plus tard tient à une décision du Ministre des finances fondée sur un avis donné par le Ministre de la justice de la République de Guinée-Bissau (**annexe 8**).

164. Il ne s'agit pas là d'un non-respect de la décision du tribunal de Bissau, dans la mesure où cette décision a 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.

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

166. La Guinée-Bissau ignore la véracité des échanges de courriers électroniques et des conversations téléphoniques dont le Panama fait état aux paragraphes 159 à 179 de son mémoire, et qui sont décrits aux annexes 4, 5, et 28 à 36 dudit mémoire, et elle estime que toute cette correspondance et ces supposées conversations n'ont aucune pertinence en l'espèce.

167. Il convient toutefois de signaler que le club P&I de l'Espagne a été contacté, et non pas celui du Panama, ce qui démontre une fois de plus

l'absence totale de rapport entre le Panama et la présente affaire ainsi que la violation de l'article 91 de la Convention.

168. Les autorités de la Guinée-Bissau n'ont jamais demandé de paiements illégaux aux propriétaires de navires et si ceux-ci ont effectués de tels paiements à de faux intermédiaires, ils en sont les seuls responsables.

169. L'inspecteur João Nunes Cá nie catégoriquement dans sa déclaration (**annexe 1**) avoir proposé une quelconque solution « *a la Africana* » (« à l'africaine »), et il faut beaucoup d'imagination pour prétendre qu'un inspecteur [bissau]-guinéen déclarerait s'appeler John Mimo et parlerait espagnol, une langue qui est complètement inconnue dans cette région de l'Afrique.

170. Comme il ressort de sa déclaration (**annexe 1**), 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 –, étant entendu 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.

171. Cela est en fait correctement indiqué par le Panama au paragraphe 184 de son mémoire, et la contradiction avec les affirmations antérieures est flagrante.

172. La lettre écrite par Penn Lilac et jointe par le Panama en tant qu'annexe 41 confirme l'absence d'autorisation du « VIRGINIA G », dans la mesure où elle en rejette la responsabilité sur l'agence *Bijagós*, alors que le capitaine du « VIRGINIA G » était parfaitement conscient des autorisations qu'il devait obtenir, tant et si bien qu'il les avait obtenues en juin.

173. Cela est clairement expliqué par la FISCAP à l'annexe 43 du mémoire du Panama, et cela est en fait également reconnu dans la réponse de Penn Lilac, qui est jointe par le Panama en tant qu'annexe 44, et qui à nouveau rejette la responsabilité sur l'agence *Bijagós*, qu'elle accuse de l'avoir conduit à commettre une infraction. Il s'agit d'une question qui doit être réglée entre Penn Lilac et l'agence *Bijagós*, laquelle n'a absolument rien à voir avec l'Etat de Guinée-Bissau.

174. Et dans ladite réponse, l'on va jusqu'à nier la juridiction de l'Etat de Guinée-Bissau dans sa zone économique exclusive, en estimant que le ravitaillement en combustible de navires de pêche dans les eaux de la ZEE par des pétroliers constitue un fait incapable d'affecter les ressources naturelles des eaux de mer, ce qui démontre bien le manque total de préparation méthodique d'opérations qui ont une telle incidence sur le milieu marin.

175. Cela ne fait que prouver à quel point la décision de confisquer le navire était justifiée, motivée qu'elle était, comme cela a toujours été indiqué, par des préoccupations écologiques et non pas par des inquiétudes au sujet de l'évasion fiscale et de la concurrence déloyale à l'encontre de compagnies pétrolières bissau-guinéennes.

176. En ce qui concerne l'exposé des faits donné par le Panama, nous soulignons le comportement complètement incorrect du propriétaire du « VIRGINIA G » en l'espèce, qui a systématiquement écrit des lettres à la FISCAP et s'est plaint à la presse, mais n'a engagé un avocat que le 1^{er} octobre 2009, plus d'un mois après la saisie du navire, alors qu'il aurait dû le faire immédiatement.

177. Par cette attitude, il a gravement nuit à sa défense en l'affaire. Il suffit de voir que conformément à l'art. 52, al. 1 [...] du décret-loi n° 6-A/2000 (tel que modifié par le décret-loi n° 1-A/2005), la réalisation d'une opération connexe de pêche sans autorisation dans la ZEE est sanctionnée par la confiscation du navire et de la totalité de ses produits.

