

TRIBUNAL INTERNATIONAL DU DROIT DE LA MER

SAINTE-VINCENT-ET-LES GRENADINES

c.

LA RÉPUBLIQUE DE GUINÉE

(Affaire "Saiga")

MÉMOIRE

Déposé par Saint-Vincent-et-les Grenadines

Le 19 juin 1998

INTRODUCTION

1. Le 22 décembre 1997, Saint-Vincent-et-les Grenadines a ouvert une procédure d'arbitrage contre la République de Guinée (**annexe 1**) ("Notification d'arbitrage"). La procédure a été ouverte en application du paragraphe 3 de l'article 287 et de l'annexe VII de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 ("la Convention de 1982") à la suite du différend né de l'arraisonnement et de l'immobilisation par la Guinée, le 28 octobre 1997, du *Saiga* (un pétrolier battant pavillon de Saint-Vincent-et-les Grenadines) et de la mise en détention de son capitaine et de son équipage. La notification d'arbitrage visait également des mesures prises ultérieurement par la Guinée. Au paragraphe 24 de ladite notification, le Gouvernement de Saint-Vincent-et-les Grenadines priait le tribunal arbitral qui devait être constitué de dire et juger :

- "1) Que les actions de la Guinée (notamment l'attaque contre le *Saiga* et son équipage dans la zone économique exclusive de la Sierra Leone, l'immobilisation et la saisie du navire et le déchargement de sa cargaison, le fait d'avoir porté des charges contre Saint-Vincent-et-les Grenadines et d'avoir rendu par la suite un jugement contre ce dernier) violent le droit de Saint-Vincent-et-les Grenadines et des navires battant son pavillon de jouir de la liberté de navigation et/ou de la liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites liées à l'exercice de la liberté de navigation, qui sont reconnues notamment par l'article 56, paragraphe 2, l'article 58 et d'autres dispositions connexes de la Convention;
- 2) Que, sous réserve des exceptions limitées concernant les mesures d'exécution prévues par l'article 33, paragraphe 1, lettre a), de la Convention, les lois guinéennes concernant la douane et la contrebande, à savoir notamment les articles 1er et 8 de la loi 94/007/CTRN du 15 mars 1994, les articles 316 et 317 du Code des douanes, les articles 361 et 363 du Code pénal, ne sauraient en aucun cas être appliquées ou exécutées dans la zone économique exclusive de la Guinée;
- 3) Que, dans le cas du *Saiga*, la Guinée n'a pas légitimement exercé le droit de poursuite prévu à l'article 111 et qu'elle est tenue d'indemniser le *Saiga* conformément à l'article 111, paragraphe 8, de la Convention;
- 4) Que la Guinée a violé l'article 292, paragraphe 4, et l'article 296 de la Convention en ne procédant pas à la prompte mainlevée de l'immobilisation du *Saiga* et à la prompte libération de son équipage dès le dépôt de la caution de 400 000 dollars des États-Unis, le 10 décembre 1997, ou dès que les éclaircissements ont été donnés par la suite (le 11 décembre) par le Crédit Suisse;
- 5) Que la citation de Saint-Vincent-et-les Grenadines, en sa qualité d'État du pavillon du *Saiga*, devant les instances pénales et dans le cadre des procédures pénales introduites par la Guinée viole les droits de Saint-Vincent-et-les Grenadines au titre de la Convention;
- 6) Que la Guinée doit procéder immédiatement à la mainlevée de l'immobilisation du *Saiga* et à la mise en liberté de son capitaine et de son équipage;
- 7) Que la Guinée doit remettre immédiatement l'équivalent en dollars des États-Unis du gazole déchargé et retourne la garantie bancaire;
- 8) Que la Guinée est tenue de payer des dommages et intérêts du fait des violations susmentionnées;
- 9) Que la Guinée doit payer les frais de la procédure arbitrale et les dépenses encourues par Saint-Vincent-et-les Grenadines."

2. Par échange de lettres du 20 février 1998 (**annexe 2**) ("l'Accord de 1998"), Saint-Vincent-et-les Grenadines et la Guinée sont convenues de "soumettre le différend entre les deux États concernant le navire 'Saiga' à la juridiction du Tribunal international du droit de la mer (Hambourg)" et de "transférer au Tribunal international du droit de la mer la procédure d'arbitrage ouverte par Saint-Vincent-et-les Grenadines par sa notification du 22 décembre 1997". L'Accord de 1998 a été notifié au Tribunal international par l'Agent de la Guinée, le 20 février 1998.

3. L'Accord de 1998 prévoit que le différend sera soumis au Tribunal international dans les conditions ci-après :

"1. Le différend sera réputé avoir été soumis au Tribunal international du droit de la mer le 22 décembre 1997, date de la Notification de Saint-Vincent-et-les Grenadines;

2. Les procédures écrite et orale devant le Tribunal international du droit de la mer comprendront une seule phase au cours de laquelle tous les aspects du fond du différend (y compris les dommages et intérêts et les dépens) et l'exception d'incompétence soulevée par le Gouvernement guinéen dans son exposé en réponse du 30 janvier 1998 seront examinés;

3. Les procédures écrite et orale se dérouleront conformément au calendrier annexé à la présente lettre;

4. Le Tribunal international du droit de la mer examinera toutes les demandes en dommages et intérêts et en remboursement des dépenses visées au paragraphe 24 de la Notification du 22 décembre 1997 et il sera habilité à rendre une décision concernant la charge des frais de justice et autres dépens encourus par la partie à laquelle il donnera gain de cause;

5. La demande en prescription de mesures conservatoires introduite devant le Tribunal international du droit de la mer par Saint-Vincent-et-les Grenadines le 13 janvier 1998, l'exposé en réponse du Gouvernement de la Guinée en date du 30 janvier 1998 et toutes les pièces présentées ultérieurement par les parties en relation avec la demande seront considérées par le Tribunal comme ayant été présentés en application de l'article 290, paragraphe 1, de la Convention sur le droit de la mer et de l'article 89, paragraphe 1, du Règlement du Tribunal."

4. Par ordonnance du 20 février 1998 et conformément à l'annexe de l'Accord de 1998, le Tribunal international a fixé au 19 juin 1998 la date pour le dépôt par Saint-Vincent-et-les Grenadines de son mémoire en l'espèce. Le présent mémoire et ses annexes sont déposés conformément à cette ordonnance.

* * *

5. Le différend qui oppose les parties concerne le droit du *Saiga* de n'être poursuivi que conformément aux dispositions de la Convention de 1982 et de jouir de la liberté de navigation et de la liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites liées à l'exercice de la liberté de navigation, comme prévu dans la Convention de 1982. Concrètement, Saint-Vincent-et-les Grenadines a ouvert la présente procédure pour obtenir du Tribunal international qu'il dise et juge :

Que la Guinée a exercé de manière illicite et sans justification le droit de poursuite contre le *Saiga* et recouru à un emploi excessif de la force pour immobiliser le navire;

Qu'en vertu de la Convention de 1982, la Guinée n'était pas habilitée à appliquer ou à faire appliquer sa législation douanière pour ce qui est des activités d'avitaillement du *Saiga* au motif que a) la législation douanière guinéenne ne s'applique manifestement pas au-delà des eaux territoriales de ce pays; b) l'application ou l'imposition de cette législation violait la Convention de 1982 qui limite le droit d'imposer des prescriptions et réglementations dans la zone économique exclusive aux fins énoncées au paragraphe 1 de l'article 56;

Que la Guinée a violé le paragraphe 4 de l'article 292 et l'article 296 de la Convention de 1982 en ne procédant pas à la mainlevée de l'immobilisation du *Saiga* et à la mise en liberté de son équipage dès le dépôt par Saint-Vincent-et-les Grenadines d'une garantie bancaire d'un montant de 400 000 dollars des États-Unis le 10 décembre 1997, ou ultérieurement;

Que la Guinée est responsable vis-à-vis de Saint-Vincent-et-les Grenadines des dommages matériels et non matériels causés par lesdites violations de ses droits au titre de la Convention, notamment tous dommages et pertes subis par le navire, son équipage et sa cargaison.

6. Tel est, à grands traits, le différend dont le Tribunal est saisi. Dans l'introduction du mémoire on trouve des renseignements généraux sur les éléments qui sont au coeur du différend, à savoir les activités d'avitaillement, le lieu où s'est produit le différend, et les deux États.

1) *L'avitaillement*

7. L'activité à laquelle le *Saiga* se livrait, c'est-à-dire l'avitaillement, concerne toutes les fournitures nécessaires à l'exploitation des navires. Il s'agit en premier lieu du carburant (gazole et/ou fioul et/ou lubrifiants), mais aussi d'autres fournitures dont les navires ont besoin de temps à autre, comme l'eau et les vivres. L'avitaillement, qui se fait tant à terre qu'au large des côtes, est une industrie mondiale qui brasse des millions de dollars des États-Unis. On trouve dans ce secteur d'activité toutes les grandes sociétés pétrolières (notamment BP, Mobil, Shell et Caltex) et de nombreuses sociétés indépendantes. Au nombre de ces sociétés figure la Société Addax Bunkering Services, l'affréteur du *Saiga* (voir **annexe 3**). L'importance et l'ampleur des opérations d'avitaillement sont illustrées par le fait que ce secteur, qui est parfaitement organisé, possède sa propre organisation professionnelle et publie ses propres revues spécialisées, dont "Bunker News" (voir **annexe 4**).

8. Tout naturellement, le système d'avitaillement est réglé par l'approvisionneur, lequel tient compte évidemment des besoins de ses clients tout en s'efforçant de maximiser ses recettes. La société Addax Bunkering Services a accoutumé de charger le *Saiga* de fournitures provenant de ses entrepôts de Dakar (Sénégal) et de faire en sorte d'avitailer ses clients (habituellement des navires de pêche, mais également un certain nombre de navires se livrant à l'extraction minière) à des endroits qu'il est facile d'atteindre à partir de là. En l'occurrence, le *Saiga* n'assurait que l'approvisionnement en gazole, mais c'est loin d'être toujours le cas. On convient généralement de l'endroit où l'avitaillement se fera en tenant compte à la fois des besoins du client et de l'itinéraire probable du navire, itinéraire qui est évidemment susceptible de varier en fonction de ces besoins. Au nombre des facteurs propres à influencer sur le choix de l'endroit de l'avitaillement figure la législation de l'État côtier, dès lors qu'elle peut avoir des incidences sur l'avitaillement. Ainsi, on évitera généralement d'avitailer dans les eaux territoriales d'un État où il faudrait acquitter des droits ou qui prévoit des sanctions plus lourdes en cas de déversement. La plupart de ces dispositions sont prises quelques semaines avant que le *Saiga* ne quitte Dakar dans le cadre de contrats portant sur des points aussi importants que les quantités à fournir, le prix et l'endroit où aura lieu l'avitaillement. Des avenants à ces contrats peuvent être conclus après que le navire a appareillé. Peu avant chaque avitaillement, l'endroit où il doit avoir lieu est confirmé par communication radio établie directement entre le capitaine du *Saiga* et le capitaine du navire à avitailer.

9. Le marché mondial de l'avitaillement au large des côtes en gazole et en fioul dans la zone économique exclusive est en voie d'expansion rapide. Cela vaut en particulier pour la côte ouest de l'Afrique, marché naissant, qui, possédant des atouts non négligeables, est en concurrence avec l'Europe et l'Afrique du Nord: voir le numéro de décembre 1997 de "Bunker News" (**annexe 4**).

2) *Saint-Vincent-et-les Grenadines*

10. Saint-Vincent-et-les Grenadines est un pays en développement composé d'un chapelet de petites îles sises dans les Caraïbes. Elle compte 109 000 habitants. En tant qu'île, elle est par définition un État maritime. Elle tire ses revenus essentiellement du tourisme, de l'agriculture (y compris la pêche) et des transports maritimes, trois secteurs qui sont largement tributaires de la mer. Aussi Saint-Vincent-et-les Grenadines attache-t-elle un grand prix au maintien de relations harmonieuses entre les États pour tout ce qui touche aux mers et aux océans, ainsi qu'au respect et à la promotion de la primauté du droit.

11. Saint-Vincent-et-les Grenadines est devenue partie, le 1er octobre 1993, à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982. Membre actif de l'Organisation maritime internationale, elle est partie à de nombreuses conventions internationales traitant de questions maritimes, notamment celles qui ont trait à la sécurité en mer, la lutte contre la pollution par les hydrocarbures et la responsabilité incombant à un État du fait du pétrole transporté par des navires battant son pavillon.

12. Saint-Vincent-et-les Grenadines a une flotte de commerce dynamique dont les navires, immatriculés sous son pavillon, se livrent à la pêche, à l'avitaillement et autres activités licites en haute mer et dans la zone économique exclusive d'autres États. Lors de son accession à l'indépendance en 1979, Saint-Vincent-et-les Grenadines ne disposait que d'une flotille, composée essentiellement de petits navires de pêche, opérant essentiellement dans la mer des Caraïbes. Le Gouvernement a alors décidé de diversifier la base économique du pays, qui était jusque-là assez étroite, estimant qu'il n'était pas bon de trop dépendre d'une seule source de revenus, qu'il s'agisse de la banane et autres produits agricoles (l'activité traditionnelle) ou du tourisme. Une des premières mesures qu'a prises le Gouvernement, comme nombre d'autres États qui venaient d'accéder à l'indépendance, a été de créer un registre maritime en veillant à ce que la fiabilité et l'efficacité dudit registre ne puissent être mises en question. Le pays voulait être, pour lui-même et aux yeux de la communauté internationale, un État du pavillon soucieux de s'acquitter de ses obligations internationales et de protéger et promouvoir les intérêts des navires battant son pavillon, notamment leurs droits au titre de la

Convention de 1982. La jauge nette totale, qui était insignifiante au départ, a atteint à la fin de 1997 un peu plus de 10 millions de tonnes (voir les renseignements concernant l'administration maritime de Saint-Vincent-et-les Grenadines, **annexe 5**), ce qui vaut à Saint-Vincent-et-les Grenadines d'occuper la 17^e place du classement des nations maritimes.

3) *Le lieu du différend; la Guinée et sa législation maritime*

13. Le lieu du différend se situe au large de la côte ouest de l'Afrique qui, comme indiqué plus haut, constitue un marché important pour l'avitaillement en mer. La République de Guinée est sise entre la Guinée-Bissau (au nord) et la Sierra Leone (au sud). Dans les eaux peu profondes qui baignent la côte nord de la Guinée se trouve la petite île inhabitée d'Alcatraz, qui fait partie de la Guinée.

14. La Guinée est devenue partie le 6 septembre 1995 à la Convention de 1982. Quelque temps auparavant, elle avait promulgué une législation visant à donner effet aux arrangements qui voyaient le jour concernant les zones maritimes. Par le décret No 336 du 30 juillet 1980 (**annexe 6**) ("le décret de 1980"), la Guinée a fixé, entre autres, les limites de ses eaux territoriales et de sa zone économique exclusive. Le décret de 1980 dispose notamment ce qui suit :

"Article premier

La largeur des eaux territoriales de la République populaire révolutionnaire de Guinée est de douze (12) milles marins mesurés à partir de la laisse de basse mer.

Article 2

La largeur de la zone économique exclusive est de deux cents (200) milles marins mesurés à partir de la laisse de basse mer.

Article 3

Dans la zone économique exclusive, l'Etat guinéen se réserve le droit exclusif d'explorer, d'exploiter, de conserver et de gérer les ressources naturelles, biologiques ou non, du fond des mers, son sous-sol et ses eaux surjacentes.

[...]

Article 7

La pêche à l'intérieur des eaux territoriales guinéennes et de la zone économique exclusive est interdite aux navires étrangers."

On notera que le décret de 1980 n'a pas établi ou défini une zone contiguë et qu'il ne prétendait pas établir le droit de la Guinée d'appliquer des droits de douane ou d'en assurer le respect à l'intérieur de sa zone économique exclusive. Le décret a confirmé, par ailleurs, le tracé d'une nouvelle frontière maritime avec la Guinée-Bissau (voir art. 4). Cette frontière maritime (la frontière maritime originale) figure sur la carte reproduite à l'**annexe A1**.

15. Le décret No 336/1980 a été notifié au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies conformément à la Convention de 1982.

16. La frontière maritime originale n'a pas été acceptée par la Guinée-Bissau. Par un accord spécial du 18 février 1983, la Guinée et la Guinée-Bissau ont institué un tribunal arbitral composé de trois membres de la Cour internationale de Justice afin de délimiter les zones maritimes des deux États, y compris leurs eaux territoriales, leur zone économique exclusive et leur plateau continental respectifs. Conformément à l'article 10 de l'Accord spécial, les Parties sont convenues que la sentence arbitrale sera définitive et elles s'obligent à

prendre toutes mesures que comporte son exécution. Dans sa sentence du 14 février 1985, le Tribunal arbitral a décidé à l'unanimité d'établir une ligne unique délimitant les territoires maritimes des deux pays (77 *International Law Reports*, p. 636; **annexe 7**). La "frontière maritime" révisée différait de la frontière originale. Selon la sentence arbitrale, la ligne délimitant les territoires maritimes respectifs des deux États partait de l'intersection du thalweg du Cajet et du méridien de 15° 06' 30" de longitude ouest, elle joignait par des loxodromies les points A, B et C, et suivait une ligne loxodromique d'azimut 236° depuis le point C jusqu'à la limite extérieure des territoires maritimes reconnus à chaque État par le droit international général. On trouvera une carte établissant ces coordonnées à l'**annexe 7**, ainsi qu'à l'**annexe A1**, où elle figure en bleu. Ces nouvelles coordonnées, qui diffèrent pourtant de celles fixées dans le décret No 336/1980, ne semblent pas avoir été notifiées par la Guinée au Secrétaire général de l'ONU. Aux fins de la présente procédure, Saint-Vincent-et-les Grenadines fait valoir que la frontière maritime applicable devrait être considérée par le Tribunal international comme "définitive", ainsi que l'a fait le Tribunal arbitral dans sa sentence de 1985.

17. Comme suite à la sentence arbitrale, la Guinée a promulgué une nouvelle législation concernant ses zones maritimes. La loi du 30 novembre 1995 (le *Code de la marine marchande* de 1995) (**annexe 8**) contient plusieurs dispositions pertinentes. Il est ainsi question à l'article 13 d'une zone contiguë :

"Sur une zone contiguë à la mer territoriale, désignée sous le nom de "zone contiguë", la République de Guinée peut exercer les contrôles nécessaires en vue de :

- a) Prévenir les infractions aux règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration sur le territoire national ou dans la mer territoriale;*
- b) Réprimer les infractions à ces mêmes règlements, lorsqu'elles sont commises sur le territoire national ou dans la mer territoriale.*

La zone contiguë s'étend jusqu'à 24 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale."

On notera que l'article 13 paraît être conforme au paragraphe 1 de l'article 33 de la Convention de 1982. Il ne prétend pas établir la compétence de la Guinée à l'effet d'appliquer des règlements douaniers dans la zone contiguë. Le Code de la marine marchande de 1995 confirme que la souveraineté de la Guinée s'étend au-delà de son territoire et de ses eaux intérieures à sa mer territoriale (mais pas au-delà) (art. 4). Les articles 40 à 42 du Code de 1995 traitent de la zone économique exclusive, en particulier les articles 40 et 41 qui se lisent comme suit :

"Article 40

La République de Guinée exerce, dans la zone économique exclusive qui s'étend depuis la limite de la mer territoriale jusqu'à 188 milles marins au-delà de cette limite, des droits souverains en ce qui concerne l'exploration et l'exploitation, la conservation et la gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, des fonds marins et de leur sous-sol et des eaux surjacentes, ainsi qu'en ce qui concerne d'autres activités tendant à l'exploration et l'exploitation de la zone à des fins économiques.

Article 41

La République de Guinée a également juridiction exclusive, dans la zone économique prévue à l'article précédent, en ce qui concerne :

- a) La mise en place et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages;*

- b) *La recherche scientifique marine;*
- c) *La protection et la préservation du milieu marin."*

On notera que le Code de 1995 incorpore dans le droit guinéen les principales dispositions des articles 56 et 57 de la Convention de 1982. Il ne prétend pas attribuer à la Guinée le droit souverain d'appliquer des droits de douane à l'intérieur de la zone économique exclusive ou d'en assurer le respect. Il ne semble pas que cette loi ait été notifiée au Secrétaire général de l'ONU.

18. Les autres lois guinéennes pertinentes en l'espèce sont les lois et règlements se rapportant à la douane et à la contrebande sur la base desquels des charges ont été portées contre le *Saiga*, la culpabilité de celui-ci reconnue et une peine prononcée à son encontre. Il s'agit plus précisément des articles premier et 8 de la loi 94/007/CTRM du 15 mars 1994 (voir plus loin, par. 48, **annexe 22**), des articles 316 et 317 de l'ordonnance No 094/PRG/SGG du 28 novembre 1990 (le *Code des douanes* de 1990) (voir plus loin, par. 48, **annexe 23**) et des articles 361 et 363 du Code pénal (voir plus loin, par. 48, **annexe 24**). La législation douanière est appliquée en Guinée sous l'autorité du Directeur national des douanes, qui relève du Ministre de l'économie et des finances. Les lois visées ne semblent pas avoir été notifiées au Secrétaire général de l'ONU.

19. Les lois et règlements sur la pêche sont placés en Guinée sous l'autorité du Ministre de la pêche, qui veille à leur application. Les lois pertinentes concernant la conservation et la gestion des ressources halieutiques sont la loi guinéenne 95/13/CTRM du 15 mai 1995 portant code de la pêche maritime et l'ordonnance No 039 PRG/85 du 23 février 1985 portant règlement général d'application du Code de la pêche maritime de la République de Guinée. Ces lois n'ont pas été invoquées dans le cadre de l'instance introduite en Guinée contre le *Saiga* et ne semblent pas avoir été notifiées au Secrétaire général de l'ONU. En effet, à aucun moment dans aucune des actions ou procédures concernant le *Saiga* il n'a été fait état des lois sur la pêche ou il n'a été fait mention des autorités guinéennes en matière de pêche.

20. Dans le contexte de sa législation en matière de pêche, la Guinée a conclu des accords bilatéraux avec d'autres États et avec des organisations d'intégration économique régionale. Un de ces accords particulièrement pertinents en l'espèce est l'Accord de 1996 entre la Communauté européenne et le Gouvernement de la République de Guinée concernant la pêche au large de la côte guinéenne (*Journal officiel des Communautés européennes*, No L 157, 29.6.1996, p. 3, **annexe 9**). Ledit accord fixe les conditions de l'exercice de la pêche pour les navires de la Communauté dans la zone de pêche de la Guinée, c'est-à-dire "dans les eaux situées au-delà de 10 milles marins" (ibid, **annexe**, point H). Il prévoit entre autres le financement par la Communauté de "programmes de surveillance des pêches" et d'un "appui institutionnel aux structures du Ministère [guinéen] chargé des pêches" (art. 6). Il n'indique pas que cette surveillance est exercée par les autorités douanières guinéennes. L'annexe de l'Accord de 1996 est intitulée "Conditions de l'exercice de la pêche dans la zone de pêche de la Guinée pour les navires de la Communauté". On n'y trouve aucune mention de conditions, ni du droit de la Guinée d'imposer de telles conditions, en ce qui concerne l'avitaillement ou le paiement de droits de douane dans la zone économique exclusive.

4) *Incidents survenus précédemment au large de la côte guinéenne dans lesquels les autorités douanières guinéennes sont impliquées*

21. Pour préciser le contexte, on indiquera que depuis la saisie du *Saiga*, Saint-Vincent-et-les Grenadines a eu connaissance d'une série d'incidents survenus au large de la côte de Guinée, y compris dans la zone économique exclusive de celle-ci et au-delà, qui présentent des similitudes avec l'incident auquel le *Saiga* a été mêlé. Ces incidents donnent à penser que les autorités guinéennes pourraient avoir joué un rôle actif dans des ingérences dont des navires étrangers ont été victimes à l'intérieur de la zone économique exclusive de la Guinée et au-delà ou qu'à tout le moins elles n'ont rien fait pour prévenir de telles

ingérences. Ils donnent à penser également que ce qui est arrivé au *Saiga* ne constitue pas un incident isolé.

