

**DEMANDE SOUMISE AU NOM DE SAINT-VINCENT-ET-LES  
GRENADINES**



**DEMANDE au nom de SAINT-VINCENT-ET-LES-GRENADINES**

**Demande sur le fondement de l'article 292 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer**

**AFFAIRE « JUNO TRADER »**

**Mémoire présenté au nom de SAINT-VINCENT-ET-LES-GRENADINES**, représenté par Monsieur Werner GERDTS assisté de Monsieur Syméon KARAGIANNIS, professeur à la faculté de droit de l'Université Robert Schuman de Strasbourg, et de Monsieur Vincent HUENS DE BROUWER, juriste de la société ELTVEDT & O'SULLIVAN, en qualité de conseil.

**contre l'Etat de GUINEE BISSAU**

**Autorisations :**

Monsieur l'Attorney General de Saint-Vincent-et-les-Grenadines, étant l'autorité compétente pour autoriser son représentant à présenter une demande en son nom sur le fondement de l'article 292 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, agissant par l'intermédiaire du Commissaire aux Affaires Maritimes de Saint-Vincent-et-les-Grenadines, a désigné et autorisé son agent M. Werner GERDTS afin qu'il présente en son nom une telle demande devant le Tribunal international du droit de la mer. (annexe 1)

Les coordonnées personnelles de l'agent M. Werner GERDTS sont les suivantes :

Am Kornberg 18 a, 21266 Jesteburg, Germany  
Tel : +49 (4183) 777 530  
Fax : + 49 (4183) 777 531  
Email : [gerdts@doehle.de](mailto:gerdts@doehle.de)

Les communications nécessaires à la présente affaire s'effectueront à son adresse professionnelle dont le détail suit :

Döhle Assekuranzkontor Gmbh & Co KG  
Palmaille 33, 22767 Hamburg, Germany  
En sa qualité de Directeur du management  
Tel : + 49 (40) 38 10 82 05  
Fax : + 49 (40) 38 10 81 49  
Email : [assekuranz@doehle.de](mailto:assekuranz@doehle.de)

**A - MEMOIRE**

- Exposé succinct des faits de la présente affaire
- Sur la question de la compétence du Tribunal (point a de la demande)
- Sur la question de la recevabilité (point b de la demande)
- Sur la violation de l'article 73, paragraphe 2 de la Convention par la Guinée-Bissau (points c à f de la demande)
- Sur la confiscation de la cargaison du « JUNO TRADER » (point g de la demande)
- Sur les frais de procédure (point h de la demande)
- conclusions

**B - LISTE DES DOCUMENTS CITES ET ANNEXES**

&&&&

**A - MEMOIRE****1. EXPOSE SUCCINCT DES FAITS DE LA PRESENTE AFFAIRE**

2. Le « Juno Trader » est un navire arborant pavillon de Saint-Vincent-et-les-Grenadines. Il est immatriculé dans le registre officiel de cet Etat sous le n° 3073 en date du 14 février 1994. Son certificat d'immatriculation est permanent. Son port d'attache est Kingstown (Saint-Vincent-et-les-Grenadines). Son tonnage brut est de 2.780,42 tonnes et son tonnage net de 1.207,22 tonnes. Sa capacité de port est de 1.600 tonnes de produits congelés et de 200 tonnes de marchandises en vrac (voir annexes 2, pour d'autres données utiles à la détermination de sa valeur). Il a été construit à Nikolaev dans l'ancienne Union Soviétique en 1968.
3. Le « Juno Trader » est conçu comme un navire de transport frigorifique (« reefer vessel »).
4. Il est la propriété, depuis le 9 septembre 1993, de la compagnie Juno Reefers Limited dont le siège se trouve dans les Iles Vierges britanniques (Road Town, Tortola).

5. Son équipage était composé au moment de son arraisonnement de vingt membres, tous de nationalité russe, à l'exception de M. Oleksandr ROMANOV, son officier radio, de nationalité ukrainienne. Son capitaine est M. Nikolay POTARYKIN, lui aussi de nationalité russe (voir liste d'équipage en annexe 3).
6. Sur ordre de son propriétaire/exploitant (que l'on appellera également « armateur » par la suite), le « Juno Trader » s'est trouvé le 18 septembre 2004 à 22h00 au large de Nouadhibou, Mauritanie, afin de charger une cargaison de poisson capturée à l'intérieur de la zone économique exclusive mauritanienne par le navire de pêche « Juno Warrior ». Ce dernier navire était en possession d'une licence de pêche délivrée en bonne et due forme par les autorités mauritaniennes.
7. Le processus de transbordement de la cargaison du « Juno Warrior » vers le « Juno Trader » a commencé le 19 septembre 2004 à 22h40. Il s'est agi d'abord de transborder 1.183,830 métritonnes de plusieurs espèces de poisson frais congelé. Le poisson se trouvait dans 39.461 cartons pesant chacun 30 kilos. Cette opération fut achevée le 22 septembre 2004 à 18h00. Elle fut suivie d'une seconde opération de transbordement, concernant, cette fois-ci, des sacs de farine de poisson (2.800 sacs pesant chacun 40 kilos). Cette opération, commencée le 22 septembre 2004 à 19h00, était achevée le lendemain, 23 septembre 2004, à 03h30 (voir, pour les détails, les « delivery acceptance reports », cosignés par les capitaines du « Juno Warrior » et du « Juno Trader » et reproduits en annexe 4). On notera que, avant le commencement du transbordement, « Atlantic Pelagic », l'agent du « Juno Warrior », avait notifié ledit transbordement à destination du « Juno Trader » au Délégué à la surveillance des pêches et au contrôle en mer de Mauritanie (à Nouadhibou) par lettre datée du 19 septembre 2004 (reproduite en annexe 5) et que le représentant local à Nouadhibou de la compagnie SGS, M. KHALED, a procédé le 24 septembre 2004 à l'inspection détaillée de la cargaison à bord du « Juno Trader » (rapport d'inspection et lettre du bureau de SGS à Dakar y relative reproduits en annexe 6).
8. Chargé donc de poisson congelé et de farine de poisson, et après qu'il fut approvisionné en fioul par le navire avitailleur « Amursk » (opération complétée le 24 septembre 2004, vers 20h00), le « Juno Trader » quitte les eaux mauritaniennes à destination du Ghana en vue d'y décharger sa cargaison au profit du réceptionner ghanéen, la société « Unique Concerns Limited », qui, entre temps, était devenue le propriétaire de la cargaison sur la base de plusieurs connaissements établis le 23 septembre 2004 (voir copies des originaux en annexe 7). C'est pendant que le « Juno Trader » traversait la zone économique exclusive de la République de Guinée-Bissau, traversée nécessaire pour se rendre à sa destination, que les événements qui donnent lieu à la présente affaire se sont produits. Abordé le 26 septembre 2004 vers 17h00 par ce qui se sont révélés être des éléments de la marine nationale de Guinée-Bissau, le « Juno Trader » a été conduit au port de Bissau le lendemain, 27 septembre 2004, vers 16h00 et placé sous le contrôle de six militaires en armes. Comme on le verra plus loin, il a fallu attendre le 20 octobre 2004 pour se voir délivrer le premier document des autorités relatif aux raisons de la détention du navire et de son équipage.
9. Le navire se trouve actuellement toujours à Bissau (voir photos « JUNO TRADER » annexe 8). Les membres de l'équipage, à l'exception d'un seul, sont toujours assignés à bord sous la surveillance d'hommes armés. Leurs passeports sont saisis par les autorités locales

**10. SUR LA QUESTION DE LA COMPETENCE DU TRIBUNAL (point a de la demande)**

11. Saint-Vincent-et-les-Grenadines, le pavillon duquel arbore le navire « Juno Trader », a ratifié la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer le 1<sup>er</sup> octobre 1993 et la Guinée-Bissau le 25 août 1986. La Convention est entrée en vigueur à l'égard des deux Etats le 16 novembre 1994. Aucun des deux Etats n'a formulé une déclaration au sujet de la procédure de prompt mainlevée de l'immobilisation d'un navire ou de prompt libération de l'équipage de celui-ci, sauf, implicitement, la Guinée-Bissau qui rejette, dans son instrument de ratification de la Convention, la compétence de la Cour internationale de justice dans sa globalité, et donc aussi en matière de procédure de mainlevée.
12. Pour l'essentiel, c'est l'article 292 de la Convention qui traite des procédures de prompt mainlevée et de prompt libération des équipages. Son premier paragraphe 292 dispose que :
13. « Lorsque les autorités d'un Etat Partie ont immobilisé un navire battant pavillon d'un autre Etat Partie et qu'il est allégué que l'Etat qui a immobilisé le navire n'a pas observé les dispositions de la Convention prévoyant la prompt mainlevée de l'immobilisation du navire ou la mise en liberté de son équipage dès le dépôt d'une caution raisonnable ou d'une autre garantie financière, la question de la mainlevée ou de la mise en liberté peut être portée devant une cour ou un tribunal désigné d'un commun accord par les parties ; à défaut d'accord dans un délai de 10 jours à compter du moment de l'immobilisation du navire ou de l'arrestation de l'équipage, cette question peut être portée devant une cour ou un tribunal accepté conformément à l'article 287 par l'Etat qui a procédé à l'immobilisation ou à l'arrestation, ou devant le Tribunal international du droit de la mer, à moins que les parties n'en conviennent autrement ».
14. Outre le fait que Saint-Vincent-et-les-Grenadines allègue que, de fait, l'Etat défendeur « n'a pas observé les dispositions de la Convention prévoyant la prompt mainlevée de l'immobilisation du navire ou la mise en liberté de son équipage dès le dépôt d'une caution raisonnable ou d'une autre garantie financière » (question sur laquelle on reviendra plus loin), on relève qu'aucun accord n'a pu intervenir entre les deux Etats au sujet de la désignation d'un tribunal ou d'une cour compétent pour se prononcer sur la demande de prompt mainlevée et de libération de l'équipage. Dans ce cas, sagement, les rédacteurs de la Convention ont désigné d'office le Tribunal international du droit de la mer comme compétent pour traiter de la mainlevée et de la libération de l'équipage.
15. Au demeurant, la compétence *ratione temporis* du Tribunal commence à se concrétiser à partir d'un certain délai : dix jours « à compter du moment de l'immobilisation du navire ou de l'arrestation de l'équipage ». Dans la présente affaire, il y a eu immobilisation du navire « Juno Trader » et arrestation de tous les membres de son équipage, à l'exception d'un seul, qui, blessé, lorsque les militaires de Guinée-Bissau ont ouvert le feu, a dû être évacué grâce à

la bonne assistance d'un navire hôpital espagnol, le « Esperanza del Mar », se trouvant, par un heureux hasard, sur les lieux du drame.

16. Une partie de la doctrine (cf. Jean-Pierre Quéneudec, « A propos de la procédure de prompt mainlevée devant le Tribunal international du droit de la mer », *Annuaire du droit de la mer*, 2002, pp. 79 – 92) a pu critiquer le vague du critère du *dies a quo* que l'on trouve dans l'article 292, paragraphe premier, en considérant que l'immobilisation du navire est une opération qui, souvent, s'analyse en plusieurs phases successives. La même doctrine a pu, au surplus, reprocher au Tribunal international du droit de la mer de ne pas avoir cherché à mieux cerner l'expression en question qui, on le répète, joue un rôle crucial en matière de concrétisation de la compétence du Tribunal. Et d'estimer, enfin, que « d'un strict point de vue juridique, un navire ne devrait effectivement être réputé immobilisé qu'au moment où il est provisoirement placé sous main de justice par la décision du juge qui confirme la saisie prononcée préalablement par une autorité administrative » (op. cit., p. 83).
17. Une telle conception a, certes, de quoi séduire par sa rigueur intellectuelle. Il n'en reste pas moins qu'elle place la barre très (trop ?) haut. Ainsi, par exemple, un doute peut exister au sujet des possibilités d'appel, voire celles de pourvoi en cassation, possibilités qui, si prises en compte, repousseront fatalement à un avenir très lointain le commencement du délai de dix jours. Au-delà, la conception de l'éminent maritimiste français semble bien faire référence à des systèmes étatiques où la justice est effectivement indépendante de l'exécutif et des autorités administratives subordonnées hiérarchiquement à ce dernier. Loin de nous, certes, l'idée de mettre en cause, de quelque manière que ce soit, l'indépendance de la justice en République de Guinée-Bissau et, au-delà, des principes démocratiques localement, en dépit, il est vrai, de problèmes récurrents ayant trait à l'immixtion des forces armées dans la vie politique de ce pays (voir, en dernier lieu, un coup d'Etat militaire en septembre 2003 et une mutinerie ayant abouti à l'assassinat du chef d'état-major en début de novembre 2004 ; journal *Le Quotidien*, Dakar, daté du 3 novembre 2004 –annexe 9).
18. Toutefois, l'exemple de la Guinée-Bissau fournit la matière première pour une nouvelle réflexion sur la détermination du *dies a quo*. Ainsi, l'article 46, paragraphe 3 du décret-loi n° 6-A/2000 du 22 août 2000 relatif aux ressources halieutiques et au droit de la pêche dans les eaux maritimes de la Guinée-Bissau (*Boletim Oficial*, n° 34, daté du 22 août 2000 annexe 10) indique que, « en toute circonstance, le ministère (« departamento do Governo ») responsable des pêches doit transmettre le procès-verbal (« auto de notícia ») dans un délai de 24 heures, au procureur général ou au représentant du ministère public près le tribunal territorialement compétent ou décider, le cas échéant, d'infliger l'amende prévue à l'article 53 du présent décret-loi ».
19. Il ressort clairement de cette disposition que la saisine du procureur général ou du représentant du ministère public auprès du tribunal territorialement compétent n'est nullement une obligation puisqu'une alternative commode existe : l'administration des pêches peut elle-même infliger une amende. De toute façon, même au cas où cette interprétation de la loi de Guinée-Bissau s'avérerait erronée, toujours est-il que, à ce jour, soit plus d'un mois et demi de l'arraisonnement du « Juno Trader » et de son déroutement consécutif vers le port de Bissau, aucune procédure judiciaire de quelque nature que ce soit n'a été intentée à la connaissance des propriétaires du navire, de l'Etat du pavillon, voire des membres de

l'équipage. A ce compte, il serait facile de prétendre que le délai de dix jours ne commencerait jamais à courir, le Tribunal international du droit de la mer n'aurait donc jamais compétence et le navire et l'équipage continueraient, s'il le fallait, des années durant à être entre les mains de l'Etat côtier sans que l' « immobilisation » ou bien l' « arrestation » de(s) membres de l'équipage ne soient jamais juridiquement constituées. A supposer que la main basse de l'Etat côtier sur le navire et son équipage procure à celui-ci un avantage, la simple inertie, négligence ou, plus prosaïquement, désorganisation des administrations et juridictions de l'Etat augmenterait cet avantage. A supposer, par contre, qu'il n'y a nullement avantage en l'espèce, les caractéristiques négatives que l'on vient d'évoquer deviennent encore plus insupportables puisque tout le monde est perdant. Le Tribunal ne pourra raisonnablement cautionner une conception trop stricte de la notion d'immobilisation du navire ou d'arrestation de son équipage sous peine de laisser la porte ouverte au mieux à des abus de droit (formellement condamnés par l'article 300 de la Convention), au pire à des situations humainement choquantes lorsqu'il s'agit, en particulier, de la privation de liberté d'êtres humains.