178. La procédure se déroule en deux phases : une phase administrative et une phase judiciaire, ultérieure. Durant la phase administrative, la CIFM, entité administrative compétente, examine la violation, laquelle a fait l'objet de l'enquête de la FISCAP, et rend une décision la concernant.

179. Cette phase de la procédure commence par la rédaction d'un procès-verbal par l'inspecteur qui a mené la mission, dans lequel le capitaine a le droit de faire ses observations et de contester la violation qu'il est accusé d'avoir commise (art. 45, al. 3 du décret-loi n° 6-A/2000).

180. Après la décision de la CIFM, le propriétaire dispose d'une période de 15 jours pour déposer une réclamation, former un recours devant un tribunal, ou payer l'amende (art. 60, al. 1 et 2 du décret-loi n° 6-A/2000).

181. Si un recours est formé devant un tribunal à l'encontre d'une telle décision, la phase judiciaire s'ensuit.

182. Dans l'affaire du « VIRGINIA G », le capitaine a signé le procès-verbal d'infraction sans rien contester (**annexe 18**), et le propriétaire a adressé des lettres à la FISCAP, l'entité accusatrice, mais il n'a présenté aucune défense à la CIFM, et n'a recouru que bien plus tard au tribunal.

183. Dans le cas de la violation décrite ci-dessus, la confiscation du navire et de toute sa cargaison est la sanction qui est prévue par la loi, ce qui signifie que cette décision de la CIFM est par conséquent légale.

184. Néanmoins, le propriétaire du navire a obtenu le prononcé d'une mesure provisoire à l'encontre de la décision et il a ainsi réussi à suspendre le déchargement.

185. Pour ce qui est du refus de restituer les passeports décrit dans l'annexe 46 du mémoire du Panama, une fois de plus il résulte du fait que le requérant s'est adressé à la FISCAP, laquelle était incompétente en la matière, alors qu'il aurait dû s'adresser à la CIFM.

186. Les passeports ont par la suite été restitués à la demande de l'ambassadeur de Cuba, qui a exercé sa protection diplomatique en faveur de ses citoyens (voir la déclaration de Carlos Nelson Sanó jointe en tant qu'**annexe 4**).

187. En ce qui concerne la décision de vendre aux enchères le navire, elle a été prise parce que la décision de le confisquer est devenue définitive, étant donné que le propriétaire du navire a laissé s'écouler le délai de recours contre la décision du CIFM et qu'il n'a pas demandé au tribunal de fixer un dépôt de garantie.

188. Il est vrai qu'ultérieurement le propriétaire du navire a déposé devant le Tribunal régional de Bissau une demande en prescription de mesure provisoire,

qui a été immédiatement accordée, mais cette décision était entachée de nullité, car elle avait été rendue sans que les autorités compétentes en l'affaire n'aient été entendues, ce qui n'aurait pas dû se produire suivant les lois en vigueur dans la République de Guinée-Bissau.

189. Comme on peut en effet le lire dans la décision judiciaire jointe par le Panama en tant qu'annexe 52 à son mémoire, une fois que le requérant a demandé la mesure, le tribunal est convenu d'accorder ladite mesure sans entendre la partie adverse, en violation du principe du contradictoire expressément établi dans l'art. 3 du Code de procédure civile de la Guinée-Bissau.

190. Cette violation implique légalement qu'une telle décision est nulle, étant donné qu'elle s'y rapporte, et le Ministre de la justice de la Guinée-Bissau a informé le Gouvernement de cet état de choses.

191. C'est pourquoi le Ministre de la justice de la République a décidé de former un recours contre la décision accordant la mesure provisoire, et ce recours a pour effet d'en suspendre l'application.

192. Cela étant, l'application de la mesure provisoire avait été suspendue lorsque le déchargement du gazole avait été ordonné, les actions des autorités étant en parfaite conformité avec les lois de la Guinée-Bissau.

193. Et il n'y a naturellement eu aucun acte de violence lors du déchargement du gazole, qui a été effectué avec la parfaite coopération de l'équipage du navire.

194. La Guinée-Bissau n'a manifestement rien à voir du tout avec la situation financière de Penn Lilac et encore moins avec la saisie d'un autre de ses navires, l'« IBALLA G », qui ne bat même pas pavillon panaméen, et pas davantage avec le défaut de paiement de son équipage alors que le navire était au mouillage dans un port des Iles Canaries. Il appartient à Penn Lilac d'assumer les risques qu'elle prend lorsqu'elle enfreint les règles existantes relatives à la vente de combustible dans la ZEE, et tous les Etats de la région sanctionnent cette violation par la saisie du navire ayant servi à la commission de l'infraction.

