

(Traduction du Greffe – Rev.1, 24 mai 2012)

TRIBUNAL INTERNATIONAL DU DROIT DE LA MER

Navire « Louisa »

**SAINT-VINCENT-ET-LES GRENADINES
c. ROYAUME D'ESPAGNE**

**MÉMOIRE DE
SAINT-VINCENT-ET-LES GRENADINES**

LE 10 JUIN 2011

TABLE DES MATIÈRES

PREMIÈRE PARTIE

	Pages
TABLE DES MATIÈRES	2
CHAPITRE PREMIER.....	4
I. Introduction.....	4
CHAPITRE 2.....	5
I. Exposé des faits	5
A) Aperçu général.....	5
B) Chronologie des événements.....	7
La saisie des navires.....	8
La menace pour l'environnement.....	9
C) Historique et finalité de la société Sage.....	10
1. Sage Maritime Scientific Research, Inc.	10
2. Le programme de prospection dans la baie de Cadix et les résultats de ce programme.....	11
3. Le matériel utilisé pour l'étude d'évaluation des réserves en hydrocarbures	11
4. L'étude scientifique réalisée par Sage, sa démarche et ses résultats..	12
D) Communications entre le Gouvernement de Saint-Vincent-et-les Grenadines et le Gouvernement espagnol.....	14
CHAPITRE 3.....	15
I. Compétence du Tribunal et recevabilité de la Requête	15
CHAPITRE 4.....	15
I. Moyens de droit.....	15
A) L'Espagne a enfreint sa propre législation	15
B) Manquement aux obligations visées à l'article 73.....	19

C) Manquement aux obligations visées aux articles 226 et 227.....	20
D) Manquement aux obligations visées à l'article 245	21
E) Manquement aux obligations visées à l'article 87	22
CHAPITRE 5.....	23
I. Réparations / dommages-intérêts.....	23

DEUXIÈME PARTIE – ANNEXES

Annexe n° 32	Ordonnance du 27 octobre 2010 rendue par la juridiction de Cadix avec première page (en espagnol), qui indique qu'elle a été rendue publique le 13 décembre 2010.
Annexe n° 33	Ordonnance du 29 juillet 2010 rendue par la juridiction de Cadix avec en pièce jointe le rapport [de l'inspecteur maritime adjoint du bureau] du capitaine [du port] de Cadix, M. Javier Bermúdez Rodriguez. Indique qu'elle a été rendue publique le 31 janvier 2011.
Annexe n° 34	Rapport du 10 décembre 2010 établi par la société d'ingénieurs-conseils <i>Ingenieurbüro Weselmann GmbH</i> : Risque de dommage à l'environnement.
Annexe n° 35	Article technique: « Distinct side-scan sonar . . . signatures of gas and oil seeps in the Gulf of Mexico slope (2003) ».

CHAPITRE PREMIER

I. Introduction

Saint-Vincent-et-les Grenadines prie le Tribunal international du droit de la mer (ci-après dénommé le « Tribunal ») d'examiner le présent Mémoire présenté dans le cadre du différend qui oppose Saint-Vincent-et-les Grenadines et le Royaume d'Espagne.

1. Suivant la Requête introductive d'instance déposée le 23 novembre 2010, les origines du différend remontent à 2006. A ce jour, l'intransigeance dont n'a cessé de faire preuve le défendeur, la détérioration complète de deux navires saisis par le défendeur et les dommages directs et indirects résultant des mesures illicites prises par le défendeur appuient et justifient complètement l'octroi de la réparation qui y est recherchée.

2. Le demandeur prie le Tribunal :

a) de dire que le Mémoire est recevable, que les allégations du demandeur sont fondées et que le défendeur a manqué aux obligations mises à sa charge par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (« la Convention »);

b) d'ordonner au défendeur de procéder à la mainlevée de l'immobilisation du navire « Louisa » et de son navire auxiliaire, le « Gemini III »;

c) d'ordonner la restitution des données et du matériel de recherche scientifique confisqués depuis 2006;

d) de condamner le défendeur à payer des dommages directs d'un montant de 5 000 000 dollars des Etats-Unis à raison des mesures irrégulières et illicites qu'il a prises;

e) de condamner le défendeur à payer des dommages indirects d'un montant de 25 000 000 de dollars des Etats-Unis à raison des mesures irrégulières et illicites qu'il a prises; et

f) de condamner le défendeur aux dépens de l'instance, y compris mais sans s'y limiter les honoraires d'agent et d'avocat et les frais d'expertise, de transport, d'hébergement et de subsistance.

3. Le demandeur fonde cette demande sur les articles 73, 87, 226, 227, 245, 293 et 304 de la Convention, de même que sur les articles 54 et suivants du Règlement du Tribunal (ci après dénommé le « Règlement ») et sur les moyens tels que décrits dans l'exposé des faits et des moyens de droit, notamment sur les infractions au droit national et international qui y sont signalées.

4. En application du Règlement, les agents ont été autorisés à déposer le présent Mémoire au nom de Saint-Vincent-et-les Grenadines. Les documents à l'appui de

l'autorisation ont été auparavant présentés au Tribunal. Par ailleurs, conformément au Règlement, le demandeur certifie qu'un exemplaire du présent Mémoire et de tous les documents à l'appui a été remis au Tribunal pour transmission au défendeur.

5. En application de l'article 56, paragraphe 2, du Règlement, M. G. Grahame Bollers et Mme Rochelle Forde (Saint-Vincent-et-les Grenadines) ainsi que M. S. Cass Weiland (Etats-Unis d'Amérique) ont été désignés par le Gouvernement de Saint-Vincent-et-les Grenadines comme agents aux fins de tous les actes de procédure se rapportant à la présente Requête. M. G. Grahame Bollers a été désigné comme agent principal.

6. Le demandeur demande que copie de toutes les communications adressées par le Tribunal à l'agent de Saint-Vincent-et-les Grenadines en la présente procédure soit transmise par télécopie ou messagerie électronique aux conseils, dont les noms et coordonnées figurent dans le présent Mémoire, ainsi qu'aux agents. Le demandeur demande également que la possibilité soit donnée aux conseils et agents d'assister par téléphone à toutes les conférences qui pourraient être tenues avant l'audience en la présente procédure.

CHAPITRE 2

Exposé des faits

A) Aperçu général

7. Le présent Mémoire est déposé comme suite à la demande dont le Tribunal a été saisi aux fins du règlement au fond d'un différend qui oppose le demandeur au défendeur. Le différend concerne le « Louisa », un navire de recherche arraisonné par les autorités du défendeur le 1er février 2006 et qui, depuis cette date, a été perquisitionné et immobilisé à quai dans le port espagnol de El Puerto de Santa María, près de Cadix. Par ailleurs, les autorités du défendeur ont illicitement emprisonné deux personnes et saisi un deuxième navire, le « Gemini III », lequel servait de navire auxiliaire au « Louisa », ainsi qu'une grande quantité d'équipements de valeur et des ordinateurs, sur lesquels étaient stockées les données représentant la propriété intellectuelle du propriétaire des navires.

8. Le Tribunal a précédemment examiné une Demande en prescription de mesures conservatoires lors d'une audience tenue les 10 et 11 décembre 2010. La prescription de mesures conservatoires a été refusée, pour des motifs tirés en partie des assurances fournies par l'Espagne qu'il n'existait aucune menace pour le milieu marin. **Ordonnance du Tribunal**, paragraphes 72 – 78.

9. Le « Louisa » est un navire de haute mer exploité par la Sage Maritime Scientific Research, Inc. (ci-après dénommée « Sage »), société de droit américain immatriculée au Texas. Le propriétaire est une société de droit américain affiliée à Sage, la Sage Maritime Partners, Ltd, constituée conformément aux lois de l'Etat du

Texas.¹ Le « Louisa » battait pavillon de Saint-Vincent-et-les Grenadines au moment de son immobilisation et conserve la nationalité de Saint-Vincent-et-les Grenadines à la date du dépôt du présent Mémoire. Il est immatriculé à Kingstown. Le « Louisa » est un navire de 787 tonnes portant le numéro d'immatriculation officielle 8343 et le numéro [d'identification] de l'OMI 5264259. Sa valeur estimative actuelle n'est pas connue, mais au moment de son immobilisation, sa valeur estimative était d'environ 600 000 dollars des Etats-Unis. L'aspect extérieur du navire après son immobilisation est illustré à l'**annexe 1**.² La valeur de l'armement du « Louisa » était estimée à environ 800 000 dollars des Etats-Unis. Les documents qui attestent la propriété et les caractéristiques du « Louisa » ainsi que son armement sont joints à l'**annexe 2**.

10. Le « Gemini III » est un navire de service d'environ 11 mètres. Lors de son immobilisation, sa valeur était d'environ 220 000 dollars des Etats-Unis. Il est amarré dans un entrepôt de Puerto Sherry (Espagne), à proximité de El Puerto de Santa María, depuis le 1er février 2006 ou une date proche. Les documents relatifs au « Gemini III » sont joints à l'**annexe 3**.

11. L'équipage du « Louisa » comptait, capitaine inclus, plusieurs membres, tous hongrois, sauf un ressortissant des Etats-Unis d'Amérique. Le défendeur a détenu certains des membres de l'équipage pendant une durée qui a pu aller jusqu'à cinq jours après la saisie du navire. Le capitaine n'a pas été détenu. Le ressortissant américain a été détenu pendant plus de huit (8) mois. Une autre ressortissante américaine se trouvant à bord, qui n'avait aucun rapport, de quelque type que ce soit, avec le « Louisa », a été arrêtée et détenue. Le défendeur a ensuite refusé de lui rendre son passeport pendant huit (8) mois.