22. Il apparaît que, ces derniers temps, pas moins de huit pétroliers se livrant à des activités d'avitaillement au large de la côte guinéenne ont été attaqués par les autorités guinéennes ou avec l'appui de celles-ci (voir déclaration de M. Mark Vervaeet du 12 février 1998, avec des pièces complémentaires, **annexe 10**; déclaration également de M. Vincent Kanu, avec des pièces complémentaires, février 1998, **annexe 11**). Lors d'instances portées précédemment devant le Tribunal international, la Guinée n'a démenti aucune de ces attaques. Un extrait du registre de navigation du *Lloyd* mentionne les pavillons des autres navires dont on sait qu'ils ont été attaqués et précise que deux de ceux-ci battent pavillon de Saint-Vincent-et-les Grenadines (voir **annexe 12**).

23. Un navire, le *Napetco 1*, a été en réalité attaqué à deux reprises, une fois en 1993 et de nouveau en octobre 1996 (**annexe 11**, déclaration de M. Kanu). Les deux attaques ont eu lieu au large de la côte de la Sierra Leone, au-delà de la zone économique exclusive de la Guinée. Même après l'attaque perpétrée contre le *Saiga*, les autorités douanières guinéennes ont attaqué deux autres navires, le *Poseidon* et le *Xifias* (**annexe 10**, déclaration de M. Vervaeet).

24. Ces incidents donnent à penser qu'il devient de plus en plus dangereux pour les navires marchands de s'aventurer à proximité ou au large des côtes de Guinée. Cela vaut à fortiori pour les pétroliers qui effectuent l'avitaillement en gazole en mer, car ils constituent une cible facile et lucrative.

5) *Articulation du mémoire*

25. Tel est le contexte dans lequel Saint-Vincent-et-les Grenadines expose les arguments contenus dans son mémoire qui s'articule autour de quatre parties :

La première partie expose les faits qui ont entouré l'arraisonnement et la saisie du *Saiga* et la mise en détention de son équipage, ainsi que la suite des événements en Guinée et devant le Tribunal international.

La deuxième partie traite de la compétence du Tribunal international et, plus précisément, de la seule question pendante sur laquelle la Cour est invitée à se prononcer.

La troisième partie examine les arguments de droit substantiel et comporte trois sous-sections :

L'exercice illicite et injustifié par la Guinée du droit de poursuite visé à l'article 111 de la Convention de 1982 (y compris le recours excessif à la force pour immobiliser et saisir le *Saiga*);

La violation par la Guinée du paragraphe 2 de l'article 56 et de l'article 58, ainsi que des dispositions connexes de la Convention de 1982 concernant la liberté de navigation dans la zone économique exclusive de la Guinée et en haute mer;

La violation par la Guinée du paragraphe 4 de l'article 292 et de l'article 296 de la Convention de 1982, en ce qu'elle n'a pas procédé à la mainlevée de l'immobilisation du *Saiga* et à la mise en liberté de son équipage, entre le 11 décembre 1997 et le 5 mars 1998, conformément au jugement du présent Tribunal du 4 décembre 1997.

La quatrième partie traite des dommages-intérêts et des frais de justice et est suivie des **Conclusions** de Saint-Vincent-et-les Grenadines telles qu'elles ont été modifiées

pour tenir compte du fait que la mainlevée de l'immobilisation du *Saiga* est intervenue le 28 février 1998. Le mémoire se termine par une **Table des annexes**.

SECTION 1 : EXPOSÉ DES FAITS

1.1 *Le Saiga*

26. Le *Saiga* est un pétrolier de 5 700 tonnes, battant pavillon de Saint-Vincent-et-les Grenadines (voir certificat d'immatriculation, **annexe 13**). Il appartient à la Tabona Shipping Company Limited et est géré par la Seascot Shipmanagement Limited, qui a son siège en Ecosse. Aux dates dont-il s'agit, son affréteur était la société Lemania Shipping Group Ltd., établie en Suisse. Le navire est assuré pour une valeur d'environ 1,5 million de dollars des États-Unis. Le commandant du navire était aux dates considérées le capitaine Mickael Alexandrovitch Orlov, de nationalité ukrainienne, et l'équipage, composé de ressortissants ukrainiens et sénégalais, comptait 24 personnes (voir **annexe 14**, p. 14 et 15).

27. Le *Saiga* fait fonction de navire avitailleur, approvisionnant en gazole, de façon licite, les navires de pêche ou autres qui opèrent notamment au large de la côte ouest de l'Afrique, en particulier au large de la Guinée.

28. Les indications données ci-après au sujet des mouvements du *Saiga* sont confirmées par le livre de bord du navire (dont les extraits pertinents sont reproduits à l'**annexe 15**). En résumé, le *Saiga* a quitté Dakar le 24 octobre 1997, avec un plein chargement de gazole. Il a par la suite livré environ 495 tonnes de gazole à des navires de pêche, avant son immobilisation le 28 octobre 1997 (voir **annexe 16**, p. 231). Pendant ce temps, des contrats ont été passés pour 16 livraisons de gazole, représentant quelque 1 685 tonnes. Lorsqu'il a été immobilisé et saisi par les autorités guinéennes le 28 octobre 1997, le *Saiga* transportait une cargaison d'environ 4 941 tonnes de gazole (laquelle a été confisquée par les autorités guinéennes, qui l'auraient vendue pour quelque 3 millions de dollars). Ce gazole était la propriété de la société Addax BV, filiale de Genève.

1.2 *L'immobilisation*

29. Les indications précises de lieu et de temps concernant les événements qui se sont déroulés du 24 au 28 octobre 1997 figurent dans le livre de bord du *Saiga* (**annexe 15**) ainsi que dans une série de télex échangés entre le commandant du navire et Addax (**annexe 16**). La route suivie par le navire est figurée sur la carte de l'**annexe A1**.

Le 24 octobre à 10 heures, le *Saiga* a quitté Dakar (**annexe 16**, p. 236), avec un chargement complet de 5 400 tonnes de gazole (ibid.)

Le 24 octobre, le navire a établi le contact avec l'*Itti I* et le *Demetrios* (**annexe 16**, p. 232); ces navires ont été avitaillés respectivement le 24 octobre (de 17 h 15 à 19 h 10) et le 25 octobre (de 1 h 25 à 4 h 20) au point 1235N/01713W (**annexe 16**, p. 237);

Le 25 octobre, le *Flipper I* a été avitaillé au point 1105N/01658W (**annexe 16**, p. 242; point 1 sur la carte de l'**annexe A1**);

Le 26 octobre, l'*Ittipesca*, le *Geneviève* et le *Trebba* ont été avitaillés au point 1025N/1543W (**annexe 16**, p. 247; point 5 sur la carte de l'**annexe A1**);

Le 27 octobre, le *Giuseppe Primo* (de 4 h 40 à 6 h 45), le *Kriti* (de 7 heures à 11 h 5) et l'*Eleni G* (de 13 h 40 à 14 heures) ont été avitaillés au même endroit (**annexe 16**, p. 247 et 249);

À 16 h 26, le 27 octobre, le commandant du *Saiga* a communiqué par télex qu'il allait se mettre en route pour rencontrer d'autres navires de pêche au point 0950N/01615W et qu'il "ne s'approchera[it] pas à moins de 100 milles de la Guinée-Conakry" (**annexe 16**, p. 249);

À 17 h 24, Addax a téléxé que ces navires de pêche viendraient trouver le *Saiga* et que celui-ci devait les attendre (**annexe 16**, p. 250);

À 18 h 42, Addax a téléxé que la position 0950N/01615W "n'est pas, je répète, n'est pas sûre" (allusion aux attaques lancées contre d'autres navires d'avitaillement; voir *supra*, par. 21 à 24) et a demandé au *Saiga* de se rendre au point 0900N/01500W (**annexe 16**, p. 251);

À 19 h 24, le capitaine a confirmé qu'il avait reçu le message et qu'il se rendait au point 0900N/01500W, où il pensait arriver le 28 octobre à 5 heures (**annexe 16**, p. 253).

Le 28 octobre à 9 h 3, le capitaine a téléxé qu'il se trouvait depuis 4 heures au point 0900N/01459W, et qu'il était "en dérive"; les navires de pêche étaient attendus pour 13 heures (**annexe 16**, p. 254; point 10 sur la carte de l'**annexe A1**);

Le 28 octobre, à 10 h 11, , le capitaine a téléxé "ataka ataka ataka" (**annexe 16**, p. 255);

La communication avec le *Saiga* a alors été coupée pendant plusieurs heures et cinq télex envoyés au navire sont restés sans réponse (**annexe 16**, p. 255 à 261);

Le 29 octobre à 9 h 38, le capitaine a envoyé un télex disant que le navire avait été attaqué et conduit sous escorte à Conakry, où il se trouvait depuis le 28 octobre à 21 heures (**annexe 16**, p. 262).

30. Ces événements ont eu lieu en divers endroits, à l'extérieur et à l'intérieur de la zone économique exclusive de la Guinée. Dans la matinée du 27 octobre 1997, le *Saiga* a franchi la frontière maritime d'origine entre la Guinée et la Guinée-Bissau et a pénétré dans la zone économique exclusive de la Guinée, en un point situé à environ 32 milles marins de l'île guinéenne d'Alcatraz (voir carte de l'**annexe A1**, entre les points 2 et 3; il est à noter que, selon la frontière maritime révisée découlant de la sentence arbitrale de 1985, le *Saiga* se trouvait, en ce point, à l'intérieur de la zone économique exclusive de la Guinée-Bissau).

31. Lorsque le *Saiga* a avitaillé le *Giuseppi Primo*, le *Kriti* et l'*Eleni G* entre 4 heures et 14 heures environ (au point 10° 25' 03" N et 15° 42' 06" W), il se trouvait à une distance comprise entre 22,6 et 22,9 milles de l'île inhabitée d'Alcatraz (voir le livre de bord, 27 octobre 1997, **annexe 15**; voir la carte indiquant les mouvements du *Saiga*, 27/28 octobre 1997, **annexe A1**, au point 5). Pour autant que l'article 13 du Code de 1995 (*supra*, par. 17) s'applique à l'île d'Alcatraz (toutes réserves étant faites à ce sujet), cette position se trouverait à l'intérieur de la zone contiguë. Aucun des navires en question ne battait pavillon guinéen. La présence de chacun d'eux dans les eaux guinéennes était apparemment licite et avait été autorisée par la Guinée. Les permis délivrés aux trois navires ne leur imposaient pas, semble-t-il, de conditions d'avitaillement ou d'autres restrictions limitant ou excluant leur droit de s'approvisionner en gazole auprès du *Saiga* ou de tout autre navire d'avitaillement en gazole opérant dans les eaux situées au-delà des eaux territoriales de la Guinée (voir l'Accord CE-Guinée de 1996, *supra*, par. 20). La Guinée n'a à aucun moment prétendu que ces navires pêchaient en violation de leurs permis ou se livraient à de quelconques activités illicites. Ils ne semblent pas avoir fait l'objet de poursuites pour s'être approvisionnés en gazole auprès du *Saiga*.

32. Une fois l'avitaillement de ces trois navires terminé, le *Saiga* a fait route vers le sud à une vitesse régulière. Comme indiqué ci-dessus, il a reçu à 18 h 42 le 27 octobre un téléx d'Addax lui disant de se rendre dans une zone plus sûre. Il a quitté la zone économique exclusive de la Guinée à environ 3 h 45 le 28 octobre 1997, en un point situé à peu près à 1502° W (**annexe A1, point 9** de la carte) et est demeuré ensuite en dehors des eaux guinéennes.

33. A 4 h 24 le 28 octobre 1997, le *Saiga* a atteint le point de rendez-vous fixé avec les navires à avitailler. Ce point était situé au large de la côte de la Sierra Leone (au-delà de ses eaux territoriales). Il a alors dérivé en eaux calmes entre 0900N/01459W et 0900N/01500W (**annexe A1, point 10** de la carte). Vers 8 h 30, deux cibles ont été détectées sur le radar. Au bout d'une dizaine de minutes, il est devenu évident, vu leur vitesse d'approche et la direction dans laquelle elles se déplaçaient - direction opposée à celle des navires à avitailler -, qu'elles se dirigeaient vers le *Saiga*. Le capitaine a alors redouté que le *Saiga* ne soit sur le point d'être attaqué par des vedettes pirates qui, d'après ce qu'il avait entendu dire, opéraient dans la région. Le navire, en dérive, étant particulièrement exposé, il a, contre son gré, donné l'ordre de démarrer le moteur et a fait route vers l'ouest.

34. Alors que la première des vedettes se dirigeant vers le *Saiga* se trouvait encore à quelque distance, elle a ouvert le feu, faisant voler en éclats plusieurs vitres de la passerelle et perforant la superstructure avec des projectiles de fort calibre, sans avoir donné d'avertissement préalable ni s'être identifiée, que ce soit par un signal visuel ou sonore, notamment par radio. Le capitaine a immédiatement mis le navire en pilotage automatique et a ordonné à tout l'équipage de se réfugier dans la salle des machines au niveau inférieur. Il a noté le moment de l'attaque comme étant 9 h 11 le 28 octobre 1997. L'heure de l'attaque a été confirmée par un message envoyé à 10 h 11 le 28 octobre (**annexe 16**, p. 255).

35. Au bout d'un certain temps, la plus rapide des deux vedettes guinéennes a rattrapé le *Saiga*. Des hommes armés sont montés à bord et ont tiré des rafales de mitrailleuse sur toutes les portes et serrures indistinctement pour pouvoir accéder aux quartiers d'habitation, aux cabines et, finalement, à la salle des machines. En entrant dans le compartiment moteur par en haut, ils ont recommencé à tirer un peu partout sans se préoccuper des membres de l'équipage se trouvant sur les plates-formes inférieures. Le capitaine a alors fait stopper la machine et s'est rendu aux hommes en armes. Jusqu'à ce qu'un officier des forces guinéennes se fasse connaître, le capitaine ne savait absolument pas s'il avait affaire à des pirates armés ou à des autorités officielles et n'avait qu'une idée : protéger son équipage et son navire. On a su ensuite que l'attaque avait été le fait de deux vedettes des douanes guinéennes (désignées F-328 et P-35), venues de Conakry, qui pouvaient atteindre respectivement des vitesses de 26 et 35 noeuds (voir extrait du *Jane's Shipping*, **annexe 25**), alors que la vitesse maximum du *Saiga*, à pleine charge, est de 10 noeuds.

36. Les détails de l'attaque sont donnés dans les réponses du capitaine aux questions qui lui ont été posées par les autorités guinéennes le 31 octobre 1997 (voir procès-verbal, **annexe 19**), dans la déposition faite par le capitaine le 29 octobre 1997 (**annexe 18**) et dans sa déposition complémentaire du 4 novembre 1997 (**annexe 17**). Dans sa déposition du 4 novembre, il déclare ce qui suit :

"Le 28 octobre 1997 à 8 h 30 j'ai repéré des cibles sur mon radar à environ 11,5 milles. Je les ai regardé pendant 6 à 10 minutes et il y avait deux cibles se dirigeant rapidement vers nous. Me rappelant avoir été averti de la présence 'de chasseurs de pétrole', j'ai eu peur et ai donné ordre à la salle des machines de mettre en marche. Quand les cibles ont été à 1 ou 2 milles environ, j'ai entendu des coups de feu. Je n'ai entendu ni vu aucun avertissement provenant de ces bateaux, que ce soit par signal VHF ou signal sonore ou lumineux. J'ai fermé les portes de la passerelle, mis le pilotage automatique et annoncé que nous étions attaqués par des pirates et que tout le monde devait aller dans la salle des machines. La plupart des membres de l'équipage sont descendus dans la chambre des machines. Quelques minutes plus tard, nous avons entendu que quelqu'un tirait d'en haut sur le moteur principal.

Le premier lieutenant a été blessé et nous avons vu les tuyauteries du moteur principal coupées et une fuite d'huile. J'ai dit au chef mécanicien de stopper la machine et suis remonté. Le navire a alors été escorté jusqu'à Conakry où, depuis, il est désarmé."

37. Un autre témoignage est fourni par l'interrogatoire auquel a été soumis M. Sergeï Kluyev, premier lieutenant du *Saiga*, pendant la procédure de mainlevée de l'immobilisation (jeudi 27 novembre 1997, transcription non corrigée, p.9 à 13). Au cours de son interrogatoire, M. Kluyev a déclaré :

"... à ce moment nous étions environ à 4 heures ou 5 heures GMT et nous étions en dérive [...]. Environ à 8 heures - ma montre était passée de 0 heure à 0 heure 4, moi je me reposais et j'ai pensé tout d'abord entendre un bruit que je n'identifiais pas. Je me suis rendu compte que c'étaient des tirs et deux ou trois minutes après, peut-être cinq minutes après - bon, moi je réfléchissais, je me demandais ce que c'était - j'ai entendu l'annonce du capitaine qui nous indiquait qu'il y avait une attaque pirate du navire et que nous étions sommés de nous rendre immédiatement dans la salle des machines." (p. 11)

M. Kluyev a confirmé qu'aucun avertissement n'avait été donné avant l'abordage du navire (p. 11) et que l'équipage avait subi des menaces de violences :

"À ce moment-là, sur le navire, ils ont par exemple pris le cuisinier, lui ont demandé de boire et ils lui ont mis même un canon sur la tempe en lui disant : 'Saoules-toi. Si tu ne fais pas ce qu'on te dit, on te tuera'". (p. 12)

38. M. Kluyev a également confirmé qu'il avait été blessé (recevant deux fragments de balle à la main gauche) et qu'un membre sénégalais de l'équipage, M. Djibril, avait été gravement blessé par un éclat de verre à la gorge. Il a aussi confirmé que le navire n'était pas armé, qu'il ne transportait ni armes ni munitions et que personne n'avait à aucun moment opposé de résistance (p. 11 et 12).

39. Après l'arrivée du navire à Conakry, les deux membres d'équipage blessés ont été conduits à l'hôpital. Les rapports médicaux confirment que M. Djibril Niassé a été blessé de deux coups de feu au thorax, qu'il présentait une hémorragie aux deux yeux et des contusions sévères à la poitrine et qu'il souffrait d'un "très sévère état de choc psychologique avec grave trouble relationnel (refus de communiquer et de s'alimenter)" (**annexe 21**). Le premier lieutenant, M. Sergeï Kluyev, a été soigné pour blessures par balle à l'avant-bras gauche (**annexe 21**). Il n'a dû de sauver son bras, et probablement sa vie, qu'à son prompt rapatriement à Dakar.

40. Au cours de l'arraisonnement et des arrestations, les forces armées ont fait subir des sévices à beaucoup de membres de l'équipage, et ont mis à sac leurs cabines et volé leurs biens personnels (notamment de l'argent). Nombre de membres de l'équipage ont été légèrement blessés, et la majorité ont été transférés de force sur l'une des vedettes, le capitaine et cinq membres d'équipage demeurant à bord du navire pour le voyage de 80 milles jusqu'à Conakry, effectué sous escorte.

41. Le navire est arrivé au mouillage de Conakry le 28 octobre à 21 heures. Au moins 12 gardes armés sont restés à bord du *Saiga*. Le lendemain à 12 h 45 le navire a accosté le long de la jetée pétrolière. Le capitaine et quelques membres de l'équipage ont été placés en état d'arrestation à bord du navire, sans pouvoir accéder à une représentation et sans moyens de communication radio. Tous les passeports, livres et journaux de bord, cartes en cours d'utilisation et téléphones satellite ont été emportés. Le livre de bord n'a été restitué au capitaine que lors de la mainlevée de l'immobilisation du navire le 28 février 1998 (dans l'intervalle, il a été produit par la Guinée comme moyen de preuve au cours des deux procédures qui ont eu lieu précédemment devant le Tribunal international : la procédure de l'article 292 (Prompte mainlevée de l'immobilisation) et la demande de mesures conservatoires). Le capitaine a été informé plus tard ce jour-là que sa cargaison serait confisquée par la douane.

42. Les deux marins blessés ont été admis à l'hôpital local de la marine mais celui-ci n'offrait pas de possibilité de soins efficaces. Le rapatriement des blessés à Dakar a été

demandé par l'intermédiaire de l'ambassade d'Ukraine. Pendant tout ce temps, le capitaine n'a pas été autorisé à quitter le navire ni à contacter les représentants des propriétaires ou des affréteurs.

43. Les autorités guinéennes n'ont pas "notifié sans délai" à Saint-Vincent-et-les Grenadines, l'État du pavillon du Saiga, que le navire avait été saisi, comme elles auraient été tenues de le faire, selon le paragraphe 4 de l'article 73 de la Convention, si elles avaient agi en application des lois guinéennes sur la pêche. C'est par un article paru dans un journal local de Conakry, qu'ont été obtenues les premières informations concernant les accusations portées contre le Saiga.

44. Le 10 novembre, vers 11 h 45, le capitaine a reçu l'ordre de commencer à vidanger les quelque 5 000 tonnes de gazole dont était chargé le navire dans des citernes à quai. Le capitaine ayant d'abord refusé de décharger la cargaison sans instructions de l'affréteur, il a été averti par le fonctionnaire responsable des douanes qu'il serait conduit à terre et mis en prison avant d'être jugé pour contrebande de gazole et que l'équipage serait contraint par la force des armes de décharger la cargaison. Le déchargement a été effectué à quai entre le 10 et le 12 novembre 1997, au profit des autorités guinéennes (**annexe 20**). Peu après, la cargaison a été confisquée et vendue à des compagnies pétrolières de Conakry sur ordre des autorités locales (vente qui aurait rapporté plus de 3 millions de dollars des États-Unis aux autorités guinéennes). Après déchargement, le navire a été renvoyé au mouillage de Conakry mais autorisé à revenir périodiquement au port pour se ravitailler à grands frais en eau douce, combustible de soute et provisions de bord.

45. Les représentants de l'affréteur et du propriétaire présents à Conakry ont réussi à obtenir l'autorisation de rapatrier les deux membres de l'équipage blessés. Tous les autres membres de l'équipage ont été retenus à bord sans être autorisés à débarquer et sans qu'on leur rende leur passeport. Le capitaine a été avisé qu'il n'était pas autorisé à quitter le navire; son passeport a été gardé par les services d'immigration et il a été informé qu'il serait, le moment venu, traduit en justice pour contrebande.

46. Les représentants du propriétaire et de l'affréteur et les avocats qui se sont rapidement trouvés sur place n'ont été autorisés à entrer en contact avec le capitaine qu'au bout de plusieurs jours. Après négociation, et avec l'aide de l'ambassade d'Ukraine, il a été convenu qu'un certain nombre de membres de l'équipage pourraient être rapatriés, leurs services n'étant pas indispensables au fonctionnement du navire désarmé. Neuf membres d'équipage ont quitté Conakry le 17 novembre 1997. D'autres membres encore ont été rapatriés par la suite. De la mi-décembre au 28 février 1998, le capitaine et cinq membres d'équipage sont restés à bord, sans passeport.

1.3 Les allégations de la Guinée concernant des infractions aux lois douanières et autres lois guinéennes connexes.

47. Les accusations portées contre le capitaine et le navire sont énoncées dans un procès-verbal daté du 13 novembre 1997 (**annexe 19**). Il est consigné dans ce procès-verbal que ses auteurs ont quitté le port de Conakry à bord de deux vedettes de la marine nationale, F-328 et P-35 (voir à l'**annexe 25**, extrait du Jane's Shipping indiquant les caractéristiques de ces embarcations). Le procès-verbal parle de "renseignements reçus sur la présence clandestine d'un tanker dans la zone économique exclusive de nos eaux". Il poursuit en ces termes :

"... vers 4 heures du matin (heure légale) [le 28 octobre 1997], nous avons constaté dans le radar la présence d'un objectif qui, selon les paramètres donnés, semblait être celui que nous cherch[i]ons. Nous avons immédiatement foncé dans sa direction tout en augmentant la vitesse pour vite le rattraper. Mais il semblait filer plus vite que nous en direction de la frontière du Sud. Nous avons tenté de lui couper la route; il a réussi néanmoins à passer.

Le navire fut rattrapé et sommation lui fut faite de s'arrêter; mais il persista toujours dans son refus d'obtempérer.

Nos qualités préalablement déclinées, nous avons continué à [le] sommer de s'arrêter. Quand nous l'avons abordé, il tenta par deux fois de faire sombrer notre vedette, [ce] que nous avons évité de justesse..." (annexe 19).

48. Le procès-verbal fait état d'infractions à quatre textes de la législation guinéenne :

a) L'article 40 du Code de la marine marchande de 1995 (*supra*, par. 17);

b) Les articles premier et 8 de la loi 94/007/CTRN du 15 mars 1994, portant répression de la fraude sur l'importation, l'achat et la vente du carburant en République de Guinée (**annexe 22**), qui disposent :

Article premier

Sont interdits en République de Guinée l'importation, le transport, le stockage, la distribution du carburant par toute personne physique ou morale non légalement autorisée.