195. La Guinée-Bissau n'a aucunement connaissance de la situation décrite par le Panama au sujet de Penn Lilac et de ses créanciers, le Panama n'en fournissant en outre aucune preuve, et encore moins du fait qu'ils seraient dus aux mesures de la Guinée-Bissau concernant le navire « VIRGINIA G ».

196. Une fois que le navire a été confisqué, il incombait naturellement à Penn Lilac de décider de ce que son équipage devait faire et s'il est resté à Bissau, c'était parce que son employeur l'avait décidé : les membres de l'équipage n'ont jamais été en détention, et ils pouvaient librement quitter la Guinée-Bissau, à condition d'y laisser le navire.

197. Les passeports des membres des équipages des navires saisis sont retirés au moment de la saisie, afin d'empêcher toute entrée non autorisée sur le territoire national, au titre de la décision de confiscation du navire, mais ils sont immédiatement restitués dès que le détenteur fait connaître son souhait de quitter le territoire, comme cela s'est naturellement passé dans cette affaire, à la demande de l'ambassadeur de Cuba.

198. Les membres de l'équipage n'ont jamais été exposés au moindre danger, ils ont été accompagnés tout au long du trajet par des marins expérimentés, et les conditions dans lesquelles ils ont séjourné à bord du navire relèvent de la responsabilité exclusive des propriétaires du navire. Ce sont eux qui doivent verser les salaires et garantir l'approvisionnement en eau et en nourriture des personnes qu'ils recrutent. Pour ce qui est des moustiques, ils sont présents dans cette région de l'Afrique, et il incombe à ses visiteurs de se protéger de façon appropriée contre le paludisme.

199. Il n'est pas vrai que le navire n'a pas été approvisionné ; il l'a notamment été de 25 000 litres d'eau potable, comme le Panama finit par l'admettre au paragraphe 190 de son mémoire. Affirmer que l'équipage a dû utiliser l'eau de pluie pour la moindre de ses activités relève de la pure fantaisie.

200. Il est vrai que la Guinée-Bissau a décidé de procéder à la mainlevée de l'immobilisation du navire le 20 septembre 2010, car les autorités ont appris que les conditions de sécurité du navire étaient épouvantables et qu'il risquait de couler dans le port de Bissau. Cette décision répondait également aux demandes réitérées de l'ambassade d'Espagne sollicitant la mainlevée de son

immobilisation (décision n° 05/CIFM/2010, datée du 20 septembre et notification correspondante, jointes par le Panama en tant qu'annexe 58).

201. Le risque que le navire sombre était naturellement dû aux conditions lamentables dans lesquelles il était exploité et au manque total de rigueur avec lequel le Panama lui a accordé un permis de navigation, probablement sans avoir effectué une seule inspection du navire, qui était toujours exploité entre Séville et la côte ouest-africaine et ne s'était probablement jamais rendu au Panama.

202. Aucun représentant de la Guinée-Bissau n'a jamais exercé de fonctions à bord du navire, de telle sorte que la Guinée-Bissau n'est nullement responsable des conditions de sécurité extrêmement mauvaises dans lesquelles il se trouvait, cette responsabilité incombant entièrement aux autorités maritimes du Panama, qui n'ont pas assuré une inspection appropriée du navire.

203. La Guinée-Bissau n'accorde pas la moindre crédibilité au rapport non signé joint par le Panama en tant qu'annexe 62, prétendument rédigé par Pedro Olives Socas, Espagnol résidant aux Iles Canaries, que le Panama charge habituellement d'établir des rapports sur les accidents graves mettant en cause des navires battant pavillon panaméen.

204. Cela a précisément été le cas du navire frigorifique « TORNADO », qui a abordé le navire de pêche « NAVIGATOR » au large de Nouadhibou (Mauritanie), le 4 mai 2007¹⁶.

205. C'est aussi ce qui s'est passé avec le navire « SASANQUA », victime d'un incendie dans la salle des machines en plein milieu de l'Atlantique le 7 juillet 2007¹⁷.

¹⁶ http://www.amp.gob.pa/newsite/spanish/casualty/REPORTES%20DE%20ACCIDENTES/1.%20TORNADO%20AMP_.pdf.

¹⁷ [http://www.amp.gob.pa/newsite/spanish/casualty/REPORTES%20DE%20ACCIDENTES/SASANQUA%20in%20forme%20\(AMP\).pdf](http://www.amp.gob.pa/newsite/spanish/casualty/REPORTES%20DE%20ACCIDENTES/SASANQUA%20in%20forme%20(AMP).pdf).