20. Nous suggérons, pour conclure sur ce point, que les termes d' « immobilisation » et d' « arrestation » soient impérativement pris dans un sens, à la limite, moins strictement juridique et davantage terre-à-terre ou, si l'on préfère, « ordinaire », comme d'ailleurs l'impose, *prima facie*, la Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités dans son article 31. Ainsi donc l' « immobilisation » serait l'incapacité matérielle pour l'armateur et le capitaine de disposer librement de leur navire à cause d'actes imputables à l'Etat côtier tandis que l' « arrestation » de(s) membres de l'équipage serait tout simplement le fait pour les autorités de l'Etat côtier de les priver de leur liberté et, plus particulièrement, de leur liberté de mouvement. Si le Tribunal acquiesce (ne serait-ce qu'en partie !) à cette interprétation des termes de l'article 292, paragraphe 1, il n'aura pas du mal à constater que l' « immobilisation » du « Juno Trader » et l' « arrestation » concomitante de la quasi-totalité des membres de son équipage se sont produites le 26, au plus tard le 27 septembre 2004. Le délai de dix jours imposé par l'article 292, paragraphe 1 de la Convention étant expiré depuis fort longtemps, le Tribunal pourra se considérer compétent en la présente affaire.

#### **21. SUR LA QUESTION DE LA RECEVABILITE DE LA PRESENTE DEMANDE (point b de la demande)**

22. Ordinairement, la question de la recevabilité dans les procédures de prompt mainlevée et prompt libération d'équipage porte, soit sur l'allégation suivant laquelle la prompt mainlevée et prompt libération n'ont pas été obtenues en dépit du versement d'une caution, soit sur l'allégation suivant laquelle la caution fixée par le défendeur a été excessive (combinaison des articles 292 et 73 de la Convention).
23. Dans la présente affaire, la garantie, dont les caractéristiques sont précisées en annexe 11, d'un montant de 50.000 euros, a été déposée, au nom de l'armateur auprès des autorités compétentes de Guinée-Bissau (annexe 11). A ce jour, ni la mainlevée de l'immobilisation du

navire ni la libération de son équipage n'a pu être obtenue. Nota bene : en raison de sérieuses difficultés de communication avec la Guinée-Bissau, les documents de dépôt de la lettre de garantie ne peuvent être annexés à la présente demande mais seront communiqués au Tribunal dès que possible.

24. Il est vrai que le dépôt de cette garantie intervient environ un mois et demi après l'immobilisation du navire et l'assignation à bord de son équipage, sans, au demeurant, à la connaissance du demandeur, que la justice de la Guinée-Bissau ait été saisie du sort du navire, de sa cargaison et de son équipage. Ce laps de temps, sans doute cruellement vécu par l'équipage, s'explique essentiellement par le fait que les autorités administratives de l'Etat côtier ont singulièrement tardé de donner les premières nouvelles
25. Ce n'est que par lettre du 20 octobre 2004, soit plus de trois semaines après l'arraisonnement, qu'est envoyée la première « communication formelle » d'une décision concernant le navire « Juno Trader » (annexe 12). Il s'agit d'une lettre du Dr. MALAL, rédigée en sa qualité de coordinateur du service d'inspection et de contrôle des activités de pêche, s'adressant à M. TAVARES, représentant localement les intérêts de l'armateur, et lui transmettant un acte n° 14/CIFM/04 du 19 octobre 2004 de la Commission interministérielle de l'Inspection maritime de Guinée-Bissau (annexe 13).
26. L'acte n° 14/CIFM/04 se référant explicitement à un acte n° 12/CTFM/04 (annexe 14) qui aurait été adopté le 18 octobre 2004, c'est immédiatement que le représentant local en réclame copie – celle-ci lui sera communiquée le 26 octobre 2004 dans la matinée (annexe 15).
27. Le 27 octobre 2004, le coordinateur de l'inspection et du contrôle de la pêche notifie au représentant local de l'armateur la décision de décharger le jour même l'intégralité de la cargaison de poisson congelé à bord du « Juno Trader » (la farine de poisson n'étant pas visée par la décision).(annexe 16)
28. Le 28 octobre 2004, une lettre circule concernant le déchargement de 200 métritonnes de poisson du « Juno Trader » sur un total de 1.180 métritonnes se trouvant à bord du navire (annexe 17). Le même jour est annoncée publiquement la vente aux enchères publiques organisée dans la matinée du 29 octobre de l'intégralité de la cargaison à bord du « Juno Trader » pour un montant total approximatif de 500.000 euros (annexes 18).
29. L'armateur a été ainsi sans cesse mis devant le fait accompli. Il ne lui a pas été donné l'occasion de négocier sérieusement avec l'administration de l'Etat côtier.
30. Quoi qu'il en soit, point n'est besoin d'argumenter ultérieurement sur ce point. Comme l'énonce le Tribunal dans son arrêt du 7 février 2000 rendu dans l'affaire du navire « CAMOUCO ».

### 31. SUR LA VIOLATION DE L'ARTICLE 73, PARAGRAPHE 2 DE LA CONVENTION PAR LA GUINEE-BISSAU (points c à f de la demande)

32. Suivant l'article 73, paragraphe 2 de la Convention sur le droit de la mer, « lorsqu'une caution ou une garantie suffisante a été fournie, il est procédé sans délai à la mainlevée de la saisie dont un navire aurait fait l'objet et à la libération de son équipage ». Cette disposition ne peut être lue séparément de celle du premier paragraphe du même article, qui dispose que, « dans l'exercice de ses droits souverains d'exploration, d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources biologiques de la zone économique exclusive, l'Etat côtier peut prendre toutes mesures, y compris l'arraisonnement, l'inspection, la saisie et l'introduction d'une instance judiciaire, qui sont nécessaires pour assurer le respect des lois et règlements qu'il a adoptés conformément à la Convention ».

33. Le résultat, pourtant nécessaire, de la combinaison des deux premiers paragraphes de l'article 73 est tout sauf inintéressant. En effet, l'Etat côtier *ne peut pas* prendre les mesures indiquées (arraisonnement, inspection, saisie, introduction d'une instance judiciaire, etc.), s'il n'agit pas « dans l'exercice de ses droits souverains d'exploration, d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources biologiques de la zone économique exclusive ».

34. Du reste, le dépôt d'une caution ou d'une garantie financière vise, pour l'essentiel, sinon exclusivement, à s'assurer qu'une éventuelle condamnation par des tribunaux nationaux ne restera pas lettre morte, mais pourra être satisfaite sur le montant de la caution ou garantie déposée. L'article 292 de la Convention conçoit lesdites cautions et garanties financières comme des sortes de provisions susceptibles d'être utilisées pour le paiement de sanctions qui pourront, le cas échéant, être infligées par les tribunaux compétents de l'Etat côtier. A cet égard, le membre de phrase du paragraphe 3 de l'article 292 qui se réfère « à toute action dont le navire, son propriétaire ou son équipage peuvent être l'objet devant la juridiction nationale appropriée » est assez éloquent. Ainsi, par exemple, pour la doctrine, la garantie (« bond », dans la version anglaise de la Convention), « facilitates the administration of justice and the effectiveness of the decisions of courts and complements the power to arrest and to institute judicial proceedings » (Anne-Katrin Escher, « Release of Vessels and Crews before the International Tribunal of the Law of the Sea », *The Law and Practice of International Tribunals and Courts*, 2004, pp. 205 – 374, spec. p. 316).

35. Or, immobiliser un navire et demander, en vue de sa « libération », le dépôt d'une caution ou d'une garantie est particulièrement arbitraire, si aucun reproche ne peut être formulé à l'encontre de ce navire. Bien sûr, c'est aux *juridictions* nationales compétentes (nous nous permettons encore d'insister sur ce point ...) de dire si rien n'est reproché au navire. Sinon, on risquerait fort de renverser la perspective et de placer l'examen du fond de l'affaire avant

les actes nécessaires à son instruction (dont, *largo sensu*, fait partie le dépôt d'une caution ou garantie en vue de la satisfaction d'une éventuelle future condamnation).

36. Toutefois, pas de règle sans exceptions. On ne peut exclure que, à titre tout à fait exceptionnel, une immobilisation d'un navire soit injustifiée à l'œil nu, sans besoin de mesures d'instruction spécifiques, si l'ensemble des circonstances montrent clairement que le navire n'a aucunement enfreint la réglementation de l'Etat côtier en matière de conservation des ressources halieutiques de sa zone économique exclusive.
37. Or, tel est précisément le cas de la traversée, le 26 septembre 2004, de la zone économique exclusive de Guinée-Bissau par le navire « Juno Trader ». Il vient, on l'a vu, de Mauritanie et se dirige vers le Ghana où il doit décharger sa cargaison (propriété d'une compagnie ghanéenne), qu'il a chargée, par transbordement, au large de Nouadhibou. Un acte n° 14/CIFM/04 du 19 octobre 2004 émanant de la Commission interministérielle d'Inspection maritime du Ministère des Pêches de Guinée-Bissau reproche au « Juno Trader » des infractions à la législation nationale relative à la pêche dans les « eaux maritimes » de Guinée-Bissau, lesquelles coïncident très probablement avec la zone économique exclusive de cet Etat (le « Juno Trader » a franchi, le 26 septembre 2004, les limites maritimes de Guinée-Bissau à une distance d'environ 40 milles marins de la côte). Les « infractions » dont traite l'acte n° 14 n'y sont pas précisées, ce qui est fort surprenant lorsque l'amende infligée à ce titre s'élève tout de même à 175.398 euros.
38. On trouve, en revanche, un effort de précision desdites « infractions » dans un autre document, l'acte n° 12/CTFM/04, adopté en date du 18 octobre 2004 par la Commission interministérielle d'Inspection des activités de pêche (FISCAP) et qui a servi de base à l'adoption de l'acte n° 14 précité. Malheureusement, cet effort de précision ne va pas jusqu'au bout de ses louables intentions puisque le dispositif de l'acte n° 12 se borne à considérer que le « Juno Trader » aurait violé les dispositions de législation sur la pêche de la Guinée-Bissau relatives aux « opérations de pêche connexes », sans dire laquelle.
39. Aux termes de l'article 3, paragraphe 3 du décret-loi n° 6-A/2000 du 22 août 2000 relatif aux ressources halieutiques et au droit de la pêche dans les eaux maritimes de la Guinée-Bissau,
40. « on entend, au sens du paragraphe précédent, par opération de pêche connexe,
- a) le transbordement de poissons ou de produits de poisson dans les eaux maritimes de Guinée-Bissau ;
  - b) le transport de poissons ou d'autres organismes aquatiques capturés dans les eaux maritimes de Guinée-Bissau jusqu'à leur premier débarquement à terre ;
  - c) les activités d'appui logistique aux navires de pêche en mer ;

c) la collecte de poissons de pêcheurs artisanaux ».