[...]

Article 8

Lorsque le délit visé à l'article 6 de la présente loi aura été commis par une réunion de plus de six individus, qu'ils soient ou non porteurs de l'objet de la fraude, les contrevenants sont passibles d'une peine d'emprisonnement de 2 à 5 ans, d'une amende égale au quadruple de la valeur des objets confisqués, en plus des peines accessoires prévues à l'article 6 de la présente loi."

c) Les articles 316 et 317 de l'ordonnance No 094/PRG/SGG du 28 novembre 1990 (le Code des douanes 1990) (**annexe 23**), qui disposent :

"Article 316

Sont passibles de la confiscation de l'objet de fraude, de la confiscation des moyens de transport, de la confiscation des objets servant à masquer la fraude, d'une amende égale au quadruple de la valeur des objets confisqués et d'un emprisonnement de six mois à trois ans :

1. *Les délits de contrebande commis soit par plus de six individus, soit par trois individus ou plus, à cheval ou à vélo, que tous portent ou non des marchandises de fraude;*

2. *Les délits de contrebande par aéronef, par véhicule attelé ou autopropulsé, par navire ou embarcation de mer de moins de 500 tonneaux de jauge nette ou par bateau de rivière.*

Article 317

1. *La contrebande s'entend des importations ou exportations en dehors des bureaux ainsi que de toute violation des dispositions légales ou réglementaires relatives à la détention et à la circulation des marchandises à l'intérieur du territoire douanier.*

2. *Constituent, en particulier, des faits de contrebande :*

a) *la violation des articles 60, 62-1, 65-1, 73, 191, 192 et 197 ci-dessus :*

b) *les versements frauduleux ou embarquements frauduleux effectués soit dans l'enceinte des ports soit sur les côtes, à l'exception des débarquements frauduleux visés à l'article 325-1 ci-après;*

c) *les soustractions ou substitutions en cours de transport de marchandises expédiées sous un régime suspensif, l'inobservation sans motif légitime des itinéraires et horaires fixés, les manoeuvres ayant pour but ou pour résultat d'altérer ou de rendre inefficaces les moyens de scellement, de sûreté ou d'identification et, d'une manière générale, toute fraude douanière relative au transport de marchandises expédiées sous un régime suspensif;*

d) *la violation des dispositions, soit législatives, soit réglementaires, portant prohibition d'exportation ou de réexportation ou bien subordonnant l'exportation ou la réexportation au paiement des droits et taxes ou à l'accomplissement de formalités particulières lorsque la fraude a été faite ou tentée en dehors des bureaux et qu'elle n'est pas réprimée par une autre disposition du présent code.*

3. *Sont assimilées à des actes de contrebande les importations ou exportations sans déclaration lorsque les marchandises passant par un bureau de douane sont soustraites à la visite du service des douanes par dissimulation dans des cachettes spécialement destinées au logement des marchandises."*

d) Les articles 361 et 363 du Code pénal (**annexe 24**), qui disposent :

"Article 361

Seront punis d'un emprisonnement de 5 à 10 ans et de la confiscation de tous les biens les délinquants, receleurs et complices de toute importation frauduleuse de la monnaie ayant cours en République de Guinée et de produits agricoles ou industriels.

Article 363

Il n'y a ni crime ni délit en cas d'homicide ou de blessures commis par les forces de l'ordre sur des personnes délinquantes prises en flagrant délit de fraude à la frontière et qui n'ont pas obtempéré aux sommations d'usage."

Il est à noter que le procès-verbal ne fait nulle part référence à des lois ou règlements guinéens concernant la pêche.

49. Le capitaine a été interrogé sans l'assistance d'un interprète et détenu à bord du navire sans mandat judiciaire (voir déclaration de Me Bangoura, 13 février 1998, **annexe 25**). Aucune charge n'a été articulée contre le commandant du navire jusqu'au 10 décembre 1997 (voir par. 56 ci-dessous). Les autorités guinéennes n'ont offert à aucun moment de procéder à la mainlevée de la saisie du navire et à la libération de son équipage contre dépôt d'une caution ou autre garantie, comme prévu au paragraphe 2 de l'article 73 de la Convention de 1982.

1.4 Demande de prompt mainlevée de l'immobilisation du Saiga et de prompt libération de son équipage

50. Entre le 29 octobre et le 10 novembre 1997, des négociations ont eu lieu entre le représentant du propriétaire du navire, le capitaine Laszlo Merenyi, et les autorités douanières guinéennes. Au cours de ces négociations, les autorités douanières guinéennes se sont déclarées disposées à procéder à la mainlevée de l'immobilisation du navire et à libérer son équipage moyennant le paiement d'une amende douanière. Après négociation, le montant de cette amende a été fixé à 250 millions de francs guinéens (soit l'équivalent de 250 000 dollars des États-Unis), plus la valeur de la cargaison confisquée (l'équivalent d'environ un million de dollars). Cependant, les négociations n'ont pas abouti, les propriétaires et affréteurs considérant que le Saiga n'avait contrevenu à aucune loi guinéenne et était pleinement en droit, aux termes de la loi guinéenne comme de la Convention de 1982, de fournir du gazole à des navires de pêche dans la zone économique exclusive de la Guinée.

51. En l'absence de toute perspective de mainlevée imminente de l'immobilisation du navire, avec libération de son équipage, Saint-Vincent-et-les Grenadines a déposé au Greffe du Tribunal international une requête introductive d'instance contre la Guinée, en vertu de l'article 292 de la Convention de 1982, au sujet d'un différend concernant la prompt mainlevée de l'immobilisation du navire et la prompt libération de son équipage.

52. Dans un arrêt daté du 4 décembre 1997, le Tribunal :

"Ordonne que la Guinée procède à la prompt mainlevée de l'immobilisation du Saiga et à la prompt libération de son équipage;

Décide qu'il sera procédé à la mainlevée et à la mise en liberté dès le dépôt d'une caution ou d'une garantie raisonnable;

Décide que la garantie consistera en : 1) le montant du gazole déchargé du Saiga; 2) le montant de 400 000 dollars des États-Unis à déposer sous forme de lettre de crédit ou garantie bancaire ou sous toute autre forme, si les parties en conviennent."

Le Tribunal indique en outre que

"La quantité de gazole déchargée ... [sera] considérée comme une garantie à détenir et, selon le cas, à remettre par la Guinée, en nature ou en équivalence en dollars, au moment de l'arrêt."

53. Pendant tout le temps qu'a duré la procédure au titre de l'article 292, prononcé de l'arrêt compris, les autorités guinéennes n'ont pas fait connaître les charges retenues contre le capitaine ou le navire.

1.5 La garantie bancaire

54. En application de l'arrêt rendu par le Tribunal international, le 10 décembre 1997, Saint-Vincent-et-les Grenadines, a déposé une garantie bancaire raisonnable d'un montant de 400 000 dollars des États-Unis entre les mains de l'Agent de la Guinée auprès du Tribunal international, M. Hartmut von Brevern (l'"Agent de la Guinée") (**annexe 37**). La Guinée n'a pas accepté cette garantie bancaire et a refusé de procéder à la mainlevée de l'immobilisation du navire et à la libération de l'équipage. Elle a, comme exposé plus en détail ci-après (par. 145 à 154, **annexe 37**), demandé que soient apportées à la garantie bancaire des modifications qui, selon Saint-Vincent-et-les Grenadines, n'étaient ni raisonnables ni justifiables. Des modifications de caractère essentiellement formel ont été demandées par l'Agent (le 11 décembre 1997), puis par le Ministre de la justice (le 6 janvier 1998). Tout en réservant son opinion selon laquelle la garantie bancaire d'origine était "raisonnable" dans la forme sous laquelle elle avait été initialement déposée, Saint-Vincent-et-les Grenadines a accédé à ces demandes de modifications afin d'accélérer la mainlevée de l'immobilisation du navire et la libération du capitaine et de l'équipage. La garantie bancaire, ainsi modifiée, a finalement été acceptée par la Guinée le 6 février 1998 ou vers cette date. Malgré cela, il n'y a pas eu mainlevée de l'immobilisation du navire et le capitaine et l'équipage n'ont pas été remis en liberté.

1.6 Signification des charges, procès pénal et verdict de culpabilité et condamnation prononcés par les tribunaux guinéens

55. Six jours après que le Tribunal international eut rendu son arrêt du 4 décembre, les autorités guinéennes ont signifié au capitaine (au nom du navire) les charges retenues contre lui, qui consistaient en des infractions aux trois textes sur la réglementation douanière et la contrebande visés au procès-verbal (*supra*, par. 48).

56. Les charges étaient énoncées dans une *cédule de citation* datée du 10 décembre 1997, émanant du Procureur de la République de Guinée (**annexe 26**). Le capitaine y était accusé d'activités de contrebande contrevenant aux textes mentionnés dans le procès-verbal. La *cédule de citation* mettait également en cause l'État de Saint-Vincent-et-les Grenadines en tant que partie "civilement responsable à citer". La *cédule de citation* était émise au nom de l'"Agent judiciaire de l'État" et de l'"Administration des douanes", et non des services des pêches, qui n'étaient nulle part mentionnés. La *cédule de citation* signifiait aux deux parties en cause qu'une première audience aurait lieu deux jours plus tard - le 12 décembre 1997 - devant le tribunal de première instance de Conakry.

57. Le 10 décembre 1997 ou vers cette date, copie des "*Conclusions présentées au nom de l'Administration des douanes par le Chef de la Brigade mobile nationale des douanes*" (les "*Conclusions*") (**annexe 27**) a été remise à Me Bangoura, l'avocat représentant le capitaine en Guinée. Les *Conclusions* étaient datées du 14 novembre 1997. Elles précisaient le fondement des charges retenues contre le capitaine et demandaient au tribunal de Conakry de prononcer une condamnation. Les *Conclusions* indiquaient que les charges étaient fondées sur :

"une infraction qui consiste en une importation en contrebande de produits pétroliers".

Les *Conclusions* faisaient état de violations des quatre textes précités (l'article 40 du Code de la marine marchande de 1995, les articles premier et 8 de la loi 94/007/CTRN du 15 mars 1994, les articles 316 et 317 de l'ordonnance No 094/PRG/SGG du 28 novembre 1990 (le Code des douanes) et les articles 361 et 363 du Code pénal). Aucune infraction à des textes réglementant la pêche n'était mentionnée.

58. Les *Conclusions* invitaient le tribunal à condamner le capitaine pour importation en contrebande, à ordonner la confiscation du gazole et du Saiga, à condamner le capitaine à une amende égale au quadruple de la valeur des objets confisqués (15 354 024 040 francs guinéens - équivalant à environ 15 millions de dollars des États-Unis) et à d'autres peines prescrites par les lois visées dans la *cédule de citation* et à réserver aux autorités douanières d'autres droits de recours.

59. La *cédule de citation* et les *Conclusions* conféraient un caractère formel aux imputations d'importation en contrebande et de violation de la réglementation douanière. Il devenait clair, dès lors, qu'il n'était plus question d'imputer au capitaine ou à Saint-Vincent-et-les Grenadines des infractions ayant trait à la conservation des pêcheries : ils étaient accusés exclusivement d'infractions douanières.

60. Le 12 décembre 1997, le procès pénal s'est ouvert devant le tribunal de première instance de Conakry. Il s'est poursuivi le 15 décembre. Selon Me Bangoura (**annexe 25**, par. 16.2), la procédure a été entachée de nombreux vices de forme, à savoir :

la citation émise contre le capitaine et Saint-Vincent-et-les Grenadines n'a pas été établie conformément au Code de procédure pénale;

le capitaine a été jugé sans avoir eu la possibilité de s'entretenir au préalable avec son avocat; et

le tribunal ne s'est pas prononcé sur les causes de nullité invoquées par la défense.

61. Le tribunal de première instance a rendu son jugement le 17 décembre 1997 (mais Saint-Vincent-et-les Grenadines n'a disposé du texte écrit du jugement qu'à partir du 6 février 1998) (**annexe 28**). En application des articles 111 et 242 de la Convention de 1982, de l'article 40 du Code de la marine marchande de 1995, des articles premier et 8 de la loi 94/007/CTRN du 15 mars 1994, des articles 316 et 317 de l'ordonnance No 094/PRG/SGG du 28 novembre 1990 (le *Code des douanes*) et des articles 361 et 363 du Code pénal, le tribunal a déclaré le capitaine coupable et l'a condamné au paiement d'une somme de 15 354 024 040 francs guinéens (environ 15 millions de dollars des États-Unis). Le tribunal a également ordonné la confiscation du navire et de sa cargaison en garantie du paiement. Ce jugement du 17 décembre 1997 ne fait référence à aucune loi ayant trait aux pêcheries ou à d'autres ressources de la zone économique exclusive.

62. Saint-Vincent-et-les Grenadines, en tant que partie "civilement responsable à citer", a été informée que l'amende d'un montant équivalant à environ 15 millions de dollars était directement recouvrable contre l'État de Saint-Vincent-et-les Grenadines lui-même et/ou les navires battant son pavillon qui se trouvaient, notamment, dans la zone économique exclusive de la Guinée (ou au-delà) ¹.

¹La question n'a été résolue qu'après l'audience de prescription de mesures conservatoires, lorsque Saint-Vincent-et-les Grenadines a eu communication d'une lettre adressée le 23 février 1998 à l'Agent de la Guinée par le Ministre de la justice [**annexe 42**]. Tout en confirmant les verdicts des tribunaux guinéens, cette lettre déclarait : "... l'État de Saint-Vincent n'est pas civilement responsable [de l'amende de 15 millions de dollars] ... La mention qui figure dans la *cédule de citation* est donc sans effet".

63. Le capitaine a fait appel de la décision du tribunal de première instance devant la cour d'appel de Conakry. Pendant que l'appel était en instance, le navire et son équipage ont été attaqués alors qu'ils se trouvaient, sous bonne garde, dans le port de Conakry (**annexe 32**). De l'argent et divers articles leur ont été dérobés et un membre de l'équipage a été roué de coups.

64. Le 3 février 1998, la cour d'appel a rendu son arrêt (**annexe 29**). Cet arrêt, du 3 février 1998 :

déboutait l'appelant;

déclarait le capitaine coupable de délits de contrebande en application de l'article 196 du Code de procédure criminelle, de l'article 111 de la Convention de 1982, des articles 361 et 363 du Code pénal, de l'article 40 du Code de la marine marchande, des articles 33, 34, 316 et 317 de l'ordonnance No 094/PRG/SGG du 28 novembre 1990 (le Code des douanes) et des articles premier, 8 et 162 du Code de procédure civile;

confirmait l'amende de 15 354 024 040 francs guinéens;

ordonnait la confiscation de la cargaison;

ordonnait la saisie du navire à titre de sûreté; et

condamnait le capitaine aux dépens.

65. L'arrêt de la cour d'appel condamnait en outre le capitaine à une peine de prison de six mois avec sursis. Pas plus que le jugement de première instance, l'arrêt de la cour d'appel ne faisait mention d'une quelconque infraction concernant la pêche. Il confirmait, en revanche, que le navire avait été arrêté conformément à l'article 111 de la Convention de 1982.

66. Les deux décisions rendues confirmaient que les poursuites exercées par la Guinée reposaient uniquement sur la législation douanière. Ni l'une ni l'autre ne mentionnait la conservation ou la gestion des pêcheries dans la zone économique exclusive. Et à aucun moment, de l'immobilisation et de la saisie du Saiga à l'arrêt prononcé par la cour d'appel le 3 février 1998, le Ministère guinéen de la pêche ni aucun de ses fonctionnaires ne sont intervenus dans l'affaire.

1.6 Ouverture d'une procédure d'arbitrage en vertu de la Convention de 1982

67. Le jugement du tribunal de première instance en date du 17 décembre 1997 a clairement montré que le litige mettant en cause le Saiga allait au-delà d'une simple question d'interprétation concernant le point de savoir si la garantie bancaire était ou non raisonnable. Il est apparu clairement aussi que les mesures prises par la Guinée étaient sans aucun rapport avec la conservation ou la gestion des pêcheries dans sa zone économique exclusive. Au mépris de sa propre législation, la Guinée prétendait percevoir des droits de douane sur les activités d'avitaillement menées dans sa zone économique exclusive, sans que cela ait rien à voir avec les pêcheries.

68. Le 22 décembre 1997, Saint-Vincent-et-les Grenadines a notifié à la Guinée qu'elle ouvrait une procédure d'arbitrage en application de l'annexe VII de la Convention. L'objet de la procédure était exposé au paragraphe 24 de la notification d'arbitrage (*supra*, par. 1; **annexe 1**). Vu l'urgence de la situation, la notification comprenait une demande de mesures conservatoires.

1.7 Demande de mesures conservatoires

69. Le 13 janvier 1998, Saint-Vincent-et-les Grenadines a présenté au Greffe du Tribunal international une demande en prescription de mesures conservatoires en vertu du paragraphe 5 de l'article 290 de la Convention. D'autres pièces de procédure ont été déposées par la Guinée (le 30 janvier 1998) et par Saint-Vincent-et-les Grenadines (le 13 février 1998). Les audiences se sont tenues au Tribunal international à Hambourg, les 23 et 24 février 1998.

70. Dans l'intervalle, les parties étaient convenues, par un échange de lettres en date du 20 février 1998 ("accord de 1998", *supra*, par. 2; **annexe 2**), de transférer la procédure sur le fond du tribunal arbitral au Tribunal international. Aux termes d'une ordonnance rendue par le Tribunal international à la même date, la demande de mesures conservatoires a été considérée comme lui ayant été dûment présentée en application du paragraphe 1 de l'article 290 de la Convention de 1982.

1.8 Mainlevée de l'immobilisation du Saiga

71. Après que les audiences eurent pris fin le 24 février 1998 mais avant que le Tribunal n'ait rendu son ordonnance sur les mesures conservatoires, il a finalement été procédé à la mainlevée de l'immobilisation du Saiga. Le 28 février 1998, M. Bocar Cissoko (Directeur national des douanes de la République de Guinée) et le capitaine ont signé un acte de mainlevée (**annexe 31**). Le navire a quitté Conakry, avec ce qui restait de son équipage, le même jour vers 17 heures. À cause d'avaries dues à son inactivité forcée, le Saiga ne pouvait naviguer qu'à une vitesse de trois ou quatre noeuds. Il est arrivé à Dakar le 4 mars 1998.

72. Entre l'arraisonnement du navire le 28 octobre 1997 et la mainlevée intervenue le 28 février 1998, le Saiga a été immobilisé, et son capitaine retenu à bord, pendant un total de 123 jours (soit plus de 17 semaines). Cette immobilisation s'est prolongée plus de 11 semaines après le dépôt initial de la garantie bancaire effectué en application de l'arrêt du Tribunal (le 10 décembre 1997) et plus de quatre semaines après l'acceptation de la garantie bancaire, inchangée pour l'essentiel, par le Ministre guinéen de la justice. Du capitaine et des 24 membres que comptait l'équipage à l'origine, six personnes en fin de compte sont demeurées à bord pour accomplir les tâches nécessaires sur le navire au mouillage. Pendant toute cette période, le capitaine n'a à aucun moment été autorisé à quitter le navire. Au cours de ces quatre mois, les membres restants de l'équipage ont été rapatriés en raison de leurs blessures, de leur mauvais état de santé ou de leur mauvais moral, seuls les marins les plus aptes et les plus déterminés demeurant sur place pour s'occuper du navire dans des conditions difficiles et déprimantes.

1.9 Ordonnance prescrivant des mesures conservatoires

73. Par une ordonnance datée du 11 mars 1998, le Tribunal international a prescrit des mesures conservatoires. Il a ordonné ce qui suit :

"La Guinée doit s'abstenir de prendre ou d'exécuter toute mesure judiciaire ou administrative à l'encontre du Saiga, de son capitaine et des autres membres de l'équipage, de ses propriétaires ou exploitants, en rapport avec les événements qui ont conduit à l'arraisonnement et à l'immobilisation du navire, le 28 octobre 1997, aux poursuites engagées par la suite contre le capitaine et à sa condamnation";

Le Tribunal international a recommandé que :

"Saint-Vincent-et-les Grenadines et la Guinée cherchent à parvenir à un arrangement à mettre en oeuvre en attendant la décision définitive, et à cet effet que les deux États fassent en sorte que leurs autorités respectives ou les navires battant leur pavillon n'entreprennent aucune action de nature à aggraver ou à étendre le différend soumis au Tribunal";

Le Tribunal a également :

"Décid[é] que Saint-Vincent-et-les Grenadines et la Guinée présenter[aie]nt le rapport initial visé à l'article 95, paragraphe 1, du Règlement le plus tôt possible, et au plus tard le 30 avril 1998, et autoris[é] le Président à demander tout autre rapport et tout autre élément d'information qu'il jugera nécessaires après cette date."

74. Le 7 avril 1998, Saint-Vincent-et-les Grenadines, en application des recommandations du Tribunal, a adressé une lettre à l'Agent de la Guinée (avec copie au Président de la République de Guinée) (**annexe 34**). La lettre proposait un arrangement intérimaire sur la question en litige, prévoyant l'avitaillement à l'intérieur de la zone contiguë et de la zone économique exclusive de la Guinée. Il était précisé dans la lettre qu'un tel arrangement et la correspondance qui s'y rapporteraient ne lieraient aucun des deux gouvernements pour ce qui était de leur position sur le fond. La Guinée n'a pas répondu.

75. Le 29 avril 1998, Saint-Vincent-et-les Grenadines a présenté son rapport au Greffe du Tribunal conformément au paragraphe 1 de l'article 95 du Règlement du Tribunal (**annexe 34**). La Guinée, apparemment, n'a pas soumis de rapport de fond.

Résumé

76. Les faits peuvent se résumer comme suit :

Le Saiga était un navire non armé se livrant à une activité d'avitaillement licite au large de la côte ouest de l'Afrique, y compris dans la zone économique exclusive de la Guinée;

Le Saiga n'a pénétré à aucun moment dans les eaux territoriales de la Guinée;

Le 28 octobre 1998, le Saiga a été arrêté et saisi par les autorités douanières guinéennes dans des eaux situées au-delà de la zone économique exclusive de la Guinée;

Lors de l'immobilisation, les autorités guinéennes n'ont donné aucun avertissement préalable et ont fait un usage excessif de la force, en tirant notamment des coups de feu qui ont blessé gravement deux membres de l'équipage du Saiga;

L'immobilisation et la saisie ont été motivées par des infractions qui auraient été commises aux lois sur la réglementation douanière et la contrebande : le capitaine a été par la suite accusé et déclaré coupable de délits douaniers et d'actes de contrebande, pour lesquels il a été condamné;

Les services guinéens des pêches ne sont intervenus à aucun moment dans les poursuites contre le Saiga, et la Guinée n'a allégué aucune violation des lois réglementant la gestion ou la conservation des pêcheries;

Les autorités guinéennes n'ont intenté de poursuites contre aucun des navires avitaillés par le Saiga.

SECTION 2 : COMPÉTENCE

77. Le Tribunal a compétence pour connaître du différend en vertu du compromis de 1998 entre Saint-Vincent-et-les Grenadines et la Guinée. Aux termes de cet Accord, les parties ont reconnu la compétence du Tribunal international sous réserve du droit de la Guinée d'invoquer seulement :

"l'exception d'incompétence soulevée par le Gouvernement guinéen dans son exposé en réponse du 30 janvier 1998".

78. Dans son exposé du 30 janvier 1998 (**annexe 35**), la Guinée n'a soulevé qu'une exception d'incompétence en faisant valoir que le différend entre les deux États avait trait à

"l'interprétation ou à l'application des dispositions de la Convention [de 1982] concernant la pêche" (annexe 35, par. 4, non souligné dans le texte).

79. La Guinée a prétendu, sur cette base, que la compétence obligatoire du Tribunal arbitral (et du Tribunal international au sujet de la demande en prescription de mesures conservatoires) était exclue en vertu du paragraphe 3 a) de l'article 297 de la Convention de 1982. Dans son exposé écrit et son exposé oral relatifs à la demande en prescription de mesures conservatoires (**annexe 36**), Saint-Vincent-et-les Grenadines a présenté des arguments précis à l'encontre de l'opinion de la Guinée selon laquelle le différend semblerait concerner *prima facie* la pêche, en indiquant que cet argument était dénué de fondement et devait être rejeté.