CHAPITRE V – EXPOSÉ DE DROIT

206. Contrairement à ce qu'affirme le Panama, la Guinée-Bissau, dans le compromis, n'a reconnu la compétence du Tribunal qu'en ce qui concerne l'allégation selon laquelle la Guinée-Bissau aurait violé les obligations internationales qui lui incombent en vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982. Les règles de la Convention sont donc les seules qui peuvent être appliquées par le Tribunal.

207. La Guinée-Bissau n'accepte pas la déclaration faite par le Panama au paragraphe 254 de son mémoire. L'article 62 du Règlement du Tribunal stipule que « [l]e mémoire contient : un exposé des faits sur lesquels la demande est fondée, un exposé de droit et les conclusions ». Il n'est pas acceptable de modifier sans cesse le fondement de l'affaire en cours de procédure.

208. La Guinée-Bissau rejette totalement les allégations du Panama selon lesquelles elle aurait violé la Convention ou le droit international général.

209. Elle n'a pas violé l'article 58 de la Convention, vu que le soutage est une activité économique qui ne relève pas de la liberté de navigation ou de la liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites.

210. Comme cela a été dit, le soutage est considéré dans toute la région de l'Afrique de l'Ouest comme une activité connexe de pêche, subordonnée à l'autorisation de l'Etat côtier.

211. Comme cela a également été mentionné plus haut, des jurisconsultes ont estimé que la réglementation de cette activité dans la ZEE est admissible en raison des droits souverains et de la juridiction de l'Etat côtier, qui sont reconnus dans les articles 56, 61, 62 et 73 de la Convention¹⁸.

212. Contrairement à ce qu'affirme le Panama, le Tribunal s'est penché sur l'activité de soutage au paragraphe 130 de sa décision en l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*. Le Tribunal a estimé que :

¹⁸ Voir David Anderson, *op. cit.*, p. 226.

« L'intérêt public essentiel que la Guinée prétend protéger en appliquant sa législation douanière dans la zone économique exclusive se rapporte, selon elle, aux "pertes fiscales considérables qu'un pays en développement comme la Guinée subit en raison de l'avitaillement offshore illégal dans sa zone économique exclusive". La Guinée mentionne également les intérêts en matière de pêche et d'environnement. En effet, la thèse de la Guinée est que le principe de "l'intérêt public" reconnu dans le droit international coutumier lui confère le pouvoir d'empêcher "la pratique d'activités économiques qui sont entreprises [dans sa zone économique exclusive] sous le couvert de la navigation, mais qui doivent être distinguées de la communication" »¹⁹.

213. Et le Tribunal de poursuivre :

« Dans leurs conclusions, les deux parties ont chacune demandé que le Tribunal se prononce sur les droits des Etats côtiers et des autres Etats en matière d'avitaillement en mer, c'est-à-dire la vente de gazole aux navires en mer. Le Tribunal constate qu'il n'existe pas de disposition spécifique dans la Convention sur la question. L'une et l'autre parties semblent convenir que si la Convention attribue certains droits aux Etats côtiers et aux autres Etats dans la zone économique exclusive, il ne s'ensuit pas automatiquement que les droits qui n'ont pas été expressément attribués à l'Etat côtier reviennent aux autres Etats ou que, à l'inverse, les droits qui n'ont pas été attribués de manière spécifique aux autres Etats reviennent à l'Etat côtier. Saint-Vincent-et-les-Grenadines demande au Tribunal de dire et juger que l'avitaillement dans la zone économique exclusive par des navires battant son pavillon relève de l'exercice de la liberté de navigation et des utilisations de la mer à d'autres fins internationalement licites liées à la liberté de navigation telles qu'énoncées aux articles 56 et 58 de la Convention. De son côté, la Guinée soutient que l'"avitaillement" ne constitue pas un exercice de la liberté de navigation ou l'une quelconque des utilisations de la mer à d'autres fins internationalement licites liées à cette liberté de navigation, telles qu'énoncées dans la Convention, mais est une activité commerciale. La Guinée fait valoir en outre que l'avitaillement dans la zone économique exclusive peut ne pas

¹⁹ *Affaire du navire « SAIGA » (No. 2) (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Guinée)*, Tribunal international du droit de la mer, arrêt du 1^{er} juillet 1999, au par. 130.

revêtir le même statut dans tous les cas et elle affirme que l'on pourrait, par exemple, faire une différence entre l'avitaillement de navires opérant dans la zone et l'approvisionnement en carburant de navires en transit »²⁰.