12. Aucune notification de l'immobilisation du navire n'a été transmise par le Royaume d'Espagne à Saint-Vincent-et-les Grenadines. Durant l'audience relative aux mesures conservatoires en décembre 2010, le défendeur a produit la copie d'une prétendue note diplomatique, sans fournir aucune preuve de sa remise, et le demandeur n'a aucune trace d'un tel message diplomatique. **Annexe 5 du défendeur**. La note elle-même, même si elle a été remise, ne précisait pas que le navire avait été saisi et communiquait au contraire un message équivoque. Le défendeur a concédé qu'aucun avis n'avait été émis avant la saisie et que le capitaine n'avait pas consenti à l'arraisonnement.

13. Des représentants du propriétaire et des agents du demandeur ont effectué toutes les démarches procédurales et diplomatiques connues pour essayer d'obtenir le règlement de cette question, notamment la mainlevée de l'immobilisation du « Louisa » et du « Gemini III » et celle de la saisie de leur armement. Ces efforts – notamment : voyages à Cadix (Espagne), réunions avec le juge et le procureur, réunions à l'Ambassade des Etats-Unis d'Amérique à Madrid, envoi d'une demande en date du 27 avril 2010 à l'Ambassadeur d'Espagne auprès des Etats-Unis

¹ Le propriétaire d'origine, la JBF Holdings, LLC, a cédé cet actif à la Sage Maritime Partners, Ltd.

² Toute référence à une « annexe » renvoie aux annexes du demandeur. La numérotation commence avec les annexes présentées en novembre 2010 avec la Demande en prescription de mesures conservatoires, [elle se poursuit d'abord avec celles présentées lors de l'audience en décembre 2010, puis avec] les annexes ou pièces présentées à l'appui de l'argumentation au fond. Les annexes [de la Demande] sont intégrées par référence au présent Mémoire.

d'Amérique, et autres réunions – ont tous été infructueux. Voir l'**annexe 4** (lettre adressée à l'Ambassadeur d'Espagne).

14. Outre les réunions de ses conseils à Cadix avec le juge Luis de Diego Alegre, le propriétaire a également essayé d'obtenir réparation en adressant à ce juge des lettres officielles, datées du 11 février 2009 et du 27 août 2009, qui sont restées sans réponse. Voir l'**annexe 5** (traductions en français de l'anglais avec les textes originaux en espagnol). A ce jour, les tentatives répétées avec insistance du propriétaire visant à obtenir des juridictions espagnoles la mainlevée de la saisie des précieuses informations se trouvant sur les ordinateurs sont demeurées sans succès.

B) Chronologie des événements

15. Comme cela est expliqué ci-après plus en détail, des informations confidentielles fournies à Sage, de même que des rapports ayant fait l'objet d'une large diffusion dans le domaine public, indiquaient que la baie de Cadix était une zone marine offrant un large potentiel de réserves pétrolifères.

16. Au cours de la période comprise entre juin et août 2004, le « Louisa » a été acheté, armé, immatriculé à Saint-Vincent-et-les Grenadines et envoyé en Espagne. Parti de Jacksonville (Floride), le navire est arrivé à Cadix le 20 août 2004.

17. Entre juin et octobre 2004, Sage a effectué par sonar et magnétomètre au césium des levés des fonds marins dans la baie de Cadix (Espagne). L'objet de ces levés était de détecter des indices de la présence de pétrole et de méthane et d'enregistrer ces données.³ Au début, Sage utilisait, pour ces levés, un navire de faibles dimensions loué à cet effet. Sage avait effectué ces levés conformément à un permis officiel délivré à son partenaire espagnol. Une copie de ce permis est jointe à l'**annexe 6**.

18. Pendant une brève période, courant 2004, le « Louisa » a été utilisé pour effectuer d'autres levés, puis il a été amarré à quai près de Cadix pour l'hiver.

19. En raison de problèmes de navigation dus à la taille du « Louisa », une autre société affiliée à Sage a acheté en février 2005 un navire plus petit, le « Gemini III ». Le « Gemini III », et non pas le « Louisa », a effectué des levés supplémentaires dans la baie de Cadix et il a servi d'auxiliaire au « Louisa » pendant les premiers mois de l'année 2005. Toutes les opérations ont toutefois pris fin en avril 2005.

20. Ayant terminé son programme d'exploration à la recherche de pétrole et de méthane, Sage a frété le « Gemini III » à un tiers pendant un certain temps en 2005. A la suite de l'expiration du dernier contrat de frètement en 2005, Sage a tenté de vendre aussi bien le « Louisa » que le « Gemini III », ou de leur trouver d'autres utilisations.

La saisie des navires

³ Sage et ses sociétés affiliées réalisent depuis longtemps des projets d'exploration et de commerce de pétrole et de gaz aux Etats-Unis d'Amérique, en Russie et en Amérique latine.

21. En février 2006, la Garde civile espagnole a immobilisé le « Louisa » et le « Gemini III » à quai dans le port de El Puerto de Santa María, et arrêté une ressortissante des Etats-Unis d'Amérique⁴ ainsi que des membres hongrois de l'équipage. M. Mario Avella, membre de l'équipage au service de Sage en qualité de prestataire indépendant, était rentré aux Etats-Unis d'Amérique pour s'occuper de sa mère, qui était malade, et il n'était pas à bord. Aucun acte d'accusation n'a été délivré, mais le *Juzgado de Instrucción n° 4* de Cadix a mené une instruction aux motifs tirés des allégations anonymes de vol du « patrimoine » espagnol au cours des recherches sous-marines effectuées par Sage, et de la présence d'armes à bord du « Louisa ».⁵

22. En mai 2006, M. Avella a été arrêté au Portugal alors qu'il rentrait en Espagne. Transféré à Cadix, il a été mis en détention pour motif tiré de son service à bord du « Louisa ». M. Avella a été illicitement maintenu en détention jusqu'au mois de février 2007.

23. Selon nos informations, nous sommes portés à croire que l'instruction espagnole visait Mario Avella, les membres de l'équipage du « Louisa », Sage et son propriétaire ainsi que plusieurs ressortissants espagnols. L'instruction a été engagée par le *Juzgado de Instrucción n° 4* de Cadix, sous la direction du juge de Diego Alegre. Après plus de quatre ans et demi (4 ½ ans) [d'instruction], aucun acte d'accusation n'a été délivré et aucune mesure de confiscation des navires n'a été décidée.

24. Le 11 décembre 2010, ou à une date proche, la délégation espagnole a soumis au présent Tribunal la copie d'un document particulier. Il s'agissait de la copie d'une ordonnance rendue par une juridiction et intitulée « acte d'accusation », qui prétendait accuser deux Américains, Mario Avella et John Foster. Il s'agit de la première accusation formelle de quelque type que ce soit dont le demandeur a connaissance.⁶ Ce document était daté comme s'il avait été établi le 27 octobre 2010, mais il n'avait jamais été communiqué au public avant l'audience du Tribunal. Comme par hasard, en octobre 2010, Saint-Vincent-et-les Grenadines travaillait fébrilement à la rédaction de sa Demande en prescription de mesures conservatoires et avait contacté le Tribunal au sujet de questions de procédure. Ainsi, les informations dont nous disposons nous portent à croire que la juridiction de Cadix a, à un moment donné, tout simplement fabriqué l'ordonnance datée du 27

⁴ Cette ressortissante des Etats-Unis d'Amérique était Alba Avella, qui rendait visite à son père, Mario Avella, en Espagne, et prenait alors des cours d'espagnol. Elle n'avait d'autre lien avec le « Louisa » que celui d'être physiquement présente sur ce navire à quai. Son arrestation était complètement illicite.

⁵ Il y avait en effet des armes à bord. Elles y avaient été placées pour la protection de l'équipage suivant les instructions données par la compagnie ASP Seascot, l'agent maritime du « Louisa ». Il semble que le capitaine de Seascot [du « Louisa »] ne les a pas déclarées, peut-être parce qu'elles se trouvaient dans une armoire fermée à clé dont il avait la clé.

⁶ Cette ordonnance accuse apparemment John Foster et certains Espagnols d'avoir infligé des dommages au patrimoine historique [espagnol]. Elle semble accuser M. Foster et Mario Avella de possession et de stockage d'armes. A l'audience du Tribunal le 11 décembre 2010, le demandeur a produit des moyens de preuve selon lesquels le « patrimoine » en question était estimé à moins de 3 000 euros par un musée espagnol et qu'une grande partie provenait de maisons – et non pas des navires. Le rapport du musée relevait aussi que les objets n'avaient pas été déterrés du sous-sol des fonds marins.

octobre afin de dissimuler l'illicéité de ses actions jusqu'à cette date. **Voir l'annexe 32** (ordonnance du 27 octobre 2010).

25. En raison de ces retards procéduraux et de l'inaction du défendeur, l'état du « Louisa » s'est sensiblement détérioré dans le port de El Puerto de Santa María, à un point tel que ce navire est complètement inapte à prendre la mer et qu'il représente presque certainement une perte totale.

26. Au cours d'une visite à El Puerto de Santa María en septembre 2007, des représentants du propriétaire n'ont pas pu trouver le « Gemini III », et des responsables de l'Autorité portuaire de Cadix ont refusé de leur révéler le lieu où il se trouvait.

