

Opinion individuelle de M. le juge Lucky

(Traduction du Greffe)

I Introduction

1. Je n'ai pas voté en faveur de tous les paragraphes du dispositif de l'arrêt, et ce pour des raisons qui peuvent différer profondément de celles sur lesquelles l'arrêt se trouve fondé. Il me semble en effet difficile d'adhérer à certaines des conclusions auxquelles le Tribunal est parvenu, plus particulièrement celles que reflètent les paragraphes du dispositif qui sont consacrés à l'autorisation, à l'emprisonnement et au manque à gagner. Je me sens donc obligé d'exprimer un vote négatif sur lesdits paragraphes. Cette opinion individuelle expose les raisons de mon désaccord. A la lumière de mes constatations, je traiterai des moyens de preuve, qu'il s'agisse des preuves par document et des preuves orales, et de l'admissibilité de ces moyens de preuve en l'espèce.

2. Cette affaire est complexe en raison, notamment, du volume important des pièces et des preuves orales versées aux débats. Il convient donc d'examiner et d'évaluer des thèses qui s'opposent et des moyens de preuve qui se contredisent.

3. Dès lors, il ne devrait être ni surprenant ni embarrassant que cette affaire suscite une ou plusieurs opinions dissidentes ou individuelles. En effet, ouvrir une discussion sur l'interprétation des conclusions en droit et en fait auxquelles le Tribunal est parvenu en l'espèce sera doublement bénéfique à mon avis : elle suscitera l'attention des commentateurs du droit international au plus haut niveau et sera de bon augure pour l'évolution de la jurisprudence de ce Tribunal spécialisé. Il s'agit en l'espèce d'une affaire dans laquelle le juge doit axer sa constatation des faits sur un objectif primordial : la détermination de la vérité.

4. Je m'attacherai principalement à la question des moyens de preuve avancés à propos de l'autorisation, et à celle de savoir si l'équipage a été emprisonné en infraction avec l'article 73, paragraphe 3, de la Convention. Les moyens de preuve revêtent la plus haute importance à cet égard et il importe d'évaluer comme il convient la recevabilité des preuves écrites eu égard aux preuves orales et aux conclusions des conseils des parties.

II Les Questions Litigieuses

5. Il me semble que toute l'affaire tourne autour de la question de savoir si le navire *Virginia G* était autorisé à approvisionner en gazole les navires de pêche nommément désignés dans la zone économique exclusive (« ZEE ») de la Guinée-Bissau. S'il s'avère, après un examen approfondi des moyens de preuve, que le *Virginia G* n'était pas autorisé à ce faire et a donc agi en contravention avec les lois de la Guinée-Bissau, c'en est pratiquement fini des demandes du Panama, et les conséquences qui s'ensuivront seront très limitées, voire nulles. En revanche, si les faits constatés révèlent que le navire *Virginia G* était autorisé à procéder à ces opérations de soutage, l'affaire change alors totalement de physionomie. En conséquence, il est crucial d'examiner et d'évaluer les moyens de preuve.

6. Si le navire avait l'autorisation d'effectuer des opérations de soutage, les questions suivantes deviennent alors pertinentes. L'arraisonnement était-il légal ? La confiscation était-elle légale ? L'équipage a-t-il été emprisonné ou illégalement détenu ? Le propriétaire du navire a-t-il droit à des dommages-intérêts au titre de la réparation du navire et de la confiscation illégale du gazole ? Le Panama a-t-il droit à une réparation au titre du manque à gagner ? En outre, y a-t-il eu violation des droits de l'équipage en infraction avec l'article 73, paragraphe 3, et, dès lors, abus de droit constitutif d'une violation de l'article 300 de la Convention ?

7. Pour répondre aux questions ci-dessus, il est nécessaire d'examiner les moyens de preuve en détail et de parvenir à en tirer des conclusions spécifiques sur les points de fait.

III La déclaration du capitaine du navire *Virginia G*

8. Avant d'examiner la recevabilité et la valeur probante de la déclaration du capitaine du navire *Virginia G*, M. Eduardo Blanco Guerrero, plusieurs questions se posent. A quelle date cette déclaration a-t-elle été rédigée et signée (elle ne porte pas de date, mais on peut présumer qu'elle a été rédigée et signée avant le dépôt du mémoire auprès du Tribunal et quelque temps avant le décès du capitaine) ? La signature a-t-elle été certifiée conforme par un témoin ? Elle ne l'a pas été. Néanmoins, cette déclaration fait un compte rendu exhaustif et détaillé des événements de cette soirée. Le capitaine évoque le ravitaillement en combustible des navires de pêche, l'arraisonnement, l'immobilisation et la détention

de l'équipage, l'appareillage vers le port de Bissau, la confiscation des passeports de l'équipage et la détention (emprisonnement) du capitaine et de l'équipage à bord du navire *Virginia G*. Le capitaine a également déclaré avoir signé le procès-verbal admettant que le navire n'était pas autorisé à procéder au ravitaillement en combustible (soutage) et l'avoir fait parce qu'il était sous la menace d'une arme à feu. Il ajoute qu'il n'a pas compris le contenu du document qu'il signait car il était rédigé en portugais, et non en espagnol, sa langue maternelle.

9. J'ai trouvé des éléments de réflexion utiles dans l'opinion individuelle du juge Wolfrum dans l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)* (*TIDM Recueil 1999*, p. 10, p. 92, par. 4 et 5).

La jurisprudence internationale n'offre pas beaucoup d'indications au sujet de l'évaluation des moyens de preuve. A l'inverse du droit interne, le droit international, en général, et les règles de procédure des cours internationales et des tribunaux internationaux, en particulier, ont uniquement développé des règles concernant les aspects de la procédure qui se rapportent à la présentation des moyens de preuve par les parties, mais pas à l'évaluation des moyens de preuve en général. Ceci est également vrai pour ce qui est du Règlement du Tribunal qui, dans plusieurs de ses dispositions, traite de la présentation des moyens de preuve par les parties et du pouvoir que détient le Tribunal de demander aux parties de produire tous les moyens de preuve qu'il juge nécessaires. **Néanmoins, le Tribunal n'est pas totalement libre de décider du mode d'évaluation des moyens de preuve. Il est régi à cet égard par les principes de l'impartialité et d'un jugement équitable et par le devoir qui lui incombe de rendre une décision** (c'est moi qui souligne).

10. Je pense que les deux dernières phrases sont particulièrement pertinentes dans toutes les affaires où l'appréciation et la recevabilité des moyens de preuve sont cruciales pour la décision finale.