214. Pour conclure :

« Le Tribunal estime que la question qui appelle une décision est celle de savoir si les mesures prises par la Guinée étaient compatibles avec les dispositions applicables de la Convention. 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 »²¹.

215. Dans son opinion individuelle en l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*, M. le juge Zhao a expressément affirmé que :

« 3. (...) Considérer que la liberté de navigation inclut l'avitaillement et tous autres activités et droits qui y sont liés constitue une interprétation inexacte. Le point de vue selon lequel l'avitaillement peut être librement mené dans la zone économique exclusive, parce qu'il peut être librement mené en haute mer, n'est pas tenable au regard du droit.

4. Pour résumer, l'avitaillement ne devrait pas être encouragé, encore moins s'il doit se faire sans limitation. Au contraire, les conditions ci-après sont généralement requises pour l'avitaillement : 1) les Etats qui souhaitent exercer une activité d'avitaillement dans la zone économique exclusive doivent conclure des accords avec l'Etat côtier; et 2) les navires de pêche doivent obtenir de ces Etats des licences ou une autorisation pour leur avitaillement. S'il n'est pas mené en respectant ces deux conditions, l'avitaillement n'a aucun statut légal dans le droit de la mer ».

216. Comme le mentionne I. A. Shearer :

²⁰ *Affaire du navire « SAIGA » (No. 2) (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Guinée)*, Tribunal international du droit de la mer, arrêt du 1^{er} juillet 1999, au par. 137.

²¹ *Affaire du navire « SAIGA » (No. 2) (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Guinée)*, Tribunal international du droit de la mer, arrêt du 1^{er} juillet 1999, au par. 138.

« Dans cette phase initiale de l'affaire, la majorité du Tribunal considérait que la saisie d'un navire par la Guinée pour une infraction de sa législation douanière commise dans sa ZEE du fait du soutage d'un navire de pêche était pour le moins "plausible" ou "défendable", qu'il s'agissait d'une question ayant trait à son droit d'exercer sa juridiction sur les ressources biologiques dans sa ZEE et qui relevait donc de l'article 73 de la Convention (sans l'applicabilité duquel il n'existerait pas de droit permettant à Saint-Vincent-et-les Grenadines de demander la prompte mainlevée) » [traduction du Greffe]²².

217. Barbara Kwiatkowska affirme aussi qu'il y a eu « assimilation dans l'arrêt du navire "SAIGA" de l'activité d'avitaillement de navires de pêche aux droits de l'Etat côtier en matière de pêche dans la ZEE » [traduction du Greffe]²³.

218. La Guinée-Bissau reconnaît que la ZEE a un statut particulier, mais que dans ce statut les intérêts de l'Etat côtier relatifs à la préservation des ressources marines et à la réglementation des pêches prévalent sur l'intérêt économique que présentent les activités de soutage effectuées par des pétroliers.

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

220. La Guinée-Bissau accepte entièrement les déclarations faites par le Panama qui figurent aux paragraphes 267 à 269 de son mémoire.

221. La Guinée-Bissau rejette complètement l'affirmation selon laquelle l'activité de soutage devrait être considérée comme étant une liberté relevant de la liberté de navigation et d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites, ce qui n'est pas accepté par la doctrine.

222. De fait, Symeon Karagiannis mentionne expressément que :

²² Voir I. A. Shearer, « The International Tribunal for the Law of the Sea and its potential for resolving navigation disputes », in Donald R. Rothwell and Sam Bateman, *Navigational Rights and Freedoms and the New Law of the Sea*, 2000, p. 273.

²³ Voir Barbara Kwiatkowska, « The Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea M/V Saiga Cases before the International Tribunal for the Law of the Sea », in Donald R. Rothwell and Sam Bateman, *Navigational Rights and Freedoms and the New Law of the Sea*, 2000, p. 287.

« esquissée par la Guinée dans l'affaire du "Saiga" (et, dans les conditions que l'on a vues, non rejetée a priori par le Tribunal de Hambourg), une idée pourrait être retenue : l'avitaillement ne serait pas une activité autonome mais, bien au contraire, une activité rattachable à l'activité principale du navire avitaillé au moment de son avitaillement. Il est, par exemple, manifeste que, sous cet angle, l'activité principale, dans une zone économique exclusive, d'un navire de pêche, dûment fourni d'une licence de pêche délivré[e] par l'Etat côtier, n'est pas tant la navigation que l'exploitation des ressources biologiques de l'Etat côtier »²⁴.

