

INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA

REPORTS OF JUDGMENTS,
ADVISORY OPINIONS AND ORDERS

THE M/V “VIRGINIA G” CASE
(PANAMA/GUINEA-BISSAU)
List of cases: No. 19

JUDGMENT OF 14 APRIL 2014

2014

TRIBUNAL INTERNATIONAL DU DROIT DE LA MER

RECUEIL DES ARRÊTS,
AVIS CONSULTATIFS ET ORDONNANCES

AFFAIRE DU NAVIRE « VIRGINIA G »
(PANAMA/GUINÉE-BISSAU)
Rôle des affaires : No. 19

ARRÊT DU 14 AVRIL 2014

Official citation:

*M/V “Virginia G” (Panama/Guinea-Bissau),
Judgment, ITLOS Reports 2014, p. 4*

Mode officiel de citation :

*Navire « Virginia G » (Panama/Guinée-Bissau),
arrêt, TIDM Recueil 2014, p. 4*

14 APRIL 2014
JUDGMENT

**THE M/V “VIRGINIA G” CASE
(PANAMA/GUINEA-BISSAU)**

**AFFAIRE DU NAVIRE « VIRGINIA G »
(PANAMA/GUINÉE-BISSAU)**

14 AVRIL 2014
ARRÊT

TRIBUNAL INTERNATIONAL DU DROIT DE LA MER



ANNÉE 2014

Le 14 avril 2014

Rôle des affaires :
No. 19

AFFAIRE DU NAVIRE « VIRGINIA G »
(PANAMA/GUINÉE-BISSAU)

ARRÊT

Table des matières

- I. Introduction 1-47
- II. Conclusions des parties 48-54
- III. Les faits 55-84
- IV. Compétence 85-92
- V. Recevabilité 93-101
- VI. Exceptions à la recevabilité 102-160
 - Lien substantiel 102-118
 - Nationalité des demandes 119-129
 - Epuisement des recours internes 130-160
- VII. Articles 56, 58 et 73, paragraphe 1, de la Convention 161-271
- VIII. Article 73, paragraphes 2, 3 et 4, de la Convention 272-328
 - Article 73, paragraphe 2 273-296
 - Article 73, paragraphe 3 297-311
 - Article 73, paragraphe 4 312-328
- IX. Autres dispositions pertinentes de la Convention et de la Convention SUA 329-401
 - Articles 110 et 224 332-349
 - Allégation d'un usage excessif de la force 350-362
 - Article 225 et Convention SUA 363-377
 - Article 300 378-401
- X. Demande reconventionnelle 402-407
- XI. Réparation 408-448
- XII. Dépens 449-451
- XIII. Dispositif 452

Présents : M. YANAI, *Président* ; M. HOFFMANN, *Vice-Président* ; MM. MAROTTA RANGEL, NELSON, CHANDRASEKHARA RAO, AKL, WOLFRUM, NDIAYE, JESUS, COT, LUCKY, PAWLAK, TÜRK, KATEKA, GAO, BOUGUETAIA, GOLITSYN, PAIK, *juges* ; Mme KELLY, *juge* ; MM. ATTARD, KULYK, *juges* ; MM. SÉRVULO CORREIA, TREVES, *juges ad hoc* ; M. GAUTIER, *Greffier*.

En l'affaire du navire « Virginia G »

entre

le Panama,

représenté par

M. Ramón García-Gallardo, SJ Berwin LLP, Bruxelles, Belgique,

comme agent et conseil ;

M. Alexander Mizzi, SJ Berwin LLP, Bruxelles, Belgique,

comme co-agent et conseil ;

et

Mme Janna Smolkina, fonctionnaire chargée de l'immatriculation des navires, Consulat général du Panama, Hambourg, Allemagne,

comme conseil ;

Mme Veronica Anzilutti, Consulat général du Panama, Hambourg, Allemagne,

comme conseillère,

et

la Guinée-Bissau,

représentée par

M. Luís Menezes Leitão, professeur titulaire à la faculté de droit de l'Université de Lisbonne, Portugal,

comme agent et conseil ;

M. Fernando Loureiro Bastos, professeur à la faculté de droit de l'Université de Lisbonne, Portugal, et professeur invité, Institut de droit international et de droit comparé en Afrique, faculté de droit de l'Université de Prétoria, Afrique du Sud,

comme co-agent et conseil ;

et

M. Rufino Lopes, juriste, conseiller auprès du Gouvernement de la Guinée-Bissau,

comme conseiller,

LE TRIBUNAL,

Ainsi composé,

après délibéré en chambre du conseil,

rend l'arrêt suivant :

I Introduction

1. Par lettre du 5 janvier 2011, le Vice-Président et Ministre des affaires étrangères de la République du Panama a informé le Tribunal de la nomination de M. Ramón García-Gallardo comme agent et de M. Alexander Mizzi comme co-agent du Panama aux fins d'une procédure arbitrale ou d'une procédure

devant le Tribunal dans un différend avec la République de Guinée-Bissau relatif au pétrolier « Virginia G » battant pavillon panaméen.

2. Par lettre du 3 juin 2011, l'agent du Panama a informé le Ministre des affaires étrangères, de la coopération internationale et des communautés de la Guinée-Bissau qu'une procédure arbitrale avait été instituée conformément à l'annexe VII de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (ci-après dénommée la « Convention »), dans un différend concernant le navire « Virginia G ». Dans cette lettre, le Panama indiquait qu'« il [était] possible de soumettre ce différend au TIDM ou à une chambre spéciale du Tribunal afin de régler le différend sur une base contentieuse, mais à moindres frais ». Le Panama suggérait par ailleurs que « les deux gouvernements conviennent de soumettre au Tribunal le différend ayant surgi entre eux au sujet du "VIRGINIA G" au moyen d'un échange de lettres » sous certaines conditions qui étaient précisées dans la lettre du 3 juin 2011.

3. Par lettre du 29 juin 2011, le représentant permanent de la Guinée-Bissau auprès de l'Organisation des Nations Unies à New York a informé l'agent du Panama de ce qui suit :

Sur ordre de mon Gouvernement, j'ai le plaisir de vous faire savoir que la République de Guinée-Bissau est d'accord avec votre proposition tendant à ce que l'affaire soit transférée au Tribunal international du droit de la mer, dont la Guinée-Bissau accepte pleinement la compétence dans la présente affaire.

Mon Gouvernement considère par conséquent que votre proposition et la présente lettre constituent entre les parties un compromis relatif au transfert de l'affaire au Tribunal.

...

Mon Gouvernement souhaiterait très vivement recevoir dès que possible votre confirmation de ce qui précède.

4. Par lettre du 4 juillet 2011, le Panama a informé le représentant permanent de la Guinée-Bissau auprès de l'Organisation des Nations Unies à New York de ce qui suit :

Nous avons pris note de l'accord de la République de Guinée-Bissau concernant le transfert de l'affaire au Tribunal international du droit de la mer et l'acceptation de la compétence à cet égard.

Nous confirmons que notre proposition de soumettre la question au Tribunal, telle qu'elle est reflétée dans notre lettre du 3 juin 2011 et son acceptation par la Guinée-Bissau, telle qu'elle figure dans votre lettre datée du 29 juin 2011, sont suffisantes pour considérer que les deux gouvernements sont convenus par voie de compromis de soumettre l'affaire au Tribunal, conformément à l'article 55 de son Règlement.

5. Par une autre lettre du 4 juillet 2011, l'agent du Panama a informé le Tribunal qu'un compromis avait été « conclu entre la République du Panama et la République de Guinée-Bissau les 29 juin et 4 juillet 2011 » en vue de soumettre au Tribunal le différend concernant le « Virginia G ». Le même jour, le Greffier, en application de l'article 24, paragraphe 2, du Statut du Tribunal (ci-après dénommé le « Statut ») a transmis au Ministre des affaires étrangères de la République de Guinée-Bissau une copie certifiée conforme de la lettre de notification du Panama en date du 4 juillet 2011.