27. En mars 2009, des représentants du propriétaire se sont de nouveau rendus à El Puerto de Santa María aux fins d'insister pour qu'il soit procédé à la mainlevée de l'immobilisation des navires, qui se trouvaient alors dans un état de délabrement extrême. Au cours de ce voyage d'inspection, des agents ont finalement pu localiser le « Gemini III », à Puerto Sherry, mais son état s'était lui aussi dégradé, et il se peut qu'aujourd'hui il doive lui aussi être envoyé à la ferraille. Des biens meubles de valeur manquaient à bord des deux navires, y compris des ordinateurs et des données scientifiques. L'officier de la Garde civile espagnole de service à ce moment-là n'a pas pu expliquer pourquoi l'immobilisation se poursuivait encore en 2009.

La menace pour l'environnement

28. Le « Louisa » est chargé de quelque 5 000 gallons (18 925 l) d'huile de graissage ainsi que d'une quantité indéterminée de gasoil, et l'état du navire laisse penser que cela constitue une menace pour l'environnement et que le propriétaire et l'Etat du pavillon encourent un risque important de voir leur responsabilité engagée. Voir les photos de l'**annexe 1** illustrant le « Louisa » après son immobilisation. Il convient de signaler que les pièces du dossier espagnol lui-même indiquent que le « Louisa » constituait une menace pour l'environnement dès l'été 2010 – si ce n'est bien avant cette époque – bien que cela n'ait pas été révélé à l'audience relative aux mesures conservatoires. En fait, l'Espagne a même maintenu avec insistance qu'il n'existait pas de menace. Le 10 décembre 2010 ou à une date proche, la délégation espagnole a produit une autre prétendue ordonnance de la juridiction de Cadix datée du 29 juillet 2010 (**annexe 9** du défendeur). Comme dans le cas de l'autre document essentiel produit à Hambourg, cette ordonnance n'a jamais été signifiée au propriétaire ni rendue publique. C'est pourquoi sa présentation au cours de l'audience relative aux mesures conservatoires était mystérieuse. Manifestement, ce document a été présenté au présent Tribunal pour montrer que la juridiction de Cadix aurait donné au propriétaire la possibilité de s'occuper du « Louisa », et qu'il ne l'aurait pas fait.⁷

29. Toutefois, l'ordonnance de juillet 2010 pose un problème beaucoup plus important. Ce document était incomplet lorsqu'il a été présenté au Tribunal juste

⁷ Cette ordonnance a finalement été rendue publique à Cadix le 31 janvier 2011. **Annexe 33**. Voir la première page de cette ordonnance en espagnol : « Notificado 31 Enero 2011 » et la traduction en français qui l'accompagne.

avant le début de l'audience sur les mesures conservatoires.⁸ En fait, l'ordonnance d'origine comportait une pièce jointe, un rapport établi par le *capitán marítimo* (inspecteur) à Cadix, Pedro de Frustos García, et daté du 29 juin 2010. Cette pièce jointe n'a pas été communiquée au Tribunal. Le rapport joint indiquait que le « Louisa » donnait de la bande sur bâbord et qu'apparemment il y avait une voie d'eau dans la cale. L'importance de ce rapport d'inspection ne saurait être suffisamment soulignée. Le Tribunal se souviendra que le demandeur avait produit des preuves au cours de l'audience des 10 et 11 décembre 2010 de ce que le « Louisa » constituait une menace pour l'environnement. **Annexe 34.** L'Espagne a complètement rejeté cette idée et a affirmé que le bateau était « surveillé ». En effet, le navire faisait l'objet d'une inspection, dont [les résultats] venaient étayer la position du demandeur. (Voir l'**annexe 33**, copie de l'ordonnance du 29 juillet avec le rapport en pièce jointe.) En tout cas, le 23 décembre 2010, le Tribunal a rejeté la Demande en prescription de mesures conservatoires en partie parce que le navire ne semblait présenter aucune menace pour l'environnement. **Ordonnance du Tribunal**, par. 74-78.

C) Historique et objet de la société Sage

1. *Sage Maritime Scientific Research, Inc.*

30. Comme cela a été noté, la société Sage Maritime Scientific Research Inc. (« Sage ») avait passé contrat avec la société ASP Seascot pour l'exploitation du « Louisa ». Sage était constituée pour mener toutes sortes d'opérations licites, y compris celles liées à la prospection et à la production de pétrole et de gaz naturel. Dès le début de ses activités, la société Sage et ses sociétés affiliées ont réalisé des projets pétroliers et gazières dans de nombreux pays.

31. Sage a été constituée dans l'Etat du Texas le 3 décembre 1976. Elle a pour Directeur général et unique Administrateur Linda K. Thomas.

2. *Le programme de prospection dans la baie de Cadix et les résultats de ce programme*

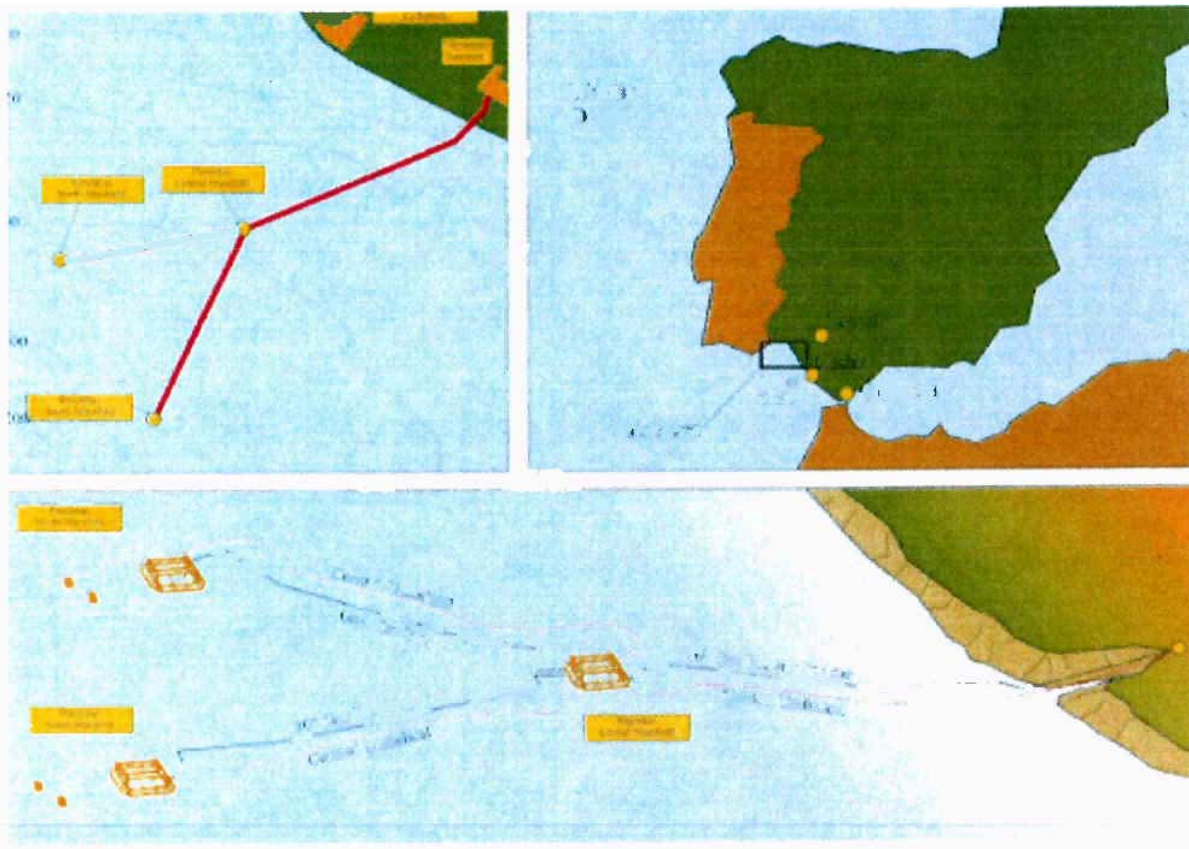
32. Sage a commencé en 2003 à envisager de procéder à des activités de prospection dans la baie de Cadix. Des images aéromagnétiques à haute résolution ainsi qu'une étude réalisée spécifiquement à son intention par Nefco Exploration en 2003 ont renforcé la société dans l'idée que la baie de Cadix était l'une des zones marines du monde offrant le plus large potentiel de réserves pétrolifères.

⁸ Pour être clair, les agents de Saint-Vincent-et-les Grenadines n'ont jamais vu l'ordonnance de juillet ni celle d'octobre avant d'avoir engagé la présente action, parce que ces ordonnances n'avaient pas été rendues publiques.



33. Suite à ces recherches, Sage a conclu un accord avec un partenaire espagnol, lequel a obtenu ce que Sage croyait être un permis approprié, après quoi Sage a lancé en 2004-2005 son programme visant à évaluer les réserves d'hydrocarbures dans la baie de Cadix. Comme on l'a déjà dit, cela a donné lieu à l'achat du navire « Louisa » et à son immatriculation à Saint-Vincent-et-les Grenadines, ainsi qu'à l'achat ultérieur du « Gemini III ». Ensuite, les autorités espagnoles en ayant pleinement connaissance, les navires ont été exploités dans le port de Cadix et à proximité avec le permis dont les Espagnols affirment maintenant qu'il était inapproprié.