223. Etant donné que le soutage présente des risques très graves pour l'environnement, sa réglementation par les Etats côtiers est permise par les articles 61 et 62 de la Convention. Il s'agit d'une question sur laquelle le Tribunal ne s'est pas penché dans l'*Affaire du navire « SAIGA »*.

224. Comme l'écrivent Sicco Rah et Tilo Wallrabenstein :

« L'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)* a traité de l'application de la législation douanière nationale. On aurait pourtant pu la concevoir avec une dimension écologique. Le ravitaillement en combustible dans une zone riche en ressources présente des risques pour l'environnement et la Guinée aurait peut-être pu affirmer que son pouvoir de réglementer le ravitaillement en combustible était lié à l'autorité dont elle dispose pour réglementer la pêche dans sa ZEE. Comme la Guinée n'a pas affirmé que les mesures qu'elle a prises l'avaient été dans le but de protéger ses ressources marines et l'environnement côtier, le TIDM n'a pas examiné ces questions. Dans le cas contraire, le Tribunal aurait peut-être pu conclure qu'étant donné que l'Etat côtier pouvait réglementer l'exploitation des ressources dans cette zone, il pouvait aussi réglementer le ravitaillement en combustible des navires de pêche se livrant à cette exploitation » [traduction du Greffe]²⁵.

²⁴ Syméon Karagiannis, « L'article 59 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (ou les mystères de la nature juridique de la zone économique exclusive) », *Revue belge de droit international*, volume 37, 2004, p. 325-418 (373).

²⁵ Voir Sicco Rah et Tilo Wallrabenstein, « Sustainability needs judicial support: what does the International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS) offer in this respect? », in Peter Elmers and Rainer Lagoni, *International Maritime Organisations and their contribution towards a sustainable marine development*, 2006, pp. 285-315 (305-306).

225. Il est par conséquent clair que la loi de la Guinée-Bissau et son application aux activités du « VIRGINIA G » sont conformes à la Convention et à d'autres règles du droit international.

226. Contrairement à ce qu'affirme le Panama, il n'y a pas non plus eu violation par la Guinée-Bissau de l'article 56, paragraphe 2, ni de l'article 73 de la Convention.

227. Eu égard à l'article 56, paragraphe 2 de la Convention, la Guinée-Bissau a au contraire agi de manière adéquate en exigeant l'autorisation appropriée prévue par la loi, que le pétrolier « VIRGINIA G » n'avait pas, et en prononçant la sanction permise par sa loi pour cette violation, et nous ne voyons pas comment cette décision pourrait être contraire aux droits d'autres Etats ou à la Convention.

228. Les mesures de la Guinée-Bissau étaient en parfaite conformité avec l'article 73, paragraphe 1, de la Convention, qui légitime expressément son action, et à nouveau nous ne comprenons pas sur quelle base le Panama affirme que la Guinée-Bissau a abusé de son pouvoir discrétionnaire, car la confiscation est considérée par plusieurs auteurs comme une réaction légitime à une telle violation²⁶.

229. 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 » : ils ont toujours essayé de traiter l'affaire avec la FISCAP, qui est l'entité de surveillance, et non avec le tribunal, qui est l'entité compétente pour la fixation d'un dépôt de garantie.

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

²⁶ Voir Bernard H. Oxman et Vincent P. Bantz, « Un droit de confisquer ? L'obligation de prompt mainlevée des navires », in *La mer et son droit : Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec*, 2003, pp. 479-499 ; et Laurence Blakely, « The end of the Viarsa saga and the legality of Australia's vessel forfeiture penalty for illegal fishing in its exclusive economic zone », *Pacific Rim Law and Policy Journal*, volume 17, 2008, pp. 677-705.

« 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 commandant de bord ou du capitaine 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 fait » [traduction du Greffe].

231. Comme l'écrit Jinjin Gao, la pratique du TIDM est que le caractère raisonnable du dépôt de garantie doit être en rapport avec la gravité de la violation commise par le demandeur :

« En outre, lorsqu'il procède à l'évaluation de la gravité des infractions alléguées, le Tribunal international peut tenir compte non seulement du dommage causé par l'infraction en question à l'Etat qui a procédé à l'immobilisation, mais aussi du dommage causé par telle infraction à la communauté internationale en général. Prenez par exemple la pêche INN. Bien qu'elle cause de graves dommages aux ressources biologiques marines, on peut en tirer un profit coquet ; d'autre part, la mise en œuvre effective de mesures de conservation est dans l'intérêt général, mais le coût de la lutte contre la pêche illicite est considérable pour l'Etat côtier » [traduction du Greffe]²⁷.