41. Plus particulièrement, l'acte n° 12 précité se réfère, dans son exposé des motifs, au fait que le 26 septembre 2004 des agents du Service d'Inspection de la Pêche, à bord du navire « Cacine » ont trouvé le navire « Juno Trader » « ancré » (« ancorado ») dans la zone économique exclusive de Guinée-Bissau à la position « 11° 42' et 017° 09' » en parallèle du navire « Flipper 1 » (« em paralelo com o Navio FLIPPER 1 » ; souligné dans le texte original portugais). Selon le même exposé des motifs, c'est en apercevant le navire des inspecteurs que le « Juno Trader » a tenté de prendre la fuite (nous reviendrons bien sûr plus loin sur ce point).
42. Le capitaine du « Juno Trader », M. Nikolay POTARYKIN, interviewé par M. HUENS DE BROUWER, agent de la société Eltvedt et O'Sullivan, qui représente les intérêts de l'armateur, lors de sa première permission de sortie à terre à Bissau le 27 octobre 2004 expose de la manière suivante, dans un anglais, certes, plutôt approximatif, mais compréhensible, sa première rencontre (plutôt mémorable) avec un agent du Service d'Inspection de la Pêche de Guinée-Bissau vers 18h00 le 26 septembre 2004 : « 5 minntes later speed boat again – Georges and 2 camouflage men – Georges punched my face – Georges speaked Russian to me and first said « you anchored » - then looked at fire pipes I believe thinking that this was made for bunkering ! (without authorization), theu asked where are shrimps/sharks – I proposed to G to check the anchor to show that same was no wet nor inuddy to prove that vessel did not stop - G refused – and said “go to Bissau” » (texte d'entretien signé par le capitaine actuellement assigné à bord du “Juno Trader” et reproduit en annexe 19).
43. Dans un entretien accordé à M. Lance FLEISCHER (document non disponible depuis Bissau en raison d'une panne de courant durable et généralisée et sera fourni au Tribunal dès que possible), le capitaine POTARYKIN constate, tout d'abord, que, dépourvu de cartes marines (confisquées au moment de l'arraisonnement par les autorités de l'Etat côtier), il n'est pas en mesure de dire avec exactitude quelle est la profondeur des eaux au point où, d'après l'acte n° 12 (annexe n° 14), il a été « accusé » d'avoir jeté l'ancre. Il l'estime, néanmoins, de 45 à 60 mètres, ce qui aurait pu l'autoriser à effectuer une telle opération, son navire pouvant, en principe, jeter l'ancre jusqu'à une profondeur de 100 mètres. Toutefois, il estime, en même temps, qu'il lui aurait fallu de 15 à 20 minutes afin d'effectuer cette opération (temps nécessaire pour que le navire ralentisse y compris). Il aurait fallu une vingtaine de minutes supplémentaires pour que le navire lève l'ancre, au total donc une quarantaine de minutes si tout se passait très bien et très rapidement, mais probablement, selon lui, une soixantaine de minutes auraient été, en réalité, nécessaires. Cela dit, à supposer même que jeter ancre à cette position soit possible à la fois techniquement et *ratione temporis* (voir, sur ce point, quelques utiles réflexions du capitaine dans son entretien cité) et que, à l'encontre des affirmations du capitaine, cela ait pu avoir lieu, on peut se demander, d'un point de vue juridique, ce que les autorités de Guinée-Bissau peuvent bien reprocher à un tel acte. On signalera dès maintenant (quitte à ce qu'on revienne sur cette question) que l'article 58 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer protège avec force le droit de tous les navires à la libre navigation à l'intérieur de la zone économique exclusive d'un Etat côtier. Jeter l'ancre, lorsque cela est

techniquement possible, constitue un droit pour les navires tiers, dans la mesure où la liberté de navigation, dont traite l'article 58, n'est pas fondamentalement différente, loin s'en faut, de la liberté de navigation en haute mer, dont traite l'article 87 (auquel d'ailleurs, l'article 58 renvoie explicitement).

44. Il est fort à craindre que les agents du Service d'Inspection de la Pêche de Guinée-Bissau ont allègrement confondu la liberté de navigation dans la zone économique exclusive avec le droit de passage inoffensif dans la mer territoriale. C'est uniquement ce dernier qui doit, aux termes de l'article 18, paragraphe 2 de la Convention, être « continu et rapide », épithètes qui semblent exclure un droit de s'arrêter et de jeter l'ancre (sauf cas de force majeure ou détresse). Or, comme le note un traité de droit de la mer en langue française qui fait largement foi dans les milieux maritimes, la navigation dans la zone économique exclusive « s'entend non seulement des mouvements des navires, mais de leurs arrêts et de leurs mouillages » (Laurent Lucchini et Michel Vœlckel, *Droit de la mer*, Paris, Pedone, Tome 2, volume 2, 1996, p. 191, n° 853). Si les hommes sur le terrain ignorent le droit international, c'est regrettable ; si le gouvernement d'un Etat partie à la Convention sur le droit de la mer excuse, endosse ou approuve ladite ignorance cela devient préoccupant.
45. L'autre reproche adressé au « Juno Trader » par l'acte n° 12 précité a trait au fait pour lui de se trouver « en parallèle » avec un autre navire, le « Flipper 1 ». Le « parallélisme » en question aurait eu sans doute besoin d'être un peu mieux précisé dans ce document officiel. Le capitaine PORTARYKIN ne nie pas, dans son témoignage écrit, avoir rencontré dans la zone économique exclusive de Guinée-Bissau, à 15h00, « a group of 4/6 trawlers approx ... obliging my vessel to do a small change of route to avoid them ». Lorsqu'il prend plus tard, à 16h00, son tour de quart, et jusqu'à 16h55 où il fait, pour la première fois, la « connaissance » de qui se révéleront être les vaisseaux d'inspection de Guinée-Bissau, il note « no ship before my vessel but some small ships far astern ». De même, dans son témoignage écrit et signé (annexe 20), l'officier en second du « Juno Trader », M. Anatoly KAREDIN, note que « during my bridge watch at approx 14H30 I saw a group of fish boat with wings – small trawlers – on port and starboard side at about 7/10 miles – the closest from JUNO TRADER was may be at 2/3 miles – I decided a slight manoeuvre to avoid the group knowing that fishing vessel always slalom/change directions. Fish boats did no contact JUNO TRADER – I was keeping watch with international chanel 16 – at 15H15/30 fish boats behind us ». Dans son entretien avec M. FLEISCHER, le capitaine PORTARYKIN réitère avoir vu un groupe de chalutiers entre le moment (à 15h50) où il passe par le point 11° 42' et 017° 09' (point où, selon l'acte n° 12, il aurait jeté l'ancre) et le moment (à 16h55) où il aurait été abordé/attaqué. Il affirme que, pendant ce temps, il n'a vu ni de navires appartenant à la marine nationale de Guinée-Bissau ni un chalutier nommé « Flipper 1 ».
46. A supposer quand même que la version du capitaine et de l'officier ne soit pas la bonne, il ne sera, toutefois, pas nécessaire de digresser sur le droit d'un navire d'être en parallèle avec un autre navire dans la zone économique exclusive d'un Etat côtier. Autant le dire tout de suite.

L' « ancrage » et le « parallélisme » allégués n'ont, en fait, qu'un seul but. Laisser entendre que le « Juno Trader » transbordait du poisson du navire « Flipper 1 ». Il aurait été préférable qu'un acte officiel imposant l'amende que l'on sait dise explicitement ce qui est reproché au navire sanctionné au lieu de se contenter d'allusions. L'acte n° 12 se contente de confisquer la cargaison de poisson du « Juno Trader » en se basant, visiblement, sur un simple *souççon* (« seja declarado perdido a favor do Estado da Guiné-Bissau todo o producto a bordo do navio, ... por se *suspeitar* ter sido transbordado nas aguas da Guiné-Bissau, sem a devida autorização » ; c'est nous qui soulignons).

47. Mais il y a plus surprenant à cet égard. Le navire « Flipper 1 », détenteur d'une licence de pêche en bonne et due forme, aurait été inspecté au moment même de l'incident et trouvé en conformité avec la législation locale. Or, s'il avait violé l'article 3, paragraphe 3 du décret-loi du 22 août 2000 relatif aux infractions de pêche connexes (dont le transbordement), il aurait bien fini par avoir quelques ennuis. Pourtant, le transbordement ressemble au mariage : il faut être à deux pour l'accomplir. Si l'un des deux ne s'y prête pas, on voit mal ce que l'autre pourrait faire. S'agissait-il peut-être d'une « intention » de transbordement, comme le Dr. MALAL, coordinateur de la FISCAP de la Guinée-Bissau, semble l'avoir dit oralement lors d'une réunion, le 26 octobre 2004, aux représentants de l'armateur ? Ici encore (et à supposer que l'on puisse comprendre le mot « intention »), on répondra qu'il faut être à deux. On notera aussi que l'acte n° 12 ne mentionne aucun autre chalutier « suspect » que le « Flipper 1).
48. Une autre question finit aussi pas se poser à la lecture des documents officiels et des textes des témoignages recueillis. Qu'est-ce qu'est, en fait, le « Juno Trader » ? La question n'est pas métaphysique. Elle est, en revanche, amusante.
49. Ainsi qu'on a pu le voir, les autorités de l'Etat côtier semblent bien considérer que la cargaison du « Juno Trader » provient d'un transbordement. Mais, dans des documents autres que les actes n° 12 et n° 14, elles ne sont pas loin de penser que c'est bien le « Juno Trader » lui-même qui a capturé le poisson litigieux et, tant qu'à faire, dans les eaux maritimes de Guinée-Bissau. Ainsi, dans un courrier daté du 27 octobre 2004, qui notifie au représentant local de l'armateur du « Juno Trader » le déchargement de la cargaison au port de Bissau en exécution de l'acte n° 14, le Dr. MALAL qualifie explicitement le « Juno Trader » de « navire de pêche » (« navio de pesca »). Il est vrai que beaucoup de monde en Guinée-Bissau a semblé ne pas comprendre que le « Juno Trader » n'était pas un chalutier. Voici comment l'ingénieur en chef du « Juno Trader » M. Gennadiy MAKGIMKIN décrit cette confusion dans son entretien avec M. HUENS DE BROUWER, agent de Eltvedt et O'Sullivan réalisé à Bissau le 27 octobre 2004 (texte écrit de ce témoignage signé par la personne interviewée et reproduit en annexe 21) : « On 28/09 at 12H00 big commission with 20/25 people looking at accomodatios/rooms/all departments – constant question from these people « where is fish fabric – where is fish meal fabric ? » - the answer was « it is not trawler, this is carrier vessel, we have no fish and fish meal fabrics, only trawlers have same » - inspectors were surprised –

militarians were very aggressive on board ». Dans un autre entretien accordé au même agent au même lieu et à la même date (sans la présence de la personne interviewée mentionnée précédemment), le capitaine du « Juno Trader », M. Nikolay POTARYKIN, fait état de la question que lui a posée, au moment de l'arraisonnement, l'agent de Guinée-Bissau connu comme « Georges » : « where are shrimps/sharks ». Dans un autre entretien réalisé dans les mêmes conditions, l'officier radio du « Juno Trader », M. Oleksandr ROMANOV (voir témoignage signé en annexe 22) se réfère à « Georges », le jour de l'arraisonnement, « looking for anchorage matters then shrimps and sharks fins ».

50. Ces témoignages écrits et dûment signés de membres de l'équipage font aussi état de soupçons de la part des autorités locales suivant lesquels le « Juno Trader » se serait livré à des opérations d'avitaillement (« bunkering »).
51. Tout cela est consternant. Le « Juno Trader » est (une fois pour toutes !) un cargo spécialement aménagé pour la congélation de cargaisons de poissons. Il ne dispose ni de matériel lui permettant d'avitailer d'autres navires ni de matériel lui permettant de se livrer à des opérations de pêche ou de conditionnement de poissons capturés. Il est difficile à comprendre comment les agents du Service d'Inspection de la Pêche n'arrivent pas à faire la différence entre un navire de pêche, un cargo et un navire de « bunkering » et il est tout aussi difficile à comprendre comment les autorités administratives continuent, à l'occasion (lettre du Dr. MALAL du 27 octobre 2004, citée, mais aussi lettre de couverture de l'acte n° 14 en date du 20 octobre 2004), à considérer le « Juno Trader », un mois après son arraisonnement, comme un « navio de pesca ».
52. Derrière l' - apparent - amusement que ces invraisemblables confusions à répétition peuvent fournir, il peut y avoir, pourtant, plus grave. C'est la volonté, visiblement à tout prix, des autorités de l'État côtier d'indiquer que quelque chose ne tourne pas rond avec le « Juno Trader ». Le principal reproche qu'elles lui adressent est d'avoir pris la fuite. Dans leur raisonnement, quiconque prend la fuite a forcément commis un crime et, dans une mer poissonneuse, le crime idéal est bien sûr la pêche illégale. On s'attardera plus loin sur les raisons de la « fuite ».
53. Ce sur quoi il convient d'insister pour le moment est la provenance de la cargaison trouvée à bord du « Juno Trader » le 26 septembre 2004. On s'est déjà longuement référé au transbordement de ladite cargaison du « Juno Warrior » vers le « Juno Trader » dans les eaux mauritaniennes entre le 19 et le 23 septembre 2004. Les documents officiels qui attestent de la véracité de cette opération sont nombreux. A ceux déjà mentionnés *supra* n° 7 il convient aussi d'ajouter l'attestation, délivrée sur demande de la société « Atlantic Pelagic » et datée du 7 novembre 2004, du Ministère des Pêches et de l'Economie Maritime, Délégation à la Surveillance des Pêches et du Contrôle en Mer, de la République islamique de Mauritanie (annexe 23). Ce document atteste « que le navire pélagique « Juno Warrior » a transbordé le

19/09/2004 1.183,830 tonnes de poissons pélagiques et 112 tonnes de farine de poissons sur le cargo « Jno Trader », conformément à l'autorisation de transbordement formulée le 18/09/2004 à la DSPCM par ladite société (« Atlantic Pelagic »), et que le poisson objet de ce transbordement est bien mauritanien ». Une autre attestation (annexe 24) envoyée le 9 novembre 2004 par télécopie par M. Chérif Ould TOUEILEB, Directeur de la Pêche Industrielle au Ministère des Pêches et de l'économie Maritime de la Mauritanie, précise une fois encore que, suite aux autorisations adéquates, « le navire JUNO WARRIOR a transbordé 1.183,830 tonnes de poissons pélagiques et 112 tonnes de farine de poissons le 19/09/2004 sur le cargo transporteur JUNO TRADER » et que le « navire Juno Warrior a travaillé sous la licence n° 04/1083 du 19/08/2004 valable pour la période allant du 20/08/2004 au 18/09/2004 dans le cadre de la convention signée le 15/02/2004 entre le Ministère des Pêches et de l'économie Maritime et la Société Frozen Fodds International LTD » (documents annexés et systématiquement portés à la connaissance des autorités de la Guinée-Bissau).