34. Sage s'est intéressée très tôt à la baie de Cadix. Depuis, d'autres compagnies pétrolières et gazières lui ont emboîté le pas. Par exemple, comme cela est indiqué ailleurs dans le présent Mémoire, la société espagnole Repsol a entrepris de produire du gaz à plusieurs reprises, notamment en 2011. Le champ [de gaz] « Poseidon » se trouve dans une zone de la baie de Cadix située à quelque 30 à 40 km au large de Huelva. Ce gisement est proche de la zone qui a été explorée par le « Louisa » et le « Gemini III ». La carte ci-dessous montre les opérations de Repsol au large de Huelva, au nord de Rota. Un gazoduc de 10 pouces (25,4 cm) de diamètre avec un « ombilical nord », un « ombilical sud » et un « ombilical central » relie les puits de gaz à la côte.



3. *Le matériel utilisé pour l'étude d'évaluation des réserves en hydrocarbures*

35. Nefco Exploration a recommandé à Sage d'utiliser un magnétomètre numérique à césium et un sonar numérique à balayage latéral pour évaluer les bassins géologiques dans la baie de Cadix.⁹ Sage a notamment utilisé à bord de ses navires le Geometrics G-882, un magnétomètre marin ultra-sensible à forte fréquence d'échantillonnage conçu pour l'évaluation des réserves pétrolières et gazières en eaux peu profondes et en eaux profondes. En utilisant le G-882 pour effectuer un levé magnétique de la baie de Cadix, Sage a pu déterminer la localisation la plus probable de roches sédimentaires pétrolifères. Au cours du programme de levés, la société a enregistré, traité, cartographié et interprété les variations magnétiques. Les données ainsi accumulées lui ont fourni des informations géologiques importantes sur les réserves éventuelles d'hydrocarbures dans la baie de Cadix. Parallèlement au levé magnétique, Sage a utilisé un sonar numérique à balayage latéral (100 et 500 kHz) pour visualiser les variations des fonds marins (dômes et failles, par exemple) et déceler les suintements riches en hydrocarbures. L'efficacité de cette méthode est largement reconnue. **Annexe 35.**

36. Des données extrêmement importantes ont été enregistrées sous forme électronique sur au moins un ordinateur se trouvant à bord du « Louisa ». Ces données informatiques sont requises de toute urgence. A plusieurs reprises, le propriétaire a cherché à en obtenir la restitution à Cadix, et Saint-Vincent-et-les

⁹ Cet équipement a été loué par Sage et transporté par avion vers l'Espagne et depuis ce pays à un coût très élevé.

Grenadines a de même demandé la restitution des ordinateurs. Ces résultats de l'étude technique et [le bien-fondé d]es recherches y afférentes sont effectivement confirmés par le fait que Repsol est maintenant activement engagée dans la production de gaz dans la zone en question, comme le montrent les illustrations ci-dessus. Le fait est que Repsol a repris ses efforts de production en 2009, après la saisie par les autorités espagnoles des ordinateurs du « Louisa » et de Sage.

37. Lors de l'audience du Tribunal tenue les 10 et 11 décembre 2010, le défendeur a produit des photos et fait diverses déclarations concernant l'équipement utilisé pour l'exploration. Par exemple, le défendeur a produit une photo de grands déflecteurs en aluminium placés à la poupe du « Gemini III » sans indiquer la date de leur installation. Le défendeur a omis de signaler que ces déflecteurs avaient été installés par la société qui avait loué le « Gemini III » en 2005, Plangas ! De plus, ces déflecteurs sont d'usage courant pour la détection d'anomalies des fonds marins à des fins d'exploration pétrolière et gazière. L'Espagne n'a pas non plus indiqué au Tribunal que l'installation des déflecteurs avait fait l'objet d'un échange de vues avec les autorités espagnoles et que leur usage avait été approuvé !

4. *L'étude scientifique réalisée par Sage, sa stratégie et ses résultats*

38. Depuis longtemps, ce sont des compagnies pétrolières et gazières indépendantes comme Sage qui font la grande majorité des découvertes de gisements pétrolifères et gaziers.

39. Comme elles ne disposent souvent pas des capitaux de sociétés plus importantes, les compagnies pétrolières et gazières indépendantes s'appuient considérablement sur les connaissances techniques de leur personnel et sur son aptitude à réagir rapidement pour saisir les occasions et mener efficacement les opérations de manière économique. Nombreux sont les sites d'intérêt, à l'origine de découvertes significatives de gisements, qui ont initialement été repérés grâce à la détection de suintements de pétrole brut et d'anomalies géologiques. Malgré l'affirmation du défendeur selon laquelle l'équipement trouvé à bord du « Louisa » était destiné uniquement au repérage de navires coulés, les magnétomètres et les sonars à balayage latéral sont des instruments habituellement utilisés pour détecter ces suintements d'hydrocarbures et ces anomalies géologiques. **Annexe 35.**¹⁰

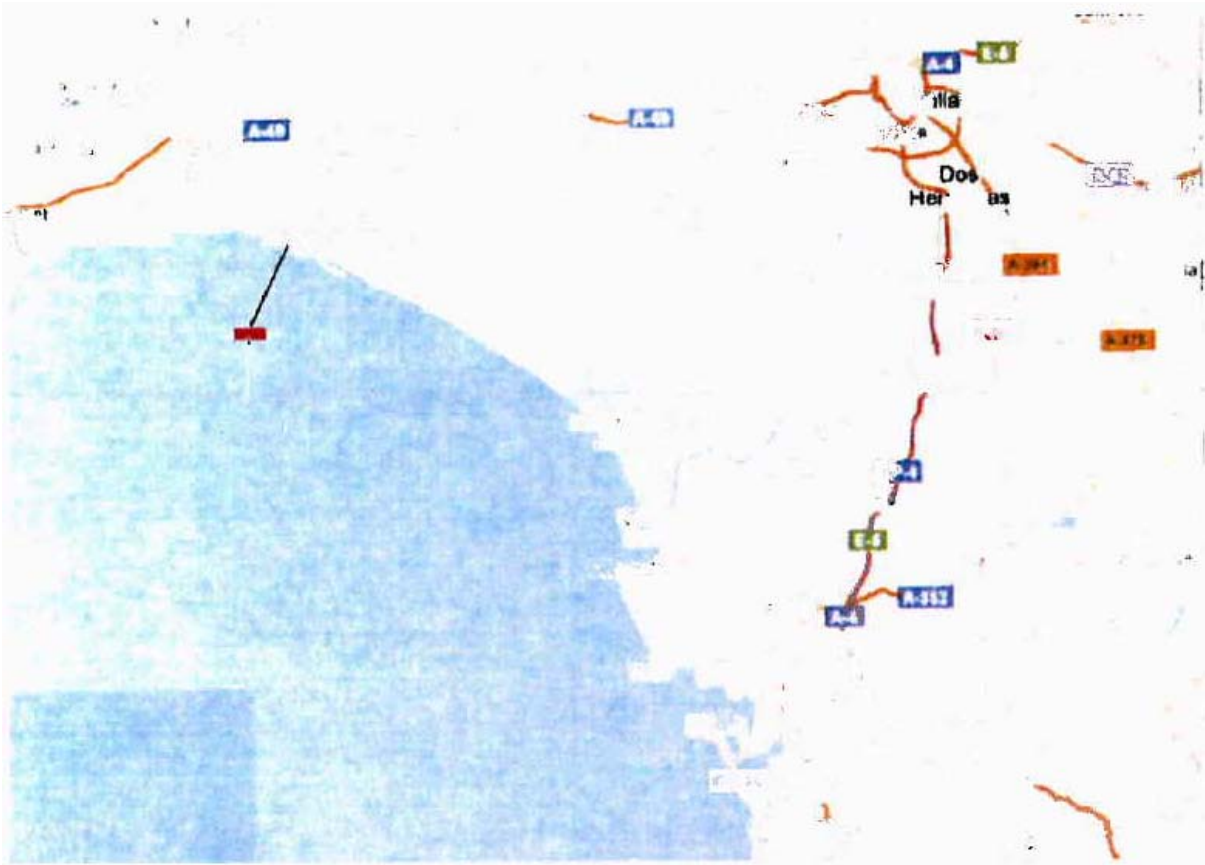
40. Des consultants travaillant pour le compte de Sage ont décrit l'existence d'anomalies géologiques repérées auparavant par des levés magnétiques effectués par les pouvoirs publics des Etats-Unis d'Amérique, et l'existence de suintements de pétrole brut enregistrés par imagerie satellite par des sociétés comme Infoterra Ltd. de Leicester (Royaume-Uni). Faisant fond sur les informations fournies par ses consultants, Sage a conçu un programme d'étude de certaines zones de la baie de Cadix au moyen d'un magnétomètre à césium et d'un sonar à balayage latéral, lesquels sont décrits ailleurs dans le présent Mémoire. Les résultats partiels de l'étude transmis à Sage signalaient des anomalies géologiques qui laissaient supposer avec une forte probabilité la présence de réservoirs.

¹⁰ Voir également : Klaucke, I., H. Sahling, et al. (2006). « Acoustic investigation of cold seeps offshore Georgia, eastern Black Sea. » *Marine Geology* 231 (1-4); pp. 51-67; Nikolovska, A., H. Sahling, et al. (2008). « Hydroacoustic methodology for detection, localization, and quantification of gas bubbles rising from the seafloor as gas seeps from the eastern Black Sea. » *Geochemistry Geophysics Geosystems* 9.