232. En tout état de cause, 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 payant à l'Etat le prix qui aurait résulté de la vente aux enchères, ce qui remplit les objectifs prévus à l'article 73, paragraphe 2 de la Convention.

233. 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

²⁷ Voir Jianjun Gao, « Reasonableness of the bond under article 292 of the LOS Convention: practice of the ITLOS », Chinese Journal of International Law, volume 7, 2008, no. 24.

soient entendues, suspendant par-là la vente aux enchères et retardant considérablement le règlement de cette question.

234. 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, comme souhaiterait le faire le Panama, d'assimiler à un emprisonnement *de facto* la confiscation temporaire des passeports ou le refus du dépôt d'une garantie.

235. L'équipage n'a jamais été emprisonné et il a encore moins subi des 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.

236. Et comme un retard dans la restitution d'un passeport ne saurait nullement être considéré comme équivalant 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.

237. Comme l'écrit Philippe Gautier, la pratique récente de plusieurs Etats, ainsi que le démontre la législation espagnole, consiste à prononcer des sanctions pénales à l'encontre des membres mêmes de l'équipage pour des violations à la législation en matière de pêche commises en haute mer, en particulier si un pavillon de complaisance est utilisé, comme c'est le cas ici :

« Une tendance plus récente consiste pour un Etat à vouloir sanctionner des activités de pêche non réglementée en haute mer, commises par des navires battant pavillon d'Etat tiers, en poursuivant pénalement ses nationaux embarqués à bord desdits navires. L'Espagne a ainsi adopté en 2002 un décret sur l'application de sanctions pénales en matière de pêche à l'égard de citoyens espagnols travaillant à bord de navires immatriculés sous un pavillon de complaisance »²⁸.

²⁸ Voir Philippe Gautier : « L'Etat du pavillon et la protection des intérêts liés au navire », in Marcelo G. Kohen, *Promoting justice, human rights and conflict resolution through international law / La promotion de la justice, des droits de l'homme et du règlement des conflits par le droit international. Liber Amicorum Lucius Caflish*, 2007, p. 735.

238. Or, les autorités de la Guinée-Bissau n'ont appliqué à l'encontre des membres de l'équipage aucunes sanctions pénales, lesquelles ne sont pas non plus prévues par la loi ; elles n'ont sanctionné que le propriétaire du navire par la confiscation de celui-ci, qui est la sanction admise par la loi.

239. 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 de nationalité espagnole, le capitaine et la plupart des membres de l'équipage étaient de nationalité cubaine, et il y avait aussi des ressortissants du Ghana et du Cap-Vert..

240. 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.

241. Il est clair que l'article 73, paragraphe 4, de la Convention doit être interprété en considération de l'article 91, l'obligation de communication cessant, dans le cas de pavillons de complaisance, dès lors que l'Etat ayant un rapport effectif avec le navire exerce la protection diplomatique.

242. Contrairement à ce que soutient le Panama, la Guinée-Bissau n'a jamais reconnu le rapport du navire avec le Panama, étant entendu que l'interprétation du document joint par le Panama en tant qu'annexe 58 est claire, en ce sens qu'il y est déclaré que bien qu'il ait battu pavillon du Panama, le navire est espagnol car il appartenait à une société espagnole.

243. Il est complètement faux d'affirmer que la Guinée-Bissau aurait violé d'autres règles de la Convention ou d'autres règles du droit international.

244. 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 évidemment pas un acte de violence.

245. Il n'y a pas eu recours excessif à la force, puisque les fonctionnaires se sont contentés d'arraisonner le navire et lui ont ordonné 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.

246. 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.

247. 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.

248. 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.

249. Il est donc parfaitement clair que les accusations du Panama à l'encontre de la Guinée-Bissau sont totalement dépourvues de fondement.

CHAPITRE VI – DOMMAGES

250. La Guinée-Bissau n'a nullement connaissance des dommages visés aux paragraphes 413 à 441 du mémoire du Panama, si tant est que ces dommages aient jamais existé, et comme le Panama n'en présente pas la moindre preuve, mais seulement des allégations dépourvues de fondement, il faut, par voie de conséquence, considérer que de tels faits ne sont pas prouvés.