54. Il est intéressant de noter que l'acte n° 12, sur lequel s'appuie l'acte n° 14 de la Commission interministérielle de Guinée-Bissau portant décision de confisquer la cargaison, fait référence à « environ » 1.183,8 tonnes (« circa de 1.183,8 toneladas »). On n'est pas bien loin des « 1.183,830 tonnes de poissons pélagiques » qui, selon les documents officiels mauritaniens, ont été transbordées sur le « Juno Trader » à partir du 19 septembre 2004. Et il sera bien difficile de considérer que, entre la date d'achèvement du transbordement en Mauritanie (le 23 septembre 2004 à 03h30) et la date de son arraisonnement dans les eaux de Guinée-Bissau (le 26 septembre 2004 vers 14h00), le « Juno Trader » ait pu décharger le poisson mauritanien, charger du poisson à nouveau ou, comme le soupçon court parfois à Bissau, pêcher lui-même le poisson et, par-dessus tout, faire attention à ce que le poisson nouvellement chargé (ou pêché) soit à la virgule près de la même quantité que celui chargé en Mauritanie.
55. Un autre point qui a échappé à la sagacité des agents de Guinée-Bissau est le fait que le poisson censé avoir été chargé (ou pêché !) dans les eaux de cet Etat a été stocké dans des cartons tous estampillés « Jno Warrior ». Des spécimens de cartons utilisés habituellement par le « Juno Warrior » seront mis à la disposition du Tribunal (annexe 25); ils pourront être comparés avec les photos prises par l'agent de la société Eltvedt et O'Sullivan M. HUENS DE BROUWER dans les trois cales du « Juno Trader » le 30 octobre 2004 vers 22h00 (annexe 26). En conformité avec la réglementation internationale en la matière, l'estampillage des cartons, qui se trouvent toujours à bord du « Jno Trader », ne porte pas seulement le nom du navire ayant pêché le poisson (« JW » pour « Juno Warrior »), mais également le numéro 8607268, qui correspond, selon le Safe Manning Certificate du « Jno Warrior », au numéro officiel attribué à ce navire par l'Organisation maritime internationale (annexe 27). On peut difficilement contester pareille preuve de provenance de la cargaison, mais, naturellement, s'il le souhaite, le Tribunal pourra effectuer une descente sur les lieux ou déléguer des agents de son choix afin de procéder aux vérifications des faits relatés ici (article 81 du Règlement du Tribunal).

56. Les indices matériels qui auraient pu dévoiler aux agents et au gouvernement de Guinée-Bissau que la cargaison du « Juno Trader » n'a pu être transbordée (et *a fortiori* capturée par lui-même) dans les eaux de cet Etat sont d'une quantité et d'une qualité impressionnantes. Comme si cela ne suffisait pas, les représentants de l'armateur et localement et depuis le siège marseillais n'ont jamais manqué une occasion pour signifier la provenance de la cargaison du « Juno Trader » et pour indiquer que cette cargaison était devenue, sur la base de connaissances appropriés, la propriété d'un tiers, à savoir la société ghanéenne « Unique Concerns Limited ».
57. Ainsi, une lettre postée de Marseille le 18 octobre 2004 adressée par la société Eltvedt et O'Sullivan au Dr. MALAL au Ministère de la Pêche de Guinée-Bissau (annexe 28) souligne que le « m. v. « Juno Trader » is carrying a cargo of frozen fish from Mauritania to Ghana (« we have forwarded copies of the SGS Inspection Report concerning this loading »). Une lettre datée du même jour (annexe 29) et adressée au même représentant gouvernemental par M. TAVARES de la société « Transmar », représentant local de la société Eltvedt et O'Sullivan, fait explicitement état de la lettre qui parvient de Marseille au Ministère. Dans une nouvelle lettre adressée le 20 octobre 2004 par M. TAVARES à la FISCAP (Serviço Nacional de Fiscalização e Controlo das Actividades de Pesca) de Bissau, est encore très explicitement éclairée la provenance de la cargaison du « Juno Trader ». La lettre conclut comme suit : « A notre entendement, ces documents (le certificat de la SGS) ont comme objectif de solliciter de la Commission interministérielle de reconsidérer sa position au sujet du navire « Juno Trader », ce que nous laissons à la considération de la Commission ». Le représentant local sollicite également une « réponse urgente » à sa lettre.
58. La réponse « urgente » viendra une semaine plus tard, le 27 octobre 2004, mais ... pour notifier la décharge obligatoire au port de Bissau de la cargaison de poisson confisquée en vue, visiblement, de sa vente aux enchères publiques prévues pour le 29 octobre 2004. Le même jour du 27 octobre, une lettre de M. TAVARES à la FISCAR, commission compétente du Ministère de la Pêche, insiste, en réponse à cette notification, sur le fait que le poisson à bord du « Juno Trader » n'est pas la propriété de ce navire, mais qu'il a été acquis « em tempo oportuno » par un tiers par le biais d'une transaction commerciale normale et légale.
59. Ne chômant décidément point, M. TAVARES réécrira encore le 29 octobre 2004 à la même FISCAR afin de lui demander de reconsidérer sa position étant donné la provenance légale de la cargaison et de lui demander de permettre l'appareillage du navire avec, à son bord, la cargaison en question (annexe 30). Il ajoute que les propriétaires légaux de la cargaison ont aussi, de leur côté, protesté en réclamant la restitution de leur propriété. Une lettre supplémentaire de M. TAVARES (annexe 31), datée du 1<sup>er</sup> novembre 2004 et adressée à la même FISCAR, réitère les protestations de l'armateur et de la partie ghanéenne.

60. En effet, le 28 octobre 2004, deux lettres sont envoyées à M. H. P. ROSA, en sa qualité d'agent de la Lloyd's de Londres en Guinée-Bissau, de la part, respectivement de la « Vassajam Company Limited » et de la « Unique Concerns Limited »(annexes 32). La première société agit pour le compte de la seconde et la seconde est, sur la base des trois connaissements mentionnés du 23 septembre 2004, la propriétaire des poissons congelés et de la farine de poisson à bord du « Juno Trader ». Les deux lettres établissent la vérité sur la cargaison en question, qui devrait être délivrée à Tema, au Ghana. Elles finissent de la manière suivante : « Any quantity from the said Bills of Lading discharged in Guinea Bissau will be breach of international law and will be viewed as theft. We reserve our right to protect our interest legally in the unlikely event our cargo is not delivered to us in Tema, Ghana ».
61. Exaspérée par l'attitude des autorités de pêche de Guinée-Bissau, la société ghanéenne « Unique Concerns Limited », propriétaire légale de la cargaison du « Juno Trader », a même pris contact avec le gouvernement du Ghana dans la perspective d'un recours par cet Etat contre la Guinée-Bissau devant les instances de la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest. La même société informe dans une lettre du 29 octobre 2004 adressée à M. ROSA que le secrétariat de la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest, saisi de l'affaire, cherchait à obtenir un règlement amiable du différend (annexe 33).
62. Le représentant de la Lloyd's à Bissau, M. ROSA, s'adressera, par lettre datée du 1er novembre 2004, au Dr. MALAL tandis que copie de cette lettre sera envoyée directement à Mme le Ministre des Pêches (annexe 34), lui exposant la situation de la cargaison litigieuse. M. ROSA, qui, incidemment, est depuis 2003, Président intérimaire de la République de Guinée-Bissau, dit, entre autres, dans cette lettre : « Les documents annexés attestent du fait que la cargaison a été chargée en territoire mauritanien. Dans ce cas, connaissant les excellentes relations de coopération qu'entretient la Guinée-Bissau avec la Mauritanie, il serait, nous pensons, facile d'utiliser les canaux officiels en vue de la confirmation ou de la non-confirmation de la véracité des faits ».
63. Le moins que l'on puisse dire est que, même si les agents de la Guinée-Bissau étaient incapables d'établir, par leurs propres moyens, la provenance de la cargaison, des personnes tierces, entre autres, un Président de la République en exercice dispensant un excellent conseil, étaient là pour indiquer que, peut-être, les agents avaient fait preuve d'un peu de précipitation. Le fait que jamais le doute n'a touché les esprits au Ministère des Pêches de Guinée-Bissau dépasse l'entendement. Le fait que, selon l'acte n° 12, « a été vérifiée l'absence de preuves, notamment documentaires, relativement à la destination du navire et des produits de pêche à bord » laisse franchement perplexe. Selon le témoignage écrit et signé du capitaine POTARYKIN, dont on a déjà parlé, après que des militaires de Guinée-Bissau eurent pris le contrôle du « Juno Trader », « on that day (le 26 septembre 2004) were confiscated 1 chart, log book, oil record book (engine book remains on board) ». C'est ainsi qu'il décrit, dans le même témoignage, la journée du 28 septembre 2004 : « 1st local commission on board, approx 30 men, opened hatches, looked cargo, cargo documents &

checked all ship, then requested 100 cartons then 50 but I refused ». Il est difficile de croire que l'examen, d'abord par les militaires, puis par les membres de la commission en question, du « log book » et des « cargo documents » n'a pas révélé la provenance de la cargaison. Il est vrai qu'un début d'explication puisse être donnée : il est linguistique. Du moins, le « log book » semble être tenu, totalement ou partiellement, en langue russe. Si le militaire « Georges » semble parler russe, en tout cas selon le témoignage du capitaine, on ne peut préjuger ni de son niveau de maîtrise de la langue de Pouchkine ni de son envie ou, plus prosaïquement de sa possibilité, dans le feu (au sens figuré et littéral ; on y reviendra) de l'action de se pencher sur le contenu du « log book ». Celui-ci a été, selon le témoignage du capitaine POTARYKIN, confisqué. Si le Tribunal le souhaite, il pourrait peut-être exiger sa présentation devant son prétoire.

64. De l'incapacité de « Georges » à comprendre le « log book » à la capacité de la Commission interministérielle de prétendre qu'il n'y a pas de preuve sur la provenance de la cargaison, il y a pourtant un pas que l'on peut hésiter, de prime abord, à franchir. Il est vrai que l'acte n° 12 de ladite Commission fait état d'un rapport d'inspection des poissons à bord, demandé par la FISCAP et établi par les techniciens du CIPA (Centro de Investigaçào Pesqueira Aplicada). Selon ce rapport, « les espèces identifiées sont similaires à celles se trouvant dans nos eaux » (« as especies identificadas são semelhantes as exigentes nas nossas águas »). Avec l'autorisation du capitaine, le CIPA a procédé les 5 et 8 octobre 2004 à une prise aléatoire de poissons dans les cartons à bord du « Juno Trader ». Il a comparé les spécimens pris avec des spécimens qui, sur la base de la taille et de l'espèce, sont censés, d'après la FAO et les données locales, se trouver - également - dans les eaux de Guinée-Bissau.
65. On ne peut pas, à ce stade de la procédure, se prononcer sur le caractère scientifiquement fondé de cette méthode, mais on peut, *prima facie* et sous toutes réserves, admettre que la conclusion d'une enquête *présumée* scientifique aurait pu faire pencher la balance, au sein de la Commission interministérielle, en défaveur du « Juno Trader ». Toutefois, à y regarder de plus près, on constate que la conclusion de l'enquête du CIPA porte sur la similitude taille/espèce des spécimens examinés et des spécimens clés à la disposition de ce Centre. La *similitude* constatée qui, déjà, de l'aveu même du rapport, ne concerne pas l'intégralité des spécimens comparés (ce qui n'empêchera pas la confiscation même des espèces ne se rencontrant pas dans les eaux de Guinée-Bissau), n'est pas l'*identité*. Le rapport, prudemment, s'abstient de franchir le pas qui mène de la similitude à l'identité.
66. Ce franchissement sera le fait de l'administration de l'Etat défendeur. Or, on relèvera que l'acte n° 12 de l'administration ne s'appuie pas outre mesure sur l'importance, au demeurant, on l'a dit, relative, du rapport du CIPA (annexe 35). Pour cet acte, ce rapport n'est qu'un élément parmi d'autres, mentionné en tout dernier lieu, et, probablement, jugé bien moins important que d'autres éléments, davantage « parlants » aux yeux de l'administration, comme la « tentative de fuite » du « Juno Trader », sur laquelle on reviendra *in extenso*.