6. A la lumière de l'accord intervenu entre les Parties aux fins de soumettre au Tribunal pour décision leur différend concernant le « Virginia G » et de la notification de l'agent du Panama en date du 4 juillet 2011, l'affaire a été inscrite au Rôle des affaires en tant qu'affaire No. 19 le 4 juillet 2011.

7. Conformément à l'Accord du 18 décembre 1997 sur la coopération et les relations entre l'Organisation des Nations Unies et le Tribunal international du droit de la mer, le Greffier a, par lettre du 6 juillet 2011, informé le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies du compromis conclu entre les Parties aux fins de l'introduction d'une instance devant le Tribunal.

8. Conformément à l'article 24, paragraphe 3, du Statut, le Greffier, par note verbale du 6 juillet 2011, a notifié les Etats Parties à la Convention de l'introduction de l'instance.

9. Le 20 juillet 2011, le Greffier a été informé par le Ministre des affaires étrangères, de la coopération internationale et des communautés de la Guinée-Bissau de la nomination de M. Luís Menezes Leitão et de M. Fernando Loureiro Bastos comme agent et co-agent, respectivement, de la Guinée-Bissau en l'affaire.

10. Conformément à l'article 45 du Règlement du Tribunal (ci-après dénommé le « Règlement »), le Président du Tribunal a, le 17 août 2011, tenu des consultations avec les Parties dans les locaux du Tribunal afin de recueillir leurs vues au sujet des questions de procédure en l'affaire.

11. Après avoir recueilli les vues des Parties, le Président, conformément aux articles 59 et 61 du Règlement, a fixé par ordonnance du 18 août 2011 les dates suivantes d'expiration des délais pour le dépôt des pièces de procédure en l'affaire : le 4 janvier 2012 pour le mémoire du Panama et le 21 mai 2012 pour le contre-mémoire de la Guinée-Bissau. Le 18 août 2011, le Greffier a transmis copie de l'ordonnance à chacune des Parties.

12. En application de l'article 61 du Règlement, le Tribunal, par ordonnance du 30 septembre 2011, a autorisé la présentation d'une réplique et d'une duplique et fixé les dates suivantes d'expiration des délais pour le dépôt de ces pièces en l'affaire : le 21 août 2012 pour la réplique du Panama et le 21 novembre 2012 pour la duplique de la Guinée-Bissau. Le 1^{er} octobre 2011, le Greffier a transmis copie de cette ordonnance à chacune des Parties.

13. Comme le Tribunal ne comprenait pas de membre de nationalité panaméenne, l'agent du Panama a, en application de l'article 17, paragraphe 3, du Statut, informé le Greffier par lettre du 13 décembre 2011 que le Panama avait désigné M. Tullio Treves pour siéger en qualité de juge *ad hoc* en l'affaire. Le Greffier a transmis copie de la lettre à la Guinée-Bissau le 15 décembre 2011.

14. Comme le Tribunal ne comprenait pas de membre de nationalité bissau-guinéenne, l'agent de la Guinée-Bissau a, par lettre du 3 janvier 2012, informé le Greffier que la Guinée-Bissau avait désigné M. José Manuel Sérvulo Correia pour siéger en qualité de juge *ad hoc* en l'affaire. Le Greffier a transmis copie de la lettre au Panama le 5 janvier 2012.

15. Aucune objection à la désignation de M. Treves en tant que juge *ad hoc* n'a été soulevée par la Guinée-Bissau et aucune objection à la désignation de M. Sérvulo Correia en tant que juge *ad hoc* n'a été soulevée par le Panama. Le Tribunal lui-même n'a vu aucune objection à ces désignations. En conséquence, le Greffier a, par lettres du 9 février 2012 et du 14 mars 2012, respectivement, informé les Parties que M. Treves et M. Sérvulo Correia seraient admis à participer à la procédure en qualité de juges *ad hoc* après avoir fait la déclaration solennelle requise en vertu de l'article 9 du Règlement.

16. Lors d'une audience publique tenue le 2 novembre 2012, MM. Sérvulo Correia et Treves ont fait la déclaration solennelle prévue par l'article 9 du Règlement.

17. Par lettre du 19 décembre 2011, l'agent du Panama a demandé une prorogation du délai de présentation du mémoire du Panama. Après s'être enquis des vues des Parties, le Président, par ordonnance du 23 décembre 2011, a prorogé jusqu'au 23 janvier 2012 le délai de présentation du mémoire du Panama et jusqu'au 11 juin 2012 celui du contre-mémoire de la Guinée-Bissau. Le 23 décembre 2011, le Greffier a transmis copie de cette ordonnance à chacune des Parties.

18. Le mémoire du Panama et le contre-mémoire de la Guinée-Bissau ont été déposés le 23 janvier et le 30 mai 2012, respectivement.

19. Par message électronique du 23 juillet 2012, l'agent du Panama a demandé une prorogation du délai de présentation de la réplique du Panama. Après avoir recueilli les vues des Parties, le Président a, par ordonnance du 8 août 2012, prorogé jusqu'au 28 août et jusqu'au 28 novembre 2012, respectivement, les délais de présentation de la réplique du Panama et de la duplique de la Guinée-Bissau. Le 9 août 2012, le Greffier a transmis copie de cette ordonnance à chacune des Parties.

20. La réplique du Panama a été déposée le 28 août 2012 et la duplique de la Guinée-Bissau, le 21 novembre 2012.

21. Dans son contre-mémoire, la Guinée-Bissau a présenté une demande reconventionnelle dans laquelle elle déclarait que « le Panama a[vait] enfreint l'article 91 de la Convention en accordant sa nationalité à un navire n'ayant pas de lien substantiel avec lui, ce qui a[vait] permis à ce navire de se livrer à des activités de ravitaillement en combustible non autorisées, et donc illicites, dans la ZEE de la Guinée-Bissau » et que « la Guinée-Bissau [était] en droit de réclamer au Panama la réparation de tous les dommages et coûts causés par le "Virginia G" à la Guinée-Bissau qui résult[ai]ent de l'octroi par le Panama d'un pavillon de complaisance à ce navire ».

22. Par message électronique du 23 juillet 2012, l'agent du Panama a prié le Tribunal de fixer une date, postérieure à celle prévue pour le dépôt de la duplique de la Guinée-Bissau, à laquelle une pièce de procédure supplémentaire pourrait être présentée en réponse aux parties de cette duplique portant sur la demande reconventionnelle. Le Greffier a informé les Parties le 9 août

2012 qu'il serait répondu à cette demande à un stade ultérieur après les avoir consultées. Dans sa réplique, le Panama a réitéré sa demande d'être autorisé à présenter une pièce de procédure supplémentaire qui se limiterait à répondre aux parties de la duplique de la Guinée-Bissau concernant la demande reconventionnelle.

23. Par lettre du 6 octobre 2012, le Greffier a, à la demande du Président, informé les Parties qu'« [a]vant de décider s'il est possible d'autoriser le Panama à déposer une pièce de procédure supplémentaire portant uniquement sur la demande reconventionnelle, le Tribunal d[evait] déterminer si la demande reconventionnelle présentée par la Guinée-Bissau [était] recevable en vertu de l'article 98 du Règlement ». Le Greffier a invité chacune des Parties à présenter ses observations sur la question de la recevabilité de la demande reconventionnelle en vertu de l'article 98 du Règlement. La Guinée-Bissau et le Panama ont fait part de leurs observations les 18 et 19 octobre 2012, respectivement.

24. Par ordonnance du 2 novembre 2012, le Tribunal a déclaré que la demande reconventionnelle présentée par la Guinée-Bissau était recevable conformément au paragraphe 1 de l'article 98 du Règlement du Tribunal. Il a également autorisé le Panama à présenter une pièce de procédure supplémentaire portant uniquement sur la demande reconventionnelle de la Guinée-Bissau et fixé au 21 décembre 2012 la date d'expiration du délai pour le dépôt de cette pièce. Le 5 novembre 2012, le Greffier a transmis copie de cette ordonnance à chacune des Parties.