251. C'est justement pour cette raison que le Panama admet au paragraphe 435 de son mémoire qu'il ne sait même pas quels dommages il y a eu, alors que la Guinée-Bissau rejette la possibilité que des demandes en dommages-intérêts puissent être déposées à une date ultérieure, ce qui serait contraire à l'article 62 du Règlement du Tribunal.

252. Si de tels dommages ont vraiment existé, ils ont été causés par les problèmes financiers du propriétaire du navire, que le Panama confesse au paragraphe 378 de son mémoire, et ils n'avaient donc rien à voir avec la saisie du « VIRGINIA G ».

253. Il va de soi que la situation financière d'une société espagnole est une chose qui la regarde, que l'Etat de Guinée-Bissau n'a rien à y voir, et que la Guinée-Bissau ne saurait cesser d'appliquer ses lois en vigueur au motif de préoccupations concernant la santé financière de sociétés étrangères propriétaires de navires illégalement exploités dans sa zone économique exclusive.

254. La Guinée-Bissau considère que la quantification des dommages énoncée aux paragraphes 436 à 441 du mémoire est incompréhensible, aucune preuve n'en étant apportée, le montant demandé étant de plus augmenté de 10 % sans que soit avancé ne serait-ce qu'un semblant de justification de ces montants ou de cette augmentation.

255. 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

256. Conformément à l'article 98 du Règlement du Tribunal, « [u]ne partie peut présenter une demande reconventionnelle pourvu qu'elle soit en connexité directe avec l'objet de la demande de la partie adverse et qu'elle relève de la compétence du Tribunal ».

257. La Guinée-Bissau affirme 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 de se livrer à des activités de ravitaillement en combustible non autorisées, et donc illicites, dans la ZEE de la Guinée-Bissau.

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

259. 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 pourrait rendre une sentence concernant les frais de justice et autres coûts encourus par la partie dont il aur[ait] retenu la thèse ».

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

261. Comme l'a écrit Robin Churchill :

« Le Tribunal international du droit de la mer a eu l'occasion de s'attaquer à ces insuffisances lors de l'*Affaire du navire "SAIGA" (No. 2)*, portée par Saint-Vincent-et-les Grenadines (un pavillon de complaisance) devant lui à l'encontre de la Guinée, mais il a refusé de le faire, peut-être à cause du caractère controversé de la question et plus probablement en raison de la manière dont la question était posée par la Guinée. Dans

l’Affaire du "Grand Prince", en revanche, le Tribunal s’est montré prêt à considérer d’une manière plus critique les procédures d’immatriculation employées par des Etats (en l’occurrence les procédures du Belize, un autre pavillon de complaisance) et à refuser de reconnaître la nationalité d’un navire en cas d’irrégularité de l’immatriculation. Il est par conséquent possible que si l’occasion se présentait, le Tribunal puisse à l’avenir contribuer à donner plus d’effets à l’article 91 » [traduction du Greffe]²⁹.

262. La même opinion a été exprimée par David Anderson :

« Cette affaire démontre que, dans les circonstances appropriées, le TIDM rejettera une demande de réparations faite au nom d’un Etat, si le Tribunal n’est pas convaincu de l’existence de liens juridiques ou si les éléments de preuve de la nationalité manquent de pertinence » [traduction du Greffe]³⁰.

263. La Guinée-Bissau estime qu’en attribuant un pavillon de complaisance au « VIRGINIA G » sans qu’il y ait le moindre rapport entre ce navire et le Panama, celui-ci a contribué à ce qu’un navire inapte à prendre la mer puisse mener des opérations connexes de pêche dans les eaux bissau-guinéennes.

264. 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 occasionnés 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.

265. 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 attribue 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

²⁹ Robin Churchill, « 10 years of the UN Convention on the Law of the Sea – towards a global ocean regime? A general appraisal », *German Yearbook of International Law*, volume 48, 2005, p. 105.

³⁰ David Anderson, « Freedoms of the high seas in the modern law of the sea », in David Freestone, Richard Barnes et David M. Ong (éd.), *The Law of the Sea. Progress and prospects*, 2006, p. 339.

de l'exploitation du « VIRGINIA G », des coûts environnementaux élevés des activités de ce navire ou de l'évasion fiscale.

266. De la vente aux enchères du navire, la Guinée-Bissau aurait certainement obtenu 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.

CHAPITRE VIII – FRAIS DE JUSTICE

267. 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

268. 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 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 28 mai 2012

Luís Menezes Leitão
(Agent de la Guinée-Bissau)

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