80. Dans son ordonnance sur la demande en prescription de mesures conservatoires, le Tribunal international a rejeté l'argument de la Guinée selon lequel le différend concernait *prima facie* la pêche. Le Tribunal international a été d'avis que :

"29. Considérant que, avant de prescrire des mesures conservatoires, le Tribunal n'a pas besoin de s'assurer de manière définitive qu'il a compétence quant au fond de l'affaire, mais qu'il ne peut cependant prescrire ces mesures que si les dispositions invoquées par le demandeur semblent prima facie constituer une base sur laquelle la compétence du Tribunal pourrait être fondée;

30. Considérant que, en l'espèce, l'article 297, paragraphe 1, de la Convention invoqué par le demandeur semble prima facie constituer une base de compétence du Tribunal;"

81. Rien n'a changé depuis cette conclusion du Tribunal international. L'incompétence du Tribunal international invoquée par la Guinée est entièrement dénuée de fondement. Conformément au jugement du tribunal de première instance du 17 décembre 1997 (**annexe 29**) et à l'arrêt de la cour d'appel du 3 février 1998 (**annexe 30**), aucune autorité guinéenne de pêche n'a été mise en cause devant les tribunaux guinéens ni participé aux procédures correspondantes. La Guinée n'a, à aucun moment, invoqué une infraction, directe

ou indirecte, quelconque aux lois relatives à la pêche. Il s'ensuit inévitablement qu'on est en fait en présence d'un différend sur l'exercice du droit de poursuite et la mesure dans laquelle la Guinée a le droit d'appliquer ses lois douanières. Cela n'a rien à voir avec les droits souverains de la Guinée à l'égard des ressources biologiques dans la zone économique exclusive, comme le confirme la dernière mesure prise par la Guinée, à savoir l'acte de Mainlevée (**annexe 31**), qui a mis fin à l'immobilisation du Saiga; cette décision a été prise par le Directeur national des douanes au Ministère guinéen de l'économie et des finances.

82. Selon Saint-Vincent-et-les Grenadines, le Tribunal international a, conformément à l'Accord de 1998, incontestablement compétence pour connaître du présent différend.

SECTION 3 : ARGUMENTS JURIDIQUES

83. La présente section concerne les violations de fond de la Convention de 1982 dont la Guinée, selon Saint-Vincent-et-les Grenadines, est responsable sur le plan international. Saint-Vincent-et-les Grenadines y montrera ainsi que :

en prétendant exercer un droit de poursuite, la Guinée a violé l'article 111 de la Convention de 1982, ainsi que l'obligation de ne pas faire un usage excessif ou déraisonnable de la force en arraisonnant et en immobilisant le Saiga (3.1) (par. 85 à 99);

en donnant effet à ses lois douanières à l'encontre du Saiga dans les circonstances susmentionnées, la Guinée a violé le droit à la liberté de navigation de Saint-Vincent-et-les Grenadines dans la zone économique exclusive de la Guinée ainsi qu'en haute mer, tel qu'il est prévu aux articles 56, paragraphe 2, et 58 de la Convention de 1982 (3.2) (par. 100 à 138);

en ne procédant pas à la mainlevée de l'immobilisation du Saiga et à la libération de son équipage entre le 10 décembre 1997 et le 28 février 1998, dès le dépôt, par Saint-Vincent-et-les Grenadines, d'une caution raisonnable, conformément à l'arrêt du Tribunal international du 4 décembre 1997, la Guinée a violé les articles 292, paragraphe 4, et 296 de la Convention de 1982 (3.3) (par. 139 à 158).

3.1 La Guinée a violé l'article 111 de la Convention de 1982 ("droit de poursuite") et a fait, à cette occasion, un usage excessif et déraisonnable de la force

84. En procédant à l'arraisonnement et à l'immobilisation du Saiga, les autorités guinéennes prétendaient exercer leur droit de poursuite, conformément à l'article 111 de la Convention de 1982. Ce droit a été revendiqué par la Guinée lors de la procédure concernant la prompte mainlevée de l'immobilisation du Saiga et la prompte libération de son équipage, mais le Tribunal a rejeté cette prétention comme n'étant pas soutenable *prima facie*. La Guinée a invoqué ce même argument dans des procédures devant ses propres tribunaux, où les mesures qu'elle avait prises ont été jugées conformes à la Convention (voir annexe 30). Saint-Vincent-et-les Grenadines estime cependant que plusieurs des conditions énoncées à l'article 111 n'ont pas été remplies et que le Saiga a été arraisonné et immobilisé en dehors de la mer territoriale de la Guinée dans des circonstances qui ne justifiaient pas l'exercice du droit de poursuite. Il découle de l'article 111, paragraphe 8, de la Convention de 1982, que Saint-Vincent-et-les Grenadines est en droit d'être indemnisé, au titre des mesures prises à l'encontre du Saiga, "de toute perte ou de tout dommage" résultant de l'exercice illicite et injustifié par la Guinée du droit de poursuite (voir par. 164 à 172 ci-après). Saint-Vincent-et-les Grenadines estime en outre qu'en arraisonnant et en immobilisant le navire et en procédant à l'arrestation de son équipage, les autorités guinéennes ont fait un usage excessif de la force en violation du droit international, ce qui entraîne aussi la responsabilité internationale de la Guinée.

3.1.1 *La Guinée a violé l'article 111 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer*

85. S'agissant de déterminer la mesure dans laquelle l'exercice, par la Guinée, du droit de poursuite a été conforme à l'article 111, il convient de rappeler les faits suivants. Premièrement, les parties sont d'accord qu'à aucun moment le Saiga n'a pénétré dans les eaux territoriales de la Guinée. Lorsqu'il a réalisé l'avitaillement en gazole jugé illégal par la Guinée, le Saiga se trouvait dans une zone contiguë ou dans la zone économique exclusive de la Guinée. Deuxièmement, selon ses propres dires lors de la procédure concernant la prompte mainlevée de l'immobilisation du navire et la prompte libération de son équipage, la Guinée a confirmé que l'exercice du droit de poursuite avait commencé le 28 octobre 1997 à 4 heures, un jour après la prétendue violation des lois guinéennes². Troisièmement, et toujours selon ses propres dires, la Guinée a confirmé que la prétendue violation de ses lois par le Saiga n'a été véritablement décelée par aucun de ses navires et que ces derniers ne sont entrés en contact, par des signaux visuels ou sonores, avec le Saiga que peu avant son arraisonnement. Et quatrièmement, la Guinée n'a pas nié que le Saiga a été arraisonné au-delà de la zone économique exclusive de la Guinée. C'est compte tenu de ces faits qu'il y a lieu de déterminer la légalité des mesures prises par la Guinée au titre de l'article 111.

86. L'article 111 de la Convention de 1982³ prévoit notamment que :

"1. La poursuite d'un navire étranger peut être engagée si les autorités compétentes de l'État côtier ont de sérieuses raisons de penser que ce navire a contrevenu aux lois et règlements de cet État. Cette poursuite doit commencer lorsque le navire étranger ou une de ses embarcations se trouve dans les eaux intérieures, dans les eaux archipélagiques, dans la mer territoriale ou dans la zone contiguë de l'État poursuivant, et ne peut être continuée au-delà des limites de la mer territoriale ou de la zone contiguë qu'à la condition de ne pas avoir été interrompue. Il n'est pas nécessaire que le navire qui ordonne de stopper au navire étranger naviguant dans la mer territoriale ou dans la zone contiguë s'y trouve également au moment de la réception de l'ordre par le navire visé. Si le navire étranger se trouve dans la zone contiguë, définie à l'article 33, la poursuite ne peut être engagée que s'il a violé des droits que l'institution de cette zone a pour objet de protéger.

2. Le droit de poursuite s'applique mutatis mutandis aux infractions aux lois et règlements de l'État côtier applicables, conformément à la Convention, à la zone économique exclusive ou au plateau continental, y compris les zones de sécurité entourant les installations situées sur le plateau continental, si ces infractions ont été commises dans les zones mentionnées.

...

4. La poursuite n'est considérée comme commencée que si le navire poursuivant s'est assuré, par tous les moyens utilisables dont il dispose, que le navire poursuivi ou l'une de ses embarcations ou d'autres embarcations fonctionnant en équipe et utilisant le navire poursuivi comme navire gigogne se trouvent à l'intérieur des limites de la mer territoriale ou, le cas échéant, dans la zone contiguë, dans la zone économique exclusive ou au-dessus du plateau continental. La poursuite ne peut commencer qu'après l'émission d'un signal de stopper, visuel ou sonore, donné à une distance permettant au navire visé de le percevoir.

..."

²Voir arrêt du 4 décembre 1997, par. 61.

³Les dispositions de l'article 111 reprennent dans une grande mesure celles de l'article 23 de la Convention sur la haute mer de 1958 (Nations Unies, Recueil des Traités, vol. 450, p. 83).

87. À supposer que la prétendue violation des lois douanières de la Guinée ait eu lieu dans sa zone contiguë, comme le prétend la Guinée, les quatre conditions suivantes prévues notamment par l'article 111 seraient alors applicables :

la poursuite ne pouvait commencer dans des eaux s'étendant au-delà de la zone économique exclusive (a);

l'exercice du droit de poursuite devait avoir commencé lorsque le Saiga se trouvait dans la zone contiguë de la Guinée et ne pouvait être continué au-delà de la zone contiguë qu'à la condition de ne pas avoir été interrompu (b);

les autorités compétentes de la Guinée devaient avoir de sérieuses raisons de penser que le Saiga avait violé les lois et règlements applicables à cette zone, auxquels elles étaient en droit de donner effet conformément à la Convention (c);

la poursuite ne pouvait être engagée qu'en cas de violation des droits que l'institution de la zone contiguë a pour objet de protéger (d).

L'inobservation de l'une quelconque de ces conditions suffisait à entacher l'exercice du droit de poursuite d'illicéité. Selon la Guinée elle-même, aucune de ces conditions n'a cependant été réunie.

a) L'exercice du droit de poursuite n'a commencé qu'après que le Saiga eut quitté la zone économique exclusive de la Guinée, puisqu'aucun signal visuel ou sonore n'a été donné au Saiga ou perçu par ce dernier auparavant

88. Conformément à l'article 111, paragraphe 4, de la Convention, la poursuite n'est considérée comme commencée "qu'après l'émission d'un signal de stopper, visuel ou sonore, donné à une distance permettant au navire visé de le percevoir". Comme il a déjà été précisé (voir par. 33 à 38), aucun signal n'a été envoyé au Saiga ni perçu par lui lorsqu'il se trouvait dans la zone contiguë ou la zone économique exclusive de la Guinée. Selon le témoignage du capitaine, le premier contact entre les vedettes guinéennes et le Saiga s'est fait sous la forme d'un tir nourri d'armes à feu dans des eaux s'étendant au-delà de la zone économique exclusive de la Guinée. La Convention ne permet pas d'engager la poursuite dans ces eaux ni sous cette forme de "signal". L'exercice, par la Guinée, du droit de poursuite était à priori injustifié et illégal.

b) Le prétendu exercice du droit de poursuite a été interrompu

89. Il est incontestable que, conformément aux termes mêmes de la Convention de 1982, si le Saiga s'était trouvé dans la zone contiguë de la Guinée, comme le prétend cet État, la poursuite aurait dû commencer dans la zone contiguë et n'aurait pu être continuée au-delà de cette zone "qu'à la condition de ne pas avoir été interrompue" (art. 111, par. 1). Le fait que la Guinée n'a pas engagé la poursuite du Saiga lorsque ce dernier se trouvait dans sa zone contiguë n'est pas contesté. Le Saiga avançait à son propre rythme jusqu'au point où il a été stoppé en dehors de la zone économique exclusive de la Guinée où la poursuite aurait dû commencer conformément à l'article 111, paragraphe 4, de la Convention de 1982 (voir par. précédent). Il s'ensuit que la poursuite au-delà de la zone contiguë de la Guinée a été interrompue. Cette deuxième condition fondamentale prévue par l'article 111 n'a pas été remplie.

90. Dans la procédure relative à la prompte mainlevée de l'immobilisation du Saiga et la prompte libération de son équipage, le Tribunal international a, semble-t-il, reconnu ces faits. Sur la base des éléments de preuve dont ils disposaient alors (et qui ont été confirmés depuis), la majorité des membres du Tribunal ont estimé que l'argument de la Guinée, selon lequel

l'arraisonnement du Saiga était justifié puisqu'il avait été effectué dans l'exercice du droit de poursuite conformément à l'article 111 de la Convention, n'était pas soutenable. Le Tribunal a noté :

"Si, à en juger par les points de coordonnées du Saiga au moment de l'avitaillement des navires de pêche Giuseppe Primo, Kritti et Eléni S., tels qu'indiqués dans le livre de bord du Saiga, et par les cartes examinées, l'avitaillement a eu lieu en toute probabilité dans la zone contiguë de la Guinée, il ne demeure pas moins que les arguments avancés pour justifier la poursuite et, partant, l'arraisonnement ne sont pas tenables, même à première vue. Il suffit de rappeler que selon le procès-verbal des autorités guinéennes (PV 29), c'est le 28 octobre 1997, à 4 heures, que les vedettes guinéennes ont repéré le Saiga au radar, alors que l'avitaillement a eu lieu selon le livre de bord le 27 octobre 1997, entre 4 heures et 13 h 50. Dans le PV 29, ainsi que dans son exposé en réponse, la Guinée reconnaît ainsi que la poursuite a commencé un jour après la violation alléguée, à un moment où le Saiga n'était certes plus dans la zone contiguë de la Guinée, comme il est indiqué dans le livre de bord du navire" (par. 61).

c) Les autorités compétentes de la Guinée n'avaient aucune sérieuse raison de penser que le Saiga avait contrevenu aux lois et règlements de la Guinée, et d) il n'y avait pas eu de violation des droits que l'institution de la zone contiguë a pour objet de protéger

91. On ne saurait prétendre que les autorités guinéennes avaient "de sérieuses raisons de penser" que le Saiga avait contrevenu aux lois et règlements de la Guinée (comme le prévoit l'article 111, paragraphe 1, de la Convention). Comme il est précisé ci-après, la législation guinéenne ne stipule aucunement que les lois et règlements douaniers ayant servi de fondement aux mesures prises par la Guinée soient applicables en dehors des eaux territoriales de cet État. Par ailleurs, même si ces lois et règlements étaient censés être applicables dans la zone économique exclusive, on ne pouvait pas leur donner effet conformément à la Convention de 1982. Cette condition fondamentale pour la mise en jeu de l'article 111 n'a donc pas été respectée.

92. La Guinée ne peut pas prétendre non plus qu'il y ait eu violation des droits que l'institution de la zone contiguë a pour objet de protéger (comme le prévoit l'article 111, paragraphe 1, de la Convention). Quoique la Guinée puisse avoir déclaré l'existence d'une zone contiguë (voir par. 17 *supra*), il ne semble pas qu'elle ait précisé les droits devant être protégés dans cette zone et, si elle l'a fait, il ne semble pas qu'elle ait dûment notifié sa législation pertinente à l'ONU.

93. Il convient enfin de préciser que l'on parviendrait aux mêmes conclusions même si, contrairement aux vues avancées par la Guinée lors de la procédure concernant la prompte mainlevée de l'immobilisation du Saiga et la prompte libération de son équipage, l'île d'Alcatraz n'avait pas de zone contiguë et si le Saiga avait donc avitaillé les trois navires de pêche à l'intérieur de la zone économique exclusive de la Guinée. Même alors, la poursuite aurait été engagée au-delà des eaux de la Guinée, n'aurait pas été "interrompue" et n'aurait pu être considérée comme fondée sur de "sérieuses raisons" de la Guinée de penser que ses lois et règlements avaient été violés.

94. Pour toutes ces raisons et, en fait, pour n'importe laquelle d'entre elles, la Guinée n'a pas satisfait aux conditions prévues pour l'exercice du droit de poursuite en vertu de l'article 111 de la Convention de 1982. Son exercice du droit de poursuite a été injustifié et illicite. Il s'ensuit que la Guinée est responsable, tant au titre de l'article 111, paragraphe 8, que du droit international général, de toutes les conséquences correspondantes.

3.1.2 La Guinée a violé l'obligation de ne pas faire un usage excessif de la force lors de l'arraisonnement du Saiga

95. Comme il est indiqué ci-dessus, la Guinée a fait un usage excessif et déraisonnable de la force lors de l'arraisonnement du Saiga (par. 33 à 38). Le Saiga est un navire marchand non armé dont la vitesse maximale est de 10 noeuds. En tant que pétrolier, le Saiga était exposé à de sérieux risques d'incendie et d'explosion sous un tir aveugle d'armes à feu. Cependant, les autorités guinéennes ont notamment :

omis de donner au Saiga un avertissement adéquat et l'ordre de stopper;

omis d'utiliser des signaux visuels et sonores internationalement reconnus;

omis d'établir préalablement contact par radio;

omis de tirer à blanc ou de dévier les tirs vers l'avant;

tiré avec des munitions réelles sur le navire de manière à mettre en danger des vies humaines et de causer de sérieux dommages au navire;

continué de tirer lors de l'abordage du navire, blessant grièvement deux membres de l'équipage; et

saccagé le navire.

96. Les autorités guinéennes ont fait un usage excessif et illicite de la force. Dans une étude sur les fondements et la pratique en la matière, M. O'Connell a conclu que l'usage de la force est "une mesure de dernier ressort" :

"Il y a au moins lieu de donner un avertissement et des instructions, au moyen notamment de signaux visuels et sonores internationalement reconnus. C'est seulement si de tels signaux restent manifestement sans effet qu'il est possible d'utiliser des armes à feu, en procédant cependant à des tirs à blanc ou des tirs déviés vers l'avant; et c'est seulement si de telles mesures restent manifestement sans effet qu'il est possible de tirer sur un navire. Il y a cependant lieu alors d'utiliser des balles réelles aux effets minimaux et de calibre le plus faible possible. Des projectiles explosifs ne sauraient être utilisés, à moins que le navire ne résiste à l'arraisonnement à coups de feu" ⁴.

97. Ce résumé est fondé sur deux précédents fondamentaux. Dans l'affaire *I'm Alone*, le vaisseau poursuivi a été coulé par suite d'un tir d'armes à feu ⁵. Dans l'affaire du *Red Crusader*, des armes à feu de petit calibre ont été utilisées par un navire de protection de pêche danois, le *Neils Ebbesen*. Dans les deux cas, le degré de force utilisé a été jugé excessif ⁶. Dans l'affaire du *Red Crusader*, la Commission d'enquête a conclu que :

"En ouvrant le feu à 3 h 22 jusqu'à 3 h 53, le capitaine du Neils Ebbesen a dépassé la limite de l'usage légitime de la force armée à deux titres : a) en tirant, sans avertissement préalable, avec des munitions réelles; b) en mettant en danger des vies

⁴D.P. O'Connell, *The International law of the Sea, vol. II* (I. Shearer, éd., 1984), p. 1072. M. O'Connell note une disposition du Code international des signaux selon laquelle lorsque, en raison de la distance ou des conditions atmosphériques, il n'est pas possible de distinguer les couleurs des pavillons du Code international, on peut employer des signaux au moyen de cônes, de boules et de cylindres, de pavillons carrés et de flammes ou à partir de stations sémaphoriques côtières fixes. On peut ajouter à cette liste les signaux radiophoniques.

⁵7 *International Law Report* 203 (1935).

⁶35 *International Law Report* 485 (1962).

*humaines à bord du **Red Crusader**, sans nécessité dûment prouvée, en tirant sur le **Red Crusader** après 3 h 40"* ⁷.

La Commission d'enquête a conclu qu'une telle intervention violente n'était pas justifiée, même si le *Red Crusader* avait pris la fuite en violation flagrante de l'ordre reçu. Elle a déclaré que :

*"La Commission est d'avis qu'il y aurait eu lieu de tenter d'autres moyens qui, dûment répétés, auraient pu en définitive persuader [le capitaine du **Red Crusader**] de stopper et de revenir à la procédure normale qu'il avait lui-même suivie auparavant"* ⁸.

98. Dans l'affaire du *Red Crusader*, des avertissements préalables avaient bien été donnés par des coups de sirène et de projecteur. Dans le cas du *Saiga*, il ressort clairement du livre de bord et de tous les éléments de preuve disponibles qu'aucun avertissement n'a été préalablement donné, que ce soit par radio ou au moyen de tout autre signal, et des armes à feu ont été utilisées avec des effets nuisibles pour le navire et sans souci des conséquences éventuelles pour les membres de l'équipage.

99. Dans ces circonstances, Saint-Vincent-et-les Grenadines estime que l'usage qui a été fait de la force était excessif et illicite et que la Guinée est internationalement responsable des conséquences correspondantes.

3.2 La Guinée a violé le droit de jouissance de la liberté de navigation et d'autres utilisations internationalement licites de la mer

100. Comme il a été exposé ci-dessus (par. 48, 56 et 57), la Guinée invoque, pour justifier les mesures prises à l'encontre du navire *Saiga*, de son capitaine et de son équipage, de prétendues infractions aux lois douanières guinéennes. Les parties sont d'accord que le navire n'a jamais pénétré en territoire guinéen et que l'avitaillement des trois navires de pêche s'est fait en dehors des eaux territoriales guinéennes. Il apparaît donc que la Guinée revendique le droit d'appliquer ses lois concernant les douanes et la contrebande au-delà de son territoire, bien qu'à première vue les lois invoquées ne soient applicables qu'à l'intérieur du territoire de cet État jusqu'à la limite de ses eaux territoriales. Par son comportement, la Guinée a violé le droit de jouissance, de la part de Saint-Vincent-et-les Grenadines, de la liberté de navigation et autres utilisations internationalement licites de la mer garanties par la Convention de 1982.

101. En particulier, les mesures prises par la Guinée à l'encontre du *Saiga* et de son équipage constituent une infraction à la liberté de navigation et des droits y relatifs énoncés à l'article 58 et autres dispositions connexes de la Convention de 1982. Selon ces droits, le *Saiga* ne saurait être assujéti à l'application des lois guinéennes concernant les douanes et la contrebande dans la zone économique exclusive de la Guinée. La Convention de 1982 ne permet tout simplement pas à la Guinée, en tant qu'État côtier, de donner effet à ses propres lois concernant les douanes ou la contrebande à l'avitaillement en gazole dans sa zone économique exclusive. Les propositions spécifiques faites en ce sens au cours de la négociation de la Convention de 1982 ont été rejetées (voir par. 127 ci-après). À priori, le droit de procéder à l'avitaillement en gazole dans la zone économique exclusive relève directement de la jouissance de la liberté de navigation et autres utilisations internationalement licites de la mer, comme le confirment le texte de la Convention de 1982 (et de ses travaux préparatoires), l'objet même et les buts de la Convention et la pratique des États. Cela est également conforme aux droits internationalement reconnus de l'État côtier dans la zone économique exclusive.

⁷*Ibid.*, p. 499.

⁸*Ibid.*

102. La licéité du comportement de la Guinée doit être déterminée conformément à la Convention de 1982, et en particulier sa partie V (Zone économique exclusive). Aux termes de l'article 55 de cette convention :

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

103. La zone économique exclusive constitue un "régime juridique particulier". Pour justifier les mesures qu'elle prend dans sa zone économique exclusive, la Guinée doit montrer qu'elles sont fondées sur les dispositions de la partie V de la Convention. Dans la mesure où tel n'est pas le cas, et Saint-Vincent-et-les Grenadines estime qu'il en est ainsi en l'occurrence, le comportement de la Guinée est illicite, en vertu de la Convention.

104. Avec l'établissement de la zone économique exclusive en tant que "régime juridique particulier" au titre de la Convention, les zones maritimes qui relevaient auparavant de la haute mer sont soumises à ce nouveau régime. Selon Saint-Vincent-et-les Grenadines, les droits préexistants des États d'exercer les libertés relatives à la haute mer (dont il sera question ci-après), y compris l'avitaillement, dans une zone économique exclusive, demeurent cependant inchangés, sous réserve des limites expresses prévues dans la Convention de 1982.

105. Saint-Vincent-et-les Grenadines montrera dans les sections qui suivent que, conformément à la Convention de 1982, la Guinée ne pouvait appliquer ses propres lois concernant les douanes et la contrebande aux activités d'avitaillement du Saiga, ce qui peut être établi d'une des deux manières suivantes : en premier lieu, parce que les lois douanières de la Guinée ne sont manifestement pas censées à première vue s'appliquer au-delà des eaux territoriales de cet État (3.2.1) et, en second lieu, parce que leur application au-delà des eaux territoriales de la Guinée serait incompatible avec la Convention de 1982, qui limite la juridiction de l'État côtier aux questions expressément visées à l'article 56, paragraphe 1, de la Convention de 1982 (3.2.2).