25. La pièce de procédure supplémentaire du Panama concernant la demande reconventionnelle de la Guinée-Bissau a été présentée le 21 décembre 2012.

26. Le 1^{er} février 2013, au siège du Tribunal, le Président a tenu des consultations avec l'agent du Panama et avec l'agent et le co-agent de la Guinée-Bissau afin de s'enquérir des vues des Parties s'agissant de la conduite de l'affaire et de l'organisation de l'audience.

27. Le Tribunal a, par ordonnance du 24 avril 2013, fixé au 2 septembre 2013 la date d'ouverture de l'audience. Le Greffier a transmis copie de l'ordonnance à chacune des Parties le 24 avril 2013.

28. L'agent du Panama et l'agent de la Guinée-Bissau ont, les 2 et 8 juillet 2013 et les 24 juin et 22 juillet 2013, respectivement, fourni les renseignements demandés au titre de l'article 72 du Règlement concernant les moyens de preuve que les Parties avaient l'intention d'invoquer.

29. Le 26 août 2013, l'agent du Panama et l'agent de la Guinée-Bissau ont chacun présenté les pièces requises au titre du paragraphe 14 des Lignes directrices concernant la préparation et la présentation des affaires dont le Tribunal est saisi.

30. Conformément à l'article 68 du Règlement, le Tribunal a tenu des délibérations initiales les 29 et 30 août 2013, avant l'ouverture de la procédure orale.

31. Le 30 août 2013, le Président a tenu des consultations avec les Parties au sujet de questions de procédure en l'affaire. L'agent et le co-agent du Panama y ont participé par vidéoconférence ; l'agent et le co-agent de la Guinée-Bissau étaient présents dans les locaux du Tribunal. Au cours de ces consultations, le Président a, conformément à l'article 76, paragraphe 1, du Règlement, communiqué aux Parties une liste de questions que le Tribunal souhaitait voir spécialement étudier par elles. Ces questions étaient les suivantes :

1. Les Parties peuvent-elles donner davantage de précisions sur les risques que présente le soutage pour le milieu marin, si possible en faisant référence à la pratique et à des cas spécifiques ?
2. Quelles voies de recours prévoit le système juridique bissau-guinéen en cas de confiscation d'un navire, de sa cargaison et de son gazole ?
3. Quelle a été la pratique de la Guinée-Bissau en matière d'application de l'article 23 du décret-loi 6-A/2000 aux opérations de soutage destinées aux navires de pêche dans la ZEE en général et, en particulier, aux navires battant pavillon panaméen ? A-t-il été exigé que les navires d'appui logistique (navires de soutage) obtiennent l'autorisation d'effectuer l'opération de soutage et la conservent à bord ? Ou était-il suffisant que les navires de pêche obtiennent cette autorisation à la fois pour les navires de pêche et pour les navires de soutage au téléphone ou par message radio ? Quel est le montant à verser pour l'autorisation et un paiement a-t-il été effectué dans le cas du « Virginia G » ?

32. Les Parties ont répondu à ces questions au cours de l'audience. De plus, des réponses écrites y ont été apportées par l'agent du Panama dans un message électronique du 5 septembre 2013, et par l'agent de la Guinée-Bissau dans des messages électroniques des 4 et 5 septembre 2013.

33. Par message électronique du 30 août 2013, l'agent du Panama a demandé, en application de l'article 71 du Règlement, que le Panama soit autorisé à présenter un document supplémentaire après la clôture de la procédure écrite.

A la suite des délibérations initiales, le Tribunal a, après avoir recueilli les vues des Parties, décidé d'autoriser la présentation du document supplémentaire que le Panama souhaitait produire. Le Greffier a informé les Parties de la décision du Tribunal par lettre du 2 septembre 2013. Le document supplémentaire a été déposé au Greffe le 4 septembre 2013.

34. Du 2 au 6 septembre 2013, le Tribunal a tenu 8 audiences publiques au cours desquelles le Tribunal a entendu les représentants ci-après des Parties :

Pour le Panama :

M. Ramón García-Gallardo,
comme agent et conseil ;

M. Alexander Mizzi,
comme co-agent et conseil ;

et

Mme Janna Smolkina,
comme conseil ;

Pour la Guinée-Bissau :

M. Luís Menezes Leitão,
comme agent et conseil ;

M. Fernando Loureiro Bastos,
comme co-agent et conseil.

35. Au cours des audiences publiques tenues les 2 et 3 septembre 2013, les témoins et experts suivants ont été cités par le Panama :

M. Fausto Ocaña Cisneros, second, navire « Virginia G », témoin
(interrogatoire mené par M. García-Gallardo, contre-interrogatoire mené par M. Menezes Leitão)

M. José Antonio Gamez Sanfiel, représentant du navire « Virginia G », témoin
(interrogatoire mené par M. García-Gallardo, contre-interrogatoire mené par M. Menezes Leitão, nouvel interrogatoire mené par M. García-Gallardo)

M. Manuel Samper Pérez, directeur des opérations (Gebaspe SL), témoin (interrogatoire mené par M. García-Gallardo, contre-interrogatoire mené par M. Menezes Leitão, nouvel interrogatoire mené par M. García-Gallardo)

M. Pedro Olives Socas, représentant de l'Autorité maritime du Panama à Las Palmas, témoin/expert (interrogatoire mené par M. García-Gallardo, contre-interrogatoire mené par M. Menezes Leitão, nouvel interrogatoire mené par M. García-Gallardo)

M. Alfonso Moya Espinosa, ingénieur naval, inspecteur maritime et consultant, expert (interrogatoire mené par M. García-Gallardo, contre-interrogatoire mené par M. Menezes Leitão, nouvel interrogatoire mené par M. García-Gallardo)

M. Kenneth Arnott, ingénieur naval, inspecteur maritime et consultant, expert (interrogatoire mené par M. García-Gallardo, contre-interrogatoire mené par M. Menezes Leitão).

36. Au cours des audiences publiques tenues les 4 et 5 septembre 2013, les témoins et experts suivants ont été cités par la Guinée-Bissau :

M. João Nunes Cá, observateur et inspecteur des activités de pêche, témoin (interrogatoire mené par M. Menezes Leitão, contre-interrogatoire mené par M. García-Gallardo, nouvel interrogatoire mené par M. Menezes Leitão)

M. Carlos Nelson Sanó, observateur des activités de pêche et agent d'administration, témoin (interrogatoire mené par M. Menezes Leitão, contre-interrogatoire mené par M. García-Gallardo)

M. Augusto Artur António da Silva, Ministre de la défense nationale et des combattants de la liberté de la patrie et membre de la Commission interministérielle de surveillance maritime de la Guinée-Bissau à l'époque de l'incident, témoin (interrogatoire mené par M. Menezes Leitão, contre-interrogatoire mené par M. García-Gallardo)

M. Djata Janga, sous-lieutenant et pilote de la Marine, commandant d'escadron, témoin (interrogatoire mené par M. Menezes Leitão, contre-interrogatoire mené par M. Mizzi)

M. Hedefonso Barros, ancien secrétaire général des pêches et ancien coordonnateur général du Service national de surveillance et de contrôle des activités de pêche (Serviço Nacional de Fiscalização e Controlo das Actividades de Pesca), témoin

(interrogatoire mené par M. Menezes Leitão, contre-interrogatoire mené par M. Mizzi)

M. Mário Dias Sami, économiste, député et membre du Comité permanent de l'Assemblée nationale populaire, témoin

(interrogatoire mené par M. Menezes Leitão, contre-interrogatoire mené par M. García-Gallardo and M. Mizzi, nouvel interrogatoire mené par M. Menezes Leitão)

M. Hugo Nosoliny Vieira, ancien coordonnateur national du Service national de surveillance et de contrôle des activités de pêche (Serviço Nacional de Fiscalização e Controlo das Actividades de Pesca), témoin

(interrogatoire mené par M. Menezes Leitão, contre-interrogatoire mené par M. García-Gallardo)

M. Mussa Mane, avocat, fonctionnaire du Département d'Etat des pêches, expert

(interrogatoire mené par M. Menezes Leitão)

M. Adilson Dywyná Djabulá, juriste, conseiller juridique auprès du secrétaire d'Etat aux pêches de la Guinée-Bissau et président de la Commission interministérielle de surveillance maritime de la Guinée-Bissau, expert

(interrogatoire mené par M. Menezes Leitão)

M. Carlos Pinto Pereira, avocat, professeur à la faculté de droit de Bissau, expert

(interrogatoire mené par M. Menezes Leitão).