11. « Les règles de procédure des tribunaux ne traitent pas de l'authenticité des documents. Ce principe ne fait aucun doute, bien qu'un tribunal ait le pouvoir d'exclure des documents si la question de leur authenticité est posée » (voir *Délimitation maritime et questions territoriales entre Qatar et Bahreïn, fond, arrêt, C.I.J Recueil 2001*, p. 40, à p. 46, par. 15 et s.). Une question relative à l'authenticité de certains documents a été soulevée dans l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)* citée ci-dessus, tandis que dans l'*Affaire Qatar c. Bahreïn* l'Etat défendeur a remis en cause l'authenticité des documents, qui ont été exclus des

débats. Les preuves écrites semblent être le type de preuve le plus communément produit devant le Tribunal ; dans l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*, les inscriptions figurant dans les documents n'ont pas été contestées. Le Tribunal a fait allusion à ce fait et n'a pas enquêté sur l'authenticité des inscriptions dans les documents. Dans cette affaire, le Tribunal n'a pas eu à se prononcer sur la question (voir C. F. Amerasinghe, *Evidence in International Litigation*, p. 183).

12. En l'espèce, l'authenticité de la déclaration n'a pas été contestée. Le conseil de la Guinée-Bissau n'a formulé aucune forme de contestation ou de remise en cause de l'authenticité de la déclaration, et n'a pas contesté sa recevabilité. Toutefois, le conseil a implicitement suggéré que le contenu de cette déclaration n'était pas exact et produit des éléments de preuves visant à contredire les indications figurant dans celle-ci.

13. Dans le cadre d'un procès se déroulant en audience publique, les questions en litige sont tranchées par l'examen des preuves écrites et orales. Le procès comporte à la fois l'examen des preuves écrites, des preuves testimoniales écrites et orales et des conclusions et plaidoiries des conseils avisés des parties. En conséquence, le principe de l'« égalité des armes » vaut pour les deux parties. Afin de lever toute ambiguïté à propos de ce qui précède, je dois ajouter que, dans le cas où un tribunal s'en tiendrait strictement à la procédure écrite et ne prendrait pas connaissance de tous les moyens de preuve, y compris les dépositions des témoins, leurs réponses aux contre-interrogatoires, leur manière d'être et leur comportement au tribunal, les affaires seraient alors jugées sur la base des seules preuves par document. Je ne pense pas que cela puisse être acceptable, particulièrement dans des affaires comme celle-ci où les preuves orales sont tout aussi cruciales pour parvenir à la vérité.

IV Evaluation des moyens de preuve (constatations)

14. La question à trancher est de savoir comment un juge, siégeant auprès d'un tribunal international, évalue les moyens de preuve et détermine les faits de la cause. Il n'existe aucune règle générale en droit international. En fait, le Règlement du Tribunal est muet sur la question. Au demeurant, les règles procédurales ne peuvent pas fixer la manière dont un juge doit examiner les moyens de preuve et en tirer des conclusions sur les faits de la cause. C'est au juge et à lui seul qu'il appartient de déterminer les faits de la cause. En l'espèce, le dossier abonde d'éléments de preuves, tant sous forme orale qu'écrite. Il contient une déclaration d'un témoin qui est depuis décédé. Cette déclaration

n'est pas datée. Qui plus est, elle n'a pas été authentifiée par un témoin et n'est manifestement pas une attestation sous serment. Dans ces conditions, comment peut-on l'évaluer ? La Guinée-Bissau ne s'est pas opposée à l'admission de cette déclaration à titre de preuve. Il est certain qu'un conseil plaidant devant un tribunal national aurait soulevé une objection et demandé au tribunal de ne tenir en compte que de manière limitée, voire de ne tenir aucun compte, des allégations qui y sont formulées. Toutefois, il me semble que les règles en matière de preuve des cours internationales et des tribunaux internationaux ne sont pas aussi strictes que celles des tribunaux nationaux, où les avocats s'opposent généralement à toute déviation par rapport aux règles procédurales rigoureuses posées par leur droit national. Il apparaît que les juges font à juste titre preuve de prudence, de peur d'être accusés d'empiéter sur le terrain des conseils. Les Etats sont représentés par des conseils avisés qui sont seuls maîtres de la présentation de leur dossier et ont la responsabilité de veiller au respect des règles en matière de moyens de preuve. En conséquence, il incombe au juge d'appliquer ses connaissances pour s'assurer que la règle de droit est observée et pour veiller à ce que la justice soit non seulement rendue mais paraisse manifestement l'avoir été. Etant donné que la déclaration en question fait partie des moyens de preuve, j'estime qu'elle doit être appréciée à la lumière des moyens de preuve présentés par les deux parties.

15. La déclaration du capitaine indique ce qui suit :

Eduardo Blanco Guerrero, capitaine du navire « Virginia G » déclare :

Le 20 août 2009, j'ai reçu l'ordre concernant les quantités à livrer à chacun de ces navires :

1. AMABAL I 96 tonnes (111,11 m³)
2. AMABAL II 113 tonnes (130,79 m³)
3. RIMBAL I 81 tonnes (93,75 m³)
4. RIMBAL II 115 tonnes (133,10 m³)

Le même jour, je suis entré en communication avec les navires RIMBAL I et II qui m'ont fait savoir que l'agent leur avait confirmé que l'autorisation avait été donnée pour les opérations de soutage, ainsi que confirmé par les représentants à bord. J'ai informé les navires de pêche des quantités qui devaient être fournies.

16. Le capitaine ajoute qu'il a ravitaillé le navire *RIMBAL II* en gazole. Une fois achevé le ravitaillement de ce navire, il a réalisé qu'il n'avait toujours aucune nouvelle du navire de pêche *AMABAL* ; les capitaines des navires *RIMBAL* l'ont alors informé que ces navires avaient été arraisonnés dans le port de Bissau et qu'il n'y avait aucune communication avec eux.

A 23 heures, le 20 août, l'AMABAL 11 m'a appelé et informé qu'ils avaient été libérés et que leur agent avait confirmé que l'autorisation de ravitaillement avait été délivrée. J'ai indiqué les quantités qui devaient être fournies, les coordonnées du point de rencontre et une heure estimée pour le ravitaillement.