3.2.1 *Les lois de la Guinée concernant les douanes et la contrebande ne sont pas applicables dans sa zone économique exclusive*

106. Comme il a été exposé ci-dessus, la Guinée a fondé les mesures qu'elle a prises à l'encontre du Saiga sur les quatre dispositions suivantes de sa législation : l'article 40 du Code de la marine marchande, les articles 1er et 8 de la loi 94/007/CTRN du 15 mars 1994, les articles 316 et 317 de l'ordonnance No 094/PRG/SGG du 28 novembre 1990 (le Code des douanes), et les articles 361 et 363 du Code pénal. Une simple lecture de ces dispositions fait néanmoins ressortir qu'aucune d'elles n'a pour effet d'étendre leur application à la zone économique exclusive. La propre législation de la Guinée ne justifie donc aucunement son comportement. Cette législation n'a pas été d'autre part notifiée à l'ONU ni à aucun autre organisme international compétent en matière maritime. On ne peut donc pas dire qu'une quelconque obligation de ne pas avitailler en gazole dans la zone économique exclusive ait été "dûment notifiée".

107. L'article 40 du Code de la marine marchande de 1995 (voir par. 17 ci-dessus) donne simplement effet à l'article 56, paragraphe 1 a), de la Convention de 1982, en proclamant le droit de la Guinée d'exercer des droits souverains limités dans sa zone économique exclusive. Il ne contient cependant aucune disposition sur l'application des lois concernant les douanes ou la contrebande et ne prévoit aucune sanction pénale.

108. Le Code des douanes (ordonnance No 094/PRG/SGG du 28 novembre 1990) (**annexe 23**) est le recueil de législation douanière de la Guinée. Le capitaine du Saiga a été

poursuivi au titre des articles 316 et 317 de ce code, dont l'article 1er prévoit cependant expressément que :

"Le territoire douanier comprend l'ensemble du territoire national, les îles situées le long du littoral et les eaux territoriales guinéennes."

Il découle de cette disposition que les lois et règlements douaniers de la Guinée ne sont manifestement pas censés s'appliquer en dehors du territoire de la Guinée ni de ses eaux territoriales. Ils ne s'appliquent pas à la zone économique exclusive de la Guinée. Ni l'article 316 ni l'article 317 ne visent à étendre l'application d'aucune disposition des lois et règlements douaniers au-delà du territoire national.

109. La loi 94/007/CTRN du 15 mars 1994 vise à réprimer l'importation, la vente et l'achat de carburant *dans la République de Guinée* (annexe XX; non souligné dans le texte). L'article 1er interdit l'importation de carburant en République de Guinée par toute personne physique ou morale non légalement autorisée. L'article 6 dispose que :

"Quiconque aura importé frauduleusement du carburant sur le territoire national sera passible d'un emprisonnement de six mois à deux ans, de la confiscation des moyens de transport, de la confiscation des objets servant à masquer la fraude et d'une amende solidaire égale au double de la valeur de l'objet de la fraude lorsque cette infraction est le fait de moins de trois individus."

Bien que la loi de 1994 ne définisse pas le territoire national, celui-ci ne comprend pas, conformément aux critères ordinaires (et aux obligations que la Guinée a assumées au titre de la Convention de 1982) la zone économique exclusive (voir ci-dessus). Le Saiga n'a pas importé de gazole en "territoire" guinéen.

110. Des considérations analogues s'appliquent à l'égard de l'article 361 du Code pénal (voir par. 48 ci-dessus et **annexe 24**), dont la mise en oeuvre suppose une importation illégale en territoire guinéen. Une telle importation n'a pas eu lieu en l'occurrence.

111. Me Bangoura confirme que ces dispositions ne sont pas applicables à la zone économique exclusive de la Guinée (**annexe 26**). Il confirme que les lois douanières guinéennes servant de fondement aux poursuites exercées contre le capitaine du Saiga ne s'appliquent pas à l'intérieur de la zone économique exclusive de la Guinée :

17.2.2.2 *En déclarant le capitaine ORLOF coupable, sur le fondement de la loi de 1994 modifiant et complétant le Code des douanes, le tribunal de première instance de Conakry et la cour d'appel de Conakry ont gravement méconnu ce texte qui ne prévoit, même pour les avitaillements effectués dans le territoire douanier, aucun délit pour les navires ravitailleurs et les complices des navires ravitaillés;*

17.2.2.3 *En déclarant le capitaine ORLOF coupable d'avoir violé les dispositions de l'article 40 du Code de la marine marchande, le tribunal de première instance de Conakry et la cour d'appel de Conakry ont gravement méconnu ce texte de loi qui ne prévoit aucune sanction pénale;*

[...]

17.2.2.6 [...] force est d'admettre :

- *que l'article 1er du Code des douanes, combiné à l'article 1er du décret 336/PRG du 30 juillet 1980 (relatif à la largeur des eaux territoriales) qui fixe le territoire douanier **en excluant de ce territoire la zone où le Saiga évoluait, la zone où il a été arraisonné et la "zone contiguë", ce en quoi, d'ailleurs, il est***

parfaitement conforme à la Convention internationale [de 1982];

[...]

17.2.2.7 Pour l'ordre juridique international, il ne peut pas être sérieusement contesté que :

- *les poursuites judiciaires ne sont fondées sur aucune violation commise sur le territoire guinéen ou dans la mer territoriale de la Guinée;*
- *[...] Les poursuites judiciaires sont uniquement fondées sur des infractions douanières prétendument commises dans la zone contiguë elle-même; [...]*
- *La Guinée ne saurait donner effet à son Code des douanes dans les zones où le Saiga évoluait et où il a été arraisonné [...]."*

112. Si l'une quelconque de ces lois douanières pouvait être considérée comme concernant la "conservation et la gestion" des ressources de pêche (ce qui, selon Saint-Vincent-et-les Grenadines, ne saurait être le cas), elle aurait dû alors être dûment notifiée. L'article 62, paragraphe 5, de la Convention de 1982 prévoit que "l'État côtier notifie dûment les lois et règlements qu'il adopte en matière de conservation et de gestion". Aucune notification n'a été faite par la Guinée de ses lois douanières ni de leur application à la zone économique exclusive. À priori, le capitaine du Saiga ne pouvait en avoir connaissance. Le capitaine a déclaré qu'il n'avait jamais été informé de l'interdiction d'avitaillement des navires de pêche dans la zone économique de la Guinée (**annexe 15**). En l'occurrence, en invoquant ces dispositions, la Guinée n'a pas rempli de bonne foi ses obligations au titre de la Convention et a commis un abus de droit (voir art. 300).

113. En vertu de l'article 58, paragraphe 3, de la Convention de 1982, les navires battant pavillon de Saint-Vincent-et-les Grenadines sont tenus de se conformer aux lois et règlements adoptés par la Guinée en tant qu'État côtier. Comme les lois douanières sur la base desquelles le Saiga a été poursuivi ne s'appliquent manifestement pas à la zone économique exclusive, on ne saurait dire qu'une infraction quelconque ait été commise.

3.2.2 *L'application, par la Guinée, de ses lois douanières au-delà de ses eaux territoriales constitue une infraction à la Convention de 1982*

114. La Convention de 1982 essaie de réaliser un équilibre entre les droits, la juridiction et les obligations de l'État côtier dans la zone économique exclusive (art. 56) et les droits et obligations des autres États (art. 58). Dans les sections qui suivent, Saint-Vincent-et-les Grenadines montrera que l'avitaillement relève de la liberté de navigation (A) et que les droits et la juridiction de la Guinée en tant qu'État côtier se limitent aux droits et à la juridiction relatifs à l'exploitation et à la gestion des ressources biologiques dans la zone (B). En vertu de la Convention, la Guinée n'est pas en mesure de prévoir et d'appliquer des lois et règlements douaniers à l'égard des activités d'avitaillement réalisés dans sa zone économique exclusive. La Guinée a ainsi violé les articles 56, paragraphe 2, et 58 ainsi que les dispositions connexes de la Convention de 1982.

A. L'avitaillement constitue un droit en vertu de la liberté de navigation

115. Saint-Vincent-et-les Grenadines estime que les activités d'avitaillement du Saiga relèvent de la liberté de navigation et autres utilisations internationalement licites de la mer y relatives, comme prévu à l'article 58, paragraphe 1, de la Convention de 1982.

116. Les droits et obligations des États autres que l'État côtier dans une zone économique exclusive sont énoncés à l'article 58 (Droits et obligations des autres États dans la zone économique exclusive). Le paragraphe 1 de cet article prévoit, entre autres, que :

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

L'article 3 de ce même article dispose que :

"Lorsque, dans la zone économique exclusive, ils exercent leurs droits et s'acquittent de leurs obligations en vertu de la Convention, les États tiennent dûment compte des droits et des obligations de l'État côtier et respectent les lois et règlements adoptés par celui-ci conformément aux dispositions de la Convention et, dans la mesure où elles ne sont pas incompatibles avec la présente partie, aux autres règles du droit international."

L'article 87 de la Convention (Liberté de la haute mer) stipule entre autres que :

"1. La haute mer est ouverte à tous les États, 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 États, qu'ils soient côtiers ou sans littoral :

a) la liberté de navigation; [...]

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

117. La liberté de navigation s'étend à tous les droits et activités qui en découlent, qui y sont associés ou qui sont contenus dans cette liberté elle-même. Selon Saint-Vincent-et-les Grenadines, la liberté pour un navire battant pavillon d'un État d'avitaillement en gazole d'autres navires, y compris ceux battant pavillon d'autres États, constitue une activité découlant de la liberté de navigation ou associée à cette liberté. Il est incontestable que l'avitaillement en haute mer relève des droits touchant la liberté de navigation : aucune disposition de la Convention de 1982 n'indique une quelconque limite au droit pour un navire d'avitaillement un autre navire en haute mer. À priori, le droit d'avitaillement relève de la même catégorie de droits attachés à la liberté de navigation, tels qu'ils sont prévus pour la zone économique exclusive conformément aux articles 58, paragraphe 1, à 87. Bref, l'avitaillement est à considérer comme une utilisation internationalement licite de la mer associée à la navigation.

118. Dans la zone économique exclusive de la Guinée, il a été demandé au Saiga de se conformer aux lois et règlements adoptés par la Guinée à l'égard de cette zone. Cependant, en vertu de l'article 58, paragraphe 3, ces lois et règlements auraient dû être adoptés "conformément aux dispositions de la Convention et, dans la mesure où elles ne sont pas incompatibles avec la présente partie, aux autres règles du droit international". La Guinée n'avait pas prévu de lois ou règlements qu'elle pût invoquer pour demander au Saiga de verser des droits de douane sur toute quantité de gazole faisant l'objet d'avitaillement dans sa zone économique exclusive. Dans la mesure où la Guinée affirme le contraire, de tels lois ou règlements n'auraient pas été adoptés "conformément à la Convention et aux autres règles du droit international" et seraient incompatibles avec la partie V de la Convention (à cet égard, il est évident qu'il n'y a pas d'"autres règles du droit international" pertinentes en la matière). Un État côtier n'a pas d'autorité résiduelle pour adopter de telles lois qui doivent être toutes

conformes aux dispositions de la Convention. L'idée que l'État côtier devrait avoir une autorité résiduelle à l'égard de la nouvelle zone économique exclusive a été suggérée par un petit nombre d'États durant les négociations de la Convention de 1982 mais a été rejetée par une majorité écrasante d'États⁹.

119. Il ressort clairement des travaux préparatoires de la Convention de 1982 qu'une très grande majorité d'États, même ceux qui, au cours des négociations, soutenaient que la zone économique exclusive était une zone maritime relevant de la "souveraineté" de l'État côtier, ont appuyé la préservation de la liberté de navigation et autres utilisations internationalement licites de la mer dans la zone économique exclusive. Ils ont également appuyé la notion que ces libertés ne devaient être limitées que par les droits expressément reconnus à l'État côtier dans la nouvelle convention.

120. Toute affirmation de la Guinée excluant les activités d'avitaillement du champ d'application de la liberté de navigation est contraire à la Convention de 1982 et constitue une limitation injustifiée du droit de tous les États de jouir de la liberté de navigation que les parties à la Convention de 1982 n'ont certainement pas entendu instituer. L'acceptation de l'attitude de la Guinée entraînerait une grave réduction du mouvement international de navires. Les navires devraient en effet obtenir, des États côtiers, une autorisation préalable pour recevoir les provisions et l'avitaillement en gazole dont ils auraient besoin dans une zone économique exclusive. Le commerce international serait ainsi soumis à des restrictions, et des limites seraient imposées en fait à la distance que les navires pourraient franchir dans des zones maritimes, portant ainsi atteinte à la notion fondamentale de liberté de navigation, ce qui amènerait à construire des navires encore plus grands ayant la capacité de naviguer avec des provisions et des réserves en carburant suffisantes.

⁹Voir Deuxième Commission, compte rendu analytique de la séance du 5 août 1974, par. 12, où est consignée l'opinion suivante de l'Italie : "Le régime résiduel à appliquer dans la zone doit être celui de la liberté de la mer et non pas celui de l'autorité de l'État côtier" (R. Platzoder, troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, vol. V, p. 332).

B. En tant qu'État côtier, la Guinée n'a de droits et de juridiction que dans le cadre de l'exploitation et de la gestion des ressources naturelles dans la zone

121. Dans sa zone économique exclusive, la Guinée jouit des seuls droits énoncés à l'article 56 de la Convention de 1982, lequel dispose ce qui suit :

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

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

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

i) la mise en place et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages;

ii) la recherche scientifique marine;

iii) la protection et la préservation du milieu marin;

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

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

122. Il n'est pas question à l'article 56 du droit d'un État côtier d'établir et d'imposer des droits de douane dans sa zone économique exclusive. Pour Saint-Vincent-et-les Grenadines, le texte ne sous-entend nullement un tel droit. L'imposition de droits de douane ne présente manifestement aucun lien avec des îles artificielles et des ouvrages, la recherche scientifique ou la protection du milieu marin. La Guinée ne peut donc invoquer le paragraphe 1 b) de l'article 56. Il en va de même du paragraphe 1 c) de l'article 56 de la Convention de 1982, car il n'existe pas d'"autres droits et obligations prévus par la Convention" sur lesquels la Guinée pourrait se fonder ou sur lesquels elle s'est fondée.

123. Reste le paragraphe 1 a) de l'article 56, qui constitue le principal point d'appui de la juridiction de l'État côtier dans la zone économique exclusive. Peut-on affirmer qu'en cherchant à établir et imposer des droits de douane à l'encontre du Saiga, la Guinée exerçait "des droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, des eaux surjacentes aux fonds marins ... ainsi qu'en ce qui concerne d'autres activités tendant à ... l'exploitation de la zone à des fins économiques ..." ? À aucun moment de l'instance introduite contre le Saiga, la Guinée n'a cherché à fonder sur ces droits les mesures qu'elle avait prises. Les lois qu'invoque la Guinée pour poursuivre et condamner le Saiga ne font état, ni directement ni indirectement, des droits énoncés au paragraphe 1 a) de l'article 56. Les accords bilatéraux de pêche pertinents (comme l'Accord Communauté européenne-Guinée de 1996, **annexe 9**) ne mentionnent pas le droit d'imposer des conditions pour l'avitaillement des navires de la Communauté européenne.

124. On ne saurait raisonnablement prétendre que les droits de douane établis et imposés par la Guinée en relation avec l'avitaillement en gazole du Saiga dans sa zone économique

exclusive présentait un lien avec "l'exploration et l'exploitation, la conservation et la gestion des ressources naturelles". Pareillement, on ne peut affirmer que l'établissement de droits de douane constitue l'exploitation économique des ressources de la zone au sens de la Convention ("c'est-à-dire la production d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents"). Les mesures prises par la Guinée n'étaient pas conçues comme pouvant se fonder, ne se fondaient pas et ne peuvent pas se fonder sur le paragraphe 1 a) de l'article 56 de la Convention de 1982.

125. Le droit de promulguer et d'exécuter des lois et règlements douaniers fait intrinsèquement partie de la "souveraineté" d'un État. Lorsque la Convention de 1982 reconnaît le droit d'adopter des lois et règlements douaniers, elle le fait uniquement en relation avec des activités qui se déroulent dans la mer territoriale de l'État côtier (voir le paragraphe 2 g) de l'article 19 et le paragraphe 1 h) de l'article 21)¹⁰, ou en relation avec le passage en transit dans les détroits servant à la navigation internationale (voir le paragraphe 1 d) de l'article 42 de la Convention de 1982)¹¹. Cela est confirmé par le paragraphe 1 a) de l'article 33 de la Convention, qui implique que des droits de douane ne peuvent être établis dans la zone contiguë. À une seule exception près, celle du paragraphe 2 de l'article 60, la Convention ne donne aucunement le droit à un État côtier d'adopter des lois et règlements douaniers dans la zone économique exclusive. Elle n'a pas été conçue pour conférer un tel droit.

126. L'absence d'une pareille disposition souligne bien le point que la Convention n'accorde pas à l'État côtier une compétence à l'effet de légiférer en matière douanière dans la zone économique exclusive, sauf dans le cas précis d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages, conformément au paragraphe 2 de l'article 60. Cette référence limitée à une juridiction douanière dans la zone économique exclusive traduit clairement la volonté de la communauté internationale d'écartier toutes autres revendications d'États côtiers qui prétendraient exercer une juridiction douanière dans la zone économique exclusive. Cette conclusion est conforme à l'économie de la Convention, qui dispose en son article 2 que "la souveraineté de l'État côtier s'étend, au-delà de son territoire et de ses eaux intérieures ... à une zone de mer adjacente désignée sous le nom de mer territoriale".

127. Cette conclusion est conforme également aux travaux préparatoires de la Convention et aux projets de texte proposés pendant les négociations. Un certain nombre d'États ont cherché à insérer dans le futur article 56 une disposition conférant aux États côtiers le droit de promulguer et d'exécuter des lois et règlements douaniers dans la zone économique exclusive¹². Ces efforts ont été repoussés expressément; après le mois d'août 1974¹³, il ne

¹⁰L'article 19 dispose en partie ce qui suit : "2. Le passage d'un navire étranger est considéré comme portant atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'État côtier si, dans la mer territoriale, ce navire se livre à l'une quelconque des activités suivantes : [...] g) embarquement ou débarquement de marchandises, de fonds ou de personnes en contravention aux lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration de l'État côtier;". L'article 21 dispose en partie ce qui suit : "1. L'État côtier peut adopter, en conformité avec les dispositions de la Convention et les autres règles du droit international, des lois et règlements relatifs au passage inoffensif dans sa mer territoriale, qui peuvent porter sur les questions suivantes : [...] h) prévention des infractions aux lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration de l'État côtier."

¹¹L'article 42 dispose en partie ce qui suit : "1. Sous réserve de la présente section, les États riverains d'un détroit peuvent adopter des lois et règlements relatifs au passage par le détroit portant sur : [...] d) l'embarquement ou le débarquement de marchandises, de fonds ou de personnes en contravention aux lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration des États riverains."

¹²Voir, par exemple, le texte proposé par le Nigéria dans le document A/CONF.62/C.2/L.21/Rev.1 du 5 août 1974, sous l'article 1 2) f); le document de travail informel No 4 de la Deuxième Commission, du 5 août 1974, disposition III, formule C; le document A/CONF.62/C.2/L.78, du 23 août 1974; le document A/CONF.62/C.2/L.82, du 26 août 1974 (proposition des États africains, sauf la Guinée) et le

s'est plus trouvé aucun projet de texte composite contenant pareille proposition, toute référence à une juridiction douanière en un point quelconque de la zone économique exclusive se limitant aux îles artificielles, installations et ouvrages tels qu'ils sont visés au paragraphe 2 de l'article 60 de la Convention de 1982. La tentative d'étendre la juridiction douanière s'est heurtée à une vive résistance de la part de nombreux États représentant des points de vue différents¹⁴. Dans ce contexte, il a été précisé expressément que la promulgation et l'exécution de lois douanières dans la zone économique exclusive entraveraient la liberté de navigation.

128. De même, rien n'autorise la Guinée à se prévaloir en l'espèce d'une juridiction d'exécution dans sa zone économique exclusive. Comme cela ressort clairement du paragraphe 1 de l'article 33 et du paragraphe 1 de l'article 111 de la Convention, le pouvoir de contrôle dans la zone économique exclusive que la Guinée revendique ne peut s'exercer que dans sa zone contiguë et à seule fin de prévenir ou de réprimer les infractions aux lois et règlements douaniers qui sont commises dans la mer territoriale. Comme il n'est pas contesté que le Saïga n'a jamais pénétré dans la mer territoriale de la Guinée, rien n'autorise celle-ci à se prévaloir d'une juridiction d'exécution en référence à une quelconque zone contiguë (ou adjacente) qu'elle pourrait avoir établie autour de l'île d'Alcatraz.

129. En outre, la Guinée ne peut invoquer l'article 73 de la Convention pour justifier les mesures qu'elle a prises. En vertu de cette disposition, la Guinée ne peut prendre des mesures de mise en application 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". Cette disposition n'a pas été invoquée - et elle ne peut pas l'être - pour justifier les mesures prises par la Guinée. Sur la base des faits dont elle avait connaissance en novembre 1997, il est apparu à Saint-Vincent-et-les Grenadines que la Guinée invoquait cette disposition pour justifier les mesures en question, mais des faits nouveaux survenus entre-temps - la cédula de citation et les charges portées contre le capitaine, les jugements du 17 décembre 1997 et du 3 février 1998, ainsi que l'acte de mainlevée - permettent d'affirmer catégoriquement que les violations de la législation douanière étaient absolument sans aucun rapport avec la gestion ou la conservation des ressources biologiques de la zone économique exclusive.

130. La portée limitée des droits de la Guinée fondés sur le paragraphe 1 a) de l'article 56 de la Convention, à propos de la conservation et de la gestion des ressources biologiques dans la zone économique exclusive, est confirmée également par les articles 61 et 62 de la Convention.

131. En vertu de l'article 61, la Guinée est habilitée à fixer le volume admissible des captures en ce qui concerne les ressources biologiques dans sa zone économique exclusive et à prendre des mesures appropriées pour "éviter que le maintien des ressources biologiques de sa zone économique exclusive ne soit compromis par une surexploitation" (par. 2). En vertu de l'article 62, la Guinée est tenue de se fixer "pour objectif de favoriser une exploitation optimale des ressources biologiques de la zone économique exclusive, sans préjudice de l'article 61". A cet effet, elle est habilitée à promulguer des lois et des règlements, pourvu qu'ils soient "compatibles" avec la Convention. Au paragraphe 4 de l'article 62, il est précisé que ces lois et règlements peuvent porter notamment sur les questions suivantes :

document de travail informel No 4/Rev.1 de la Deuxième Commission, du 26 août 1974, disposition III, formules B et C).

¹³Voir document de travail informel No 4/Rev.2 de la Deuxième Commission, du 27 août 1974.

¹⁴Voir, par exemple, pour le Portugal, le paragraphe 21 du compte rendu analytique de la Deuxième Commission du 31 juillet 1974 et, pour la Suisse, le paragraphe 138; pour la RSS d'Ukraine, pour l'Égypte et pour Singapour, le compte rendu analytique de la Deuxième Commission du 5 août 1974.

- "a) Délivrance de licences aux pêcheurs ou pour les navires et engins de pêche, y compris le paiement de droits ou toute autre contrepartie qui, dans le cas des États côtiers en développement, peut consister en une contribution adéquate au financement, à l'équipement et au développement technique de l'industrie de la pêche;
- b) Indication des espèces dont la pêche est autorisée et fixation de quotas, soit pour des stocks ou groupes de stocks particuliers ou pour les captures par navire pendant un laps de temps donné, soit pour les captures par les ressortissants d'un État pendant une période donnée;
- c) Réglementation des campagnes et des zones de pêche, du type, de la taille et du nombre des engins, ainsi que du type, de la taille et du nombre des navires de pêche qui peuvent être utilisés;
- d) Fixation de l'âge et de la taille des poissons et des autres organismes qui peuvent être pêchés;
- e) Renseignements exigés des navires de pêche, notamment statistiques relatives aux captures et à l'effort de pêche et communication de la position des navires;
- f) Obligation de mener, avec l'autorisation et sous le contrôle de l'État côtier, des programmes de recherche déterminés sur les pêches et réglementation de la conduite de ces recherches, y compris l'échantillonnage des captures, la destination des échantillons et la communication de données scientifiques connexes;
- g) Placement, par l'État côtier, d'observateurs ou de stagiaires à bord de ces navires;
- h) Déchargement de la totalité ou d'une partie des captures de ces navires dans les ports de l'État côtier;
- i) Modalités et conditions relatives aux entreprises conjointes ou autres formes de coopération;
- j) Conditions requises en matière de formation du personnel et de transfert des techniques dans le domaine des pêches, y compris le renforcement de la capacité de recherche halieutique de l'État côtier;
- k) Mesures d'exécution."