37. Au cours de l'audition, les témoins et experts suivants ont répondu aux questions posées par des juges conformément à l'article 76, paragraphe 3, du Règlement : M. Ocaña Cisneros a répondu à des questions de M. le juge Lucky, M. Gamez Sanfiel à des questions de M. le juge Bouguetaia, M. Nunes Cá à des questions de M. le juge *ad hoc* Treves et de M. le juge Lucky, M. Nelson Sanó à des questions de M. le juge Kulyk, M. Mane à des questions de M. le juge Akl, et M. Dywyná Djabulá à des questions du Vice-Président, M. le juge Hoffmann, et de MM. les juges Marotta Rangel et Ndiaye.

38. MM. Ocaña Cisneros, Gamez Sanfiel, Samper Pérez, Olives Socas et Moya Espinosa ont fait leur déposition en espagnol. MM. Nunes Cá, Nelson Sanó, da Silva, Janga, Barros, Sami, Nosoliny Vieira, Mane, Dywyná Djabulá et Pinto Pereira ont fait leur déposition en portugais. En application de l'article 85 du Règlement, les dispositions nécessaires avaient été prises pour assurer l'interprétation dans les langues officielles du Tribunal des dépositions de ces témoins et experts.

39. A l'audience, les Parties ont présenté sur écran un certain nombre de pièces, notamment des photographies et des extraits de documents.

40. Au cours de l'audience tenue le 2 septembre 2013, l'agent de la Guinée-Bissau a soulevé une objection à l'égard de la présentation par le Panama de plusieurs photographies du « Virginia G », en déclarant que ces images étaient différentes de celles figurant dans les pièces de procédure écrite. Le même jour, le Greffier a prié l'agent du Panama de communiquer au Greffe et à l'agent de la Guinée-Bissau une copie électronique de ces photographies. Des copies ont été communiquées au Greffier et à l'agent de la Guinée-Bissau le 3 septembre 2013.

41. Par lettre du 4 septembre 2013, l'agent de la Guinée-Bissau a opposé une objection à la production de ces photographies au motif qu'elles n'avaient pas été soumises auparavant dans les pièces de procédure écrite. Le Tribunal a délibéré à ce sujet le 5 septembre 2013 et décidé que seules les photographies soumises par le Panama à l'annexe 60 du mémoire pourraient faire partie du dossier de l'affaire. Le Tribunal a toutefois décidé qu'aucune modification ne serait apportée au compte rendu de l'audience au cours de laquelle les photographies avaient été présentées.

42. Au cours de la procédure orale, le Président a consulté les Parties les 3, 5 et 6 septembre 2013 aux fins de recueillir leurs vues au sujet de questions de procédure.

43. L'audience a été diffusée sur l'internet sous forme de webémission.

44. En application de l'article 67, paragraphe 2, du Règlement, des copies des pièces de procédure et des documents annexés ont été rendues accessibles au public à l'ouverture de la procédure orale.

45. Conformément à l'article 86, paragraphe 1, du Règlement, le Greffe a établi un compte rendu de chaque audience publique dans les langues officielles du Tribunal utilisées durant l'audience. Conformément à l'article 86, paragraphe 4, du Règlement, une copie de ces comptes rendus a été distribuée aux juges siégeant en l'affaire ainsi qu'aux Parties. Ces comptes rendus ont également été mis à la disposition du public sous forme électronique.

46. Par lettre du 6 septembre 2013, le Greffier a communiqué aux Parties une liste supplémentaire de questions que le Tribunal souhaitait voir spécialement étudier par elles, conformément à l'article 76, paragraphe 1, du Règlement. Ces questions étaient les suivantes :

Questions aux parties, 1

Au Panama :

1. Pour quelles raisons n'a-t-on pas utilisé les procédures judiciaires disponibles afin d'obtenir la mainlevée du navire ?

A la Guinée-Bissau :

2. Le Procureur général a-t-il fait appel de la décision de la cour régionale de Bissau du 5 novembre 2009 ayant pour effet de suspendre la confiscation du navire et des produits se trouvant à bord ? Quand l'appel a-t-il été formé et a-t-il été formé dans les délais ? L'appel avait-il un effet suspensif ? Quelle a été la décision rendue en appel ?
3. Le Panama ou le propriétaire du navire a-t-il fait appel de la décision portant sur la confiscation du navire, adoptée par la Commission interministérielle de la pêche ? Dans l'affirmative, quand l'appel a-t-il été formé et quel en a été le résultat ?

Aux deux parties :

4. Quelle est l'amende qui fut éventuellement imposée au « Virginia G » et, si tel est le cas, à qui l'amende fut-elle communiquée et quel en était le montant ?

Dans leurs réponses aux questions ci-dessus, les parties devraient inclure des références aux dispositions applicables de la législation de la Guinée-Bissau.

Questions aux parties, II

Les parties sont priées de soumettre des documents justificatifs (notamment les copies des factures) des montants de réparation réclamés.

47. L'agent du Panama et l'agent de la Guinée-Bissau ont répondu aux questions supplémentaires par messages électroniques datés du 13 et du 14 septembre 2013, respectivement.

II Conclusions des Parties

48. Dans l'exposé des conclusions du 3 juin 2011, joint en annexe à la lettre du 4 juillet 2011 par laquelle l'agent du Panama informait le Tribunal du compromis conclu entre les Parties en vue de lui soumettre le différend concernant le « Virginia G », le Panama a demandé au tribunal arbitral de dire et de juger que :

- a) les lois ou règlements que la Guinée-Bissau a cités comme étant applicables au navire et à ses activités ne l'étaient pas en fait et ne pouvaient être invoqués à l'encontre du navire dans la zone économique exclusive (ZEE) de la Guinée-Bissau et, en tout état de cause, les lois ou règlements en question, tels qu'appliqués par la Guinée-Bissau, sont incompatibles avec la Convention ;
- b) les mesures adoptées par la Guinée-Bissau, et notamment son interprétation des « activités de pêche connexes » et des autres lois, règles et concepts sur lesquels lesdites mesures étaient fondées, les mesures de contrainte dont ont fait l'objet le capitaine et l'équipage dans la ZEE de la Guinée-Bissau, la saisie ultérieure du navire, son immobilisation et la confiscation de sa cargaison de gazole, ont été irrégulières et illicites et ont porté atteinte aux droits du Panama et du navire de jouir de la liberté de navigation et/ou de la liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites liées à la liberté de navigation, comme prévu aux articles 56 et 58 et dans les dispositions connexes de la Convention ;
- c) les mesures adoptées par la Guinée-Bissau, notamment l'exercice de pouvoirs allant au-delà de ceux qui sont reconnus au paragraphe 1 de l'article 73, le refus d'accepter la caution que le propriétaire du navire s'était dit disposé à verser conformément au paragraphe 2 de l'article 73 ainsi que le fait que la Guinée-Bissau n'a pas notifié à

l'Etat du pavillon les mesures prises ni les mesures d'exécution ou les sanctions imposées par la suite ont porté atteinte aux droits du Panama et du navire, ont empêché le Panama de sauvegarder efficacement ses intérêts et ceux du navire, notamment pour réduire les pertes au minimum, et ont donné lieu à de graves préjudices financiers et à des conditions physiquement éprouvantes ;