Le 21 août 2009, il a été livré 113 tonnes (130,78 m³) de gazole à l'AMABAL 11. A 19 heures, le 21 août 2009, alors qu'il se trouvait dans une position de coordonnées de 11° 48' de latitude Nord et 017° 31,6' de longitude Ouest (soit à 60 milles marins au large de la côte de la Guinée-Bissau et en dehors de la mer territoriale et de la zone contiguë de la Guinée-Bissau), et alors qu'il s'apprêtait à commencer l'opération de ravitaillement en combustible de l'AMABAL 1, le navire placé sous mon commandement, le VIRGINIA G, a été arraisonné violemment, comme lors d'un assaut, par six personnes arrivées à bord d'une vedette non identifiée. Trois d'entre elles portaient des armes (de type AK).

[Je n'ai] reçu aucune notification de la visite... le VIRGINIA G battait visiblement le pavillon du Panama et [qu']il était possible de l'identifier par le numéro OMI peint devant la passerelle ainsi que par le nom inscrit sur la proue et la poupe... [N]ous étions connus des autorités de la zone, qui étaient informées de notre présence par les deux navires de pêche, et notre société n'effectuait jamais d'opération de ravitaillement sans confirmation (par téléphone) que les navires de pêche avaient obtenu les autorisations appropriées des autorités locales.

Les membres de l'équipage ont été cantonnés dans leurs quartiers, avec interdiction de sortir et des armes pointées vers eux. Les officiers se trouvant sur la passerelle ont également été menacés par des armes, avec interdiction de se déplacer. Le 22 août 2009, nous sommes arrivés dans la baie de Bissau et y avons jeté l'ancre. Les autorités ont confisqué les passeports des membres de l'équipage ainsi que les documents de bord du navire. En fait, nous avons été privés de notre liberté, mais on nous a assuré qu'il ne faudrait pas plus de quelques jours pour résoudre le problème.

Du 12 au 19 novembre nous sommes restés ancrés et sous la garde de soldats armés.

17. En ce qui concerne la signature d'un document dans lequel il a prétendument admis qu'il avait procédé à des opérations de soutage sans autorisation écrite, le capitaine déclare :

Pendant la traversée jusqu'au port, les assaillants m'ont obligé à signer, sous la menace d'une arme à feu, un document rédigé en portugais, langue que je ne maîtrise pas bien. Je ne pouvais donc pas saisir le contenu dudit document et il ne m'en a pas été donné copie. J'ai accepté de le signer, même sans comprendre ce qui était écrit, parce que je me sentais menacé et ressentait un sentiment de peur et de stress et aussi parce que je voulais éviter que les assaillants n'utilisent la force contre nous.

V Valeur probante de la déclaration

18. Ainsi que je l'ai déjà dit, les règles en matière de preuves orales et de preuves en général ne sont pas aussi strictes, devant les cours internationales et les tribunaux internationaux, qu'elles le sont devant les tribunaux nationaux ; en effet, dans la plupart des cas, il existe une législation nationale régissant l'administration des preuves et le déroulement de la procédure (par ex., la loi de Trinidad et Tobago sur la preuve et les codes de procédure civile et de procédure pénale). Les règles gouvernant l'admissibilité des preuves devant les cours internationales et les tribunaux internationaux diffèrent sur de nombreux points de celles qui s'appliquent devant les juridictions nationales. Bien qu'elle n'ait suscité aucune contestation ni objection de la part du défendeur, je ne pense pas que cette déclaration puisse être évaluée sans l'examiner à la lumière des moyens de preuve dans leur ensemble. Ce n'est qu'à cette condition que sa force probante pourra être admise. Il est important de noter que le capitaine n'a pas pu être contre-interrogé, de telle sorte que son témoignage n'a pas pu être mis à l'épreuve pour permettre au Tribunal de déterminer si le récit des faits donné dans cette déclaration était exact. J'ai donc décidé d'examiner cette preuve afin de déterminer si d'autres preuves corroborent son contenu. Je dois donc mettre en balance le témoignage de M. Cisneros et les documents à l'appui, d'une part, avec les témoignages de M. Nunes et de M. Vieira (entre autres), d'autre part, afin d'évaluer leur force probante respective.

19. Au préalable, j'estime néanmoins nécessaire d'examiner la valeur probante de cette déclaration du capitaine qui n'a pas été délivrée sous serment, particulièrement à la lumière des moyens de preuve produits par la Guinée-Bissau. L'officier en second du navire *Virginia G*, M. Cisneros, a été entendu comme témoin et contre-interrogé. Son témoignage m'a donné le sentiment qu'il disait la vérité. Le témoignage oral de M. Cisneros corrobore ce qui est dit dans la déclaration du capitaine. Ainsi, il a indiqué :

[L]orsque j'ai réussi à aller jusqu'à la passerelle, j'ai vu que le capitaine était sous la menace d'un des militaires armés. Il était stressé et paraissait impuissant.

20. Les extraits suivants du témoignage de M. Cisneros sont également éclairants :

Nous n'avons jamais fourni que du gazole. Le navire n'est pas équipé pour transporter, entretenir ou fournir d'autres types de produits. Seulement du gazole. Le navire se trouvait dans la zone économique exclusive de la Guinée-Bissau.

Lorsque nous communiquons [par radio] avec les capitaines des navires, nous leur demandons toujours s'il y a des observateurs à bord et s'ils sont autorisés à y être, cette autorisation portant sur les activités de pêche et les activités de soutage.

Nous n'avons reçu aucun avertissement avant que ces hommes ne montent à bord. Nous n'avons pris conscience de ce qui se passait que quand ils étaient déjà près d'arraisonner le navire.

(Les témoins pour la Guinée-Bissau ont reconnu être montés à bord sans la forme d'avertissement communément admise.)

[I]ls ressemblaient à des pirates. Certains d'entre eux avaient revêtu un uniforme militaire et étaient armés, alors que d'autres portaient des vêtements civils sans aucune marque d'identification. Ils avaient des fusils d'assaut de type AKM. (La Guinée-Bissau a produit des preuves établissant que les hommes portaient des armes en raison d'incidents antérieurs avec d'autres navires et pour leur protection).

21. Il faut toutefois poser la question suivante : le navire était-il connu des agents du FISCAP, qui ont admis que le navire battait le pavillon du Panama et que son nom était identifiable ? « Ils ont confisqué les documents de bord du navire et les passeports de tous les membres de notre équipage ».

22. M. Cisneros a été contre-interrogé par le Conseil de la Guinée-Bissau. Il a notamment déclaré :

Lorsque le navire est chargé, la hauteur entre l'eau et le pont est de 1,55 mètre. On peut sauter. Il n'est pas nécessaire d'avoir une échelle ou des cordes. C'est facile de sauter à bord. Ils sont montés à bord. Ils se sont comportés de façon violente.