67. Il nous sera aussi permis d'indiquer que la zone économique exclusive de Guinée-Bissau n'est qu'une partie, relativement modeste, des zones économiques exclusives établies au large des côtes africaines et que, si la libre circulation des personnes pose toujours problème en Afrique, comme ailleurs dans le monde, celle des poissons constitue une réalité indéniable depuis des temps immémoriaux. C'est même le non-respect têtue de leur part des frontières maritimes des Etats qui pose l'essentiel des problèmes au droit international de la pêche. Rien n'indique *a priori* que la similitude des spécimens se trouvant dans plusieurs zones de pêche d'Afrique de l'Ouest puisse conduire à la conclusion que les poissons ont été capturés dans telle zone et non pas dans telle autre. On indiquera qu'il n'y a que la côte sénégalaise (et celle, extrêmement étroite, de la Gambie) qui sépare la zone de pêche mauritanienne de celle de Guinée-Bissau.
68. A supposer, néanmoins, ce que l'on est prêt à admettre, que la similitude constatée (si basée sur des méthodes scientifiquement irréprochables), peut être prise en considération, l'on est toujours consterné par le fait que toute une autre série d'éléments *incontestables* ne sont aucunement pris en considération. Il s'agit bien sûr des multiples certifications de la provenance de la cargaison du « Juno Trader ». A la limite, le rapport scientifique aurait pu (et même dû) être demandé, si des doutes sérieux pouvaient exister sur ladite provenance. Malheureusement, ces doutes n'ont jamais pu exister que dans la tête d'un nombre relativement restreint d'administrateurs locaux et l'on peut se rappeler, à cet égard, la surprise de la commission qui a visité le navire au port de Bissau le 28 septembre 2004 de ne point trouver à bord du « Juno Trader » d'appareils de pêche et/ou de traitement du poisson (*supra* n° 49).
69. On a l'impression parfois, dans cette affaire, que certains fonctionnaires du Ministère des Pêches se sont sentis victimes d'un vaste complot ourdi par un grand nombre de sociétés, internationales et africaines, plus sérieuses les unes que les autres, par des Etats étrangers, tels la Mauritanie ou le Ghana, par l'équipage d'un cargo, qui n'a jamais posé le moindre problème jusqu'à présent, et même par le Président de la République intérimaire de Guinée-Bissau qui, en sa qualité professionnelle de représentant de la Lloyd's, demande, dans une lettre officielle, à l'administration des pêches une attitude plus posée, sinon carrément le relâchement du navire et de sa cargaison.
70. Et, pourtant, on peut comprendre (sans bien sûr justifier) l'attitude de certains fonctionnaires du Ministère des Pêches. Dans leurs diverses démarches, ils ne sont jamais sortis de la bulle dans laquelle ils se sont dès le début laissés enfermer. Il aurait été tellement facile pour eux de prendre contact avec l'armateur, son assureur, les représentants de ceux-ci sur place et, *last but not least*, l'Etat du pavillon du « Juno Trader » lui-même. D'ailleurs, ces contacts et spécialement le contact avec l'Etat du pavillon, ne peuvent être vus comme une facilité ou une commodité que l'on peut accomplir comme on peut ne point accomplir. A la fois en vertu de l'article 72, paragraphe 4 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et de l'article 46, paragraphe 2, *littera* b du décret-loi n° 6-A/2000 du 22 août 2000, l'Etat du

pavillon *doit* être prévenu en cas d'immobilisation d'un navire arborant son pavillon. Cette obligation doit même être exécutée, selon la Convention, « sans délai ». On le voit clairement dans la présente affaire. Cette obligation n'a pas seulement comme objectif de respecter une vieille règle du droit de la mer. Elle a aussi une finalité prosaïque. Eviter que des malentendus ou des quiproquos peu goûteux, mais très coûteux, se produisent.

71. En revenant au rapport du CIPA, on note, de plus, que, lors de l'inspection effectuée à bord du « Juno Trader » par les scientifiques, a pu être constatée à nouveau la fameuse quantité de 1.183,830 tonnes de poisson congelé et de 112 tonnes de farine de pêche. Il aurait été tellement facile de comparer cette quantité avec celle dont traitent le certificat de transbordement en Mauritanie, les connaissements établissant la propriété ghanéenne de la cargaison, les lettres de protestation qui arrivent de toutes parts au Ministère des Pêches ! Encore eût-il fallu que les fonctionnaires responsables aient eu la curiosité de lire ces documents et, bien sûr, avant d'entreprendre des démarches, soient entrés en contact avec l'Etat du pavillon et les personnes intéressées, qui ont dû se manifester *proprio motu* après avoir été tenu pendant plusieurs semaines dans l'ignorance totale. Par ailleurs, le rapport du CIPA ne qualifie à aucun moment le « Juno Trader » de « navire de pêche » alors même qu'il procède à une description assez détaillée de celui-ci. Curieusement, la lettre de couverture de l'acte n° 14 du Ministère, censé prendre en considération ce rapport, continue à nous dire que le « Juno Trader » est « navire de pêche ». Un « détail », dont l'importance se manifesterait bientôt.
72. Un des éléments qui pèsera lourd dans l'appréciation des autorités de l'Etat défendeur est ce qu'elles appellent la tentative de fuite (« tentative de fuga ») du « Juno Trader ». Cette tentative vaudra, en vertu de l'article 58 du décret-loi du 22 août 2000, une condamnation du capitaine du navire à une amende de 8.770 euros pour manque de coopération avec les agents de l'Inspection (« por falta de cooperação com os agentes de fiscalização evidenciada pela tentativa de fuga do navio »). Cette amende a été payée par l'armateur le 3 novembre 2004 (voir document annexé 36), sans, néanmoins, aucune reconnaissance de sa part de la responsabilité de son capitaine.
73. Nous insistons sur le point suivant. La « tentative de fuite » reprochée au capitaine n'est pas seulement un délit autonome, sanctionné par l'amende que l'on vient de voir. Elle est un des éléments de base qui laisseront entendre que la cargaison à bord du « Juno Trader » est suspecte, soit qu'elle ait été illégalement transbordée dans la zone économique exclusive de Guinée-Bissau (mais à partir de quel navire puisque le « Flipper 1 » a été mis hors de cause ? mystère !), soit qu'elle ait été pêchée par le « Juno Trader » lui-même (mais comment et avec quoi ? autre mystère). La cargaison devient illégale parce que le comportement du « Juno Trader » serait devenu illégal (délict de fuite). Ce raisonnement implicite vaut ce qu'il vaut. Il n'en rend pas moins nécessaires des explications sur cette « fuite ».

74. Ne disposant pas d'un quelconque procès-verbal sur l'opération d'abordage, d'arraisonnement et d'inspection du « Juno Trader », en dépit du fait que tous les documents relatifs à cette sombre affaire ont été sollicités par l'armateur et en dépit du fait que la rédaction d'un tel procès-verbal est, de toute façon, imposé par l'article 45 du décret-loi dn 22 août 2000, l'armateur et l'Etat du pavillon ne peuvent s'appuyer que sur les maigres indications fournies par l'acte n° 12 de la FISCAP et sur les témoignages écrits et signés de membres de l'équipage du « Juno Trader ». Le contexte de la navigation au large des côtes d'Afrique de l'Ouest devra également pouvoir éclairer certains aspects de l'affaire.
75. La phrase clé dans l'exposé des motifs de l'acte n° 12 est : « En apercevant le rapprochement du vaisseau d'inspection, il (le « Juno Trader ») leva l'ancre et prit la fuite pour être arraisonné à la position « 11° 29' et 017° 134 », après une poursuite de deux heures et trente minutes (02h30) » (« Ao perceber-se da aproximação do navio da fiscalização, desancorou e pôs-se em fuga, tendo sido apresado, na posição « 11° 29' et 017° 134 », apos uma perseguição de duas horas e trinta minutos (02h30) »). On a déjà traité de la question de l'« ancrage » dans cette zone et du refus de « Georges », en tout cas selon le témoignage du capitaine vu plus haut, de vérifier si l'ancre était boueuse ou même simplement humide.
76. La version de la course-poursuite entre le « Juno Trader » et les hommes de « Georges » est tout autre lorsque l'on se penche sur le témoignage du capitaine PORTARYKIN, où l'on peut lire :
77. « At 16H00 (du 26 septembre 2004) speed boat came from starboard with no sign no VHF, passed fore of my ship and went portside. Waiving at my ship I do not know what to do ? – then started approx 5/10 minutes shooting port and starboard side.
78. During shooting I ordered to send distress signals for piracy – one crew member injured
79. At approx 17H30 I noticed speed boat sailing away.
80. 2 minutes after distress call, received VHF contact from ESPERANZA DEL MAR sailing to 235° at approx 7 miles of my ship – Second Mate gave explanations by VHF and changed course to meet DEL MAR.
81. We met – I ordered to stop engine – DEL MAR sent launch with 3 men 1 woman arrived at approx 18H00.

82. 5 minutes later speed boat again – Georges and 2 camouflage men – Georges punched my face – Georges spoke Russian to me and first said « you anchored » - then looked at fire pipes I believe thinking that this was made for bunkering ! (without authorization), then asked where are shrimps/sharks – I proposed to G to check the anchor to show that same was no wet nor muddy to prove that vessel did not stop - G refused – and said “go to Bissau”.
83. Launch from DEL MAR left vessel and at the same time on portside noticed navy vedette (LF01) moored at JUNO TRADER – Plenty of people – we went to bridge with G to look at charts and repeated “go to Bissau”. I refused – G if you do not go to Bissau I shoot (gesture) – Radio Officer was taken on board Navy vedette ».
84. L’officier en second KAREDIN note dans son témoignage écrit : « At approx 17H00 (du 26 septembre 2004) heard shooting – I immediately went to navigation bridge meet Captain/chief mate/radio Officer – shooting lasted approx 5/7 minutes with speed boat changing side – radio officer sent distress signal by GMDSS – I sent a “pirate attack SOS” by VHF channel 16 “I have attack pirate please call me” – I received immediately reply from ESPERANZA DEL MAR, looked at radar same was about 10/12 miles from JUNO TRADER”.
85. Le témoignage de l’ingénieur en chef MAKGIMKIN est analogue tandis que l’officier radio ROMANOV note dans son propre témoignage écrit : « « Boatswain (1st sailer) came on bridge saying that they were shooting at us – may be attack lasted 10/15 minutes – I noticed that men from speed boat was doing stop gestures when on starboard side – Captain ordered me to send distress signals : I sent 2 distress calls, one to Dakar port, one to Conakry port but no answer
86. At 17H00, I sent on digital channel 70 – then 17H06 sent distress signal short wave – then at 17H11 I sent a successful satellite msg to France telecom station, received by MRCC CROSS Griz Nez in France asking to confirm distress and message.
87. At 17H28 I confirmed “my distress msg -- now finished attack piracy”.
88. At 18H06 I received msg from MRCC Madrid “Please be informed that we have been advised you have suffered a piracy attack and you have on board an injury crewmember. In order of a secure assistance by the Hospital vessel “ESPERANZA DEL MAR” Please confirm your safety vessel condition”

89. At 18H12 I received msg from MRCC Cross Griz Nez “call immediately the ship “NJAMBUUR” on VHF channel 16 – vessel close to your position to give you assistance”.
90. At 18H16, I replied MRCC Cross Griz Nez “This is attack patrol boat: I have assistance MV ESPERANZA DEL MAR”
91. I remember at 17H20, that Second Officer talked with assistance vessel – At 17H40, I saw DEL MAR at 1/2 miles on the right hand side then I looked back and saw navy vedette and speed boat, I though that vedette was arresting speed boat – When vedette and speed boat approached together I sent the satellite distress message at 18H16 ».
92. Le capitaine POTARYKIN, outre dans son témoignage écrit ci-dessus cité, a également envoyé un e-mail à M. O. OLEINIKOV, agent à terre et intermédiaire entre équipages russes et armateurs, basé à Walvis Bay, en Namibie (annexe 37). Dans ce texte, envoyé le 12 octobre 2004, le capitaine réitère ses impressions de ce qu’il avait pris comme une attaque de pirates. Dans la traduction (visiblement du russe) fournie par M. OLEINIKOV, il réitère sa version des faits. Il en fait de même dans une « note of sea protest »(annexe 38), document qui fait généralement foi, qu’il adresse au commandant du port de Bissau. Dans un document émanant du navire-hôpital espagnol « Esperanza del Mar » et daté du 26 septembre, il est confirmé que le « Juno Trader » a envoyé un message de détresse faisant état d’une attaque de pirates (annexe 39). De toute façon, le navire-hôpital a bien voulu recueillir à son bord et dispenser les premiers soins à un des membres de l’équipage blessé par balle. Que le navire-hôpital espagnol soit ici encore profondément remercié.
93. Il est peu vraisemblable que le « Juno Trader » aurait envoyé des messages de détresse (annexe 40) pour cause d’attaque de pirates, si son capitaine n’avait pas réellement cru que telle était la situation sur le moment. Bien sûr, *a posteriori*, les « pirates » se sont révélés être des agents et inspecteurs des pêches de la République de Guinée-Bissau, un Etat qui, comme, hélas, beaucoup d’autres Etats côtiers de nos jours, mène une lutte difficile et souvent inégale contre le pillage de ses ressources halieutiques par des chalutiers peu scrupuleux. Il est vrai que le rapport du navire hôpital « Esperanza del Mar » note que « à proximité du JUNO TRADER nous observons qu’une embarcation pneumatique avec des gens armés à bord vient vers le navire (« se abarloa al buque »), cette embarcation provient d’un patrouilleur de la marine nationale de Guinée-Bissau, LFO1, qui vient vers nous à toute machine ». Ainsi, le « Esperanza del Mar » a établi tout de suite le caractère non « pirate » des vaisseaux qui vont arraisonner le « Juno Trader ». On notera, cependant, que le navire espagnol a pu aussi voir à côté de l’embarcation pneumatique le patrouilleur LFO1 (voir photos flottille de contrôle et d’inspections des activités de pêche de la république de Guinée-Bissau – annexes 41), possibilité qui n’a pas été donnée pendant longtemps au capitaine du « Juno Trader ». C’est

plus d'une heure par rapport à la première rencontre avec le zodiac, selon le témoignage du capitaine POTARYKIN, que la rencontre entre le « Juno Trader », le patrouilleur LFO1 et le « Esperanza del Mar » a eu lieu. Ce n'est donc pas à 18h00 qu'il faudra se placer pour apprécier une éventuelle faute inexcusable du capitaine mais bien à 16h55.