- d) la période pendant laquelle la Guinée-Bissau a immobilisé le « Virginia G » a largement dépassé les limites de ce que l'on peut considérer comme raisonnable au sens de l'article 226, d'autant que le propriétaire du navire avait expressément demandé à constituer et à verser une caution, et la durée de l'immobilisation a entraîné de graves préjudices et de lourdes pertes pour le navire ;
- e) les autorités de la Guinée-Bissau ont sans raison ni justification eu recours à des mesures d'intimidation et/ou à la force lorsqu'elles ont arraisonné le « Virginia G » et dans la façon dont elles ont traité les membres de l'équipage, ce qui ouvre droit à indemnisation en vertu du droit international ;
- f) les autorités de la Guinée-Bissau ont abusivement et illégalement confisqué de force la cargaison de gazole du navire et la Guinée-Bissau devrait immédiatement restituer le gazole en question ou un combustible de qualité équivalente ou supérieure ou verser une indemnité de la valeur du gazole qu'elles ont confisqué et vendu ;
- g) le traitement réservé au « Virginia G » a été discriminatoire en comparaison de celui dont font l'objet les autres navires étrangers ;
- h) du fait des violations susmentionnées, le Panama a droit à réparation du préjudice qu'il a lui-même subi directement ainsi que du préjudice ou des autres pertes subis par le « Virginia G » et par toutes les personnes impliquées dans son activité ou ayant des intérêts dans cette activité, y compris au titre des dommages aux personnes, de l'arrestation illicite, de la détention ou des autres formes de mauvais traitements dont elles ont fait l'objet, de la saisie de biens ou de leur détérioration et des autres pertes économiques, y compris le manque à gagner, avec intérêts ;
- i) la Guinée-Bissau devra réparer tous les préjudices et pertes subis du fait des violations susmentionnées dont les montants provisoires sont indiqués ici, avec intérêts, et, au cas où le tribunal arbitral ne serait pas d'accord avec le montant demandé à titre de réparation, il devra déterminer le montant de l'indemnisation qu'il jugera approprié, avec intérêts ;
- j) la Guinée-Bissau devra prendre à sa charge toutes les dépenses afférentes à la procédure, y compris celles encourues par le Panama.

49. Au paragraphe 442 de son mémoire, le Panama a prié le Tribunal de dire et juger que :

1. le Tribunal a compétence en vertu du compromis et de la Convention pour statuer sur l'intégralité des demandes présentées au nom du Panama ;
2. les demandes présentées par le Panama sont recevables ;
3. les demandes présentées par le Panama sont bien fondées ;
4. les mesures prises par la Guinée-Bissau à l'encontre du « Virginia G », en particulier celles prises le 21 août 2009, ont violé le droit qu'ont le Panama et son navire de jouir de la liberté de navigation et de la liberté d'utilisation de la mer à d'autres fins internationalement licites conformément à l'article 58, paragraphe 1, de la Convention ;
5. la Guinée-Bissau a violé le paragraphe 2 de l'article 56 de la Convention ;
6. la Guinée-Bissau a violé le paragraphe 1 de l'article 73 de la Convention ;
7. la Guinée-Bissau a violé le paragraphe 2 de l'article 73 de la Convention ;
8. la Guinée-Bissau a violé le paragraphe 3 de l'article 73 de la Convention ;
9. la Guinée-Bissau a violé le paragraphe 4 de l'article 73 de la Convention ;
10. la Guinée-Bissau a eu recours à une force excessive lors de l'arraisonnement et de la saisie du « Virginia G », en violation de la Convention et du droit international ;
11. la Guinée-Bissau a violé les principes énoncés aux articles 224 et 110 de la Convention ;
12. la Guinée-Bissau a violé l'article 225 de la Convention ainsi que la Convention SUA, de même que les principes fondamentaux relatifs à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à la prévention des abordages ;
13. la Guinée-Bissau a violé l'article 300 de la Convention ;
14. la Guinée-Bissau doit restituer immédiatement le gazole confisqué le 20 novembre 2009 ou du combustible de qualité équivalente ou supérieure, ou à défaut verser une indemnisation adéquate ;
15. la Guinée-Bissau doit verser en faveur du Panama, du « Virginia G », de ses propriétaires, des membres de son équipage et de toutes les personnes et entités ayant un intérêt dans l'exploitation des navires

- (y compris l'« Iballa G ») une indemnisation au titre des dommages et pertes causés à la suite des violations susmentionnées d'un montant égal à celui quantifié et réclamé par le Panama ou jugé approprié par le Tribunal ;
16. la Guinée-Bissau devra payer des intérêts sur tous les montants que le Tribunal considérera comme étant dus par celle-ci ;
 17. la Guinée-Bissau doit rembourser au Panama tous les frais et dépens encourus aux fins de la préparation de la présente affaire, y compris, mais pas seulement, les dépenses afférentes à la présente procédure devant le Tribunal, avec intérêts ;
 18. la Guinée-Bissau devra verser au Panama, au « Virginia G », à ses propriétaires, aux membres de son équipage et à toutes les personnes et entités ayant un intérêt dans l'exploitation des navires (y compris l'« Iballa G ») toute autre indemnisation ou réparation jugée appropriée par le Tribunal.

Sans préjudice des autres demandes pouvant être soumises à l'examen du Tribunal du chef des dommages, pertes et coûts subis dans le contexte de la présente affaire.

50. Au paragraphe 507 de sa réplique, le Panama a présenté les conclusions suivantes :

[E]n plus des conclusions que le Panama a formulées au chapitre 5 de son mémoire,

[L]e Panama prie respectueusement le Tribunal international :

- A. de dire et juger que les exceptions soulevées par la Guinée-Bissau à la recevabilité des demandes du Panama sont prescrites et/ou entachées de mauvaise foi de sorte qu'elles devraient être écartées, rejetées ou refusées de toute autre manière ;
- B. d'écarter, rejeter ou refuser de toute autre manière la demande reconventionnelle de la Guinée-Bissau au motif que la Guinée-Bissau ne dispose d'aucune base juridique en vertu du droit international et de la Convention pour la formuler, compte tenu de l'existence des liens nécessaires entre le Panama et le « Virginia G » ou, subsidiairement, au motif que cette demande reconventionnelle de la Guinée-Bissau est dénuée de fondement dans les faits et en droit, et que cette demande reconventionnelle est frivole et malveillante ;

- C. d'écarter, rejeter ou refuser de toute autre manière chacune et l'ensemble des conclusions de la Guinée-Bissau, telles qu'elles sont présentées au chapitre IX du contre-mémoire de la Guinée-Bissau, et dire et juger que :
1. le Panama n'a pas violé l'article 91 de la Convention ;
 2. s'agissant de la conclusion B ci-dessus, le Panama n'a pas à verser à la Guinée-Bissau des réparations pour les dommages et les pertes revendiqués par la Guinée-Bissau dans sa demande reconventionnelle telle qu'elle est formulée au chapitre VII de son contre-mémoire ; et
 3. le Panama n'a pas à assumer la totalité des frais de justice et autres coûts subis par la Guinée-Bissau en l'espèce.
- D. de dire et juger que le décret-loi 6-A/2000 de la Guinée-Bissau, tel qu'il a été appliqué au « Virginia G » (et tel qu'il a été appliqué en général) dans la ZEE de la Guinée-Bissau, est une extension unilatérale de la portée de la Convention qui limite les libertés visées par la Convention et, de fait, un élargissement par la Guinée-Bissau d'une forme de taxe et/ou du rayon d'application de sa législation douanière, en violation de la Convention.

Sans préjudice des autres demandes pouvant être soumises à l'examen du Tribunal du chef des dommages, pertes et coûts subis dans le contexte de la présente affaire.