Les témoins entendus pour la Guinée-Bissau ont déclaré que l'arraisonnement s'était déroulé sans incident, que le capitaine avait été coopératif et qu'il avait lancé des cordes pour leur permettre de monter à bord du navire. C'est une version totalement différente de celle des témoins du Panama. La question est donc la suivante : qui le juge doit-il croire ?

23. En réponse à la question : « pourquoi est-ce que le capitaine a accepté de signer un tel procès-verbal d'infraction si cela n'était pas vrai ? », M. Cisneros a répondu :

Je doute que le capitaine ait signé cela s'il était en pleine possession de ses moyens. Le stress, la peur, l'auraient peut-être conduit à signer son certificat de décès ou sa condamnation à mort s'il avait été stressé ou – mais je ne pense pas qu'il aurait accepté cela.

Interrogé sur la confiscation des passeports, il a déclaré : « Pendant deux mois, j'ai tenté de récupérer mon passeport ».

24. Le Conseil du Défendeur a demandé : « [V]ous aviez le sentiment d'être arrêté. Mais ne pouviez-vous pas sortir pour aller dans les magasins vous approvisionner ? » Réponse : « Les premiers jours, non. Nous ne pouvions pas le faire, c'était interdit. Les soldats, les militaires et la FISCAP ne nous le permettaient pas ».

25. Le témoin a été contre-interrogé. Le contre-interrogatoire ne l'a déstabilisé à aucun moment. J'ai été impressionné par son maintien et sa conduite à l'audience. Je suis convaincu qu'il disait la vérité.

VI Autorisation

26. La première question est de savoir ce que prévoit la Convention en matière d'opérations de « soutage ». La Convention est muette sur la question, et ne précise pas si le soutage est ou non permis dans la ZEE d'un Etat. D'aucuns soutiennent qu'en les interprétant de manière large et libérale, les articles 53, 58, 61 et 62, lus conjointement, semblent permettre à un Etat d'adopter une législation en matière de soutage. Il me semble difficile d'adhérer à cette interprétation et à la conclusion exprimée dans l'arrêt, selon laquelle la Guinée-Bissau a compétence pour adopter des lois et règlements sur le soutage dans sa ZEE, et qu'elle l'a fait en adoptant le décret-loi 6-A/2000. Notant, mais sans

l'admettre, que ces règlements ne peuvent pas être contraires aux dispositions de la Convention, si ce décret-loi s'applique aux navires qui se livrent à des activités de pêche ou à des activités d'appui dans la ZEE de la Guinée-Bissau, je rejoins alors le Panama lorsqu'il soutient que le navire *Virginia G* a été autorisé à fournir des services de soutage auxdits navires de pêche.

27. Le juge doit interpréter et non faire la loi. Il semble qu'il y ait une lacune dans la Convention sur la question du soutage. La Convention est muette sur la question. Toutefois, le Tribunal a argué que bien que les articles 56 et 58 de la Convention soient muets sur la question du soutage, l'article 56, paragraphe 1, rapproché de l'article 62, place le soutage sous la compétence de l'Etat côtier. En conséquence, si la législation de l'Etat côtier spécifie qu'un navire doit avoir une autorisation pour approvisionner des navires de pêche en combustible, cette mesure est permise en vertu de la Convention et conforme à celle-ci. J'estime qu'en combinant les deux articles et en leur donnant une interprétation large et très libérale, une tentative est faite pour « faire la loi » et imposer une « loi faite par le juge ». Je pense en outre qu'en combinant les deux articles et en leur donnant une interprétation large et très libérale, une tentative est faite afin de légiférer et de lire dans la Convention un terme qui n'y figure pas et qui, a fortiori, n'y est donc pas défini. Les juges interprètent la loi, ils ne font pas la loi. Le juge n'a pas pour fonction d'introduire une définition ou des termes qui sont absents de la loi, de la convention ou du traité qu'il doit interpréter.

28. Les griefs et arguments du Panama et de la Guinée-Bissau sont exposés aux paragraphes 248 à 257 de l'arrêt. Il est donc inutile de les répéter ici, si ce n'est pour mentionner brièvement que le Panama soutient que la procédure d'autorisation requise a été respectée en l'espèce ; en effet, des accords ont été passés à terre, quelques jours à l'avance, entre les propriétaires du navire *Virginia G* et leurs clients. Des instructions ont ensuite été transmises au capitaine par radio et/ou téléphone, en l'informant que le navire était autorisé à fournir du combustible aux navires nommément désignés aux points de coordonnées spécifiés. Le demandeur, par les soins de son agent, en informe l'autorité compétente, à savoir le FISCAP. Le FISCAP peut ensuite délivrer l'autorisation. La question est la suivante : si les exigences procédurales ont été respectées et si ce fait a été reconnu, cela signifie-t-il qu'une forme d'autorisation a été délivrée ?

29. Je considère que les documents suivants sont importants :

1. Une lettre du FISCAP à la Direction de l'agence Bijagos Agency Lda Bissau, agent du propriétaire du navire *Virginia G* :

Bissau, le 14 août 2009

N/REF : N° 180/GCFISCAP/09

Objet : Autorisation de ravitaillement en combustible

L'autorité de surveillance et de contrôle des activités de pêche (FISCAP) présente ses sincères salutations et accuse ici réception de votre correspondance dont la référence est susmentionnée, en date du 14 août de l'année en cours.

Le contenu de votre lettre a été analysé et, en conclusion, la FISCAP autorise le ravitaillement en combustible des différents navires dans les conditions suivantes :

1. Indiquer avant l'opération :
 - a. Les coordonnées de l'opération de ravitaillement en combustible ;
 - b. La date, l'heure et le nom du navire qui va effectuer les opérations pour les navires AMABAL I, AMABAL II, RIMBAL I et RIMBAL II.

En espérant avoir répondu à votre demande, (c'est moi qui souligne) nous vous adressons nos cordiales salutations.

Le Coordonnateur

(signé)

Hugo Nosoliny Vieira

2. En réponse, Bijagos a écrit ce qui suit :

Objet : Renseignements

Messieurs,

La direction de l'agence Bijagos vous écrit en réponse à votre lettre N180/GCFISCAP/09 du 14 août 09 afin de vous transmettre les renseignements suivants :

- 1- Les coordonnées du point où seront effectuées les opérations d'approvisionnement sont les suivantes : 17, 35 et 12, 00.
- 2- Cette opération devrait avoir lieu à 16 heures le 21 août 2009. Le pétrolier s'appelle le « Virginia G ».

Bissau, le 20 août 2009.

Veuillez agréer, Messieurs, nos salutations distinguées.