94. Justement, à 16h55, on peut voir depuis le « Juno Trader » un zodiac (« speed boat ») s'approcher du navire. Il ne semble pas porter de signes distinctifs de quelque nature que ce soit, aucun contact par VHF n'est possible et, à son bord, se trouvent des personnes qui font des gestes avec les mains et les bras. Dans son témoignage, M. MAKGIMKIN parle d'un « small zodiac, coffee with milk color ». Il n'aperçoit aucun signe distinctif. Dans son propre témoignage, M. ROMANOV note : « At 16H55, I saw speed boat on starboard – beige color with 5 men on board ». Il poursuit : « During attack I did not notice any sign on board vessel – afterward I read "marine national Guinea Bissau" but during attack I did not read this signature ».
95. On peut comprendre la panique à bord, d'autant plus que l'aspect extérieur des occupants du zodiac n'avait rien de rassurant, selon les mêmes témoignages. Dans sa « note of sea protest », le capitaine PORTARYKIN écrit au commandant du port de Bissau que « in a fast-track boat, there were five persons, one in camouflage uniform and four in civil clothes ». Les témoignages recueillis des autres membres de l'équipage ne divergent guère. Le seul habillé en militaire avait une tenue plutôt relâchée (« camouflage hat hanging on his back », note M. ROMANOV). Et le capitaine d'écrire dans son e-mail à M. OLEINIKOV, « all of them looked as pirates ».
96. Le comportement des occupants du zodiac était à l'avenant. Selon le capitaine, cinq à dix minutes après leur apparition et voyant que le « Juno Trader » ne s'arrêtait pas, il ont commencé à tirer avec des armes automatiques, fusillade (photos impacts balles – annexe 42) durant laquelle un membre de l'équipage a été blessé à la jambe. Peut-être que l'on ne peut pas contester qu'une dizaine de minutes sont normalement suffisantes aux forces de l'ordre en mer pour obtenir ce qu'elles demandent avant de devoir avoir recours à des moyens de coercition puisque, de toute manière, force doit rester à la loi. En revanche, on contestera la possibilité pour les forces de l'ordre d'ouvrir le feu avec tous les risques que cela implique pour la vie et l'intégrité physique de personnes humaines lorsque leur ordre non seulement n'a pas été compris, mais, objectivement, il était difficile, voire impossible à comprendre.
97. Il est vrai que le droit international de la mer n'envisage pas ouvertement de telles hypothèses, qui, peut-être trop techniques, n'en ont pas moins une importance pratique considérable, comme la présente affaire le montre aisément. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, reprenant sur ce point des dispositions analogues de la Convention de Genève sur la haute mer, connaît l'institution du droit de visite (article 110). Ce droit peut être exercé en haute mer par un navire de guerre à l'encontre d'un autre navire

lorsque le second est soupçonné par le premier de se livrer à un certain nombre d'activités illicites exhaustivement mentionnées à l'article 110. Le droit de visite ne peut être exercé que lorsque le navire de guerre a de *sérieuses* raisons de soupçonner de telles activités illicites.

98. Il est vrai que la zone économique exclusive ne fait pas partie de la haute mer, ainsi que nous le dit explicitement l'article 86 de la Convention sur le droit de la mer. Il n'en reste pas moins que l'article 58 protège explicitement la liberté de navigation dans la zone économique et que cette dernière ne fait pas partie de la mer territoriale de l'Etat côtier non plus. Il est normal que l'Etat côtier puisse exercer le droit d'arraisonnement à l'encontre de navires soupçonnés d'exploiter illégalement, de quelque manière que ce soit, les ressources naturelles et, notamment, biologiques, de sa zone économique, mais, quelque part, ce dernier droit a des similitudes avec le droit de visite. Bien sûr, les délits ou crimes qu'il cherche à réprimer ou à prévenir ne sont pas les mêmes, mais, dans les deux cas, l'impératif de la liberté de navigation est bien susceptible de poser quelques règles communes ou, à tout le moins analogues, à l'exercice des deux droits. Le décret-loi de la Guinée-Bissau du 22 août 2000 ne nous dit pas autre chose lorsque, dans son article 43, il pose le principe de l'interférence et perturbation minimales aux activités de pêche dans le cadre des nécessaires opérations d'inspection. Si les activités de pêche doivent être perturbées au minimum possible, les activités de navigation doivent l'être encore moins. Un autre renseignement utile que l'on tirera de la comparaison entre droit de visite en haute mer et droit d'arraisonnement dans la zone économique exclusive a trait au fait que le contrôle doit être réservé à des navires, sinon carrément de guerre, du moins à des navires présentant tout les signes extérieurs distinctifs de l'Etat pour le compte duquel ils agissent.

99. Même dans l'hypothèse où l'on ne pourrait pas transposer dans le cas de la zone économique exclusive toute la rigueur du droit de visite de l'article 110 et celle, concomitante, de l'article 29 de la Convention, qui porte sur la définition du navire de guerre, la pure logique (ou l'équité ou la pitié pour la liberté de navigation ...) imposerait que le Tribunal reconnaisse formellement que l'arraisonnement dans la zone économique exclusive ne peut pas être opéré de n'importe quelle manière, par n'importe qui et à partir de n'importe quel moyen.

100. Certes, dans telle ou telle affaire, il pourra toujours exister des différences dans la présentation des faits par les parties et ce sera au Tribunal, statuant éventuellement sur le fond de l'affaire (on reviendra sur cette question), de faire la part des choses entre les versions qui lui seront présentées. Il n'empêche que, au-delà de la matérialité des faits, la perception de ceux-ci par le navire arraisonné ne peut pas laisser le Tribunal totalement indifférent. Certes, encore, le capitaine d'un navire est, en principe, une personne expérimentée qui, normalement, doit pouvoir comprendre les messages qu'une marine nationale, une garde côtière ou un service d'inspection de pêche lui envoient. Toutefois, il y a une limite à tout. Un groupe de personnes en tenues dépareillées, gesticulant avec des armes et criant sans que l'on puisse comprendre ce qu'elles disent, à bord d'un zodiac dont le sigle (« distinctif », dit la Convention sur le droit de la mer ...) n'apparaît pas vraiment, qui n'arbore aucun pavillon

(tous les témoignages concordent sur ce point), dépourvu, à ce qu'il paraît, de fanions, de radio, de VHF et même d'un simple haut-parleur peuvent évoquer, justement, à un marin expérimenté comme le capitaine POTARYKIN, plutôt un danger maritime qu'une force de l'ordre maritime. Il est caractéristique que seul l'officier radio M. ROMANOV dit, dans son témoignage écrit, avoir fini par voir le signe « distinctif » de la marine nationale de Guinée-Bissau. Or, l'officier radio est le seul membre de l'équipage que les inspecteurs et militaires de l'Etat défendeur ont choisi de prendre à bord de leur vedette à destination du port de Bissau. De tout près on peut distinguer des signes qui, de moins près, ils ne sont pas distinctifs.

101. Au demeurant, il ne faut point négliger le contexte tant historique que géographique dans lequel l'arraisonnement, mené de la manière que l'on a vue, se déroule. Depuis, hélas, de nombreuses années, de larges parties des côtes d'Afrique de l'Ouest ne sont pas sûres pour la navigation pour cause de recrudescence des actes de piraterie. Rien que pour la période allant du 1<sup>er</sup> janvier 2004 au 30 septembre 2004, le site internet du International Chamber of Commerce Commercial Crime Service (<http://www.iccwbo.org> - annexe 43) énumère la perpétration, au large des côtes d'Afrique de l'Ouest, de 42 actes de piraterie ou de brigandage maritime (dont, il est vrai, dix-huit pour les seules côtes nigérianes, mais déjà neuf, pour la période considérée, entre les côtes du Sénégal et les côtes de Guinée).
102. Enfin, il est vrai que, jusqu'à présent, le Tribunal a eu, le plus souvent, affaire à des arraisonnements « au-dessus de tout soupçon » ou peut s'en faut. A titre d'exemple, dans l'affaire de prompte mainlevée la plus récente dont il ait eu à connaître, le navire « Volga » a été arraisonné par des militaires australiens opérant à partir d'un hélicoptère militaire australien en provenance d'une frégate de la marine royale australienne. Ou encore, dans l'affaire du navire « Camouco », ce dernier avait été abordé par une frégate de surveillance française et par un hélicoptère.
103. Il est vrai que, dans l'affaire du navire « Volga », l'Etat demandeur a prétendu que le « Volga » n'a pas reçu, avant son arraisonnement, ordre de s'arrêter. Il n'en demeure pas moins qu'un hélicoptère militaire qui survole un navire de pêche dans une zone, dont les pirates, entre autres pour des raisons climatiques, ne goûtent guère, ne trompe pas facilement.
104. La question, cependant, mérite d'être posée : Est-ce donc aux seules grandes puissances de protéger par les puissants moyens dont ils disposent leurs ressources halieutiques ? Est-ce que les moyens et les méthodes d'interception constitueront un nouveau clivage Nord-Sud ? On ne peut le souhaiter. Mais, on ne peut souhaiter non plus que les pénuries d'un Etat côtier soient payées par le premier cargo qui aura la malchance de se trouver au mauvais endroit au mauvais moment.

105. Pour conclure sur ce long développement, ce que les autorités de l'Etat côtier considèrent comme un « délit de fuite » et d'absence de coopération du capitaine, a été, du point de vue du demandeur, vu les circonstances pertinentes de cette affaire, probablement la seule possibilité pour le capitaine de sauver son navire, sa cargaison et, par-dessus tout, la vie de l'équipage placé sous ses ordres.
106. On rappellera d'ailleurs que, en grande partie, la cargaison finira pas être vue comme illégale parce que la « fuite » a été considérée comme illégale. Le Tribunal appréciera le caractère cursif de ce raisonnement tenu implicitement par l'acte n° 12 de la FISCAP.
107. On se permettra encore d'ajouter une remarque sur la perception des « phénomènes » en milieu marin. On a évoqué la perception du capitaine POTARYKIN. Il est temps d'évoquer maintenant celle de ses poursuivants. Les articles 41 et 42 du décret-loi du 22 août 2000 autorisent explicitement, comme il est logique, les inspecteurs de pêche à exercer certains pouvoirs à l'encontre et à bord de navires suspects. Pourtant, ils rappellent continuellement que ces pouvoirs visent les seuls navires de pêche (« embarcations de pesca »). On peut se demander comment et pourquoi les agents de l'Inspection de pêche ont pu confondre un cargo avec un navire de pêche alors même qu'une telle confusion serait inexcusable même pour un non-spécialiste. Cette petite remarque, qui jette, il est vrai, une lumière pas forcément favorable sur les compétences de certains agents, justifiera par la suite l'insistance que l'administration de l'Etat défendeur mettra (jusqu'y compris aux lettres des 20 et 27 octobre 2004) pour qualifier, à l'encontre de toute vraisemblance, le « Juno Trader » de navire de pêche.
108. Au total, dans la présente affaire, ce n'est que formellement que l'Etat côtier ait pu agir dans le cadre de « l'exercice de ses droits souverains d'exploration, d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources biologiques de (s)a zone économique exclusive ». Il ne pouvait donc « prendre toutes mesures, y compris l'arraisonnement, l'inspection, la saisie et l'introduction d'une instance judiciaire, qui sont nécessaires pour assurer le respect des lois et règlements qu'il a adoptés conformément à la Convention » (article 73, paragraphe 1). A partir de là, le dépôt d'une « caution ou autre garantie suffisante », selon les termes de l'article 73, paragraphe 2 se justifie peu.
109. L'objection qui peut être opposée à cette manière de voir les choses se devine facilement. Tout cela concernerait le fond de l'affaire, point la procédure autonome de prompt mainlevée. Toutefois, dans cette dernière procédure, le Tribunal, compétemment saisi par le demandeur, devra se prononcer sur le montant, voire la forme « d'une caution raisonnable ou autre garantie financière » (article 292, paragraphe 1), dans l'objectif précis de prompt mainlevée du navire et de prompt libération de son équipage. Le montant peut être purement symbolique, il peut aussi être égal à zéro. Rien, dans la Convention sur le droit de la mer ou

dans le Règlement du Tribunal, n'exclut une telle possibilité. La jurisprudence du Tribunal semble, au contraire, pouvoir l'autoriser.

110. Il est vrai que la terminologie, déjà, employée par les articles 292, paragraphe premier et 73, paragraphe 2 peut porter à confusion. Si, dans la première disposition, on rencontre les termes « une caution raisonnable ou une autre garantie financière », dans la seconde, on rencontre le terme « une caution ou autre garantie suffisante ». On pourrait, certes, penser que ce devrait être le terme de l'article 73 qui devrait l'emporter parce que l'article 73 serait une *lex specialis* par rapport à la *lex generalis* de l'article 292. Le premier porte, en effet, spécifiquement sur les immobilisations de navires en cas de pêche illégale tandis que le second a une portée plus générale, intéressant donc tout cas d'immobilisation d'un navire ou, à tout le moins, tous les cas où une immobilisation est explicitement prévue par la Convention (outre l'article 73, les articles 220 et 226). Cependant, une telle manière de procéder est erronée à partir du moment où l'article 292 n'est point conçu pour être juxtaposé à l'article 73 (ou bien aux articles 220 et 226), mais il est, au contraire, conçu pour les compléter. L'article 292 est la procédure, l'article 73 est le fond. A partir de là, l'on peut difficilement comprendre la différence des termes que l'on trouve dans les articles 292 et 73. Il faut bien conclure qu'il s'agit, en l'espèce, d'un manque de coordination des terminologies, cela d'autant plus que la négociation des articles en question n'avait pas été confiée, au sein de la Troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, aux mêmes commissions.
111. De toute façon, dans les versions anglaise et espagnole de la Convention (respectivement, « reasonable bond or other financial security » et « reasonable bond or other security » ; « fianza razonable u otra garantía financiera » et « fianza razonable u otra garantía »), les termes des articles 292 et 73 se mettent à se rapprocher singulièrement sans, toutefois, il est vrai, s'identifier complètement, sauf, et c'est ce qui nous intéresse, en ce qui concerne l'épithète utilisée pour les qualifier (« reasonable » et « razonable » chaque fois au lieu de « raisonnable » et « suffisante », comme dans la version française).
112. Il ressort de cette petite comparaison linguistique que c'est la « raison » qui l'emporte aux dépens de la « suffisance », ce qui semble aussi conforme à la règle d'interprétation des traités que l'on trouve dans l'article 33 de la Convention de Vienne sur le droit des traités. La « raison » paraît d'emblée une notion plus ample que la « suffisance », qui, plus précise, semble vouloir trop faire référence à une somme d'argent sur laquelle pourra s'approvisionner la justice nationale qui, le cas échéant, condamnera le navire à une peine pécuniaire pour infraction à ses lois relatives à la pêche. Il est vrai que la « raison » n'exclut point une telle perspective. Il n'empêche, le triomphe de la « raison » autorise le Tribunal à faire preuve d'une plus grande souplesse.
113. C'est dans son arrêt rendu le 18 décembre 2000 dans l'affaire du navire « Monte Confurco » que le Tribunal expose sa philosophie dans les affaires concernant la prompte mainlevée. On peut y lire que
114. « l'objet de l'article 292 de la Convention est de concilier l'intérêt que représentent pour l'Etat du pavillon la prompte mainlevée de l'immobilisation de son navire et la prompte mise en liberté de l'équipage de celui-ci avec l'intérêt que représentent pour l'Etat qui a procédé à

l'immobilisation et à l'arrestation la représentation en justice du capitaine et le paiement des sanctions imposées » (paragraphe 71 de l'arrêt).