51. Au paragraphe 118 de la pièce de procédure supplémentaire qu'il a présentée en réponse à la demande reconventionnelle de la Guinée-Bissau, le Panama a présenté les conclusions suivantes :

[E]n complément des conclusions que le Panama a présentées au chapitre 5 de son mémoire et au chapitre 8 de sa réplique :

Le Panama prie respectueusement le Tribunal international :

- A. de déclarer, dire et juger que la Guinée-Bissau est empêchée, en vertu de la règle de l'estoppel, de prétendre que le Panama a enfreint l'article 91 de la Convention ;
- B. de déclarer, dire et juger que le Panama n'a pas enfreint l'article 91 de la Convention et qu'il existe un lien substantiel entre le Panama et le « Virginia G » ;
- C. d'écarter, rejeter ou refuser de toute autre manière la demande reconventionnelle de la Guinée-Bissau, au motif que la Guinée-Bissau a

présenté une demande non justifiée, non fondée, dénuée de toute pertinence, disproportionnée et vexatoire, qui n'est étayée par aucune preuve, aucun raisonnement, aucune argumentation juridique ni aucun fait sur la base desquels a) le Tribunal international puisse valablement être en mesure d'examiner la demande reconventionnelle, et b) le Panama soit en mesure de présenter convenablement une défense à ce titre ;

- D. d'écarter, rejeter ou refuser de toute autre manière toutes les conclusions formulées par la Guinée-Bissau au chapitre IX de son contre-mémoire, et au chapitre IX de sa duplique, et de déclarer, dire et juger que le Panama n'est pas responsable envers la Guinée-Bissau et ne doit pas lui payer i) une indemnisation en réparation des dommages et pertes allégués par la Guinée-Bissau dans sa demande reconventionnelle, détaillés au chapitre VII de son contre-mémoire, et ii) les frais de procédure et autres frais engagés par la Guinée-Bissau en relation avec la présente affaire ;
- E. de déclarer, dire et juger que la Guinée-Bissau doit supporter tous les frais de procédure et autres frais que le Panama a engagés en relation avec la présente affaire et la présente demande reconventionnelle.

Sans préjudice des autres demandes pouvant être soumises par le Panama à l'examen du Tribunal du chef des dommages, pertes et coûts subis dans le contexte de la présente affaire.

52. Au paragraphe 268 de son contre-mémoire, la Guinée-Bissau a présenté les conclusions suivantes :

[L]e Gouvernement de la Guinée-Bissau prie le Tribunal de rejeter les conclusions du Panama dans leur intégralité et de dire et juger que :

- 1- le Panama a violé l'article 91 de la Convention ;
- 2- le Panama doit verser à la Guinée-Bissau des réparations pour les dommages et les pertes subis du fait de la violation susvisée, d'un montant égal à celui quantifié et réclamé par la Guinée-Bissau ou jugé approprié par le Tribunal ;
- 3- le Panama défraie la Guinée-Bissau de tous les frais de justice et autres frais encourus par elle dans le cadre de la présente affaire.

53. Au paragraphe 236 de sa duplique, la Guinée-Bissau a présenté les conclusions suivantes :

[L]e Gouvernement de la Guinée-Bissau prie à nouveau le Tribunal de rejeter les conclusions du Panama dans leur intégralité et de dire et juger que :

- 1- le Panama a violé l'article 91 de la Convention ;
- 2- le Panama doit verser à la Guinée-Bissau des réparations pour les dommages et les pertes subis du fait de la violation susvisée, d'un montant égal à celui quantifié et réclamé par la Guinée-Bissau ou jugé approprié par le Tribunal ;
- 3- le Panama défraie la Guinée-Bissau de tous les frais de justice et autres frais encourus par elle dans le cadre de la présente affaire.

54. Conformément à l'article 75, paragraphe 2, du Règlement, les Parties ont soumis, à l'issue du dernier exposé présenté par chacune des Parties lors de la procédure orale, les conclusions finales ci-après :

Au nom du Panama :

1. CONCLUSIONS SE RAPPORTANT À LA DEMANDE

Le Panama prie respectueusement le Tribunal international du droit de la mer de dire et juger que :

- 1 le Tribunal a compétence en vertu du compromis et de la Convention pour statuer sur l'intégralité des demandes présentées au nom du Panama ;
- 2 les demandes présentées par le Panama sont recevables ;
- 3 les demandes présentées par le Panama sont bien fondées ;
- 4 les mesures prises par la Guinée-Bissau à l'encontre du « Virginia G », en particulier celles prises le 21 août 2009, ont violé le droit qu'ont le Panama et son navire de jouir de la liberté de navigation et de la liberté d'utilisation de la mer à d'autres fins internationalement licites conformément à l'article 58, paragraphe 1, de la Convention ;
- 5 la Guinée-Bissau a violé le paragraphe 2 de l'article 56 de la Convention ;
- 6 la Guinée-Bissau a violé le paragraphe 1 de l'article 73 de la Convention ;

- 7 la Guinée-Bissau a violé le paragraphe 2 de l'article 73 de la Convention ;
- 8 la Guinée-Bissau a violé le paragraphe 3 de l'article 73 de la Convention ;
- 9 la Guinée-Bissau a violé le paragraphe 4 de l'article 73 de la Convention ;
- 10 la Guinée-Bissau a eu recours à une force excessive lors de l'arraisonnement et de la saisie du « Virginia G », en violation de la Convention et du droit international ;
- 11 la Guinée-Bissau a violé les principes énoncés aux articles 224 et 110 de la Convention ;
- 12 la Guinée-Bissau a violé l'article 225 de la Convention ainsi que la Convention SUA, de même que les principes fondamentaux relatifs à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à la prévention des abordages ;
- 13 la Guinée-Bissau a violé l'article 300 de la Convention ;
- 14 la Guinée-Bissau doit restituer immédiatement le gazole confisqué le 20 novembre 2009 ou du combustible de qualité équivalente ou supérieure, ou à défaut verser une indemnisation adéquate ;
- 15 la Guinée-Bissau doit verser en faveur du Panama, du « Virginia G », de ses propriétaires, des membres de son équipage et de toutes les personnes et entités ayant un intérêt dans l'exploitation du navire une indemnisation au titre des dommages et pertes causés à la suite des violations susmentionnées, d'un montant égal à celui quantifié et réclamé par le Panama au paragraphe 450 de sa réplique (p. 92) ou jugé approprié par le Tribunal ;
- 16 par exception au point 15, le montant des réparations demandées par le Panama au paragraphe 470 de sa réplique au titre du préjudice moral subi est retiré et remplacé par une demande de satisfaction ou d'excuses envers la République du Panama pour les accusations désobligeantes et infondées à l'encontre du « Virginia G » et l'Etat dont il bat le pavillon ainsi que pour tous les aspects du différend au fond relatifs au « Virginia G » à compter du 21 août 2009 ;
- 17 la Guinée-Bissau doit payer des intérêts sur tous les montants que le Tribunal considère comme étant dus par celle-ci ;
- 18 la Guinée-Bissau doit rembourser au Panama tous les frais et dépens qui sont résultés de la préparation de la présente affaire, y compris, mais pas seulement, les dépenses afférentes à la présente procédure devant le Tribunal, avec intérêts ;

- 19 au lieu du point 15 précédent, la Guinée-Bissau doit indemniser le Panama, le « Virginia G », ses propriétaires, les membres de son équipage (ou dans le cas du capitaine – M. Guerrero –, sa conjointe ou ses ayants droit), les affréteurs et toute personne et entité ayant un intérêt dans l'exploitation du navire, sous toute autre forme d'indemnisation ou de réparation que le Tribunal jugera adéquate.