La Direction

[SCEAU ET SIGNATURE (BIJAGOS)]

TAMPON DU FISCAP

Reçu No. 1106/2009

Secrétaire [signature]

30. À mon avis, cet échange de lettres révèle clairement que l'autorisation n'était pas seulement en cours mais avait été accordée. Le FISCAP a demandé les coordonnées et noms du navire, ces informations lui ont été communiquées et il en a accusé réception. Comment le FISCAP peut-il ensuite soutenir que cette autorisation n'a pas été accordée, en se fondant uniquement sur le fait que l'autorisation écrite ne se trouvait pas à bord du navire *Virginia G* et en soutenant que la loi exige pourtant qu'il en soit ainsi ? En outre, la note manuscrite dont le texte est reproduit en caractères gras au paragraphe 60 de l'arrêt peut être trompeuse. Sa valeur probante n'a pas été convenablement expliquée dans l'arrêt, puisqu'il ne fait aucun doute, en l'examinant à la lumière des preuves, qu'il s'agit d'un ajout, ainsi que je l'expliquerai ci-après.

31. Les mots « autorise le ravitaillement en combustible des différents navires » et « en espérant avoir répondu à votre demande » indiquent-ils au destinataire que l'autorisation est approuvée ? C'est ce que je pense car ces termes sont clairs. La réponse précise bien que les informations ont été envoyées au FISCAP. Le FISCAP a déclaré n'avoir pas reçu la lettre contenant ces informations, et c'est pourquoi la Guinée-Bissau soutient qu'il n'existait aucune autorisation écrite. À la lumière des preuves, tant écrites qu'orales, cette assertion est absurde. En d'autres termes, ces témoins ne disent pas toute la vérité. À mon avis, cependant, la lettre du 20 août et la lettre en réponse ne peuvent signifier qu'une seule chose : le navire a été autorisé à ravitailler en combustible les navires nommément désignés. Si l'on examine ces preuves par rapport à celles soumises par les agents de la Guinée-Bissau, la balance penche en faveur des preuves du Panama et celles de la Guinée-Bissau sont hautement discutables. En outre, l'examen du témoignage oral de M. Nunes et de M. Vieira, par comparaison avec la déclaration du capitaine, les témoignages et les preuves écrites, et en particulier les lettres, plaide fortement en faveur du Panama. L'attestation écrite et le témoignage verbal de M. Cisneros seront de la plus grande utilité pour déterminer les faits de la cause et découvrir la vérité.

32. Je crois bon de rappeler ici les questions pertinentes et les réponses que M. Vieira leur a faites pendant son interrogatoire principal par le Conseil de la Guinée-Bissau. Le Conseil a fait référence à une lettre également datée du 20 août, que le Panama affirme n'avoir jamais vue jusqu'au dépôt du contre-mémoire et de la demande reconventionnelle. Cette lettre contient le passage suivant, en caractères gras :

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

Il est prétendu qu'il s'agissait d'instructions données à M. Vieira, qui, d'après ce que j'ai constaté, avait déjà signé et envoyé la lettre mentionnée et reproduite ci-dessus. Si tel est bien le cas, il me semble que l'auteur de la note, ayant vu l'original de la lettre, demandait si le navire était autorisé.

Question : Vous avez reçu cette lettre, – qui a été produite par le Panama – je crois comprendre que vous avez reçu ce document, qui vous demande une autorisation d'avitaillement en carburant à l'intention des navires *Amabal I*, *Amabal II*, *Rimbal I* et *Rimbal II*. Pouvez-vous confirmer avoir reçu cette lettre ? Je parle de la demande. Vous avez reçu un après-midi courrier de l'agence des *Amabals* sollicitant l'autorisation d'effectuer une opération de soutage. C'est une lettre que vous avez envoyée le 14 août. Quelles sont les exigences que vous avez posées concernant l'opération de soutage demandée ?

M. Vieira : C'est moi qui ai signé cette réponse dans le cadre de la correspondance que nous avons entretenue avec l'agence Bijagós. Cette dernière avait demandé que ces navires soient avitaillés, et, bien entendu, nous avons demandé quels seraient la date, le lieu et l'heure où l'avitaillement en carburant aurait lieu, comme nous le faisons habituellement puisque ces opérations doivent avoir lieu en présence d'inspecteurs.

Question : Vous avez reçu une lettre de l'agence Bijagós. Pouvez-vous lire ce que vous a répondu l'agence, s'il vous plaît ?

M. Vieira lit : « La direction de l'agence Bijagós, en réponse à votre courrier N 180 GC18 FISCAP/09 du 14 août, souhaite vous informer du fait que les coordonnées relatives aux opérations de soutage sont 17,35 et 12,00. Cette opération s'effectuera à 16 heures en date du 21 août 2009. Le pétrolier s'appelle le *Virginia G* ».

Question : Pouvez-vous également lire la note que vous avez écrite à la main sur cette lettre ?

M. Vieira lit : « J'ai lu le contenu et souhaiterais savoir si le navire en question a ou non une autorisation pour l'opération liée de vente de carburant dans la ZEE de la Guinée-Bissau ».

33. Eu égard aux lettres et réponses qui viennent d'être citées, une seule hypothèse s'impose : cette « note » a été ajoutée après coup, n'a pas été communiquée à l'agent du navire *Virginia G* et ne peut pas être utilisée pour réfuter des preuves claires, concrètes et convaincantes.

34. A mon avis, cet élément indique clairement que l'autorisation n'était pas en cours mais qu'elle avait été accordée. Le FISCAP a demandé les coordonnées et les noms des navires. Ces informations lui ont été fournies et il en a accusé réception. Comment le FISCAP peut-il ensuite soutenir que l'autorisation n'a pas été accordée et se fonder uniquement, pour ce faire, sur le fait que l'autorisation écrite ne se trouvait pas à bord du navire *Virginia G*, contrairement à ce que la loi exige selon lui ? J'ai lu le décret-loi 6-A/2000. Il n'est nulle part indiqué qu'un navire avitailleur doit détenir une autorisation écrite à son bord.