132. Il n'est pas question, dans l'énumération figurant au paragraphe 4 de l'article 62, de lois et règlements portant sur l'avitaillement ou l'imposition de droits de douane accessoires. A première vue donc, les lois et règlements portant sur l'avitaillement et les droits de douane accessoires ne rentrent pas dans la catégorie des lois et règlements qu'un État côtier peut, conformément à la Convention, adopter en vue de la conservation et de la gestion des ressources halieutiques, en vertu du paragraphe 1 de l'article 56 et du paragraphe 4 de l'article 62. On voit mal comment il serait possible de justifier de telles mesures, car elles doivent viser un objectif limité, consistant à "éviter que le maintien des ressources biologiques de [la] zone économique exclusive ne soit compromis par une surexploitation". Des mesures douanières ne visent pas et ne peuvent pas viser à réaliser un tel objectif. Saint-Vincent-et-les Grenadines soutient que toute tentative qui serait faite en ce sens violerait l'obligation qu'assume la Guinée d'exercer ses droits "d'une manière qui ne constitue pas un abus de droit" (voir l'article 300 de la Convention de 1982).

133. Ce point de vue va dans le sens également de la jurisprudence internationale limitée existant dans ce domaine. L'arbitrage dans l'affaire *La Bretagne* (Canada-France) de 1986 soulevait le point de savoir si le Canada pouvait promulguer un règlement concernant le découpage en filets du poisson à bord d'un navire et imposer ce règlement aux navires croisant dans le golfe du Saint-Laurent¹⁵. Le tribunal arbitral a estimé que l'expression "réglementation des pêches" désignait uniquement les prescriptions législatives ou réglementaires qui fixent les conditions régissant toutes les activités de pêche et qui sont conçues généralement en vue de maintenir l'ordre sur les terrains de pêche et de protéger et préserver les ressources¹⁶. On ne pouvait invoquer la "réglementation des pêches" pour assujettir les navires d'un autre État à une réglementation ne présentant aucun lien avec la pêche¹⁷. En conséquence, le règlement pris par le Canada ne relevait pas de la "réglementation des pêches" et était de ce fait dénué de validité. La sentence du tribunal tenait compte de l'évolution du droit international de la mer qui traduisait la préoccupation croissante de protéger les ressources contre une surexploitation (voir les articles 61 à 72 de la Convention de 1982)¹⁸. Et le tribunal de conclure que :

"L'article 56 de la Convention reconnaissait à l'État côtier des droits souverains aux fins non seulement de l'exploitation des ressources naturelles, mais aussi de leur gestion. Toutefois, il ne semblait pas que ce pouvoir de gestion, que la Convention associait constamment à l'idée de conservation, eût d'autre objectif que la conservation des ressources.

*Bien que l'énumération figurant au paragraphe 4 de l'article 62 ne fût pas exhaustive, il n'apparaissait pas que l'autorité réglementaire de l'État côtier comporte normalement le pouvoir de réglementer des sujets d'une nature différente de ceux décrits dans cette disposition."*¹⁹

134. L'imposition de droits de douane sur les activités d'avitaillement se distingue "qualitativement" de toutes les autres questions énumérées dans la liste figurant au paragraphe 4 de l'article 62. En outre, comme indiqué plus haut, l'État côtier est tenu, en vertu du paragraphe 5 de l'article 62, de notifier dûment les lois et règlements qu'il adopte en matière

¹⁵82 *International Law Reports* 590; sentence du 17 juillet 1986 (De Visscher, Président; Pharand et Quéneudec, membres).

¹⁶*Ibid.*, par. 38.

¹⁷*Ibid.*, par. 39.

¹⁸*Ibid.*, par. 49 et suiv.

¹⁹*Ibid.*, par. 50 et 52.

de conservation et de gestion conformément aux articles 61 et 62. Or, une telle notification n'a pas eu lieu. Les lois douanières invoquées pour engager des poursuites contre le "Saiga" ne se veulent pas applicables dans la zone économique exclusive.

135. Selon Saint-Vincent-et-les Grenadines, les lois douanières concernant l'avitaillement ne présentent aucun lien avec la "conservation" ou la "gestion" de ressources halieutiques quelconques. Les lois douanières sur la base desquelles des poursuites ont été engagées contre le Saiga ne font pas état d'un tel objectif, et aucune autorité guinéenne de pêche n'est intervenue dans ces poursuites. Ces lois, qui ont pour seul objet de procurer des recettes douanières, n'ont servi à engager des poursuites contre le Saiga qu'à cette seule fin. On ne saurait prétendre qu'elles rentrent dans le cadre du paragraphe 4 de l'article 62, lequel paragraphe définit de manière exhaustive les droits de la Guinée dans ce domaine.

136. Enfin, les conclusions de Saint-Vincent-et-les Grenadines sont conformes à une pratique qui les conforte pleinement, à savoir la pratique d'un groupe représentatif d'autres États parties à la Convention dont aucun ne revendique le droit d'exiger le paiement de droits de douane par les navires étrangers qui avitaillent dans leur zone économique exclusive (voir **annexe 34**).

137. Pour sa part, Saint-Vincent-et-les Grenadines confirme qu'elle n'impose des droits de douane que sur son territoire, y compris ses eaux territoriales. Les droits de douane ne visent notamment pas les activités des navires étrangers se trouvant dans la zone économique exclusive de Saint-Vincent-et-les Grenadines.

3.2.3 *Conclusions*

138. En conclusion, Saint-Vincent-et-les Grenadines soutient que les lois douanières sur la base desquelles des poursuites ont été engagées contre le Saiga ne peuvent manifestement pas trouver à s'appliquer dans la zone économique exclusive de la Guinée, ne peuvent se présenter comme ayant un lien avec la conservation des ressources halieutiques au sens du paragraphe 1 a) de l'article 56, de l'article 61 et du paragraphe 4 de l'article 62 de la Convention et ne trouvent aucune autre justification qui légitimerait cet empiétement sur le droit de Saint-Vincent-et-les Grenadines de jouir de la liberté de navigation et des droits connexes au titre de la Convention. Les mesures prises à l'encontre du Saiga et de son équipage violent la liberté de navigation consacrée dans la Convention, en particulier dans le paragraphe 1 de l'article 58.

3.3 *La Guinée a violé le paragraphe 4 de l'article 292 et l'article 296 de la Convention (prompte mainlevée et prompt libération)*

139. Le 4 décembre 1997, le Tribunal international a ordonné la prompt mainlevée de l'immobilisation du Saiga et la prompt mise en liberté de son équipage, dès le dépôt d'une caution ou garantie raisonnable dont le montant était fixé à 400 000 dollars des États-Unis. Le 10 décembre 1997, Saint-Vincent-et-les Grenadines a déposé une caution raisonnable de ce montant, mais la Guinée n'a pas procédé à la mainlevée de l'immobilisation du navire et à la libération de son équipage. Ce faisant, elle a violé les droits de Saint-Vincent-et-les Grenadines au titre de la Convention, en l'occurrence le paragraphe 4 de l'article 292 et l'article 296, et elle engage sa responsabilité internationale.

140. Saint-Vincent-et-les Grenadines soutient que le seul point sur lequel le Tribunal international doit statuer est celui de savoir si la caution déposée par Saint-Vincent-et-les Grenadines le 10 décembre 1997 et à nouveau le 12 décembre 1997 ou le 20 janvier 1998 était "raisonnable" au sens du jugement du 4 décembre 1997.

141. Aux termes du paragraphe 4 de l'article 292 de la Convention,

"Dès le dépôt de la caution ou de l'autre garantie financière déterminée par la cour ou le tribunal, les autorités de l'État qui a immobilisé le navire se conforment à la décision de la cour ou du tribunal concernant la mainlevée de l'immobilisation du navire ou la mise en liberté de son équipage."

Aux termes de l'article 296 de la Convention,

"1. Les décisions rendues par une cour ou un tribunal ayant compétence en vertu de la présente section sont définitives, et toutes les parties au différend doivent s'y conformer.

2. Ces décisions n'ont force obligatoire que pour les parties et dans le cas d'espèce considéré."

142. Le 4 décembre 1997, le Tribunal international a rendu son jugement et ordonné une prompte mainlevée et libération dès le dépôt d'une caution "raisonnable" d'un montant de 400 000 dollars des États-Unis. Le 10 décembre 1997, la garantie bancaire No 30537/97 d'un montant de 400 000 dollars des États-Unis a été émise par le Crédit Suisse (la "garantie bancaire"). Elle a été déposée auprès de l'Agent de la Guinée (**annexe 38**, p. 538 à 542) avec copie au Ministère guinéen des affaires étrangères et au Greffier du Tribunal.

143. La garantie bancaire était adressée au "Gouvernement guinéen". Le passage pertinent était conçu dans les termes ci-après :

"NOUS SOUSSIGNÉS, Crédit Suisse à Genève, ...par la présente GARANTISSONS de vous payer immédiatement, à votre première demande écrite, ce qui vous est dû, ou ce qui a été convenu à l'amiable comme vous étant dû, en US\$, immédiatement disponible tout montant qui vous est éventuellement dû à la suite d'un jugement définitif, ou si recours est interjeté contre un tel jugement ou s'il est contesté de toute autre manière, à la suite d'une décision définitive émanant d'une cour d'appel, d'un tribunal d'appel ou d'un tribunal d'arbitrage ou du tribunal de céans, au nom du MV "SAIGA" à propos des revendications à la suite desquelles le MV "SAIGA" a été retenu. À CONDITION que votre première demande soit accompagnée d'une copie certifiée conforme d'un tel jugement, d'une telle décision ou d'une telle confirmation de l'accord de la part de "SAIGA", représenté par Stephenson Harwood.

*TOUJOURS À CONDITION que notre responsabilité soit limitée à US\$ 400 000 (quatre cent mille dollars des États-Unis)." (**annexe 38**, p. 539)*

144. Selon Saint-Vincent-et-les Grenadines, cet instrument était parfaitement conforme aux termes exprès de l'arrêt du tribunal du 4 décembre : il s'agissait d'une garantie bancaire et son montant était de 400 000 dollars des États-Unis. Ledit instrument était conforme également aux termes que l'arrêt impliquait nécessairement : il était payable au Gouvernement guinéen (expression qui englobe toutes les autorités gouvernementales guinéennes) et il était payable à la suite d'une décision définitive ou d'un jugement définitif concernant les revendications des autorités guinéennes à propos du *Saiga*. La garantie bancaire émise a revêtu une forme que le Crédit Suisse et autres institutions bancaires internationales émettant pareils instruments connaissent parfaitement, et elle était "raisonnable" au sens de l'arrêt du Tribunal en date du 4 décembre 1997. Avec le dépôt de la garantie bancaire effectué le 10 décembre 1997, toutes les conditions fixées dans l'arrêt du Tribunal étaient remplies, et il aurait dû être procédé aussitôt après à la mainlevée de l'immobilisation du *Saiga* et à la mise en liberté de son équipage.

145. Le dépôt de la garantie bancaire n'a pas été suivi de la mainlevée de l'immobilisation du navire et de la mise en liberté de l'équipage. Le 11 décembre 1997 au matin, l'Agent de la Guinée a confirmé par téléphone à M. Nicolas Howe, du cabinet d'avocats Stephenson Harwood (agissant au nom de Saint-Vincent-et-les Grenadines), qu'il avait reçu l'original de la garantie bancaire ce matin-là. Il a indiqué cependant qu'il existait un certain nombre de

difficultés, telles qu'elles étaient exposées dans une télécopie dont M. Howe n'avait pas encore pris connaissance. M. Howe et l'Agent de la Guinée ont examiné ensemble ces difficultés de manière approfondie et se sont entendus sur la façon dont elles pourraient être réglées à la faveur d'une télécopie que le Crédit Suisse devrait adresser directement à l'Agent de la Guinée. Cette conversation téléphonique annulait et remplaçait donc la télécopie de l'Agent de la Guinée en date du 11 décembre 1997 (**annexe 38**, p. 541) que M. Howe allait recevoir peu après. La télécopie du Crédit Suisse a été dûment obtenue dans les termes convenus, comme l'Agent de la Guinée l'avait exigé, et a été adressée à celui-ci dans le courant de la journée (**annexe 38**, p. 545 à 549). Plus tard ce même jour (11 décembre 1997), M. Howe a écrit à l'Agent de la Guinée une lettre à laquelle était jointe une nouvelle copie de la télécopie du Crédit Suisse et a demandé que la mainlevée de l'immobilisation du *Saiga* intervienne "sur-le-champ" (**annexe 38**, p. 543 à 549).

146. Le 12 décembre 1997, l'Agent de la Guinée a accusé réception de la lettre du Crédit Suisse (**annexe 38**, p. 550 à 555). Il s'agit de la lettre sur laquelle la Guinée s'était fondée à l'époque pour arguer que la garantie bancaire déposée par Saint-Vincent-et-les Grenadines n'était pas "raisonnable" au sens de l'arrêt du Tribunal international en date du 4 décembre 1997 (voir la réponse de la Guinée, **annexe 35**). Dans cette lettre, l'Agent indiquait à M. Howe qu'il ne pouvait pas "personnellement" décider si la garantie bancaire était "raisonnable au sens de l'arrêt du Tribunal international du droit de la mer" (**annexe 38**, p. 550 à 555). Il demandait communication du texte français de la garantie bancaire, exposait une série de "nouvelles difficultés" posées par le libellé de la garantie et demandait des éclaircissements supplémentaires et de nouveaux changements. Ces nouvelles demandes ont été faites nonobstant le fait que Saint-Vincent-et-les Grenadines avait déjà pleinement répondu aux préoccupations exprimées le jour précédent par l'Agent de la Guinée.

147. Saint-Vincent-et-les Grenadines a estimé que les nouveaux changements exigés par l'Agent n'étaient pas raisonnables et n'étaient pas requis par l'arrêt du Tribunal. En outre, il était devenu manifeste à ce stade que les raisons pour lesquelles la caution était jugée "déraisonnable" constituaient le point de vue personnel de l'Agent et que celui-ci n'entendait pas les attribuer à la République de Guinée. Dans ces conditions, il est apparu à Saint-Vincent-et-les Grenadines que les éclaircissements et changements supplémentaires demandés visaient avant tout à retarder la mainlevée de l'immobilisation du *Saiga* et la mise en liberté de son équipage, éventuellement jusqu'à la fin de la procédure engagée en Guinée (voir plus haut, par. 55 à 60).

148. L'Agent de la Guinée a donc été informé par une lettre du 12 décembre 1997 que Saint-Vincent-et-les Grenadines entendait présenter une requête conformément à l'article 126 du Règlement du Tribunal au cas où la mainlevée de l'immobilisation du navire n'interviendrait pas le lendemain matin (**annexe 38**, p. 556 et 557).

149. Le 15 décembre 1997, l'Agent de la Guinée a adressé à Saint-Vincent-et-les Grenadines une lettre (**annexe 38**, p. 558 à 561) d'où est extrait le passage ci-après:

"Je tiens à préciser une fois de plus que depuis le 11 décembre, je n'ai reçu ni réponse ni instruction de la part du Gouvernement guinéen, de sorte que je ne saurais dire pour l'heure s'il a pris connaissance du texte français de la garantie. J'ai sollicité à plusieurs reprises des instructions du Gouvernement guinéen. En attendant d'en recevoir, je ne suis nullement en mesure de souscrire à un quelconque libellé de la garantie bancaire."

150. Entre le 15 décembre 1997 et le 6 janvier 1998 (vingt-deux jours), Saint-Vincent-et-les Grenadines n'a reçu aucune communication de la Guinée quant au caractère raisonnable ou non de la garantie bancaire. Le 22 décembre 1997, Saint-Vincent-et-les Grenadines a notifié à la Guinée qu'elle ouvrait une procédure d'arbitrage visant, entre autres, à entendre dire que la garantie bancaire déposée le 10 décembre était raisonnable. A ce moment-là, il était devenu évident que le différend ne se limitait pas au point de savoir si la garantie bancaire était "raisonnable" et qu'il ne pouvait pas être réglé par

une demande d'interprétation en application de l'article 126 du Règlement du Tribunal. En outre, il n'était pas certain que le Tribunal pût traiter une telle demande de manière expéditive. Le 5 janvier 1998, une requête en prescription de mesure conservatoire a été présentée au Tribunal international pour demander à celui-ci, entre autres, de rendre une ordonnance provisoire précisant que la garantie bancaire était raisonnable.

151. Le 6 janvier 1998 - plus de quatre semaines après que le Tribunal eut rendu son jugement et alors que le *Saiga* était toujours immobilisé et son équipage retenu à Conakry - l'Agent de la Guinée a écrit pour indiquer qu'il avait finalement reçu des instructions du Ministre guinéen de la justice en ce qui concerne la garantie bancaire (**annexe 38**, p. 562 et 563). La lettre confirmait que la lettre "personnelle" de l'Agent en date du 12 décembre 1997 se trouvait annulée et remplacée et que les préoccupations du Ministre de la justice quant au caractère raisonnable de la garantie bancaire n'étaient pas les mêmes que celles exprimées par l'Agent dans sa lettre du 11 décembre. Le Ministre de la justice estimait que la garantie bancaire ne pouvait pas être acceptée (et n'était probablement pas "raisonnable") pour les raisons ci-après :

au paragraphe A de la garantie bancaire, il fallait supprimer tous les mots après "28 octobre 1997";

les paragraphes B i) et B iii) de la garantie bancaire n'étaient pas conformes à l'arrêt du Tribunal international au motif que a) la somme de 400 000 dollars É.-U. faisait partie intégrante de la garantie et b) tous les aspects du paiement de ce montant devaient être acceptés par le Gouvernement guinéen;

la traduction en français de la garantie bancaire mentionnait par erreur le 10 décembre 1996 comme date d'expiration de l'instrument;

la qualité des deux signataires de la garantie au nom du Crédit Suisse n'était pas précisée, ce qui enlevait toute validité à la garantie bancaire.

152. Par lettre du 19 janvier 1998, Saint-Vincent-et-les Grenadines a formulé sa réponse (**annexe 38**, p. 564 et 565). Il y était dit que Saint-Vincent-et-les Grenadines contestait en bloc la validité des objections formulées par le Ministre guinéen de la justice et que celles-ci ne pouvaient justifier le fait qu'il n'avait pas été procédé à la mainlevée de l'immobilisation du *Saiga* dès le dépôt de la caution (le 10 décembre 1997) ou dès réception des éclaircissements (le lendemain). Néanmoins, Saint-Vincent-et-les Grenadines, soucieuse d'accélérer la mainlevée de l'immobilisation du *Saiga* et la mise en liberté de son équipage, alors que près de deux mois s'étaient écoulés, dont un mois et demi depuis l'arrêt du Tribunal, se disait prête à se ranger aux vues du Ministre de la justice, "sans préjudice" de sa propre position selon laquelle les exigences de la Guinée n'étaient pas fondées. Il était demandé également à la Guinée de fournir un autre libellé acceptable des paragraphes B i) et iii). Par lettre du 22 janvier 1998, l'Agent de la Guinée a fourni un autre libellé (**annexe 38**, p. 570 et 571).

153. Le 29 janvier 1998, Saint-Vincent-et-les Grenadines a adressé par recommandé au Ministre de la justice à Conakry la garantie bancaire révisée qui tenait compte des propositions faites (**annexe 38**, p. 572 à 577). La garantie bancaire révisée a été acceptée par le Ministre de la justice, le 3 février 1998 ou vers cette date, selon les déclarations faites par les autorités guinéennes durant les débats devant la cour d'appel de Conakry.

154. Dans une lettre qu'il a adressée le 17 février 1998 à M. Howe, l'Agent de la Guinée a confirmé que le libellé de la garantie bancaire était acceptable (**annexe 38**, p. 582 et 583). Toutefois, dans cette lettre, le Ministre guinéen de la justice mettait une condition supplémentaire à la mainlevée de l'immobilisation du navire et à la mise en liberté de l'équipage, à savoir le versement préalable de la garantie bancaire d'un montant de 400 000 dollars des États-Unis (ibid.). Le 18 février 1998, la Guinée a tenté d'obtenir le paiement de la garantie bancaire directement auprès du Crédit Suisse (**annexe 38**, p. 586). Le

19 février 1998, le Crédit Suisse a refusé le paiement (**annexe 38**, p. 609) au motif que toutes les conditions de la garantie bancaire n'avaient pas été remplies. En l'occurrence, la Guinée n'avait pas fourni de copie de "la déclaration requise accompagnée des documents afférents" établissant qu'il y avait eu une "décision définitive d'une cour d'appel ou d'un tribunal ou d'un tribunal arbitral ou du Tribunal [international du droit de la mer] statuant en dernier ressort" (ibid.).

155. Saint-Vincent-et-les Grenadines soutient que la garantie bancaire telle qu'elle avait été déposée le 10 décembre 1997 était "raisonnable". Rien ne pouvait justifier qu'il n'ait pas été procédé à la mainlevée de l'immobilisation du *Saiga* sitôt après le dépôt de la garantie bancaire effectué le 10 décembre 1997 - et en tout cas après l'incorporation des éclaircissements le 11 décembre.

156. Dans son jugement du 4 décembre 1997, le Tribunal international a décidé qu'"il serait procédé à la mainlevée et à la mise en liberté dès le dépôt d'une caution ou d'une garantie raisonnable" (jugement, par. 86 4)). Le Tribunal international n'a pas précisé autrement le sens du mot "raisonnable", pas plus que ne le fait la Convention elle-même ²⁰.

157. Les changements apportés dans la garantie bancaire révisée du 28 janvier 1998 n'ont pas eu une véritable incidence. A tous égards sur le fond, la garantie révisée - qui avait été acceptée par la Guinée et présentée au Crédit Suisse pour paiement - était identique à la garantie originale. Celle-ci était rédigée dans la forme standard, conformément à la pratique et à l'usage bancaires ordinaires. L'anglais et le français étant les langues officielles du Tribunal (Règlement du Tribunal, art. 43), on ne saurait prétendre que le dépôt d'une garantie rédigée en anglais avec une traduction en français n'est pas "raisonnable".

158. Saint-Vincent-et-les Grenadines soutient que la garantie bancaire originale était raisonnable. En n'acceptant pas la garantie bancaire immédiatement et en ne procédant pas à la mainlevée de l'immobilisation du *Saiga* et à la mise en liberté de son équipage, la Guinée a contrevenu à son obligation de se conformer "promptement" à l'arrêt du Tribunal du 4 décembre 1997.

SECTION 4 : DOMMAGES ET INTÉRÊTS

159. Aux termes de leur compromis de 1998, les parties ont convenu :

"Le Tribunal international du droit de la mer examinera toutes les demandes en dommages et intérêts et en remboursement des dépenses visées au paragraphe 24 de la notification du 22 décembre 1997 et il sera habilité à rendre une décision concernant la charge des frais de justice et autres dépens encourus par la partie à laquelle il donnera gain de cause."

160. Les demandes en dommages et intérêts et en remboursement des dépenses dont il est question au paragraphe 24 de la notification d'arbitrage (voir par. 1 ci-dessus) concernaient entre autres l'attaque perpétrée contre le *Saiga* et son équipage, la saisie et l'immobilisation ultérieures du navire et le déchargement de sa cargaison. Ils avaient trait aussi à la violation des droits de Saint-Vincent-et-les Grenadines en vertu de la Convention de 1982 concernant notamment la liberté de navigation et/ou autres utilisations internationalement licites de la mer y relatives (art. 56, par. 2, et 58) ainsi que d'autres dispositions connexes de la Convention, la faculté de ne pas faire l'objet du droit de poursuite si ce n'est en vertu de la Convention (art. 111) et le droit de compter sur la mise en oeuvre, par la Guinée, de l'ordonnance du Tribunal international du 4 décembre 1997 sur la prompte mainlevée de l'immobilisation du navire et la prompte libération de son équipage (art. 292, par. 4, et 296).