2. CONCLUSIONS SE RAPPORTANT À LA DEMANDE RECONVENTIONNELLE.

Le Panama prie le Tribunal international :

- A. de dire et juger que les exceptions soulevées par la Guinée-Bissau à la recevabilité des demandes du Panama sont prescrites ou entachées de mauvaise foi de sorte qu'elles devraient être écartées, rejetées ou refusées de toute autre manière ;
- B. d'écarter, de rejeter ou de refuser de toute autre manière la demande reconventionnelle de la Guinée-Bissau au motif que celle-ci ne dispose d'aucune base juridique en vertu du droit international et de la Convention pour la formuler, compte tenu de l'existence des liens nécessaires entre le Panama et le « Virginia G » ou, subsidiairement, au motif que cette demande reconventionnelle de la Guinée-Bissau est dénuée de fondement dans les faits et en droit, et que cette demande reconventionnelle est abusive et malveillante ;
- C. d'écarter, de rejeter ou de refuser de toute autre manière chacune et l'ensemble des conclusions de la Guinée-Bissau, telles qu'elles sont présentées au chapitre IX de son contre-mémoire, et de dire et juger que :
- [-] le Panama n'a pas violé l'article 91 de la Convention ;
 - [-] s'agissant de la conclusion B ci-dessus, le Panama n'a pas à verser à la Guinée-Bissau des réparations pour les dommages et les pertes revendiqués par la Guinée-Bissau dans sa demande reconventionnelle telle qu'elle est formulée au chapitre VII de son contre-mémoire ; et
 - [-] le Panama n'a pas à assumer la totalité des frais de justice et autres coûts subis par la Guinée-Bissau en l'espèce.
- D. de dire et juger que le décret-loi 6-A/2000 de la Guinée-Bissau, tel qu'il a été appliqué au « Virginia G » (et tel qu'il est appliqué en général) dans la ZEE de la Guinée-Bissau, constitue une extension unilatérale de la portée de la Convention qui limite les libertés garanties par la

Convention et, de fait, l'imposition par la Guinée-Bissau d'une forme de taxe ou l'élargissement du rayon d'application de sa législation douanière, en violation de la Convention.

Au nom de la Guinée-Bissau :

I- CONCLUSIONS RELATIVES À LA DEMANDE

Par les motifs donnés par écrit et lors des plaidoiries, l'un quelconque d'entre eux ou tout autre motif que le Tribunal estimerait pertinent, le Gouvernement de la République de Guinée-Bissau prie respectueusement le Tribunal de dire et juger que :

1. le Tribunal n'est pas compétent pour connaître de toute demande concernant le navire « Iballa G » ;
2. les demandes présentées par le Panama sont irrecevables en raison de la nationalité du « Virginia G », de l'absence de droit d'exercer la protection diplomatique à l'égard d'étrangers, ou du non-épuisement des recours internes, et devraient par conséquent être rejetées.

A titre subsidiaire, que :

1. les mesures prises par la République de Guinée-Bissau n'ont pas violé le droit du Panama et des navires battant son pavillon de jouir de la liberté de navigation et d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites, telles qu'énoncées à l'article 58, paragraphe 1, de la Convention ;
2. les lois de la Guinée-Bissau peuvent être mises en application aux fins de contrôle du soutage de navires de pêche dans la zone économique exclusive ;
3. la Guinée-Bissau n'a pas violé l'article 56, paragraphe 2, de la Convention ;
4. la Guinée-Bissau n'a pas violé l'article 73, paragraphe 1, de la Convention ;
5. la Guinée-Bissau n'a pas violé l'article 73, paragraphe 2, de la Convention ;
6. la Guinée-Bissau n'a pas violé l'article 73, paragraphe 3, de la Convention ;
7. la Guinée-Bissau n'a pas violé l'article 73, paragraphe 4, de la Convention ;

8. la Guinée-Bissau n'a pas eu recours à une force excessive lors de l'arraisonnement et de la saisie du « Virginia G » ;
9. la Guinée-Bissau n'a pas violé les principes énoncés aux articles 224 et 110 de la Convention ;
10. la Guinée-Bissau n'a violé ni l'article 225 de la Convention, ni la Convention SUA, ni même les principes relatifs à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à la prévention des abordages ;
11. la Guinée-Bissau n'a pas violé l'article 300 de la Convention ;
12. la République de Guinée-Bissau n'a aucune obligation de restituer sans délai au Panama le gazole déchargé ni de lui verser une quelconque indemnisation à ce titre ;
13. la République de Guinée-Bissau n'a aucune obligation de verser en faveur du Panama, du « Virginia G » de ses propriétaires, des membres de son équipage et de toutes les personnes ou entités ayant un intérêt dans l'exploitation du navire une quelconque indemnisation au titre des dommages et pertes causés ;
14. la République de Guinée-Bissau n'a aucune obligation de présenter des excuses à la République du Panama ;
15. la République de Guinée-Bissau n'a aucune obligation de payer de quelconques intérêts ;
16. la République de Guinée-Bissau n'a aucune obligation de payer les frais et dépens encourus par le Panama ;
17. la République de Guinée-Bissau n'a aucune obligation de verser une quelconque indemnisation ou réparation au Panama, au « Virginia G », à ses propriétaires, à ses affréteurs ou à toutes autres personnes ou entités ayant un intérêt dans l'exploitation de ce navire.

II- CONCLUSIONS RELATIVES À LA DEMANDE RECONVENTIONNELLE

Le Gouvernement de la République de Guinée-Bissau prie respectueusement le Tribunal de dire et juger que :

- A. le Panama a violé l'article 91 de la Convention ;
- B. le Panama doit verser à la Guinée-Bissau des réparations pour les dommages et les pertes subis du fait de la violation susvisée, d'un montant égal à celui quantifié et réclamé par la Guinée-Bissau au paragraphe 266 de son contre-mémoire ou jugé approprié par le Tribunal ;
- C. le Panama défraie la République de Guinée-Bissau de tous les frais de justice et autres frais encourus par elle dans le cadre de la présente affaire.

III Les faits

55. Le « Virginia G » est un pétrolier qui battait pavillon panaméen au moment de son arraisonnement le 21 août 2009. Il détenait un certificat d'immatriculation réglementaire délivré par l'Autorité maritime du Panama le 23 août 2007 et valable jusqu'au 16 novembre 2011. Le certificat d'immatriculation du navire a été renouvelé par l'Autorité maritime du Panama le 5 octobre 2011 et est valable jusqu'au 16 novembre 2016.

56. Selon le Panama, le « Virginia G » est la propriété de Penn Lilac Trading S.A. (« Penn Lilac »), société panaméenne constituée en 1998. En janvier 2000, Penn Lilac a acquis le navire et, en janvier 2002, elle a conclu un contrat d'agence avec Gebaspe S.L. (« Gebaspe »), société espagnole agissant en qualité d'intermédiaire entre fournisseurs de combustible et propriétaires de navires de pêche commerciale. En 2009, le navire a été affrété par la Lotus Federation (« Lotus »), société irlandaise spécialisée dans la vente et la livraison de gazole aux navires de pêche, et il l'était encore au moment de sa saisie.

57. Au moment de la saisie, le capitaine du navire était M. Eduardo Blanco Guerrero, de nationalité cubaine. Onze membres d'équipage se trouvaient à bord, dont sept ressortissants cubains, trois ressortissants ghanéens et un ressortissant du Cap-Vert (« Cabo Verde »).

58. Le 7 août 2009, la société Empresa Balmar Pesquerías de Atlántico (« Balmar ») a fait appel aux services de Lotus en vue du ravitaillement en gazole par le « Virginia G » des navires de pêche ci-après qu'elle exploitait : « Amabal I », « Amabal II », « Rimbal I » et « Rimbal II ». Ces navires de pêche battaient pavillon mauritanien.

59. Le 14 août 2009, l'agent de Balmar en Guinée-Bissau, Bijagos Lda (« Bijagos »), a soumis une demande par écrit au Service national de surveillance et de contrôle des activités de pêche (Serviço Nacional de Fiscalização e Controlo das Actividades de Pesca) (ci-après dénommé « le FISCAP »), organisme public relevant du Ministère bissau-guinéen des pêches, afin d'obtenir l'autorisation d'effectuer des opérations de ravitaillement en combustible dans la zone économique exclusive de la Guinée-Bissau. Par lettre datée du même jour, le FISCAP a accusé réception du courrier de Bijagos et a déclaré :

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

1. Indiquer avant l'opération :
 - a. Les coordonnées du lieu où sera effectuée 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.