41. Il existe dans le secteur pétrolier et gazier un marché bien établi des informations techniques susceptibles de permettre, directement ou indirectement, la détection de régions prometteuses, à l'intérieur desquelles il y a de bonnes probabilités de découverte de gisements pétroliers ou gaziers. Le plan de Sage était le suivant : au lieu d'effectuer ses propres forages et de mettre en place ses propres programmes de mise en exploitation, Sage voulait collecter des informations et les vendre à d'autres. Elle avait l'intention de trouver un acheteur pour les informations qu'elle avait recueillies et traitées au cours de son programme d'exploration dans la baie de Cadix, et elle y serait parvenu. Cette stratégie a toutefois été contrecarrée, parce que le défendeur a confisqué tous les ordinateurs trouvés à bord du « Louisa » et qu'il a, de manière générale, perturbé la société au point de la rendre impossible à exploiter. Sur les ordinateurs étaient stockées presque toutes les informations collectées lors du programme d'étude.

42. Sage a présenté à la juridiction de Cadix une demande tendant à ce que lui soient restitués les ordinateurs confisqués par le demandeur, ou des copies du contenu des disques durs de ces ordinateurs. En 2011, cette juridiction a apparemment ordonné à la Garde civile de rendre l'équipement et les informations demandés, mais à ce jour la Garde civile ne s'est pas conformée à l'ordonnance de la juridiction. Pour Sage, ce refus de la Garde civile rend difficile sa défense dans le cadre de l'instruction menée à Cadix et cela complique aussi la rédaction de la demande devant le Tribunal.

43. En d'autres termes, les informations techniques recueillies pendant le programme d'évaluation mené dans la baie de Cadix ont établi l'existence de failles qui pourraient indiquer la présence d'un ou de plusieurs importants gisements d'hydrocarbures et de gaz dans la baie de Cadix. Les relevés du magnétomètre à césium et du sonar numérique à balayage latéral Klein ont montré qu'il existait une forte probabilité de présence de réserves pétrolifères. Une grande partie de ces précieuses informations ont été détournées par le défendeur au mépris des articles 226 et 245 de la Convention.



D) Communications entre le Gouvernement de Saint-Vincent-et-les Grenadines et le Gouvernement espagnol

44. A la date de la saisie des navires, en février 2006, Sage était titulaire du permis approprié pour entreprendre des levés préliminaires.¹¹ Le « Louisa » battait officiellement le pavillon de Saint-Vincent-et-les Grenadines.

45. Au mépris de l'article 73 de la Convention et du droit espagnol, le défendeur n'a adressé aucune notification officielle à Saint-Vincent-et-les Grenadines concernant la saisie du « Louisa » et l'arrestation des membres de son équipage. Le 11 décembre 2010, le défendeur a produit une « note verbale » (**annexe 5 du défendeur**), dont il a prétendu qu'elle donnait au demandeur la notification requise par l'article 73 et d'autres règles du droit international. Il n'existe aucune preuve que cette note verbale ait jamais été dûment communiquée à Saint-Vincent-et-les Grenadines. Mais si elle a été communiquée, elle a complètement omis de donner notification à l'Etat du pavillon. Cette note verbale comprenait le libellé équivoque suivant :

L'ambassade d'Espagne présente ses compliments au Ministère des affaires étrangères et du commerce de Saint-Vincent-et-les Grenadines et a l'honneur de lui faire savoir que les 1^{er} et 2 février, le *Juzgado n° 4 de*

¹¹ A l'audience relative aux mesures conservatoires, le défendeur a affirmé que le permis était inapproprié. Mais ce permis avait été obtenu par le partenaire espagnol de Sage, et lors de nombreuses rencontres avec la Garde civile en 2004-2005, rien n'a indiqué l'existence d'inadéquations de quelque type que ce soit.

Cadix a procédé à l'enregistrement et à l'immatriculation du navire « Louisa » battant le pavillon de Saint-Vincent-et-les Grenadines....

Le demandeur estime que ce libellé n'indique pas l'arraisonnement et la perquisition d'un navire battant pavillon étranger. Enfin, comme cela est examiné plus loin et comme cela l'a été lors de l'audience sur les mesures conservatoires, la date à laquelle la prétendue notification a été donnée n'était pas en conformité avec le droit espagnol.

46. Dans l'intervalle, à la demande du propriétaire du « Louisa », l'administration maritime de Saint-Vincent-et-les Grenadines a tenté de contacter les autorités espagnoles avant d'introduire la présente instance (**annexe 7**). Les autorités espagnoles n'ont donné aucune réponse quant au fond, et la présente affaire en a résulté. *Voir également l'annexe 8* (plainte adressée par le propriétaire aux autorités espagnoles).

47. Après l'immobilisation, le défendeur n'a pas fixé de caution ou autre garantie financière qui aurait permis de procéder à la mainlevée de l'immobilisation du « Louisa » ou de son navire auxiliaire, le « Gemini III ».

48. D'autres tentatives visant à régler le différent par l'entremise des représentants du « Louisa », qui ont déployé des efforts répétés, ont été infructueuses. Les rencontres avec le juge espagnol, le procureur (*fiscal*) et la Garde civile sont restées infructueuses. Une lettre officielle adressée à l'Ambassadeur d'Espagne aux Etats-Unis [d'Amérique] par le conseil du propriétaire du navire est restée sans réponse. **Annexe 4.**

49. Dans l'ordonnance du 23 décembre 2010, le Tribunal a été d'avis que les prescriptions de l'article 283 de la Convention ont été satisfaites. **Ordonnance du Tribunal**, par. 65. Nonobstant cette décision, les représentants du demandeur et du propriétaire ont rencontré la délégation espagnole à Madrid en mars 2011 à ce sujet, mais aucun règlement n'a été obtenu.

CHAPITRE 3

I. Compétence du Tribunal et recevabilité de la Requête

50. Le demandeur comme le défendeur sont Parties à la Convention. Saint-Vincent-et-les Grenadines est l'Etat du pavillon du navire immobilisé. Saint-Vincent-et-les Grenadines a ratifié la Convention le 1^{er} octobre 1993. Le Royaume d'Espagne l'a ratifiée le 15 janvier 1997. Saint-Vincent-et-les Grenadines a déjà présenté au Tribunal des demandes auxquelles le Tribunal a fait droit.

51. L'Espagne a reconnu la compétence du Tribunal international du droit de la mer dans la déclaration faite à l'occasion de la ratification de la Convention, le 15 janvier 1997.

52. Saint-Vincent-et-les Grenadines a ratifié la Convention le 1^{er} octobre 1993 et a également déposé la déclaration correspondante auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. **Annexe 10.**

53. Le Tribunal a compétence pour connaître d'une affaire au fond et peut recevoir la présente demande conformément aux dispositions des articles 20, 21 et 23 du Statut du Tribunal international du droit de la mer et des articles 287, 288, 291, 293 et 304 de la Convention.

CHAPITRE 4

I. Moyens de droit

A) L'Espagne a enfreint sa propre législation

54. En nous fondant sur la présentation qu'a faite le défendeur à l'audience sur les mesures conservatoires, nous en déduisons que sa défense relative à l'affaire au fond s'appuie sur l'instruction pénale interminable de Cadix et sur l'idée que le navire « Louisa » et le navire de service « Gemini III » constituent les instruments d'un délit. Le défendeur affirme par conséquent que les autorités espagnoles ont le droit d'immobiliser ces navires pendant une durée indéfinie et que le présent Tribunal devrait complètement éviter [de connaître de] ces questions importantes.

55. Le demandeur avance que des défenses analogues ont par le passé déjà été rejetées par le Tribunal, comme cela est examiné ci-dessous. La mise en application efficace de la Convention exige du Tribunal qu'il intervienne. Et le demandeur souhaite avancer que les preuves présentées au Tribunal le 10 décembre 2010 sous la forme de la déposition orale de l'honorable M. Javier Moscoso fournissent des justifications plus que suffisantes pour que le présent Tribunal constate que Saint-Vincent-et-les Grenadines a droit à des dommages et intérêts élevés.

Déposition de M. Javier Moscoso

56. M. Moscoso a fait une déclaration sous serment au sujet de la nature illicite des immobilisations des navires et sa déposition esquissait le fondement en droit espagnol sur lequel le Tribunal peut établir une partie de ses conclusions. Docteur en droit, M. Moscoso est un ancien procureur espagnol. Il a été procureur général de l'Etat espagnol, Président du Congrès des députés espagnol et ministre sous la présidence de Felipe González. Il a également occupé la chaire de droit pénal de l'Université de Navarre (Espagne). (Transcription, [extrait du Compte rendu de l'audience publique tenue le] 10 décembre 2010, pp. 9-10). Ses qualifications sont par conséquent irréfutables et sa déposition en faveur du demandeur véritablement extraordinaire.

57. M. Moscoso a déclaré sous serment que l'arraisonnement du « Louisa » était illicite en droit espagnol parce que le juge ne s'était pas conformé à l'article 561 du Code pénal espagnol :

[Note du Greffe : le présent Mémoire cite trois extraits de comptes-rendus d'audience publique en anglais. Les passages correspondants de la version française des comptes-rendus sont repris ici. Lorsque cela s'est avéré nécessaire, des imperfections dans la transcription ont été corrigées. Elles sont indiquées entre [crochets]]

Question : Vous êtes un expert en droit pénal et procédures : est-ce que le fait de monter à bord [du « Louisa »] et de perquisitionner est licite, légal ?

Réponse : Je me souviens que dans l'avis juridique que j'ai émis, j'ai approfondi cette question. Ces mesures de monter à bord et de perquisition ne sont pas licites, ai-je dit, du fait qu'il a été procédé sans [le] mandat [que prévoit l'a]rticle 561 de notre Code pénal.