²⁰Sur la pratique des cours et tribunaux internationaux quant au "raisonnable" en droit international, voir O. Corten, "Interprétation du 'raisonnable' par les juridictions internationales : au-delà du positivisme juridique ?", in *Revue générale de droit international public*, 1998, p. 5.

161. En outre, au paragraphe 24 de la notification d'arbitrage, Saint-Vincent-et-les Grenadines a demandé au Tribunal arbitral de dire et juger que la Guinée était tenue d'indemniser le *Saiga* conformément à l'article 111, paragraphe 8, de la Convention, et de réparer les préjudices résultant des violations commises (tels que mentionnés à la section 3 ci-dessus). Saint-Vincent-et-les Grenadines a également demandé des intérêts sur toute indemnisation ainsi que le paiement des dépens par la partie adverse.

162. La présente section a trait à la base de la demande de Saint-Vincent-et-les Grenadines en dommages et intérêts, évalués au titre de quatre chefs principaux. Saint-Vincent-et-les Grenadines tient à souligner que ces différents chefs sont énoncés de façon à permettre de s'y référer aisément mais sans indiquer aucune priorité entre eux. Chacun d'eux est à considérer comme ayant une importance égale, compte tenu de la gravité des violations du droit international perpétrées par la Guinée à l'encontre du *Saiga*, et tous sont présentés avec la même vigueur.

4.1 *La base de la demande en dommages et intérêts*

163. La demande en dommages et intérêts formulée par Saint-Vincent-et-les Grenadines repose sur deux fondements différents : l'article 111, paragraphe 8, de la Convention de 1982 (4.1.1) et les règles de droit international établissant la responsabilité des États pour les conséquences de leurs actes illicites (4.1.2). Selon Saint-Vincent-et-les Grenadines, la détermination des dommages et intérêts d'après l'un ou l'autre de ces fondements mène au même résultat, la Guinée étant tenue d'indemniser Saint-Vincent-et-les Grenadines pour toutes les conséquences de ses activités illicites, à savoir les préjudices causés au navire (y compris ceux causés à l'équipage et à la cargaison) et les préjudices causés à Saint-Vincent-et-les Grenadines en raison des infractions à la Convention de 1982 (en vertu tout d'abord de l'article 111 et, par voie de conséquence, des articles 292, par. 4, et 296).

4.1.1 *Article 111, paragraphe 8, de la Convention de 1982*

164. L'article 111, paragraphe 8, de la Convention de 1982 stipule que :

"Un navire qui a été stoppé ou arrêté en dehors de la mer territoriale dans des circonstances ne justifiant pas l'exercice du droit de poursuite est indemnisé de toute perte ou de tout dommage éventuels."

165. Comme il a été montré plus haut, les deux conditions établissant le droit de formuler une demande en vertu de l'article 111, paragraphe 8, sont réunies : le *Saiga* a été arraisonné et saisi en dehors de la mer territoriale de la Guinée dans des circonstances qui ne justifiaient pas l'exercice du droit de poursuite. Il s'ensuit qu'une indemnisation "*de toute perte ou de tout dommage*" correspondants doit être versée par la Guinée.

166. Les termes de l'article 111, paragraphe 8, reprennent ceux de l'article 23, paragraphe 7, de la Convention de Genève sur la haute mer de 1958²¹. Cette disposition a été introduite par la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, qui a élaboré la Convention de 1958, sur la base d'une disposition analogue figurant à l'article 46, paragraphe 3, des projets d'articles relatifs au droit de la mer préparés par la Commission du droit international (concernant le droit de visite en haute mer)²².

²¹Cet article figurait dans le premier texte de négociation composite officieux de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer : voir R. Platzöder, *Troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer : documents*, vol. 1, p. 322.

²²Document des Nations Unies A/CONF.13/C.2/L.96/Rev.1 (proposé par le Royaume-Uni) et document des Nations Unies A/CONF.13/C.2/L.116 (proposé par Israël).

167. L'article 111, paragraphe 8, attribue expressément au navire la qualité de demandeur. Il n'en est pas ainsi à l'article 106 de la Convention de 1982 (responsabilité en cas de saisie arbitraire d'un navire suspect de piraterie) qui confère cette qualité à l'État du pavillon. Comme l'a noté un commentateur (en se référant aux dispositions analogues de la Convention de 1958 sur la haute mer qui établissent la même distinction) :

"L'importance pratique de cette différence de libellé tient à ce que, en vertu de l'article [106], l'épuisement des recours internes ne semble pas nécessaire - comme c'est le cas conformément à [l'article 111, par. 8] - étant donné que cet article prévoit une responsabilité directe à l'égard de l'État du pavillon. L'État dont les organes ont saisi le navire, peut être apparemment directement poursuivi devant une juridiction internationale ... pour toute perte ou tout dommage résultant de la saisie." ²³

168. Comme il a été indiqué plus haut (par. x ci-dessus), en l'occurrence, la question de l'épuisement des recours internes ne se pose pas puisque le compromis de 1998 qui établit la compétence internationale en exclut l'application ²⁴. Saint-Vincent-et-les Grenadines est ainsi en droit d'entamer une procédure directement contre la Guinée en vertu de l'article 111, paragraphe 8, pour "toute perte ou tout dommage" résultant de la saisie, par la Guinée, d'un navire portant son pavillon, tant en raison des dommages causés au *Saiga* (y compris l'équipage et la cargaison) qu'à ses propres intérêts.

169. Le libellé de l'article 111, paragraphe 8, comme celui des dispositions précédentes de l'article 23, paragraphe 7, de la Convention de 1958, tient manifestement compte des règles et de la pratique existantes au titre du droit international coutumier, selon lesquelles un État est responsable de toute violation du droit international de sa part. Saint-Vincent-et-les Grenadines estime que les conséquences juridiques de la responsabilité visée à l'article 111, paragraphe 8, sont les mêmes que celles de la responsabilité internationale résultant d'un exercice indu du droit de poursuite (voir ci-après à ce sujet). Comme Poulantzas l'explique à l'égard de l'article 23, paragraphe 7 :

"Le libellé concerne manifestement tant une indemnisation pécuniaire pour les préjudices d'ordre matériel ou moral subis qu'une satisfaction de caractère moral" ²⁵.

²³Voir N. Poulantzas, *The Right to Hot Pursuit in International Law*, (1969), p. 263 (en remplaçant le numéro de l'article de la Convention de 1958 par celui de la Convention de 1982).

²⁴N. Poulantzas semble avoir prévu ce cas lorsqu'il note expressément, à l'égard de l'article 23, par. 7, de la Convention de 1958 sur la haute mer que "la règle de l'épuisement des recours internes peut être écartée par accord entre les parties puisqu'il ne s'agit pas d'une règle impérative du droit international" (ibid., p. 263 et 264, note 38).

²⁵Ibid, p. 266.

170. L'affaire *I'm Alone* constitue le principal précédent au titre de la règle générale applicable avant l'article 23, paragraphe 7. Les commissaires avaient conclu qu'en faisant intentionnellement couler le navire *I'm Alone*, le garde-côtes des États-Unis avait commis un acte illicite, puisqu'il avait fait sombrer ce navire en haute mer à une distance de plus de 200 miles des côtes des États-Unis, le navire ayant refusé de stopper après avoir été hélé par un garde-côtes des États-Unis en dehors de la limite de trois miles mais à l'intérieur de la limite prévue par une Convention de 1924 conclue entre les États-Unis et la Grande-Bretagne, alors qu'il se livrait à la contrebande de boissons alcooliques)²⁶. Les commissaires ont recommandé que le Gouvernement des États-Unis reconnaisse formellement l'illicéité du fait d'avoir fait couler le navire, présente des excuses et verse, à titre d'indemnisation, la somme de 25 000 dollars au Gouvernement canadien. Les commissaires ont également recommandé, entre autres, que les États-Unis versent 25 666,50 dollars au Gouvernement canadien "au bénéfice du capitaine et des membres de l'équipage, dont aucun ne participait à l'association illégale visant à introduire frauduleusement des boissons alcooliques aux États-Unis"²⁷. Il y a lieu de noter que ni le capitaine ni aucun membre de l'équipage n'avaient la nationalité britannique ou canadienne²⁸, et que la recommandation des commissaires confirmait le droit du Canada d'entamer une procédure internationale pour leur compte²⁹.

171. Une affaire antérieure concernait la saisie et la confiscation, dans la mer d'Ochotsk, en haute mer, de plusieurs navires américains - le *Cape Horn Pigeon*, le *James Hamilton Lewis*, le *C.H. White* et le *Kate and Anna* - par des croiseurs russes³⁰. Ayant jugé la saisie des navires illégale, l'arbitre (M. T.M.-C Asser) a attribué, à chacun d'eux une indemnisation de 38 750, 28 588, 32 444 et 1 484 dollars des États-Unis, respectivement, avec intérêts (au taux de 6 % par an). L'indemnisation couvrait différents dommages, y compris la perte de la cargaison, la détention illégale des membres de l'équipage et le manque à gagner.

²⁶*The I'm Alone (Canada c. États-Unis d'Amérique)*, 7 *International Law Reports* 203 (rapport commun provisoire et rapport final des commissaires, 30 juin 1933 et 5 janvier 1935). La direction de publication de *International Law Reports* a noté que "les commissaires ne semblent pas avoir répondu ... à la question de savoir si, conformément à la Convention, le Gouvernement des États-Unis pouvait exercer le droit de poursuite. La réponse à la principale question ... semble cependant avoir été donnée, à supposer que les circonstances de l'affaire aient justifié le droit de poursuite.", *ibid.*, p. 206.

²⁷*Ibid.*

²⁸Il est bien établi qu'à l'égard des demandes maritimes, la règle traditionnelle de la compétence de l'État national pour présenter des demandes au nom de ses ressortissants ne s'applique pas à l'égard des membres de l'équipage qui n'ont pas la nationalité de l'État du pavillon. Voir *Réparations des dommages subis au service des Nations Unies*, Opinion consultative, CIJ Recueil 1949, p. 174, à la page 181 (Opinions dissidentes de M. Hackworth, p. 202, et de M. Badawi Pasha, p. 206 et 207, note 1); *McReady (États-Unis d'Amérique) c. Mexique*, Moore, *Arbitrages internationaux*, vol. III, p. 2536; et l'affaire *I'm Alone*, 7 *International Law Reports* 203.

²⁹Il convient également de noter que les commissaires n'ont pas recommandé le versement d'une indemnisation en raison de la perte du navire ou de la cargaison en faisant observer qu'à tous moments opportuns le navire *I'm Alone* appartenait en fait à des ressortissants des États-Unis et était contrôlé, géré et dirigé par des ressortissants des États-Unis qui s'occupaient de la cargaison et en disposaient. Cette approche a été remplacée par une évolution ultérieure consacrée dans les Conventions de 1958 et de 1982 et ne s'applique pas en tout cas aux circonstances de la présente affaire : rien n'indique en effet que des ressortissants guinéens aient eu un intérêt quelconque à l'égard du *Saiga* ou de son équipage.

³⁰Sentences arbitrales rendues par M. T.M.-C. Asser dans l'*Affaire des navires Cape Horn Pigeon, James Hamilton Lewis, C.H. White et Kate and Anna*, en date du 29 novembre 1902; texte reproduit dans K. Simmonds, *Cases on the Law of the Sea*, vol. III, p. 315 (1980). Voir également *In the Matter of the Schooners Jessie, Thomas F. Bayard and Pescawha*, 1922 *AJIL*, p. 114.

172. En conclusion, l'article 111, paragraphe 8, reconnaît à Saint-Vincent-et-les Grenadines le droit de se faire verser par la Guinée des dommages et intérêts pour toute perte ou tout dommage subis par suite de l'exercice injustifié du droit de poursuite contre le *Saiga*. Cette indemnisation représente une réparation pécuniaire pour les préjudices matériels causés au navire, y compris les membres d'équipage et la cargaison, et les préjudices moraux subis par Saint-Vincent-et-les Grenadines en raison de la violation de ses droits au titre de la Convention de 1982. Les sommes réclamées à chacun de ces titres sont énoncées aux sections 4.2.1 à 4.2.4.

4.1.2 *Le droit de la responsabilité des États et l'obligation de la Guinée de réparer*

173. Conformément aux règles générales du droit international, la Guinée est internationalement responsable à l'égard de Saint-Vincent-et-les Grenadines en raison des violations du droit international découlant des mesures prises à l'encontre du *Saiga*, y compris son équipage et sa cargaison, ainsi que des droits de Saint-Vincent-et-les Grenadines en vertu de la Convention de 1982.

174. Les projets d'articles de la Commission du droit international relatifs à la responsabilité des États, tels qu'établis par deux Rapporteurs spéciaux successifs, font ressortir l'obligation générale de faire cesser l'acte illicite, de rétablir la situation telle qu'elle était avant la perpétration de l'acte illicite et de fournir entière réparation par tous moyens appropriés, y compris la satisfaction³¹.

175. Le principe directeur en la matière a été posé par la Cour permanente de justice internationale dans l'affaire relative à l'*Usine de Chorzow (demande en indemnité)*, comme suit :

*"Le principe essentiel, qui découle de la notion même d'acte illicite et qui semble se dégager de la pratique internationale, notamment de la jurisprudence des tribunaux arbitraux, est que la réparation doit, autant que possible, effacer toutes les conséquences de l'acte illicite et rétablir l'état qui aurait vraisemblablement existé si ledit acte n'avait pas été commis. Restitution en nature, ou, si elle n'est pas possible, paiement d'une somme correspondant à la valeur qu'aurait la restitution en nature; allocation, s'il y a lieu, de dommages-intérêts pour les pertes subies et qui ne seraient pas couvertes par la restitution en nature ou le paiement qui en prend la place; tels sont les principes desquels doit s'inspirer la détermination du montant de l'indemnité due à cause d'un fait contraire au droit international."*³²

176. Cette règle est reprise dans les projets d'articles 41 à 46 de la CDI sur la responsabilité des États³³. Le projet d'article 42 stipule que :

"1. L'État lésé est en droit d'obtenir de l'État qui a commis un fait internationalement illicite une réparation intégrale, sous une ou plusieurs des formes de réparation : restitution en nature, indemnisation, satisfaction et assurances et garanties de non-répétition."

³¹Voir W. Ripshagen, *Rapport préliminaire, CDI Annuaire*, 1980, vol. II, première partie, p. 105 et suiv.; *Deuxième rapport, ibid.*, 1981, vol. II, première partie, p. 88 et suiv.; *Sixième rapport, ibid.* 1985, vol. II, première partie, p. 9 et 10; G. Arangio Ruiz, *Rapport préliminaire*, document des Nations Unies A/CN.4/416 et Add.1; *Deuxième rapport*, document des Nations Unies A/CN.4/425 et Add.1.

³²(1927) CPJI, séries A, No 17, p. 47.

³³37 ILM 440 (1998).

Quant à l'indemnisation, le projet d'article 44 dispose que :

"1. L'État lésé est en droit d'obtenir de l'État qui a commis un fait internationalement illicite une indemnisation pour le dommage causé par ce fait si, et dans la mesure où, le dommage n'est pas réparé par la restitution en nature.

2. Aux fins du présent article, l'indemnisation couvre tout dommage susceptible d'évaluation économique subi par l'État lésé et peut comprendre des intérêts et, le cas échéant, le manque à gagner."

Ces projets d'articles reconnaissent également une réparation pour le préjudice moral "correspondant à la gravité de l'atteinte", "en cas d'atteinte grave aux droits de l'État lésé" (projet d'article 45, par. 2 c); voir ci-après).

177. Il découle de l'application des règles générales de la responsabilité des États, telles que reflétées dans les projets d'articles de la CDI, que la Guinée est tenue de réparer de façon à effacer toutes les conséquences de ses actes illicites. Une telle réparation concerne les dommages matériels causés au navire, y compris l'équipage et la cargaison, ainsi que les préjudices non matériels ou moraux causés à Saint-Vincent-et-les Grenadines par les nombreuses violations de ses droits au titre de la Convention de 1982.

4.2 Détermination du montant de l'indemnisation

178. Sur la base des faits énoncés à la section 1 du présent mémoire, les dommages et intérêts réclamés par St-Vincent-et-les Grenadines pour son propre compte ou celui des autres intérêts du navire comprennent les demandes en indemnisation ci-après concernant :

les pertes ou dommages causés au navire par suite de sa saisie et du traitement subséquent qu'on lui a fait subir (4.2.1);

les préjudices causés au capitaine et à l'équipage, notamment pour blessures et privation de liberté (4.2.2);

les dommages causés par l'enlèvement de la cargaison du navire (4.2.3);

les dommages ou pertes subis par l'État de Saint-Vincent-et-les Grenadines (4.2.4);

les intérêts (4.2.5); et

les dépens (4.2.6).

4.2.1 Indemnisation réclamée en raison des pertes ou dommages causés au navire et à ses propriétaires par suite de la saisie du navire et du traitement subséquent qu'on lui a fait subir

179. Comme il a été dit plus haut, le *Saiga* a été endommagé et des membres de son équipage blessés au cours de son arraisonnement et de sa saisie par les autorités guinéennes le 28 octobre 1997. Le navire a subi des dommages supplémentaires du fait de son immobilisation à Conakry pendant 123 jours.

180. Il est bien établi dans la pratique internationale ainsi qu'en vertu de la Convention de 1982 que Saint-Vincent-et-les Grenadines est en droit d'être indemnisé pour toute perte ou tout dommage causés au navire. Ces dommages, y compris les coûts de remise en état, sont énoncés de manière précise à l'**annexe 41**. En résumé, les pertes ou dommages sont les suivants :

- a) Préjudices résultant des blessures infligées à des membres de l'équipage :
1. L'officier en second Kluyev 10 350 dollars É.-U.
 2. Le matelot/peintre Djibril 10 450 dollars É.-U.
- b) Préjudices causés au navire par suite de l'attaque perpétrée par les autorités guinéennes, y compris les dommages résultant d'une immobilisation de quatre mois : 332 255 dollars É.-U.
- c) Préjudices causés aux propriétaires par suite de l'immobilisation du navire à Conakry du 28 octobre 1997 au 28 février 1998 et jusqu'à l'achèvement des réparations nécessaires à Dakar, le 29 mars 1998 : 759 675 dollars É.-U.

comprenant les différents coûts ci-après :

1. Coût de l'affrètement durant cette période (153 jours @ 4 250 dollars É.-U./jour) 650 250 dollars É.-U.
2. Coût d'avitaillement et de représentation et coûts portuaires à Conakry 60 725 dollars É.-U.
3. Frais locaux résultant de la présence, à Conakry, d'un représentant des propriétaires 48 700 dollars É.-U.

181. Sous la présente rubrique, Saint-Vincent-et-les Grenadines réclame un montant total de **1 091 930 dollars É.-U.**

4.2.2 *Dommages et intérêts réclamés pour le compte du capitaine du navire et de l'équipage, notamment pour blessures et privation de liberté*

182. Comme il a été dit ci-dessus, le capitaine du navire et l'équipage ont subi les préjudices suivants pour blessures et privation de liberté :

au cours de l'arraisonnement, le 28 octobre 1997, et ultérieurement, le capitaine et l'équipage ont été victimes d'un usage excessif de la force;

le capitaine et cinq membres de l'équipage ont été illégalement détenus pendant quatre mois, du 28 octobre 1997 au 28 février 1998;

sept membres de l'équipage ont été illégalement détenus du 28 octobre 1997 au 17 novembre 1997;

neuf membres de l'équipage ont été illégalement détenus du 28 octobre à mi-décembre 1997;

deux membres de l'équipage ont été grièvement blessés par suite d'un usage excessif de la force de la part de personnes agissant sous le commandement d'autorités d'État guinéennes;

des objets personnels appartenant au capitaine et à l'équipage ont été volés par les autorités douanières guinéennes (voir liste fournie à l'**annexe 18**).

183. Il existe un précédent très clair en ce qui concerne l'indemnisation de tels préjudices. Dans l'affaire *I'm Alone*, les commissaires ont recommandé, en 1935, le versement de 25 666,50 dollars É.-U. par les États-Unis au Gouvernement canadien au bénéfice du capitaine et des membres de l'équipage à bord du navire lorsqu'il a été coulé (un membre de l'équipage s'est noyé, les autres ont été secourus)³⁴. Les commissaires ont recommandé le paiement de 10 185 dollars d'indemnisation en faveur de la veuve et de la famille du membre de l'équipage qui s'était noyé, 7 906 dollars en faveur du capitaine du navire et de 907 à 1 323 dollars en faveur des sept autres membres de l'équipage.

184. On peut trouver des orientations supplémentaires dans la pratique des cours et tribunaux compétents en matière des droits de l'homme sur le plan international, notamment la Cour interaméricaine des droits de l'homme et la Cour européenne des droits de l'homme, qui, toutes deux, sont expressément habilitées à prendre des décisions sur les questions de réparation de dommages causés par des infractions à l'instrument pertinent³⁵. Leur pratique reflète le fait que, bien que le droit international général exige le rétablissement du *status quo ante* (*restitutio in integrum*), dans les cas de violation de droits de l'homme et de lésions ou dommages corporels, un acte de restitution seulement est d'habitude insuffisant, sinon impossible. La réparation implique donc d'ordinaire une indemnisation sous forme d'un versement pécuniaire. Une telle réparation vise à indemniser tant des dommages matériels, comme la destruction de biens ou le manque à gagner, que des dommages non matériels, y compris les préjudices "affectifs" ou "moraux"³⁶.

185. La détermination du montant de l'indemnisation adéquate dans le cas de dommages matériels (ou "indemnisation pécuniaire") est d'ordinaire très simple. La détermination du préjudice "affectif", "psychologique" ou "moral", qui serait lié à une forme particulière de violation des droits de l'homme, pose cependant des difficultés. Tant à la Cour européenne qu'à la Cour interaméricaine, la détermination d'un tel préjudice se fait surtout sur la base de principes d'équité³⁷. Bien qu'aucune de ces instances n'ait réussi jusqu'ici à élucider le contenu de ces "principes d'équité", on peut relever certains principes généraux qu'elles appliquent :

- Lorsque le préjudice causé est faible, le jugement lui-même peut constituer une réparation suffisante³⁸. Dans d'autres cas, le jugement peut être évalué par rapport au montant de l'indemnisation à verser³⁹.

³⁴*op. cit.*, note 26 et texte correspondant; voir également les sentences rendues dans l'affaire du *Cape Horn Pigeon*, *James Hamilton Lewis*, *C.H. White et Kate and Anna*, *op. cit.* note .

³⁵Voir l'article 50 de la Convention européenne des droits de l'homme et l'article 63, par. 1, de la Convention américaine relative aux droits de l'homme 1969 (Pacte de San José).

³⁶Voir *Traité de Neuilly*, art. 179, *Annexe, par. 4 (Interprétation)*, arrêt No 3, 1924, CPJI, séries A, No 3, p. 9; *affaire Maal*, 1er juin 1903, 10 Recueil des sentences arbitrales 732; *affaire Campbell*, 10 juin 1931, 11 Recueil des sentences arbitrales 1158.

³⁷Voir affaire *Godinez Cruz: Compensatory Damages*, Cour interaméricaine des droits de l'homme, arrêt du 21 juillet 1989, par. 25, affaire *Velasquez-Rodriguez, Compensatory Damages*, Cour interaméricaine des droits de l'homme, arrêt du 21 juillet 1989, par. 27.

³⁸Voir, par exemple, *Reinhardt et Simone-Kaid c. France*, Cour européenne des droits de l'homme, arrêt du 31 mars 1998; *K-F c. Allemagne*, Cour européenne des droits de l'homme, arrêt du 27 novembre 1997.

³⁹Voir, par exemple, *Van Mechelen et al. c. Les Pays-Bas* (art. 50), Cour européenne des droits de l'homme, arrêt du 30 octobre 1997.

- Une indemnisation doit être certainement versée en cas de préjudice affectif ou psychologique avéré. Elle doit cependant être également versée même si aucun préjudice physique ou psychologique n'a été mis en évidence. Dans de tels cas, le préjudice peut être considéré comme ayant un caractère strictement "moral". Un individu qui a été illégalement détenu en violation d'un droit protégé est ainsi en droit d'être indemnisé même s'il ne peut apporter la preuve d'un préjudice psychologique ou mental quelconque. En pratique, l'indemnisation est d'autant plus importante que le préjudice affectif ou psychologique est plus apparent⁴⁰.
- La réparation est généralement considérée comme ayant un caractère non pas punitif mais compensatoire⁴¹.