35. La Guinée-Bissau a produit, en annexe à sa demande reconventionnelle, une lettre comportant une note manuscrite reproduite en caractères gras dans l'arrêt ; le Panama soutient que cette note ne figurait pas sur l'original de la lettre produit par le Panama en annexe à son mémoire ou contre-mémoire. Cette lettre indique avoir été signée le 20 août 2009, c'est-à-dire, soit dit en passant, à la même date que celle de la lettre envoyée par le même M. Vieira. Elle contient une phrase additionnelle qui se lit comme suit :

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

36. Plusieurs points sont obscurs : M. Vieira a-t-il signé deux lettres le même jour, en ne tenant aucun compte dans la seconde de ce qu'il avait écrit dans la première ? ; ou essaie-t-il de tromper une autorité supérieure ? ; ou cette seconde lettre a-t-elle été rédigée après coup ? Il me semble que, quel que soit le responsable, celui-ci fait peu de cas de la vérité. En d'autres termes, M. Vieira ne dit pas la vérité. C'est une attitude bien étrange et tout à fait inacceptable.

37. Le Conseil de la Guinée-Bissau aimerait que le Tribunal fasse fi de cette contradiction dans les termes et accepte la seconde lettre, ce qui aurait été admissible si la seconde lettre avait fait référence à la première et spécifiquement indiqué que l'autorisation n'avait pas été accordée. Ce moyen de preuve est faible, d'autant plus si on le compare avec ceux produits par le Panama.

38. L'agent a avisé le capitaine que l'autorisation avait été obtenue et accordée par le FISCAP. Le FISCAP est une émanation de l'Etat, qui agit à titre fiduciaire pour son compte et dont les décisions lient l'Etat.

39. Plusieurs passages du témoignage oral de M. Nunes sont utiles pour déterminer si le document signé par le capitaine, où il reconnaît qu'il n'était pas autorisé à pratiquer des opérations de soutage, est un élément contribuant à faire la vérité sur les faits. Ainsi que je l'ai évoqué plus haut, le capitaine a indiqué dans sa déclaration qu'il avait signé ce document car il était sous la menace d'une arme à feu. Néanmoins, les agents du FISCAP peuvent n'avoir pas eu connaissance, au moment où ils ont fait signer cette « confession », de la procédure qui devait être suivie pour recueillir une telle déclaration. Il n'est pas contesté que le fait de procéder à des opérations de soutage sans autorisation dans la ZEE de la Guinée-Bissau constitue une infraction. En d'autres termes, l'auteur de cette infraction peut être arrêté et accusé d'une infraction pénale. Qu'il me soit permis de dire d'emblée que les agents n'ont respecté ni la procédure régulière ni les règles en matière de preuve lorsqu'ils ont établi et fait signer le procès-verbal en question. Le capitaine n'a pas été averti des poursuites envisagées ; le procès-verbal ne lui a pas été complètement expliqué, et il a été rédigé en portugais, qui n'était pas sa langue maternelle. Aucun membre de l'équipage ni aucun autre tiers indépendant n'ont assisté comme témoins à la procédure. Voici un extrait de la déposition de M. Nunes :

Lorsque nous sommes arrivés à bord, j'ai demandé au capitaine si les opérations de soutage [qu']il était en train de mener constituaient des activités connexes de pêche, et s'il avait une autorisation. Il m'a dit qu'il ne l'avait pas. Après lui avoir demandé s'il avait l'autorisation de ravitailler le navire de pêche, j'ai décidé de lui dire : « étant donné que le navire n'a pas l'autorisation qui doit être délivrée par une autorité compétente, je suis dans l'obligation de l'arraisonner immédiatement ».

40. Deux questions surgissent. La première : s'est-il adressé au capitaine en portugais ou en espagnol ? La seconde : il est curieux de noter le langage technique qu'il a employé : « si les opérations de soutage [qu']il était en train de mener constituaient des activités connexes de pêche ». Ce point relève d'une interprétation juridique.

41. M. Nunes a admis qu'il avait pu lire le nom du navire et son numéro IMO et qu'il avait vérifié le nom du navire. Son témoignage lors de l'interrogatoire principal s'achève par les mots : « Ce qui constitue une infraction grave

en matière de pêcheries en vertu de la loi en vigueur ». Ces propos sont intéressants à la lumière des réponses suivantes qu'il a faites pendant le contre-interrogatoire. En effet, il a indiqué qu'au moment où ils sont montés à bord du navire *Virginia G*, l'*Amabal* était en cours d'approvisionnement en combustible pendant l'inspection du navire :

Le capitaine nous a demandé s'il devait interrompre l'opération, ce à quoi nous avons répondu qu'il pouvait la poursuivre jusqu'à ce qu'elle soit terminée. Et c'est ce qu'il a fait, transférant ainsi 110 tonnes de gazole marin à l'*Amabal II*.

42. Interrogé sur la question de savoir si les agents publics de la Guinée-Bissau ont pour pratique courante d'autoriser la poursuite de ce qu'ils qualifient d'infraction grave en matière de pêcheries, il a répondu : « Oui, c'est notre pratique courante ».

43. Réponse bien étrange en vérité. Je ne peux pas admettre qu'une personne qui commet une « infraction grave », pour reprendre les termes du témoin, soit autorisée à continuer de commettre cette infraction. En d'autres termes, si ce que dit M. Vieira est vrai, il se serait alors rendu complice de l'infraction. En outre, il me semble qu'il a joué le rôle d'*agent provocateur*. En effet, il a autorisé le capitaine à continuer l'approvisionnement en combustible, puis ordonné la saisie du navire et la détention de l'équipage.

44. Les navires de pêche détenaient les licences et l'autorisation requises pour recevoir du combustible. Comment, dans ces conditions, le navire *Virginia G* pouvait-il être en faute ? Le capitaine a été avisé que le navire *Virginia G* était autorisé et les pièces versées aux débats corroborent ce fait. En outre, il existe des documents du FISCAP signés par M. Vieira. En ce qui concerne le procès-verbal d'infraction, il a déclaré :

[L]e procès-verbal était en portugais. Je ne suis pas autorisé à arrêter qui que ce soit. Je lui ai remis le procès-verbal et il l'a lu. Tout était écrit en espagnol. Oui, du portugais, mais lorsque le capitaine l'a lu, il a utilisé une prononciation espagnole. Il l'a lu à haute voix avec un accent espagnol. Oui, il y a une différence. Il a lu ce que nous avons écrit, il l'a fort bien compris et il a signé.

45. Voilà qui est bien étrange et à mon avis contraire à la pratique et à la procédure admises en la matière. Le contenu du procès-verbal aurait dû lui être expliqué. Telle est la pratique et la procédure en matière de justice

pénale. En outre, il aurait dû être averti qu'il risquait des poursuites puisque, pour reprendre les termes de M. Vieira, il s'agit d'une *infraction grave* ; en conséquence, on aurait dû lui demander s'il comprenait ce qu'il signait. Il est absolument insuffisant de dire simplement qu'il avait fort bien compris ; c'est une opinion subjective fondée sur une simple observation du témoin. A mon avis, ce document n'a aucune valeur probante. En réalité, un tribunal national admettrait cette objection et exclurait ce document qu'il éliminerait des pièces du dossier. En effet, il s'agissait d'une confession et/ou d'un aveu de culpabilité. La procédure admise pour recueillir un tel aveu n'a pas été suivie.