Q. Je vais vous montrer l'annexe 27, reproduction de l'article 561 que vous venez de citer. Vous le verrez en anglais et en espagnol. Je sais que vous connaissez bien cet article. Ce que je voudrais, c'est que vous expliquiez au Tribunal ce qui, à votre avis, fait que les mesures de la police espagnole n'étaient pas licites lorsqu'elles sont montées à bord et qu'elles ont perquisitionné les bateaux ?

R. Je dirais que les mesures de la police espagnole n'étaient pas [il]licites parce qu'elles avaient une autorisation du juge espagnol. Mais je crois que c'est l'ordonnance de ce juge qui, justement n'était pas conforme [à cette loi], puisque [cette loi] exigeait soit l'autorisation du capitaine, soit une notification du consulat de l'État pavillon. Or, tel n'était pas le cas. Le juge n'y a pas procédé, parce qu'à son avis, comme on peut le lire dans la motivation de l'ordonnance pour la perquisition, cet article n'était pas applicable. C'est un point de vue que je ne peux pas partager. Ce juge avance que l'article 561 ne devait pas être appliqué. À mon avis, il [est en vigueur et] doit être appliqué.

Q. Dans son ordonnance, une des choses qu'a dites le juge, c'est qu'il n'était pas nécessaire de notifier l'État [du] pavillon[,] du fait qu'il y avait prolifération de pavillons de [complaisance]. N'est-ce pas vrai ?

R. Si, c'est l'opinion du juge, je ne partage pas ce que ce juge a dit.

(Transcription, [extrait du Compte rendu de l'audience publique tenue le] 10 décembre 2010, pp. 10-11) (c'est nous qui soulignons)

58. A ce passage de sa déposition, M. Moscoso s'arrête sur l'allégation de l'Espagne selon laquelle notification avait été tenue à l'Etat du pavillon et que par conséquent l'Espagne respectait sa propre législation – et, par voie de conséquence, le droit international.

Q. Et maintenant, je voudrais demander à l'expert, s'il a eu connaissance d'efforts faits par le juge de Cadix dans l'affaire qui nous intéresse, efforts qu'aurait fait le juge pour notifier Saint Vincent et les Grenadines de son intention [d'autoriser l'arraisonnement du navire] ?

R. C'est une question que vous me posez, c'est bien cela ?

Q. [Oui.]

R. Dans les documents que j'ai pu voir, j'ai constaté qu'avant que la police ne soit montée à bord, je n'ai pas trouvé dans les documents que j'ai analysés de notification ou d'information quelconques. Quelques jours plus tard, je me souviens que le consulat des 2 pays des 2 bateaux, ont été notifiés. C'est cela que j'ai pu conclure des documents que j'ai reçus [du cabinet de Madrid]. Alors, cette intention de [notifier n'est] apparue en fait qu'après la [perquisition], elle aurait dû être faite avant la perquisition, la notification de Saint-Vincent.

Q. Pour cette question, je voudrais que l'on projette la pièce 5, si c'est possible. (La pièce 5 est projetée.) Pouvez-vous lire cela, Monsieur Moscoso ? C'est en anglais.

R. L'ambassade d'Espagne, 2006, 15 mars 2006; voilà la date : 15 mars 2006.

Q. Il s'agit d'un document soumis par l'Espagne qui, soit disant, se réfère à une notification à l'État pavillon. Est-ce que je me trompe ou est-ce que c'est exact ?

R. C'est la première fois que je vois ce document, [je n'ai pas d'avis à son sujet.]

Q. Avez-vous connaissance d'autres documents qui, selon l'Espagne, ont été utilisés pour notifier] Saint-Vincent-et-les Grenadines [de l'arraisonnement] du bateau ?

R. Non, mais je voudrais rappeler qu'en ce qui concerne l'avis juridique que j'ai préparé, j'ai regardé ce qu'il en était et s'il y avait eu une notification avant la perquisition. Je n'en ai pas trouvé. Donc, il y a eu une notification ultérieure, après la perquisition, mais il n'y a eu aucun contact, aucune information avant la perquisition. J'ai regardé tous ces documents et tout ce dossier en détail et je n'ai pas trouvé de traces d'une telle notification [préalable].

(Transcription, [extrait du Compte rendu de l'audience publique tenue le] 10 décembre 2010, pp. 11-12) (c'est nous qui soulignons)

59. Le Tribunal se souviendra que le défendeur a présenté une note verbale en tant qu'annexe 5 à son Exposé en réponse à la Demande en prescription de mesures conservatoires. Le caractère complètement insuffisant de cette note comme moyen de notifier Saint-Vincent-et-les Grenadines de la saisie d'un navire est examiné ailleurs dans le présent Mémoire. Mais M. Morosco a valablement répondu à deux questions plus fondamentales : la note a été transmise trop tard et le juge a affirmé à tort que l'article 561 ne s'appliquait pas.

60. Au cours du contre-interrogatoire de M. Moscoso, le défendeur a tenté de démontrer que le juge de Cadix ne pouvait pas obtenir l'autorisation du capitaine

pour arraisonner le « Louisa » parce qu'il [le capitaine] s'était enfui au Portugal. M. Moscoso a rejeté ce motif :

Q. Vous dites que vous ne partagez pas l'avis du juge en ce qui concerne la décision d'ordonner des perquisitions sans [prévenir le] capitaine, et vous dites que vous croyez que c'est simplement parce qu'à un moment, le juge avait fait certaines déclarations selon lesquelles il serait très dangereux, étant donné le grand nombre de pavillons de complaisance, de procéder à cette notification. Croyez-vous que le fait que le capitaine du navire n'était pas disponible et qu'il ait été arrêté quelques jours plus tard, à Lisbonne, à la suite d'un mandat d'arrêt européen n'a pas eu [d'incidence s'agissant de l'arraisonnement et de la perquisition sans nécessité d'obtenir une autorisation préalable] ?

R. Non, je ne crois pas pour une raison, c'est que le juge doit motiver sa décision et il doit dire que l'article que j'ai cité ne s'applique pas. Si cela s'était passé de cette façon, il n'y aurait pas eu de problème. Mais le fait est que le juge a déclaré que l'article ne s'appliquait pas, purement et simplement. Ce n'était pas en raison de l'absence du capitaine.

(Transcription, [extrait du Compte rendu de l'audience publique tenue le] 10 décembre 2010, p. 17) (c'est nous qui soulignons)

61. Le Tribunal devrait avoir connaissance du fait que la question posée à M. Moscoso repose sur une base complètement erronée. Le capitaine du « Louisa » n'a pas été arrêté à Lisbonne. Le capitaine était hongrois et il avait quitté l'Espagne après la mise à quai du navire en 2005. La juridiction de Cadix n'a jamais inculpé le capitaine bien qu'il ait manqué de déclarer les armes à bord du « Louisa ». Cette approche n'est pour Saint-Vincent-et-les Grenadines qu'un mystère de plus dans cette affaire. Si le « Louisa » et le « Gemini III » se livraient à des actes illicites, pourquoi le capitaine n'a-t-il jamais été inculpé ?

62. Bien que le système judiciaire du défendeur n'ait pas fourni à Sage les informations auxquelles elle a droit pour sa défense, des consultants ont pu, en se servant d'informations préliminaires recueillies lors du programme de levés, estimer l'importance de plusieurs réservoirs qui pourraient contenir des gisements importants de pétrole.

B) Manquement aux obligations visées à l'article 73

63. Comme cela sera développé plus loin, il existe dans la Convention et la jurisprudence du présent Tribunal de nombreux et différents principes permettant d'établir la responsabilité.

64. Il est démontré de façon indiscutable au Chapitre 2 que le navire « Louisa » et son annexe, le « Gemini III », ont été immobilisés par les autorités du défendeur, qui ont aussi arrêté et détenu plusieurs personnes. Le propriétaire des navires était prêt et disposé à s'acquitter des cautions ou autres garanties raisonnables nécessaires pour la mainlevée de l'immobilisation du navire ou la mise en liberté des membres de l'équipage. Le défendeur n'a toutefois jamais fixé de caution ou d'autre garantie. Après tout le temps qui s'est écoulé et [selon les résultats de] l'inspection effectuée

par les représentants du propriétaire, le « Louisa » devrait probablement être envoyé à la ferraille. Avec son chargement d'hydrocarbures, le navire risque de provoquer une catastrophe écologique dans la zone de El Puerto de Santa María. Ce fait ressort avec évidence du rapport d'expert fourni par le demandeur le 11 décembre 2010 et des conclusions du propre inspecteur de l'Espagne, comme cela a été indiqué plus haut. (**Annexe 33**). En outre, le propriétaire continue à assurer les navires et à garder Saint-Vincent-et-les Grenadines comme Etat du pavillon du « Louisa ».

65. Il ressort clairement des dispositions du paragraphe 2 de l'article 73 de la Convention, si on les interprète de bonne foi et suivant le sens ordinaire à attribuer aux termes de ce texte, que le défendeur était dans l'obligation de fixer une caution ou une autre garantie [financière] d'un montant raisonnable pour les navires immobilisés et leur équipage et de procéder sans délai à la mainlevée de l'immobilisation dès le dépôt de la caution ou autre garantie financière. L'article 73 de la Convention est libellé comme suit :

Article 73

Mise en application des lois et règlements de l'Etat côtier

1. 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.
2. 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.
3. *****
4. Dans les cas de saisie ou d'immobilisation d'un navire étranger, l'Etat côtier notifie sans délai à l'Etat du pavillon, par les voies appropriées, les mesures prises ainsi que les sanctions qui seraient prononcées par la suite.