186. D'une manière générale, le préjudice "moral" ou "non matériel" fait l'objet d'une indemnisation sous forme de versement d'une somme forfaitaire (faisant courir des intérêts en cas de non-règlement dans un délai déterminé). Il est tenu compte, dans le calcul de ce montant forfaitaire, du coût de vie en vigueur ainsi que d'un taux journalier dans les cas d'emprisonnement illégal. Tant la Cour européenne que la Cour interaméricaine des droits de l'homme appliquent des barèmes d'indemnisation⁴².

187. Compte tenu des faits, Saint-Vincent-et-les Grenadines réclame les indemnités suivantes en réparation des dommages causés aux membres de l'équipage par l'usage excessif de la force à leur encontre et leur détention illégale :

pour le capitaine, 50 750 dollars⁴³;

pour les cinq membres d'équipage détenus pendant 123 jours, 12 300 dollars par personne⁴⁴;

⁴⁰Par exemple, dans l'affaire *Van Mechelen*.

⁴¹*Godínez Cruz*, par. 36, *Velasquez-Rodriguez*, par. 38; *Akhdivar c. Turquie* (art. 50), Cour européenne des droits de l'homme, arrêt du 1er avril 1998.

⁴²Cour interaméricaine des droits de l'homme : *Velasquez Rodriguez* (disparition) : 250 000 lempiras honduriens; *Godínez Cruz* (disparition) : 250 000 lempiras honduriens; *Aloeboetoe* (privation de la vie) : 29 000 dollars É.-U.; *Gangaram Panday* (détention illégale) : 10 000 dollars É.-U. (indemnisation théorique étant donné que la responsabilité du Suriname a été simplement supposée); Cour européenne des droits de l'homme : *Leterme c. France*, 29.4.98 (durée déraisonnable de la procédure d'indemnisation) : 200 000 francs français; *Selcuk et Asker c. Turquie*, 24.4.98 (destruction du logement) : 10 000 livres; *Clooth c. Belgique*, 5.3.98 (détention illégale) 125 000 francs belges (calculée pour 625 jours de détention sur la base de 200 francs belges par jour); *Akhdivar c. Turquie*, 1.4.98 (destruction du logement) : 8 000 livres; *Raninen c. Finlande*, 16.12.97 (brève détention illégale) : 10 000 markkaa finlandais; *Sakik et al. c. Turquie*, 26.11.97 (détention illégale) : 25 000 francs français (12 jours) et 30 000 francs français (14 jours); *Van Mechelen et al. c. Pays-Bas*, 30.10.97 (détention illégale) : 25 000 florins; (... et détresse) 5 000 florins; *Johnson c. Royaume-Uni*, 24.10.97 (détention illégale) : 10 000 livres; *Lukanov c. Bulgarie*, 20.3.97 (détention illégale - 115 jours) : 40 000 francs français; *Sur c. Turquie*, 3.10.97 (mauvais traitements en cours de détention - règlement amiable) : 100 000 francs français; *Aksoy c. Turquie*, 18.12.96 (détention illégale et torture) : 25 000 livres.

⁴³A raison de 250 dollars par jour de détention pendant 123 jours, plus un montant au titre des conséquences affectives et psychologiques du traitement - y compris les menaces - que lui ont fait subir les autorités guinéennes.

⁴⁴100 dollars par jour pour 123 jours de détention.

pour les huit membres d'équipage détenus pendant environ 45 jours, 4 500 dollars par personne ⁴⁵;

pour les neuf membres d'équipage détenus pendant 21 jours, 2 100 dollars par personne ⁴⁶.

188. En ce qui concerne les graves lésions ou dommages corporels subis par les deux membres d'équipage blessés par balles, Saint-Vincent-et-les Grenadines réclame les montants suivants :

pour M. Kluyev, 50 000 dollars;

pour M. Djibril, 50 000 dollars.

189. Pour la perte des objets personnels pris à bord du navire dans diverses cabines par les autorités guinéennes (à l'officier radio-électricien, au cuisinier, au capitaine, à deux membres d'équipage : voir **annexe 18**), Saint-Vincent-et-les Grenadines réclame 9 502 dollars É.-U.

190. Sous la présente rubrique, Saint-Vincent-et-les Grenadines réclame un montant total de **276 652 dollars**.

4.2.3 *Demande en indemnisation au titre du dommage causé par l'enlèvement de la cargaison du navire*

191. Lors de son arrivée à Conakry le 28 octobre 1997, le *Saiga* était chargé de 4 949 032 MT de carburant. Entre le 10 et le 12 novembre 1997, cette cargaison a été entièrement retirée du navire. Elle a été par la suite vendue à un tiers, ainsi que l'a confirmé l'Agent de la Guinée (voir procédure de prompt mainlevée de l'immobilisation, 27 novembre 1997, comptes rendus in extenso p. 28, 10e et 11e lignes), pour une somme se chiffrant, d'après les informations reçues, à quelque 3 millions de dollars des États-Unis.

192. Selon le principe général d'équité qu'exprime la maxime "*nullus commodum capere de sua injuria propria*" ⁴⁷ (ou "*ex turpi causa non oritur actio*"), nul ne peut tirer profit de ses propres agissements répréhensibles. Il en découle que la Guinée doit être tenue comptable du produit de la vente à des tiers mentionnés ci-dessus. Sinon, elle se serait injustement enrichie du fait de ses actes internationalement illicites. Saint-Vincent-et-les Grenadines réclame donc le montant des sommes reçues, de l'ordre de 3 millions de dollars des États-Unis.

194. Sous la présente rubrique, Saint-Vincent-et-les Grenadines réclame **3 000 000 de dollars**.

4.2.4 *Demande d'indemnisation au titre des dommages ou pertes subis par l'État de Saint-Vincent-et-les Grenadines*

195. Ainsi qu'il est exposé dans le présent mémoire, la Guinée a violé les droits ci-après de Saint-Vincent-et-les Grenadines :

le droit des navires battant pavillon de Saint-Vincent-et-les Grenadines de jouir de la liberté de navigation et/ou d'utilisation de la mer à d'autres fins internationalement licites liées à l'exercice de la liberté de navigation, visé au

⁴⁵100 dollars par jour pour 45 jours de détention.

⁴⁶100 dollars par jour pour 21 jours de détention.

⁴⁷Voir Bin Cheng, *General principles of law as applied by International Courts and Tribunals* (1987, Grotius), p. 149 à 158.

paragraphe 2 de l'article 56, à l'article 58 et dans les dispositions connexes de la Convention de 1982;

le droit des navires battant pavillon de Saint-Vincent-et-les Grenadines de ne voir exercer à leur encontre le droit de poursuite que dans le strict respect des conditions prescrites à l'article 111 de la Convention de 1982 (art. 111);

le droit des navires battant pavillon de Saint-Vincent-et-les Grenadines, conformément aux prescriptions du droit international général, de ne pas être soumis à un exercice inutile et déraisonnable de la force; et

le droit de Saint-Vincent-et-les Grenadines de voir la Guinée se conformer sans délai à l'arrêt du 4 décembre 1997 du Tribunal international ordonnant la mainlevée de l'immobilisation du *Saiga* et la libération de son équipage, suite au dépôt par Saint-Vincent-et-les Grenadines, le 10 décembre 1997, d'une garantie raisonnable, en application du paragraphe 4 de l'article 292 et de l'article 296 de la Convention de 1982.

196. La violation de ces droits par la Guinée a causé à Saint-Vincent-et-les Grenadines d'importants préjudices. Elle s'est vue obligée de prendre des initiatives pour défendre les droits du *Saiga* ainsi que ses propres droits, notamment en engageant en novembre 1997 une procédure au titre de l'article 292 de la Convention de 1982 afin d'obtenir la prompte mainlevée de l'immobilisation du navire et la prompte libération de son équipage et, la Guinée ne s'étant pas conformée à l'arrêt du tribunal, en ouvrant une procédure d'arbitrage. Saint-Vincent-et-les Grenadines a dû consacrer beaucoup de temps et d'efforts à apporter son soutien aux démarches faites par les autres parties ayant des intérêts dans le navire pour assurer la protection de l'équipage et obtenir la mainlevée de l'immobilisation du navire. Elle était contrainte d'agir avec décision en raison de l'importance économique de son registre d'immatriculation et pour éviter la perte de nouvelles immatriculations ou le non-renouvellement d'immatriculations existantes. Pour un petit pays comme Saint-Vincent-et-les Grenadines, ces efforts ont représenté un coût non négligeable, l'obligeant à puiser dans des ressources destinées à d'autres activités, y compris aux niveaux les plus élevés. En outre, des navires battant son pavillon se sont peut-être vus empêchés d'exercer leurs droits liés à la liberté de navigation dans la zone économique exclusive de la Guinée, l'accès à ces eaux ayant pu leur être interdit, du moins jusqu'à ce que le Tribunal international se prononce sur le fond.

197. Vouloir évaluer avec précision l'étendue pécuniaire du dommage subi par Saint-Vincent-et-les Grenadines du fait des actes de la Guinée serait une tâche quasiment impossible. On ne sait pas, par exemple, si l'incapacité dans laquelle se trouvent des navires battant pavillon de Saint-Vincent-et-les Grenadines de s'avitailer au large de la côte de la Guinée a entraîné ou risque d'entraîner pour l'avenir une perte d'immatriculations. Il est certain que cette éventualité ne saurait être totalement exclue. Néanmoins, Saint-Vincent-et-les Grenadines est en droit d'obtenir pour chacune des violations de ses droits, une réparation intégrale par tous moyens appropriés, y compris satisfaction. Il existe des précédents manifestes à l'appui de la demande d'indemnisation présentée par Saint-Vincent-et-les Grenadines au titre du dommage non matériel qu'elle a subi et pourrait continuer à subir du fait des actes de la Guinée. Il y a lieu de se guider, en particulier, sur la recommandation faite par les membres de la commission d'arbitrage dans l'affaire du *Im Alone*, tendant à ce qu'une indemnité de 25 000 dollars soit versée au Canada à titre de réparation matérielle des violations commises par les États-Unis.

198. Depuis cette décision, le versement de dommages-intérêts en réparation d'un préjudice moral a été ordonné dans de nombreuses autres affaires concernant d'autres domaines. Récemment, par exemple, la Commission internationale Chili-États-Unis d'Amérique a, dans l'affaire *Letelier et Moffitt*, rendu à l'encontre du Chili une sentence accordant aux États-Unis, au profit des familles des victimes des actes commis par le Chili que les États-Unis affirmaient être internationalement illicites, une indemnité de 780 000 dollars en réparation

du préjudice moral (le Chili a accepté de verser l'indemnité à titre de faveur, en niant sa responsabilité)⁴⁸. Il y a lieu de relever tout particulièrement à cet égard l'opinion individuelle concordante qu'a exprimée le professeur Orrego Vicuna sur la question de la réparation du préjudice moral, opinion qui, de l'avis de Saint-Vincent-et-les Grenadines, reflète avec exactitude le droit actuel :

*"La réparation du préjudice moral est manifestement au nombre des principes importants du droit international en la matière. S'agissant par définition d'un dommage non matériel, la fixation du montant de l'indemnité est une question extrêmement difficile, car il faut que ce montant soit à la fois juste et raisonnable."*⁴⁹

199. L'Accord signé le 9 juillet 1986 entre la France et la Nouvelle-Zélande, conformément à un règlement du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, au sujet du sabotage du *Rainbow Warrior* commis en Nouvelle-Zélande par des agents français (l'Accord de 1986)⁵⁰ comportait également une indemnisation au titre du dommage non matériel. L'Accord et le règlement du Secrétaire général prévoyaient que la France verserait à la Nouvelle-Zélande un montant de 7 millions de dollars en réparation "de l'ensemble des préjudices qu'elle avait subis". La Nouvelle-Zélande avait demandé 9 millions de dollars pour l'ensemble de ses préjudices, y compris pour "la violation de sa souveraineté et l'affront et l'insulte que cela impliquait", et pour "tenir compte du fait que la France avait refusé d'extrader ou de poursuivre d'autres personnes en France responsables de la perpétration de l'acte illégal et criminel du 10 juillet 1985". La France offrait une indemnité de 4 millions de dollars, correspondant uniquement aux frais effectivement exposés par la Nouvelle-Zélande. Recourant à la médiation du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, les deux pays lui demandèrent de proposer une solution sous la forme d'un règlement, auquel les deux parties convenaient à l'avance de se conformer. Dans son règlement, le Secrétaire général de l'ONU a noté que :

*"L'attentat contre le Rainbow Warrior constituait incontestablement une violation grave des normes de base du droit international. Il impliquait plus spécialement une violation grave de la souveraineté néo-zélandaise et de la Charte des Nations Unies".*⁵¹

200. Le Secrétaire général a décidé que la France "devrait verser au Gouvernement néo-zélandais une somme de 7 millions de dollars des États-Unis en réparation de l'ensemble des préjudices subis par la Nouvelle-Zélande". Sur cette somme, 3 millions de dollars correspondaient, apparemment, au dommage non matériel subi par la Nouvelle-Zélande.

201. L'Accord de 1986 prévoyait de soumettre à l'arbitrage tout différend auquel cet accord pourrait donner lieu. Un différend ayant surgi, il a été ainsi soumis à l'arbitrage. Sur la question des dommages-intérêts et plus particulièrement de la réparation pécuniaire du préjudice moral et juridique, le tribunal arbitral a déclaré ce qui suit :

"Une injonction de paiement de compensation monétaire peut être faite dans le cas d'obligations internationales impliquant, comme c'est le cas ici, de sérieux dommages moraux et légaux, et bien qu'il n'y ait pas de dommages matériels. Comme cela a déjà

⁴⁸ILR, vol. 88, p. 735 et 736 (11 janvier 1992). Les membres de la commission étaient Andres Aguilar Mawdsley (Président), Julio Maria Sanguinetti Coirolo, Sir John Freeland, Francisco Orrego Vicuna et Malcolm Wilkey.

⁴⁹Ibid., p. 743.

⁵⁰*Rainbow Warrior, Nouvelle-Zélande c. France*, ILR, vol. 74, p. 274.

⁵¹Règlement du 6 juillet 1986 opéré par le Secrétaire général des Nations Unies, *Revue générale de droit international public*, 1987, p. 1034 et 1035.

été mentionné, les violations sont substantielles, incluant des manquements importants aux obligations solennelles du traité conclu conformément à un règlement obligatoire du Secrétaire général des Nations Unies. Il est vrai que de telles injonctions sont inhabituelles mais une des raisons en est que de telles demandes sont relativement rares, par exemple, par la France dans les affaires du Carthage et du Manouba (1913) (11 UNRIAA 449, 463), et par la Nouvelle-Zélande dans la procédure de 1986 devant le Secrétaire général, acceptée par la France dans le premier accord. De plus, de telles injonctions ont effectivement été ordonnées, par exemple dans ce dernier cas." 52

La sentence confirme que la somme de 7 millions de dollars fixée par le Secrétaire général comprenait un montant pour le dommage non matériel (préjudice moral).

202. Ainsi qu'il est dit plus haut, la CDI a également reconnu dans son projet d'articles sur la responsabilité des États que "[l]'État lésé est en droit d'obtenir de l'État qui a commis un fait internationalement illicite satisfaction pour le dommage, notamment moral, causé par ce fait si, et dans la mesure où, cela est nécessaire pour que la réparation soit intégrale" (art. 45, par. 1). La satisfaction peut prendre plusieurs formes, dont :

"en cas d'atteinte grave aux droits de l'État lésé, des dommages-intérêts correspondant à la gravité de l'atteinte"
(art. 45, par. 2 c)).

203. Dans son commentaire, la CDI a souligné qu'une telle réparation avait un caractère exceptionnel, comme l'indiquait le membre de phrase "en cas d'atteinte grave aux droits de l'État lésé" 53. La CDI explique en outre que cette réparation est

"accordé[e] à la partie lésée en plus de l'indemnisation du dommage effectif, quand le préjudice qui a été causé a été aggravé par des circonstances telles que la violence, l'oppression, la malveillance, le dol ou le comportement malintentionné de la partie auteur du fait illicite" 54.

Pour illustrer l'application pratique de la disposition prévoyant "des dommages correspondant à la gravité de l'atteinte", la CDI cite l'affaire du *Rainbow Warrior*, et notamment la décision du Secrétaire général de fixer le montant des dommages-intérêts à 7 millions de dollars, montant qui "dépassait de loin la valeur du dommage matériel subi".

204. Saint-Vincent-et-les Grenadines soutient qu'en l'espèce ses droits ont subi des atteintes graves, pour lesquelles elle est en droit de demander des dommages-intérêts au titre du préjudice non matériel. La violence dont il a été fait usage contre le *Saiga* et les membres de son équipage, l'immobilisation du navire et la détention du capitaine et de cinq membres d'équipage pendant 123 jours, le non-respect des conditions d'exercice du droit de poursuite et de la liberté de navigation, le défaut de notification de l'immobilisation à Saint-Vincent-et-les Grenadines, le traitement réservé au capitaine et à l'équipage, la saisie de la cargaison avant toute inculpation ou condamnation, le fait de ne pas se conformer à l'arrêt du Tribunal international du 4 décembre 1997, constituent ensemble et séparément des "atteintes graves" au sens qu'envisageait la CDI et qui ressort de la pratique passée. Pour déterminer ce qui est juste et raisonnable en regard aux actes commis par la Guinée, le Tribunal international

⁵²*Rainbow Warrior (Nouvelle-Zélande c. France)*, Tribunal arbitral France-Nouvelle-Zélande; sentence arbitrale du 30 avril 1990, *Revue générale de droit international public*, tome XCIV, 1990, p. 838 (non souligné dans le texte)

⁵³*Rapport de la Commission du droit international sur les travaux de sa quarante-cinquième session*, dans *Annuaire de la CDI 1993*, vol. II, deuxième partie, p. 83.

⁵⁴*Ibid.* La CDI a noté que ce type de réparation était appelé "exemplary damages" en *common law*.

devrait aussi tenir compte du fait que cette dernière ne s'est souciée à aucun moment de faire droit ou de répondre de quelque autre manière aux préoccupations que Saint-Vincent-et-les Grenadines n'a cessé d'exprimer sur ces points et sur d'autres. De surcroît, Saint-Vincent-et-les Grenadines n'a reçu aucune réponse à sa lettre du 7 avril 1997 qui invitait la Guinée à conclure avec elle un arrangement non obligatoire concernant l'avitaillement au large des côtes guinéennes en attendant que le Tribunal international se soit prononcé dans la procédure sur ces questions (*supra*, par. 74). Et la Guinée n'a pas présenté au Tribunal de rapport sur la suite donnée à l'ordonnance prescrivant des mesures conservatoires, comme l'exigeait ladite ordonnance (*supra*, par. 75).

205. Compte tenu des faits, Saint-Vincent-et-les Grenadines estime juste et raisonnable que lui soient accordées les indemnités suivantes à titre de réparation matérielle des actes de la Guinée :

- en ce qui concerne la violation par la Guinée de l'article 111 de la Convention de 1982 et de l'obligation découlant du droit international général de ne pas faire un usage déraisonnable ou excessif de la force, la somme de 400 000 dollars É.-U.;
- en ce qui concerne la violation par la Guinée du paragraphe 2 de l'article 56 et de l'article 58 de la Convention de 1982, la somme de 400 000 dollars É.-U.;
- en ce qui concerne la violation par la Guinée du paragraphe 4 de l'article 292 et de l'article 296 de la Convention de 1982, la somme de 200 000 dollars É.-U.

206. Sous la présente rubrique, Saint-Vincent-et-les Grenadines réclame un montant d'**un million de dollars**.

4.2.5 *Intérêts*

207. En vertu de l'Accord de 1998 et conformément au paragraphe 24 de la notification du 22 décembre 1997, Saint-Vincent-et-les Grenadines réclame des intérêts au titre des demandes en indemnisation pour dommages matériels faisant l'objet des rubriques 4.2.1 à 4.2.3. Les intérêts sont demandés sur la somme qui sera accordée par le Tribunal international, au taux de 8 %, à compter du 11 décembre 1998 et/ou du 28 février 1998.

4.2.6 *Dépens*

208. L'Accord de 1998 dispose que le Tribunal international "sera habilité à rendre une décision concernant la charge des frais de justice et autres dépens encourus par la partie à laquelle il donnera gain de cause". Les frais de justice et autres dépens encourus jusqu'au 6 mai 1997 ont dépassé 660 000 dollars des États-Unis. Un décompte détaillé de ces dépens et des frais additionnels qui seraient encourus sera fourni au Tribunal conformément à toutes ordonnances qu'il rendrait à ce sujet.

4.3 *Conclusions*

En résumé, Saint-Vincent-et-les Grenadines présente les demandes en indemnisation suivantes au titre des pertes et dommages qu'elle a subis :

Pertes ou dommages causés au navire :	1 091 930 dollars É.-U.
Pertes ou dommages causés au capitaine et à l'équipage :	276 652 dollars É.-U.
Perte de la cargaison :	3 000 000 dollars É.-U.

Dompage subi par Saint-Vincent-et-les-Grenadines :

1 000 000 dollars É.-U.

Le montant total demandé est de **5 368 582 dollars É.-U.**, plus les intérêts et dépens.

CONCLUSIONS

Ainsi qu'il a été exposé ci-dessus, la Guinée a procédé le 28 février 1998 à la mainlevée de l'immobilisation du *Saiga* et à la libération des membres de l'équipage restants. La demande initiale de mainlevée de l'immobilisation et de libération qui avait été présentée le 22 décembre 1997 n'a donc plus lieu d'être.

Pour les motifs ci-dessus ou partie d'entre eux, ou pour tout autre motif que le Tribunal international jugera pertinent, le Gouvernement de Saint-Vincent-et-les Grenadines prie le Tribunal international de dire et juger :

1) Que les actions de la Guinée (notamment l'attaque contre le *Saiga* et son équipage dans la zone économique exclusive de la Sierra Leone, l'immobilisation et la saisie du navire et le déchargement de sa cargaison de gazole, et le fait d'avoir porté des charges contre Saint-Vincent-et-les Grenadines et d'avoir rendu par la suite un jugement contre cette dernière) violent le droit de Saint-Vincent-et-les Grenadines et des navires battant son pavillon de jouir de la liberté de navigation et/ou de la liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites liées à l'exercice de la liberté de navigation, qui sont reconnues par l'article 56, paragraphe 2, l'article 58 et d'autres dispositions connexes de la Convention;

2) Que, sous réserve des exceptions limitées concernant les mesures d'exécution prévues par l'article 33, paragraphe 1, lettre a), de la Convention, les lois guinéennes concernant la douane et la contrebande, à savoir notamment les articles 1er et 8 de la loi 94/007/CTRN du 15 mars 1994, les articles 316 et 317 du Code des douanes et les articles 361 et 363 du Code pénal, ne sauraient en aucun cas être appliquées ou exécutées dans la zone économique exclusive de la Guinée;

3) Que, dans le cas du *Saiga*, la Guinée n'a pas exercé légitimement le droit de poursuite prévu à l'article 111 et qu'elle est tenue d'indemniser le *Saiga* conformément à l'article 111, paragraphe 8, de la Convention;

4) Que la Guinée a violé l'article 292, paragraphe 4, et l'article 296 de la Convention en ne procédant pas à la prompte mainlevée de l'immobilisation du *Saiga* et à la prompte libération de son équipage dès le dépôt de la caution de 400 000 dollars des États-Unis, le 10 décembre 1997, ou dès que des éclaircissements ont été donnés (le 11 décembre) par le Crédit Suisse;

5) Que la citation de Saint-Vincent-et-les Grenadines, en sa qualité d'État du pavillon du *Saiga*, devant les instances pénales et dans le cadre des procédures pénales introduites par la Guinée viole les droits de Saint-Vincent-et-les Grenadines au titre de la Convention;

[...]

7) Que la Guinée remette immédiatement l'équivalent en dollars des États-Unis du gazole déchargé et retourne la garantie bancaire;

8) Que la Guinée est tenue de payer des dommages et intérêts du fait des violations susmentionnées;

9) Que la Guinée paye les frais de la procédure arbitrale et les dépenses encourues par Saint-Vincent-et-les Grenadines.

Bozo Dabinovic
Agent et Commissaire aux affaires maritimes
Saint-Vincent-et-les Grenadines

Le 19 juin 1998