VII Charge de la preuve

46. Avant de poursuivre sur le sujet des moyens de preuve, je dois m'arrêter quelques instants sur le critère de la preuve qui doit être appliqué dans le cadre des affaires soumises au Tribunal. J'estime que ce critère de la preuve doit être examiné au cas par cas, en raison des différences entre les exigences de la *common law* et celles du droit civil en la matière.

47. Dans les systèmes de *common law*, deux critères principaux s'appliquent, selon qu'il s'agit d'affaires civiles ou d'affaires pénales. Le critère adopté par les juridictions de *common law* en matière pénale impose que la preuve soit rapportée au-delà de tout doute raisonnable ; en matière civile, le critère retenu est la « preuve prépondérante » ou « la balance des probabilités ». Dans les systèmes de droit civil, le concept de critère de la preuve est différent. Il ne repose pas sur « la balance des probabilités » mais relève de l'appréciation personnelle du juge ou de l'« intime conviction du juge ». En d'autres termes, si le juge s'estime convaincu par les preuves et les conclusions qui reposent sur celles-ci, le critère de la preuve est satisfait. J'ai appliqué les principes précités pour l'examen des preuves écrites et orales.

48. Dès lors qu'il a été déterminé que le navire *Virginia G* était autorisé à se livrer à des opérations de soutage et que les agents du FISCAP n'ont pas dit la vérité, les incidents qui ont suivi, à savoir la saisie suivie de la confiscation et la détention/l'emprisonnement, ne sont pas intervenus en conformité avec la loi.

VIII Emprisonnement

49. La déclaration du capitaine et le témoignage de M. Cisneros révèlent qu'ils ont été effectivement privés de leur liberté et gardés sous surveillance

sur le navire. Le Panama soutient qu'ils ont été emprisonnés en violation des dispositions de l'article 73, paragraphe 3, de la Convention.

50. Le mot « emprisonnement » n'est pas défini dans l'article 73, paragraphe 3, de la Convention. Il convient donc de lui donner un sens correspondant aux circonstances, et d'interpréter l'« emprisonnement » visé à l'article 73, paragraphe 3, de manière large et libérale. Ce sens ne doit pas se réduire à l'envoi d'une personne en prison et à son confinement dans une cellule. En effet, l'emprisonnement signifie le fait de retenir une personne contre sa volonté ; en d'autres termes, il désigne l'action de priver quelqu'un de sa liberté. Le confinement dans une prison ou un lieu privé (en l'occurrence, un navire) sont les formes les plus évidentes d'emprisonnement. En l'espèce, j'estime que l'équipage a été privé de sa liberté.

51. Il est donc nécessaire de donner au mot « emprisonnement » un sens approprié aux circonstances. Comme je l'ai dit, l'emprisonnement peut prendre de nombreuses formes et confère le droit d'engager une action pour arrestation arbitraire ou détention illégale. Les membres de l'équipage n'ont été inculpés d'aucun délit en Guinée-Bissau et aucune caution n'a été fixée pour le cas où ils l'auraient été ; dès lors, ils ont été tout simplement détenus illégalement sans qu'aucune charge ne soit retenue contre eux. Les autorités ont confisqué leurs passeports et ils ont dû rester à bord du navire, sous surveillance, pendant plusieurs jours. Au demeurant, ils ne pouvaient pas quitter la Guinée-Bissau sans leurs passeports (situation similaire à celle vécue par le capitaine du navire « SAIGA » (*Affaire No. 2*)). Les principes d'interprétation des lois seront utiles pour interpréter l'article 73, paragraphe 3, de la Convention.

52. Je pense qu'il sera utile d'examiner les définitions actuelles de l'emprisonnement et de la détention en droit national et international et de les appliquer aux faits de la cause.

IX Emprisonnement

53. L'action de placer ou de confiner un homme en prison ; la privation de la liberté personnelle d'un homme ; la coercition exercée sur une personne pour l'empêcher d'exercer sa liberté de mouvement. *State v. Shaw*, 73 Vt. 140. 50 Atl. 803; *In re Langs- low*, 107 N. Y. 314, 00 N. E. 500; *In re Langan* (C. C.) 123 Fed. 134; *Steere v. Field*, 22 Fed. Cas.1221. Il n'est pas nécessaire, pour qu'il relève de cette définition, que le confinement intervienne dans

un lieu habituellement affecté à cet effet ; il peut se dérouler dans un lieu utilisé exclusivement pour l'occasion particulière concernée ; ou il peut avoir lieu sans recours à des moyens physiques de contrainte (tels des verrous ou barreaux) mais au moyen d'une contrainte verbale et de la démonstration de la force qui peut être employée. Voir *Pike v. Hanson*, 9 N. II. 491. Toute détention de force d'une personne, ou tout contrôle de ses mouvements, est un emprisonnement. *Lauson v. Buzinics*, 3 liar. (Del.) 410. *Law Dictionary: (Black's Law Dictionary)*

X Définitions de l'« emprisonnement » et de la « détention »

54. Toute forme d'emprisonnement dans laquelle une personne est privée de liberté peut être qualifiée de détention, bien que ce terme soit souvent associé à des personnes qui sont maintenues en détention provisoire avant d'avoir fait l'objet d'un mandat d'arrêt ou d'avoir été accusées d'une infraction. Le fait d'être détenu pour les besoins d'une recherche de drogue équivaut à une détention provisoire, puisqu'il faut attendre l'issue de la recherche pour savoir si des charges peuvent être retenues contre l'intéressé. Le terme « détenu » vise souvent le *caractère d'urgence* de la privation de liberté, qui intervient fréquemment avant même le déroulement d'une procédure d'arrestation ou de pré-arrestation. Par exemple, un voleur à l'étalage poursuivi et maîtrisé, avant qu'il ait été informé qu'il est en état d'arrestation ou qu'il lui ait été donné lecture de ses droits, serait considéré comme « détenu ».

(Collins English Dictionary – Complete & Unabridged 10^{ème} édition)

55. Dans les affaires mentionnées ci-dessous, le Tribunal a reconnu que le capitaine avait été détenu, apparemment illégalement, et a ordonné sa libération dans ces circonstances qui, bien qu'elles ne soient pas tout à fait similaires, ont un rapport avec la présente affaire.