115. Le même arrêt continue avec ce qui paraît être un énoncé de principe :
116. « L'équilibre entre les intérêts en jeu consacré par les articles 73 et 292 de la Convention constitue le critère à l'aune duquel le Tribunal doit mesurer le caractère raisonnable de la caution » (paragraphe 72 de l'arrêt).
117. L'équilibre, idéal à atteindre sublimée par la philosophie grecque, a une cousine proche : la justice. Comme elle, il ne peut prospérer de manière abstraite et détachée de la réalité ou, comme disent les juristes, des circonstances pertinentes de l'affaire. Un tel détachement entraînera le déséquilibre comme l'injustice.
118. C'est, semble-t-il, dans l'arrêt rendu dans l'affaire du navire « Camouco » le 7 février 2000 que le Tribunal s'est penché avec le plus d'attention sur les critères du caractère raisonnable de la caution ou garantie. Dans cet arrêt,
119. « le Tribunal considère qu'un certain nombre d'éléments sont pertinents pour l'évaluation du caractère raisonnable d'une caution ou d'une autre garantie financière. Au nombre de ces éléments, il y a : la gravité des infractions imputées, les sanctions imposées ou pouvant l'être en vertu des lois de l'Etat qui a immobilisé le navire, la valeur du navire immobilisé et celle de la cargaison saisie, le montant de la caution imposée par l'Etat qui a immobilisé le navire, ainsi que la forme sous laquelle la caution est exigée » (paragraphe 67 de l'arrêt).
120. Dans son arrêt « Monte Confurco », le Tribunal ajoute que la liste des critères ci-dessus énumérés n'est pas exhaustive. Toutefois, la liste de l'arrêt « Camouco », fort utile pour les parties à des procédures de prompt mainlevée, constitue une réelle base de départ pour la discussion du montant de la caution ou garantie qui devrait être versée dans la présente affaire.
121. On ne discutera pas particulièrement la forme de la garantie. Celle que l'armateur a déposée remplit tous les critères d'une garantie sur laquelle peut s'appuyer et la justice guinéenne et le Tribunal.
122. De toute façon, le demandeur est prêt à verser la caution ou la garantie sous la forme que le Tribunal préconiserait si, toutefois, il préconise pareil versement.
123. De même, dans cette dernière hypothèse, le Tribunal pourra s'appuyer utilement sur les caractéristiques du navire, figurant en annexe, aux fins de l'appréciation de sa valeur. Il en va de même, de la valeur de la cargaison saisie, sauf que certains développements concernant cette dernière, d'une grande importance pour le demandeur, devront être discutés plus loin.

124. Il reste les deux autres critères sur lesquelles une discussion plus approfondie devra être menée immédiatement. Il s'agit, respectivement, du critère de la « gravité des infractions imputées » et du critère des « sanctions imposées ou pouvant l'être en vertu des lois de l'Etat qui a immobilisé le navire ». Le Tribunal ne s'est pas trompé sur l'importance de ces deux critères qu'il place spontanément en tête de liste dans son arrêt « Camouco ».
125. Concernant le premier critère (« gravité des infractions imputées »), celui-ci semble, de prime abord, être purement et simplement déterminé par l'Etat côtier. Cela dit, une liberté, qui plus est une liberté totale de l'Etat côtier en la matière, risquerait fort de bouleverser l'équilibre tant vanté par l'arrêt « Monte Confurco ». Et non seulement l'équilibre en question se transformerait en déséquilibre, mais le rôle même du Tribunal se réduirait à quasiment néant puisqu'il n'aurait plus qu'à tenir l'exacte comptabilité des imputations et autres exigences de l'Etat côtier. Il est nécessaire, afin de trouver l'équilibre recherché, d'aller au-delà de la notion d'imputabilité, tant sujette à des abus destructeurs du système construit par la Convention.
126. D'ailleurs, point besoin d'aller très loin. On peut s'arrêter à la notion de « gravité », l'autre mot clé du premier critère retenu par l'arrêt « Camouco ». A supposer que l'« imputation » soit encline au subjectivisme, la « gravité », elle, peut faire contrepoids et ouvrir la voie à la réintroduction du Tribunal dans l'affaire, dont une interprétation stricte de l'« imputation » semblait, un moment, ni plus ni moins, l'exclure. Le Tribunal n'aurait, certes, pas à apprécier la « gravité » comme s'il était déjà, à ce stade, un juge du fond. Toutefois, une appréciation *prima facie*, à la manière des juges nationaux du référé, n'a rien de problématique. Au contraire, les éléments mis à sa disposition dans cette affaire, l'habilitent à facilement estimer que, selon toute vraisemblance, le « Juno Trader » n'a pas pu transborder et, *a fortiori*, pêcher lui-même le poisson dans la zone économique exclusive de Guinée-Bissau.
127. Au-delà, et même si cela n'est pas dit dans l'arrêt « Monte Confurco », le Tribunal n'a pas seulement face à lui deux Etats, l'Etat côtier et l'Etat du pavillon entre les positions desquels il lui faudra trouver un « équilibre ». Il n'est pas exagéré de dire que tout le monde regarde d'un œil attentif et le cœur serré les débats au Tribunal. Les Etats du pavillon et, plus généralement, tous les Etats, côtiers ou enclavés, pour lesquels la navigation et sa liberté est synonyme de commerce, d'échanges, de prospérité et de croissance s'invitent, d'une certaine manière, dans l'affaire du « Juno Trader ». Si un Etat se permet d'entraver, sous des prétextes aussi futiles que dans la présente affaire, la liberté de navigation, le Tribunal, lui, ne peut pas se permettre d'adopter un profil bas en renvoyant dos à dos les deux Etats parties au litige. La nécessaire protection des intérêts de l'Etat côtier en matière de conservation de ses ressources halieutiques ne peut jouer, au niveau - au moins - du Tribunal, que lorsque intérêts il y a. Il ne faut pas oublier que cette affaire n'est que formellement une affaire de pêche. En réalité, c'est une affaire de pure liberté de navigation. Le fait qu'elle intervient dans une partie de la zone économique exclusive d'un Etat côtier ne la rend que plus grave. C'est non seulement que la

zone économique se mettrait ainsi à se « territorialiser », ce que la Troisième Conférence a voulu à tout prix éviter ; c'est que la mer territoriale elle-même deviendrait méconnaissable puisque peu de chose resterait du droit de passage inoffensif, si la liberté de navigation s'avérait, déjà dans la zone économique exclusive, aussi restreinte que, dans les faits, l'Etat défendeur la conçoit.

128. Il reste que certains peuvent encore objecter à une telle interprétation des enjeux de l'affaire « Juno Trader » une volonté de faire juger par le Tribunal le fond. Il sera difficile de prétendre que le fond ne sera aucunement affecté par l'arrêt du Tribunal dans cette affaire de prompt mainlevée. Mais, justement, il sera affecté dans les deux cas, que le Tribunal adopte une position favorable à l'Etat du pavillon ou favorable à l'Etat côtier. Qui, en effet, pourra encore maintenir que la liberté de navigation aura un sens dans la zone économique exclusive, si le Tribunal oblige l'armateur à payer une caution (ou pire, une caution « consistante ») afin de récupérer son navire, sa cargaison et son équipage du moment où tout Etat côtier, ayant le même niveau de scrupules que l'Etat défendeur, pourrait, dorénavant, agir de même ? Et l'on pourra encore dire que, si tout va bien, un futur arrêt sur le fond va finir par donner gain de cause à l'Etat du pavillon. Mais, premièrement, quelles que soient les mérites de la Partie XV de la Convention sur le droit de la mer, l'on sait que faire juger une telle affaire sur le fond ne sera pas toujours possible ni facile et, deuxièmement, que l'armateur n'a que faire de la possibilité de trouver gain de cause quelques années après l'incident, après la désorganisation que celui-ci aura provoqué dans ses affaires et après l'atteinte qu'il aura portée à sa crédibilité professionnelle dans le difficile milieu du transport maritime. Pragmatiques et prudents, les armateurs éviteront dorénavant les zones économiques exclusives chaque fois que cela sera techniquement possible alors même que « toutes les grandes routes de la navigation internationale passent par les zones économiques exclusive » (Lucchini et Vœlckel, op. cit., p. 190, n° 853). Ils abandonneront donc lesdites zones à l'Etat côtier. Ce faisant, ils altéreront l'équilibre voulu par la Troisième Conférence sur le droit de la mer entre l'Etat côtier et l'Etat du pavillon, ce qui, après tout, peut-être, pour le profane, n'est pas bien tragique. En même temps, pourtant, ils répercuteront le surcoût de la circumnavigation à leurs clients et aux consommateurs au risque palpable de porter atteinte à la croissance économique mondiale. Cela, en revanche, peut s'avérer tragique.

129. Le deuxième grand critère établi par l'arrêt « Camonco » a trait aux « sanctions imposées ou pouvant l'être en vertu des lois de l'Etat qui a immobilisé le navire ». Ici encore, la détermination de ces sanctions semble, de prime abord, devoir être le libre fait de l'Etat côtier. *Mutatis mutandis*, on indiquera, toutefois, les impasses auxquelles une liberté absolue est susceptible de conduire ici, comme auparavant, s'agissant du critère de « la gravité des infractions imputées ». On ajoutera, néanmoins, que, dans un Etat normalement/démocratiquement constitué, les sanctions sont imposées et les lois sont interprétées par la justice. La qualification juridique des faits, elle aussi, est de la compétence des tribunaux. On ne fera pas l'offense aux juridictions nationales de Guinée-Bissau de les croire capables d'appliquer une réglementation relative à la pêche au transport maritime ; de prendre un cargo pour un chalutier ; de contester la véracité des documents de cargaison du

« Juno Trader » ; de refuser de se mettre à la place d'un capitaine qui craint (et qui a raison de craindre, sur le moment) pour la vie de son équipage.

130. Le Tribunal international du droit de la mer ne pourra pas, lui non plus, faire la même offense au professionnalisme des juges guinéens et accorder à l'Etat côtier une caution qui ne correspondra à rien parce que dépourvue d'objectif réel. D'ailleurs, plus généralement, dans son premier arrêt « Saiga » du 4 décembre 1997, le Tribunal a bien indiqué que, « à choisir entre une qualification juridique qui entraîne une violation du droit international et une qui permet d'éviter une telle conséquence, il doit opter pour cette dernière » (paragraphe 72). Par delà la problématique complexe - et étrangère à la présente affaire - de l'arrêt « Saiga », ce bref passage exprime fondamentalement la confiance du Tribunal aux Etats parties à la Convention et, tout spécialement, à leurs juridictions de ne point malmener le droit international.
131. Ainsi donc, eu égard à l'ensemble des preuves rapportées qui prouvent de manière plus que certaine que la cargaison du « Juno Trader » n'a pas été transbordée ni pêchée dans les eaux sous la souveraineté ou sous la juridiction de la Guinée-Bissau, il est demandé au Tribunal de réclamer des autorités de cet Etat la prompte mainlevée du « Juno Trader » et la prompte libération de son équipage, soit sans dépôt d'aucune caution ou autre garantie financière, soit, si, selon lui, la courtoisie et la *comitas gentium* l'imposent, moyennant une caution ou une garantie symbolique.
132. Il est vrai également que si le Tribunal en venait à ordonner le dépôt d'une caution ou d'une autre garantie importante, l'armateur et l'Etat côtier, quelles qu'en soient les difficultés, feraient tout pour que le Tribunal ou une autre juridiction internationale jugent l'affaire sur le fond, au cas, peu vraisemblable, vu la confiance à la sagesse des juridictions guinéennes, où ces dernières condamneraient quand même le « Juno Trader ». La situation de la Guinée-Bissau ne serait pas très confortable dans ce cas. Il suffira de rappeler que, dans l'affaire du « Saiga », qui posait de réels problèmes juridiques, l'indemnisation allouée par le Tribunal, juge du fond, dans son arrêt du 1<sup>er</sup> juillet 1999, montait à plus de 2 millions de dollars des Etats-Unis à comparer aux 400.000 dollars (en plus de la valeur de la cargaison de gazole du « Saiga »), montant qu'il avait estimé « raisonnable » en vue de la prompte mainlevée de ce navire. Une caution « importante » fixée par le Tribunal pourrait donc, à court ou moyen terme, jouer contre les intérêts de l'Etat côtier. Il y a des affaires où le demandeur plaide, également, la cause du défendeur. L'affaire du « Juno Trader » en est une.
133. Si le Tribunal, comme il est espéré, fait droit à la présente demande et ordonne la prompte mainlevée de l'immobilisation du navire et la libération de l'équipage sans dépôt de caution ou autre garantie financière, il est également souhaité à ce qu'il ordonne la restitution de ladite caution ou garantie au demandeur. De même, si, subsidiairement, il opte pour le principe de la caution ou de la garantie, et que le montant qu'il fixe est inférieur à celui

déposé par le demandeur, il est souhaité à ce qu'il ordonne la restitution à ce dernier du surplus que le défendeur aurait eu à sa disposition. Si le montant de la caution ou garantie qu'il fixe est supérieur au montant de la garantie déposée, il est souhaité à ce qu'il prescrive la forme de la caution ou autre garantie à déposer.