66. Le défendeur n'a pas non plus notifié valablement l'Etat du pavillon, au mépris du paragraphe 4 de l'article 73, ce qui a empêché le demandeur d'agir plus rapidement.

67. Il résulte clairement des dispositions de l'article 73, si on les interprète de bonne foi et suivant le sens ordinaire à attribuer à ce texte, que le défendeur était dans l'obligation de notifier concrètement à l'Etat du pavillon, par les voies appropriées, les mesures prises ainsi que les sanctions qui pouvaient être imposées par la suite. En omettant la mesure essentielle consistant à adresser la notification de la saisie du navire à l'Etat du pavillon, le défendeur a fait obstacle à l'intervention du demandeur et a en réalité occulté pendant presque cinq (5) ans la violation des droits de l'Etat du pavillon qu'il avait commise.

C) Manquement aux obligations visées aux articles 226 et 227

68. La Convention traite spécifiquement de la question des retards injustifiés en ce qui concerne l'inspection de navires étrangers. L'article 226 se lit comme suit :

Article 226

Enquêtes dont peuvent faire l'objet les navires étrangers

1. a) Les Etats ne retiennent pas un navire étranger plus longtemps qu'il n'est indispensable aux fins des enquêtes prévues aux articles 216, 218 et 220. L'inspection matérielle d'un navire étranger doit être limitée à l'examen des certificats, registres ou autres documents dont le navire est tenu d'être muni en vertu des règles et normes internationales généralement acceptées, ou de tous documents similaires; il ne peut être entrepris d'inspection matérielle plus poussée du navire qu'à la suite de cet examen et uniquement si :
 - i) il y a de sérieuses raisons de penser que l'Etat du navire ou de son équipement ne correspond pas essentiellement aux mentions portées sur les documents;
 - ii) la teneur de ces documents ne suffit pas pour confirmer ou vérifier l'infraction présumée;
 - iii) le navire n'est pas muni de certificats et documents valables.

69. Comme indiqué plus haut, le défendeur, prétendument, « enquête » sur les activités du « Louisa » et du « Gemini III » depuis février 2006 au moins . En fait, il ressort des informations révélées au demandeur que l'enquête avait débuté bien avant la date de l'immobilisation des navires, en février 2006. Une période de plus de cinq ans suffit amplement à mener une enquête. Même en supposant qu'il y ait eu une infraction aux lois de l'Etat – ce que le demandeur conteste – l'alinéa b) [du paragraphe 1] de l'article 226 exige qu'il soit procédé « sans délai » à la mainlevée. En outre, on ne saurait nier que les navires étrangers « Louisa » et « Gemini III » sont soumis à une discrimination, au mépris de l'article 227 de la Convention.

D) Manquement aux obligations visées aux articles 245 et 227

70. Le demandeur fonde également sa requête au fond visant à obtenir réparation sur le manquement, de la part du défendeur, à l'article 245, relatif à la recherche scientifique marine; cet article dit ce qui suit :

Article 245

Recherche scientifique marine dans la mer territoriale

Les Etats côtiers, dans l'exercice de leur souveraineté, ont le droit exclusif de réglementer, d'autoriser et de mener des recherches scientifiques marines dans leur mer territoriale. La recherche scientifique marine dans la mer territoriale n'est menée qu'avec le consentement exprès de l'Etat côtier et dans les conditions fixées par lui.

71. La conduite adoptée par le défendeur enfreint les dispositions de l'article 245, si on les interprète de bonne foi et suivant le sens ordinaire à attribuer à ce texte. En d'autres termes, le propriétaire [*Applicant's owner*] avait obtenu un permis conformément à la réglementation appliquée par le défendeur pour effectuer des recherches dans la mer territoriale (baie de Cadix), et avait donc le consentement exprès de l'Etat côtier pour le faire. **Annexe 6.** Pendant des mois, les navires en question ont ouvertement croisé dans la baie et ce permis a été montré lorsque cela était demandé. Malgré cela, le défendeur a saisi des navires et du matériel scientifique et il a privé le demandeur de la possibilité de profiter des opportunités d'affaires relatives aux ressources pétrolières et gazières. Entre-temps, au moins une compagnie pétrolière espagnole, Repsol, a entrepris à ce jour la mise en valeur des réserves de méthane, en excluant les intérêts étrangers tels que ceux à l'origine de l'envoi du « Louisa » et du « Gemini III ». La conduite de l'Etat espagnol est véritablement discriminatoire et enfreint les dispositions des articles 245 et 227.

E) Manquement aux obligations visées à l'article 87

72. Le « Louisa » est (ou était en 2006) un navire de haute mer. Il avait été armé à Jacksonville, en Floride. Seascot Ltd, l'une des sociétés de gestion maritime les plus renommées, l'avait entièrement équipé et avait fourni un commandant et un équipage. L'article 87 dit ce qui suit :

Article 87 Liberté de la haute mer

1. La haute mer est ouverte à tous les Etats, qu'ils soient côtiers ou sans littoral. La liberté de la haute mer s'exerce dans les conditions prévues par les dispositions de la Convention et les autres règles du droit international. Elle comporte notamment pour les Etats, qu'ils soient côtiers ou sans littoral :
 - a) la liberté de navigation;
 - b) la liberté de survol;
 - c) la liberté de poser des câbles et des pipelines sous-marins, sous réserve de la partie VI;
 - d) la liberté de construire des îles artificielles et autres installations autorisées par le droit international, sous réserve de la partie VI;
 - e) la liberté de la pêche, sous réserve des conditions énoncées à la section 2;
 - f) la liberté de la recherche scientifique, sous réserve des parties VI et XIII.
2. Chaque Etat exerce ces libertés en tenant dûment compte de l'intérêt que présente l'exercice de la liberté de la haute mer pour les autres Etats, ainsi que des droits reconnus par la Convention concernant les activités menées dans la Zone.

73. Le navire du demandeur semble malheureusement avoir été détruit suite à l'inaction du défendeur et à l'immobilisation injustifiée à laquelle il a procédé. L'incapacité actuelle du navire à naviguer ne diminue toutefois en rien la responsabilité du défendeur dans le manquement à l'article 87. L'accès à la haute mer a été refusé au « Louisa » et au « Gemini III », et le demandeur a par conséquent droit à des dommages et intérêts.

CHAPITRE 5

Réparations / dommages-intérêts

74. Le demandeur souhaite maintenant respectueusement aborder la question des dommages et intérêts auxquels il a droit suite aux infractions décrites dans le présent Mémoire. Si l'on interprète de bonne foi la Convention, le Règlement du Tribunal et sa jurisprudence, il est indéniable que des dommages et intérêts peuvent être accordés à l'Etat du pavillon. *Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*, I.L.R. vol. 120, p. 143 et suivantes, par. 104-109 (Tribunal international du droit de la mer, 1999).¹² Le défendeur n'a en effet, dans les documents qu'il a soumis au Tribunal, jamais mis en question la compétence qu'a cette juridiction pour accorder des dommages et intérêts à Saint-Vincent-et-les Grenadines.

75. Au contraire, l'Espagne a insisté sur le fait que l'immobilisation du « Louisa » et du « Gemini III » et la destruction de ces navires qui s'en est ensuivie sont tout simplement justifiées par une instruction pénale en cours depuis 2005 et qu'il convient de ne pas entraver. Pareillement, elle maintient que la détention illicite de Mario Avella et de sa fille Alba relevaient de l'instruction pénale menée par une juridiction de province. La responsabilité ne peut être rejetée aussi facilement.

76. Le demandeur affirme que les dommages commerciaux directs et indirects qu'il a subi, et, qui plus est, la privation de liberté et la douleur et les souffrances infligées par le défendeur au cours de l'« instruction » de questions sans importance ni intérêt prétendument en jeu – qui dure depuis presque six (6) ans maintenant – lui donnent droit à des dommages et intérêts. Pour ces raisons, le demandeur présente l'exposé sommaire suivant des moyens de fait et de droit susceptibles de motiver une décision du Tribunal tendant à l'octroi de dommages et intérêts. D'autres preuves à l'appui de ces demandes seront produites à l'audience.

77. Dans l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*, le Tribunal a déclaré ce qui suit au sujet des réparations au titre de la Convention :

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

¹² Voir également. CDI, Articles sur la responsabilité de l'Etat, Art. 2, par. 9, et Avis consultatif, Chambre pour le règlement des différends relatifs aux fonds marins, à la p. 53. (Tribunal international du droit de la mer, 1^{er} février 2011).

Selon une règle bien établie du droit international, un Etat qui a subi un préjudice à la suite d'un acte illicite d'un autre Etat est en droit d'obtenir réparation du préjudice qu'il a subi du fait de l'Etat qui a commis l'acte illicite, et « la réparation doit, autant que possible, effacer toutes les conséquences de l'acte illicite et rétablir l'état qui aurait vraisemblablement existé si ledit acte n'avait pas été commis » (*Usine de Chorzów, fond, arrêt n° 13, 1928, C.P.J.I. série A n° 17, p. 47*).

La réparation peut se présenter « sous une ou plusieurs des formes de réparation : restitution en nature, indemnisation, satisfaction et assurances et garanties de non-répétition » (article 42, paragraphe 1, du projet d'articles de la Commission du droit international sur la responsabilité des Etats). La réparation peut prendre la forme d'une réparation pécuniaire pour les dommages économiquement quantifiables, tout comme pour les dommages non matériels, selon les circonstances de l'espèce. Ces circonstances incluent des éléments tels que le comportement de l'Etat qui a commis l'acte illicite et la manière dont les violations ont été commises. Une réparation sous la forme d'une satisfaction peut également être accordée par une déclaration judiciaire indiquant qu'il y a eu violation d'un droit.