56. Affaire No 5 : l'Affaire « Camouco »

71. Le fait que le *Camouco* se trouve immobilisé n'est pas contesté par les parties. Toutefois, elles sont divisées sur la question de savoir si le capitaine du *Camouco* se trouve également en état d'arrestation. Il est admis que le capitaine se trouve actuellement placé sous contrôle judiciaire; que son passeport lui a été retiré et que, de ce fait, il n'est pas en mesure de quitter l'île de la Réunion. Le Tribunal estime que, dans les circonstances de

l'espèce, il est approprié d'ordonner la mise en liberté du capitaine conformément à l'article 292, paragraphe 1, de la Convention.

57. *Affaire No 6 : l'Affaire « Monte Confurco »*

90. C'est un fait acquis que le *Monte Confurco* se trouve immobilisé. Par contre, les parties sont divisées sur le point de savoir si le capitaine du navire se trouve, en ce qui le concerne, en état d'arrestation. Il n'est pas contesté que le capitaine se trouve présentement placé sous contrôle judiciaire; que son passeport lui a en outre été retiré par les autorités françaises et que, de ce fait, il n'est pas en mesure de quitter la Réunion. Le Tribunal estime que, dans les circonstances de l'espèce, il est approprié d'ordonner la mise en liberté du capitaine conformément à l'article 292, paragraphe 1, de la Convention.

58. Dans les affaires précitées, le capitaine du navire était en « détention ». La question est de savoir s'il existe une distinction entre la détention et l'emprisonnement. Bien qu'il soit admis qu'une personne peut être placée en détention ou détenue sans être emprisonnée pour autant, je pense que la situation est très différente lorsqu'une personne est détenue dans un lieu spécifique et se voit privée de sa liberté et de son droit de circuler librement, comme en l'espèce. Dans les affaires susvisées, le capitaine aurait pu quitter le navire mais ne pouvait pas quitter la Réunion. En l'espèce, la situation est tout autre puisque l'équipage ne pouvait non seulement pas quitter la Guinée-Bissau mais était de surcroît détenu sous garde militaire à bord du navire *Virginia G*.

59. A mon avis, l'arrêt ne se livre pas à un examen des moyens de preuve et n'indique pas les raisons pour lesquelles les moyens de preuve présentés par les témoins du Panama sur cette question de l'emprisonnement n'ont pas été jugés acceptables ou convaincants par comparaison avec ceux avancés par la Guinée-Bissau.

60. Dès lors qu'il a ainsi été déterminé que le navire *Virginia G* était autorisé à se livrer à des opérations de soutage, et que les agents du FISCAP n'ont pas dit la vérité, les incidents qui ont suivi, à savoir la saisie puis la confiscation du navire et la détention/l'emprisonnement de son équipage, ne sont pas intervenus en conformité avec la loi.

61. Pour les raisons ci-dessus, je pense qu'en fonction des circonstances, détention et emprisonnement peuvent avoir le même sens.

XI Abus de droits

62. Dans l'*Affaire du navire « Louisa » (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Royaume d'Espagne)*, par. 137, le Tribunal a conclu ce qui suit :

il ressort du libellé de l'article 300 de la Convention que celui-ci ne saurait être invoqué de façon autonome. Cet article ne devient pertinent qu'à partir du moment où « les droits, les compétences et les libertés reconnus dans la Convention » sont exercés d'une manière qui constitue un abus de droit.

63. Je suis d'avis que les droits fondamentaux du capitaine et des membres de l'équipage ont été violés et que leurs libertés ont été bafouées. Ils ont été emprisonnés arbitrairement, leur liberté de mouvement a été entravée et il a été porté atteinte à leurs droits humains et à leur dignité. La Guinée-Bissau a violé les dispositions de l'article 73, paragraphe 3, de la Convention et, dès lors, les dispositions de l'article 300 de la Convention sont applicables. En outre, les autorités concernées ont agi de mauvaise foi, comme l'indique l'ordonnance du Tribunal régional, et, en contravention avec ladite ordonnance, ont confisqué le gazole se trouvant à bord du navire *Virginia G* et l'ont extrait du navire.

64. L'article 300 dispose ce qui suit :

Article 300 Bonne foi et abus de droit

Les Etats Parties doivent remplir de bonne foi les obligations qu'ils ont assumées aux termes de la Convention et exercer les droits, les compétences et les libertés reconnus dans la Convention d'une manière qui ne constitue pas un abus de droit.

65. L'article 300 formule des principes généraux du droit international, qui mettent l'accent sur la « bonne foi » et l'abus de droit. Cet article ne doit pas être interprété de manière étroite mais de manière large et libérale. Il dispose que les Etats doivent exercer leurs droits et compétences et remplir leurs obligations en vertu de la Convention de bonne foi et d'une manière qui ne constitue pas un abus de droit en vertu de celle-ci. Le Conseil du Panama soutient que cet article est applicable et, dans ces circonstances, je suis d'accord avec lui.

66. A mon avis, le capitaine et l'équipage ont été arrêtés et détenus de manière arbitraire, le navire *Virginia G* a été injustement saisi et immobilisé dans le port, les membres de l'équipage n'ont pas été traités avec la dignité qu'ils méritaient et leur liberté a été bafouée. Les membres de l'équipage et, par extension, le Panama, ont droit à la réparation de leur préjudice. Leur indemnisation peut être chiffrée sur la base de la jurisprudence des cours internationales des droits de l'homme.

XII Indemnisation et manque à gagner

67. Au paragraphe 438 de l'arrêt, le Tribunal conclut ce qui suit :

puisque le propriétaire du navire ne s'est pas prévalu des procédures à sa disposition en vertu des lois et règlements de la Guinée-Bissau pour obtenir la mainlevée de l'immobilisation, le Panama ne peut revendiquer en son nom un quelconque manque à gagner.

68. La raison avancée est que le navire *Virginia G* a été arraisonné et immobilisé pour violations des lois et règlements de la Guinée-Bissau. Comme je l'ai dit au tout début de cette opinion, le navire *Virginia G* était autorisé à se livrer à des opérations de soutage conformément à la loi. En conséquence, tous les actes subséquents des autorités de Guinée-Bissau étaient illégaux. Je considère que le propriétaire du navire a droit à réparation de son préjudice et du manque à gagner.

69. Je peux ajouter que j'ai lu le projet d'opinion individuelle commune des juges Cot et Kelly et que je partage les vues qui y sont exprimées.

(signé) Anthony Amos Lucky