**134. SUR LA CONFISCATION DE LA CARGAISON DU « JUNO TRADER » (point g de la demande)**

135. L'acte n° 14 de la Commission interministérielle en date du 19 octobre 2004 procède à la confiscation de la cargaison trouvée à bord du « Juno Trader » lors de son arraisonnement le 26 septembre 2004. On a suffisamment exposé que cette mesure est singulièrement arbitraire au vu de toutes les preuves qui existent au sujet de la provenance légale de ladite cargaison. Il est bien entendu que le sort de la cargaison et de la mesure de confiscation dont elle a été l'objet relève, en principe, du fond de l'affaire et que le juge de la prompte mainlevée qu'est le Tribunal dans le cadre de l'article 292 de la Convention pourrait ne point être concerné.

136. Or, cette confiscation complique sérieusement la situation du « Juno Trader », de son armateur et de son équipage. En effet, comme on l'a déjà exposé, cette cargaison appartient à la société ghanéenne « Unique Concerns Limited » depuis le 23 septembre 2004. Selon la belle formule des professeurs René Rodière et Emmanuel du Pontavice (*Droit maritime*, Paris, Dalloz, 11<sup>ème</sup> éd., 1991, p. 266, n° 348), en matière de connaissance « le capitaine qui détient la marchandise en a la *corpus* pour le compte d'autrui ». Le transporteur, enseigne par ailleurs le droit maritime, est tenu d'une obligation de résultat ». Si le « Juno Trader », suite à une mesure de prompte mainlevée, reprend le large sans la cargaison en question, il est possible, sinon probable, que sa responsabilité, en sa qualité de transporteur de ladite marchandise, sera mise en cause par le propriétaire ghanéen de la cargaison. En effet, en vertu de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, la non-délivrance à destination de la marchandise connaissance crée au profit des réceptionnaires ghanéens une créance maritime leur donnant droit, le cas échéant, de saisir le navire à son prochain port d'escale à hauteur du montant de leur perte financière (cargaison et tous frais annexes). Le fait que la même Convention prévoit une limitation de responsabilité en cas de « contrainte de prince » n'empêchera pas le propriétaire de prendre des mesures de saisie conservatoire en attendant l'éclaircissement de l'affaire. D'ailleurs, concrètement, les représentants du propriétaire de la cargaison ont, par lettre adressée à M. FLEISCHER, représentant de l'armateur, datée du 28 octobre 2004 (voir annexe 44), indiqué clairement leur intention d'arrêter à la première occasion les mesures qui, selon eux, s'imposent.

137. Vue sous cet angle, la prompte mainlevée du « Juno Trader » ordonnée par le Tribunal ne sera jamais qu'une demi-mesure, ce navire restant constamment sous la menace d'une prochaine saisie. La forme de sa mésaventure sera différente, mais la mésaventure restera. Or, la racine unique de la nouvelle mésaventure qui l'attend est la mesure de confiscation prononcée par l'administration de Guinée-Bissau. Le Tribunal ne peut pas se permettre, dans

le cadre l'article 292 de la Convention, de prendre des mesures abstraites et illusoire. Il lui faut donc se prononcer, dans le cadre même de la procédure de mainlevée, sur la mesure de confiscation de la cargaison. La seule issue logique consisterait pour lui d'ordonner l'annulation (ou un acte équivalent qu'il jugerait adéquat) de cette mesure administrative de façon que la prompte mainlevée puisse avoir un intérêt quelconque pour le « Juno Trader ».

138. Par ailleurs, une telle mesure de la part du Tribunal s'impose à un autre titre également. Si le « Juno Trader », suite à une mesure de prompte mainlevée, reprend la mer avec la cargaison à bord, c'est, cette fois-ci, les autorités de Guinée-Bissau qui, si elles n'ont pas entre temps annulé la confiscation, risquent de saisir le « Juno Trader » au prochain port d'escale, pour transport de marchandise volée ! La situation serait à peu la même si, entre temps, la marchandise litigieuse était vendue à des tiers de bonne foi sur la base des enchères publiques du 29 octobre 2004 (dont le résultat demeure inconnu à l'armateur). Pour ajouter à la complexité, selon certaines rumeurs, les autorités portuaires n'ont pas eu les moyens de procéder au déchargement, ainsi qu'elles l'avaient initialement prévu pour le 27 octobre 2004 et les jours suivants, l'essentiel de la marchandise se trouvant donc toujours à bord du « Juno Trader ». Encore une fois, on indiquera qu'ordonner la prompte mainlevée sans ordonner en même temps l'annulation de la confiscation s'avèrera une mesure illusoire portant peu crédit à la procédure instaurée par l'article 292 de la Convention.

### 139. SUR LES FRAIS DE PROCEDURE (point h de la demande)

140. Aux termes de l'article 34 du Statut du Tribunal international du droit de la mer, « à moins que le Tribunal n'en décide autrement, chaque partie supporte ses frais de procédure ».

141. Ainsi qu'on le voit, cette disposition ne prévoit pas la « condamnation » d'une des parties au paiement des frais de procédure de l'autre, même si, l'une des deux parties, succombe. La philosophie de cette disposition semble s'appuyer sur le souci louable de permettre à chaque partie d'avoir accès à la justice internationale et, en l'occurrence au Tribunal international du droit de la mer, sans avoir à craindre, en sus d'une éventuelle « défaite », des frais de procédure supplémentaires. Les parties doivent pouvoir défendre leurs positions juridiques sans l'épée de Damoclès de ces derniers.

142. Toutefois, c'est l'article 34 du Statut qui, lui même, prévoit une exception à la règle. A vrai dire, cette exception n'est pas cernée au point de vue matériel, mais uniquement procédural : c'est le Tribunal qui doit, en effet, concrétiser, le cas échéant, l'exception. Il tombe, néanmoins, sous le sens que le Tribunal ne pourra – et ne voudra – jamais tomber dans l'arbitraire. Il est possible qu'il preune la décision « hétérodoxe », mais légalement prévue, de l'article 34 de son Statut lorsqu'il considère que, eu égard à l'ensemble des circonstances, la

partie dont les conclusions sont rejetées n'était pas loin de faire preuve abus de droit au sens de l'article 300 de la Convention.

143. Il est suggéré que telle est précisément la position de Guinée-Bissau dans la présente affaire. Sa condamnation au paiement des frais de procédure engagés par le demandeur et figurant, en un état provisoire, en annexe 45 de sa demande, compléterait la conclusion du Tribunal selon laquelle, pour résumer, la cargaison à bord du « Juno Trader » ne pouvait aucunement avoir été pêchée ou transbordée dans la zone économique exclusive de cet Etat, dont, par conséquent, le comportement est particulièrement périlleux pour l'avenir de la liberté de navigation. On ne comprendrait pas une décision ordonnant la prompte mainlevée sans dépôt de garantie ou avec un dépôt d'une garantie symbolique, si elle n'était pas accompagnée d'une condamnation de la Guinée-Bissau au paiement des frais de procédure du demandeur.

#### 144. CONCLUSION :

145. Saint-Vincent-et-les-Grénadines, prie le Tribunal de rendre les ordonnances et de faire les déclarations ci-après :

- a) une déclaration selon laquelle le Tribunal international du droit de la mer est compétent, en vertu de l'article 292 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 (ci-après la « Convention ») pour connaître de la demande
- b) une déclaration selon laquelle la demande est recevable
- c) une déclaration selon laquelle le défendeur a violé l'article 73, paragraphe 2 de la Convention en ce que les conditions fixées par le défendeur pour la mainlevée de l'immobilisation du « Juno Trader » et la libération de dix-neuf des membres de son équipage ne sont pas autorisées en vertu de l'article 73, paragraphe 2 et ne sont pas raisonnables aux termes de l'article 73, paragraphe 2
- d) une ordonnance demandant au défendeur de procéder à la mainlevée de l'immobilisation du « Juno Trader » et à la libération de ses officiers et de son équipage sans dépôt de caution ou autre garantie financière et, dans ce cas, demandant au défendeur de restituer la caution ou garantie déposée
- e) à titre subsidiaire, une ordonnance, demandant au défendeur de procéder à la mainlevée de l'immobilisation du « Juno Trader » et à la libération de ses officiers et de son équipage dès le dépôt, par le propriétaire du navire, d'une caution ou autre garantie d'un montant que le Tribunal jugera raisonnable eu égard aux circonstances particulières de cette affaire
- f) une ordonnance, dans ce dernier cas, prescrivant la forme de la caution ou autre garantie visée ci-dessus

- g) une ordonnance demandant au défendeur d'annuler la mesure de confiscation de la cargaison de poissons trouvée à bord du « JUNO TRADER »
- h) une ordonnance demandant au défendeur de supporter les frais de procédure du demandeur

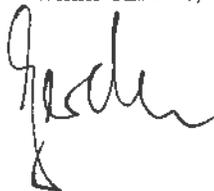
### **B – LISTE DES DOCUMENTS CITES ET ANNEXES**

- 1- Autorisations délivrées par l'Etat de Saint-Vincent-et-les-Grenadines,
- 2- Certificat d'immatriculation du « JUNO TRADER »
- 3- Liste de l'équipage à bord du « JUNO TRADER »
- 4- Delivery acceptance reports
- 5- Lettre du 19/09/04 de l'agent du « JUNO WARRIOR » ATLANTIC PELAGIQUE
- 6- Rapport d'inspection SGS Mauritanie du 24/09/04 et lettre du 20/10/04 de SGS SENEGAL au correspondant de la société Eltvedt & O'Sullivan à Dakar, TCI AFRICA DAKAR.
- 7- Connaissements originaux n° 01-TE, 02-TE, 03-TE émis à Hull le 23/09/04
- 8- 2 photos prises le 25/10/04 par M. Huens de Brouwer du « JUNO TRADER » en détention à Bissau depuis le 27/09/04
- 9- Extrait journal Sénégalais « Le quotidien » du 3/11/04
- 10- Bulletin Officiel de la République de Guinée-Bissau du 22/08/2000
- 11- La lettre de garantie émise le 10/11/04 par Messrs THE SHIPOWNERS.
- 12- Lettre de M. Malal datée du 20/10/04
- 13- Act 14/CIFM/04 en date du 19/10/04
- 14- Act 12/CTFM/04 du 18/10/04
- 15- Réception de l'Act 12/CTFM/04 par M. Tavares à 10H00 le 26/10/04
- 16- Lettre de M. Malal à M. Tavares du 27/10/04
- 17- Lettre du Ministère de la pêche aux autorités portuaires de Bissau du 27/10/04
- 18- Avis public d'enchères de la cargaison du « JUNO TRADER » en date du 28/10/04
- 19- Interview du Capitaine du « JUNO TRADER » le 27/10/04
- 20- Interview du Second Officier du « JUNO TRADER » le 28/10/04
- 21- Interview de l'Ingénieur en chef du « JUNO TRADER » le 27/10/04
- 22- Interview de l'Officier radio du « JUNO TRADER » le 28/10/04
- 23- Attestation datée du 7/11/04 du Ministère des pêches et de l'économie maritime, délégation à la surveillance des pêches et du contrôle en mer de la république Islamique de Mauritanie
- 24- Attestation datée du 9/11/04 du Directeur de la pêche industrielle au Ministère des pêches et de l'économie maritime de la république Islamique de Mauritanie.
- 25- Spécimen de tampon classiquement utilisé pour l'estampillage des cartons de poissons congelés à bord du chalutier « JUNO WARRIOR »

- 26- Photos prises le soir du 30/10/04 respectivement 3 à l'intérieur de la cale 1, 2 à l'intérieur de la cale 2, et 2 photos à l'intérieur de la cale 3 du « JUNO TRADER » par M. Huens de Brouwer.
- 27- Safe Manning Certificate du « JUNO WARRIOR »
- 28- Lettre Eltvedt & O' Sullivan du 18/10/04
- 29- Lettre de M. Tavares du 18/10/04
- 30- Lettre de M. Tavares du 29/10/04
- 31- Lettre de M. Tavares du 01/11/04
- 32- Lettre du 28/10/04 de Unique Concern Ltd et lettre du même jour de Vasajam Company Ltd au Lloyds agent à Bissau M. ROSA
- 33- Lettre du 29/10/04 de Unique Concerns Ltd à M. Rosa
- 34- Lettre du 1/11/04 de M. Rosa
- 35- Rapport CIPA du 8/10/04
- 36- Reçu du trésor public de Bissau relatif au paiement de l'amende capitaine du 3/11/04.
- 37- Fax de M. O.Oleinikov du 13/10/04
- 38- « Note of Sea Protest » du Capitaine du « JUNO TRADER »
- 39- Rapport d'intervention du 26/09/04 du Commandant du navire hôpital espagnol « ESPERANZA DEL MAR »
- 40- Messages de détresse envoyés depuis le « JUNO TRADER » et réponses reçues par ce dernier.
- 41- 2 photos de la flottille d'inspection et de contrôle des activités de pêche de la république de Guinée-Bissau prises le 26/10/04 par M. Huens de Brouwer
- 42- 1 photo impact de balles prise par M. Fleischer le 25/10/04 dans la cabine du l'Ingénieur en Chef du « JUNO TRADER + 1 photo impacts de balles dans la passerelle de commandement bâbord du « JUNO TRADER » prise le même jour par M. Huens de Brouwer
- 43- Extrait site internet de l'International Chamber of Commercial Crime Services
- 44- Lettre de J.Marr (Seafoods) Ltd en date du 28/10/04
- 45- Etat provisoire des frais de procédure du demandeur

Nous certifions qu'une copie de cette demande et toutes ses pièces citées et annexées a été communiquée à l'Etat du pavillon.

Werner GERDTS,



à Hambourg, le 18 novembre 2004