78. Comme cela a été noté dans *l'Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*, le Tribunal a auparavant cité le projet d'articles de la Commission du droit international sur la responsabilité des Etats comme servant de référence pour établir le montant des dommages et intérêts et en décider l'octroi. *Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*, par. 171. Ces projets d'articles ont depuis été adoptés par l'Assemblée générale des Nations Unies dans sa résolution 56/83 (document de l'ONU A/RES/56/83 en date du 28 janvier 2002).

79. Par conséquent, les articles donnent des indications qui s'appliquent en l'espèce et qui justifient une réparation importante pour le manque à gagner, les dommages susceptibles d'évaluation financière, et les dommages d'ordre général (résolution 56/83 de l'Assemblée générale, article 36).

80. De plus, l'article 245 [de la Convention] (Recherche scientifique marine) prévoit spécifiquement des dommages-intérêts et le Tribunal peut aussi faire fond sur l'article 23 du Statut et sur les articles 293 et 304 de la Convention. Voir aussi l'article 36 [du Statut] de la Cour internationale de Justice (CIJ).

81. Les réparations que le demandeur cherche à obtenir comprennent les éléments ci-après :

1. Le paiement de 600 000 dollars des Etats-Unis pour le « Louisa »;
2. Le paiement de 220 000 dollars des Etats-Unis pour le « Gemini III »;
3. Des réparations pour les violations des droits de l'homme commises à l'encontre d'Alba et de Mario Avella;
4. Le paiement du contenu des navires, dont les éléments sont décrits dans la liste ci-dessous, sans que cette liste soit exhaustive;

5. Le paiement de la valeur de la propriété intellectuelle, en particulier du manque à gagner subi par le propriétaire, d'un montant de 25 000 000 dollars des Etats-Unis;
6. Les honoraires d'avocats et frais de procédure, dont le montant ne saurait être inférieur à 400 000 dollars des Etats-Unis;

82. Dommages directement relatifs au navire « Louisa » :

Dommages : équipement à bord du navire « Louisa »

N°	Element	Valeur
1.	Caisson de recompression hyperbare DL-54, n° 409052	
2.	Scaphandres de plongée profonde avec casques et équipements de communication <ul style="list-style-type: none"> • Casque Kirby Morgan Superlight 17, n° 9160, 40A83, 40 A91 • Masque de plongée Kirby Morgan EXO 26 • 4 radios de plongée – Amron II 2820 n° 24526 • Radio de plongée Diver's Supply TDR n° 21549, n° 21545 • Radio de plongée Diver's Supply CDR n° 30031 • Filtre à air à trois compartiments • Ombilicaux 300 • Nacelle de plongée • Lance à jet d'eau à main 	
3.	Scaphandres autonomes et équipements de plongée Détendeur air Meco <ul style="list-style-type: none"> • 2 détendeurs Victor • 2 détendeurs pour scaphandre OMS DIN • 2 détendeurs Eagle DIN • Batterie pour 12 bouteilles d'air comprimé • 3 blocs bi-bouteilles Twin 80 avec barre de couplage • Mono-bouteille Single 80 • Ceintures de plomb Miller • Collecteur d'air Diver's Supply • Jauge pneumatique • Boîtier de plongée Video Manifold DS P&L ccu-3100 n°178 	
4.	Ordinateur portable (Apple)	
5.	Deux (2) grands coffres à outils avec outils électriques et outils manuels dans la cale du navire	
6.	Perceuse à colonne	
7.	Trois (3) compresseurs d'air (LP, LP, HP) Quincy 325 & 5120; Bauer MIV – E 3	
8.	Chalumeau industriel oxygène acétylène avec pièces <ul style="list-style-type: none"> • bouteille oxygène K 	

N°	Element	Valeur
	<ul style="list-style-type: none"> • bouteille argon K • bouteille acétylène F 	
9.	Trois (3) types de matériel de soudage (TIG, MIG et groupe de soudure) Miller bobcat 250, n° E017236570	
10.	Boîtes de pièces et matériel de soudage <ul style="list-style-type: none"> • boîte de rangement Greenlee • boîte de rangement Snap On 	
11.	Autre équipement de plongée <ul style="list-style-type: none"> • Boîte à outil avec pièces de scaphandre autonome 	
12.	Pulvérisateur à jet d'eau sous pression Excell 2R3700, n° 2451257089	
13.	Sonde sous-marine Fishers UA-2	
14.	Trois (3) détecteurs de métaux Excalibur 800, n° 28679, n° 14423, n° 14414	
15.	Appareil photographique sous-marin numérique SONY Mavica FD7	
16.	Bossoir et treuil Dayton 1500 lb. n° 91023383/ 9102455	
17.	Deux (2) tubes inducteurs de dragage de 3 pouces et 5 pouces	
18.	Tuyau de dragage	
19.	Pompes de dragage – Keene 380447 n° 203 1224, Vanguard 23 HP n° 2031203	
20.	Conteneurs étanches Pelican pour tout l'équipement des véhicules téléguidés (VTG)	
21.	Deux (2) batteries de 12V pour détecteurs de métaux Pulse	
22.	Logiciel HYPACK Max	
23.	Caisson de 54 pouces (137,16 cm) avec tuyauterie complète, auvent et double sas	
24.	Matelas de caisson	
25.	Deux (2) racks de 2 bouteilles de caisson peints et mobiles	
26.	Détecteur de métaux remorquable par bateau avec câble ombilical de 300 pieds (91,44 m)	
27.	« Aile » de plongée profonde Deep Dive Wing (servant de lest au détecteur de métaux Pulse 12)	
TOTAL DE L'EQUIPMENT		USD 193 000
28.	GPS numérique Trimble DSM 212 H	47 000
29.	Embarcation à poste sur le pont	81 000
30.	Sous-marin Voyager	18,000
32.	Véhicule téléguidé (VTG) -- Outland 1000, n° 131 <ul style="list-style-type: none"> • câble ombilical de 500 pieds (152,40 m) • unité de commande • magnétomètre Fisher Mag Coil avec unité de commande 	36 000
33.	Deux (2) lampes de plongée : Kinetics Light Cannon 100 et Kinetics Sunlight C8	9 700

N°	Element	Valeur
34.	Données informatiques relatives à l'exploration pétrolière et gazière dans la baie de Cadix	\$\$\$\$
35.	Voyages	63 000
36.	Réparations	39 000
37.	Approvisionnements, frais de port et d'expédition	27 000
38.	Frais de gestion	26 000
39.	Assurance	55 000
	TOTAL GENERAL	\$594 700

Domages : manque à gagner

83. Comme cela est indiqué plus haut dans la description de l'approche adoptée par le propriétaire du navire « Louisa », la société a subi des dommages indirects extrêmement élevés suite à la perte de ses travaux de recherche fondés sur les données provisoires qui ont été produites lors de l'expédition scientifique et renvoyées au propriétaire du « Louisa » aux Etats-Unis d'Amérique. Sage et ses consultants estiment que cette propriété intellectuelle était d'une immense valeur et qu'elle aurait pu être vendue à une grande compagnie pétrolière internationale.

84. Les consultants ont signalé à Sage que les anticlinaux (voûtes de roche sédimentaire) des anomalies géologiques qui ont été détectées contiennent des réserves très importantes.

85. Compte tenu de son expérience et des conseils de ses consultants, il est estimé que Sage aurait pu vendre les informations qu'elle a recueillies en suivant la méthodologie internationalement reconnue susmentionnée pour une somme d'au moins 25 000 000 dollars des Etats-Unis.

Mesures sollicitées

86. Pour les raisons énumérées ci-dessus, le demandeur prie le Tribunal de prendre les mesures suivantes :

- a) dire que sa demande est recevable;
- b) dire que le défendeur a violé les articles 73, 87, 226, 245 et 303 de la Convention;
- c) ordonner au défendeur de procéder à la mainlevée de l'immobilisation du navire « Louisa » et de son navire auxiliaire, le « Gemini III », et de restituer le matériel saisi;
- d) dire que l'arrestation de membres d'équipage était illégale;
- e) ordonner le paiement de réparations d'un montant de 30 000 000 dollars des Etats-Unis; et

f) condamner le défendeur à payer les honoraires des avocats et autres frais de justice associés à la présente requête tels qu'ils auront été fixés par le Tribunal ».

(signé)

G. Grahame Bollers, Agent
Barrister-at-Law, Solicitor & Notary Public
P.O. Box 1674
Kingston, Saint-Vincent
Téléphone : (784) 457-2210
Télécopie : (784) 457-1823
Adresse électronique
: bollers@vincysurf.com

S. Cass Weiland, Co-agent,
Attorney-at-Law
Texas Bar No. 21081300
Patton Boggs LLP
2000 McKinney Avenue, Suite 1700
Dallas, Texas 75201
Téléphone : (214) 758-1500
Télécopie : (214) 758-1550
Adresse électronique
: cweiland@pattonboggs.com

AGENTS ET CONSEIL DE SAINT-
VINCENT-ET-LES GRENADINES

M. Christoph Hasche
Taylor Wessing
Hanseatic Trade Centre
Am Sandtorkai 41
D-20457 Hambourg
Téléphone : +49 (0) 40 36 80 3213
Télécopie : +49 (0) 40 36 80 3292
Adresse électronique : c.hasche@taylorwessing.com

CONSEIL LOCAL DE SAINT-VINCENT-ET-LES GRENADINES