60. Par lettre du 20 août 2009, Bijagos a informé le FISCAP des coordonnées du lieu où le « Virginia G » effectuerait les opérations de ravitaillement, ainsi que de la date et de l'heure de ces opérations. Selon la Guinée-Bissau, le FISCAP a répondu dans une lettre du même jour à Bijagos, dans laquelle on pouvait lire :

[L]e contenu de votre courrier a été analysé et en conclusion, le FISCAP, *bien qu'il 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.*

Dans son contre-mémoire, la Guinée-Bissau déclare que « [c]ette lettre est restée sans réponse ». Au cours de la procédure orale, le Panama a déclaré que la lettre du FISCAP du 20 août 2009 n'a « jamais été vu[e] par le “Virginia G” » et n'a « jamais été présenté[e] par l'administration de la Guinée-Bissau en réponse aux nombreuses communications adressées aux propriétaires du navire » ; selon le Panama, elle a « fait [sa] première apparition dans le contre-mémoire ».

61. Selon le mémoire du Panama, le 20 août 2009, le « Virginia G » a livré du gazole aux navires « Rimal I » et « Rimal II » dans la zone économique exclusive de la Guinée-Bissau. L'« Amabal II » a été ravitaillé en gazole le 21 août 2009.

62. Le 21 août 2009, alors que le ravitaillement de l'« Amabal I » était sur le point de commencer, le « Virginia G » a été abordé, à 19 heures, au point de coordonnées 11° 48' de latitude Nord et 017° 31.6' de longitude Ouest, à approximativement 60 milles marins des côtes de la Guinée-Bissau, par des vedettes rapides ayant à leur bord des agents du FISCAP. Les agents sont montés à bord du navire et ont ordonné au capitaine de se diriger vers le port de Bissau, où le « Virginia G » est arrivé le 22 août 2009 à 14 heures. Les vues des Parties diffèrent quant aux circonstances de la saisie du « Virginia G » et à la situation subséquente du navire. Les positions des Parties sont exposées aux paragraphes 335 à 341, 350 à 358 et 365 à 372.

63. L'« Amabal I » et l'« Amabal II » ont été saisis en même temps que le « Virginia G » et conduits au port de Bissau. Ces navires de pêche ont été libérés le 28 août 2009.

64. Le 27 août 2009, la Commission interministérielle de surveillance maritime de la Guinée-Bissau (*Comissão Interministerial da Fiscalização Marítima* (ci-après dénommée « la CIFM »)) a adopté la décision 07/CIFM/09 suivante :

Confiscation d'office du pétrolier « Virginia G » avec ses engins, son matériel et tous les produits se trouvant à bord en faveur de l'Etat de Guinée-Bissau en raison de la pratique répétée du navire consistant à mener des activités connexes de pêche sous forme de vente non autorisée de fioul à des navires de pêche se trouvant dans notre ZEE, à savoir l'AMABAL II, conformément au paragraphe 1 de l'article 52 du décret-loi n° 1-A/2005 et au paragraphe 3 c) et à l'article 23 du décret-loi n° 6-A/2000.

Le FISCAP a notifié la décision de la CIFM au propriétaire du navire par lettre du 31 août 2009.

65. Après la saisie du « Virginia G », le propriétaire du navire, Penn Lilac, s'est mis en rapport avec la société Africargo, le représentant de son club de P&I (Navigator) en Guinée-Bissau, et lui a demandé de l'aider à obtenir la mainlevée de l'immobilisation du navire.

66. Par lettre du 4 septembre 2009 adressée au coordonnateur du FISCAP, le directeur général d'Africargo, représentant le propriétaire du « Virginia G », a transmis une communication par laquelle Penn Lilac demandait à être informée

de la façon de régler, aussitôt que possible, cette situation difficile et désagréable ou de mettre en œuvre les procédures prévues légalement, notamment l'établissement des cautions nécessaires pour la mainlevée de l'immobilisation du navire, la mise en liberté de l'équipage et la restitution du produit se trouvant à bord.

67. Le coordonnateur du FISCAP a répondu au directeur général d'Africargo par lettre du 11 septembre 2009 dans laquelle il confirmait les motifs de la saisie du « Virginia G » indiqués dans la décision prise par la CIFM le 27 août 2009 et concluait que « la décision de la Commission interministérielle de surveillance maritime de sanctionner le « Virginia G » est légale, juste et appropriée ».

68. Par lettre du 14 septembre 2009 adressée au FISCAP, le directeur général d'Africargo a transmis une communication de Penn Lilac demandant « [l]'annulation de la procédure instruite à l'encontre [du] « Virginia G », ainsi que la mainlevée de son immobilisation, la mise en liberté de l'équipage et la restitution des produits qui se trouvaient à son bord ». Le propriétaire du navire déclarait en outre : « Nous insistons sur le fait que nous ne sommes pas en mesure de nous défendre puisque nous ne savons pas quelle est la procédure à suivre, et nous vous demandons de nous informer sur ce point ».

69. Par lettre du 23 septembre 2009, le coordonnateur du FISCAP a informé Africargo que le président de la CIFM avait décidé ce qui suit :

Considérant que plus de 30 jours se sont écoulés depuis la notification de la décision de la CIFM (confiscation d'office du navire et des produits se trouvant à bord), sans qu'aucune réclamation n'ait été reçue du représentant du pétrolier « Virginia G », nous procéderons à la vente aux enchères publiques des produits se trouvant à bord, si dans les 72 heures qui suivent la date de la présente notification, il n'y a pas eu de réaction dudit représentant.

70. Le 25 septembre 2009, la CIFM a adopté la décision ci-après (09/CIFM/09), qui a été communiquée le même jour par le coordonnateur du FISCAP au représentant du navire :

Confiscation du pétrolier « Virginia G » et de tous les produits se trouvant à bord en raison d'une violation du paragraphe 1 de l'article 52, tel que modifié dans le décret-loi 1-A/2005 et de l'absence de toute réaction suite à la notification de la décision numéro 07/CIFM/09 en date du 27 août de l'année en cours.

71. Par lettre du 28 septembre 2009 adressée au FISCAP, le directeur général d'Africargo a transmis une communication de Penn Lilac sollicitant,

afin... d'éviter l'intervention des tribunaux compétents, y compris les tribunaux internationaux, lorsque le présent recours administratif sera terminé [...] [l]'annulation de la procédure engagée à l'encontre de notre navire, le « Virginia G » et la mainlevée de son immobilisation, la mise en liberté de l'équipage et la restitution de la cargaison se trouvant à bord.

72. Le 5 octobre 2009, Africargo a reçu une lettre du coordonnateur du FISCAP datée du 30 septembre 2009, dans laquelle il était indiqué :

[U]ne vente aux enchères publiques est ouverte pour le combustible se trouvant à bord du navire « Virginia G ». Nous vous invitons, pour le cas où vous seriez intéressés, à participer à l'appel d'offres public, puisque, selon notre législation, en cas de vente aux enchères d'un produit confisqué, le propriétaire du navire ou son représentant légal a un droit de préemption.

73. Le 28 octobre 2009, le propriétaire du navire a saisi le Tribunal régional de Bissau d'une demande de mesures conservatoires en vue de la suspension de l'exécution des décisions 07/CIFM/09 et 09/CIFM/09 de la CIFM. Le 29 octobre 2009, le tribunal a ordonné au propriétaire du navire de payer les frais de justice, ce qu'il a dûment fait. Par ordonnance du 5 novembre 2009, le tribunal a décidé

[d]'ordonner aux défendeurs (FISCAP et Commission interministérielle de la pêche) de s'abstenir de toutes mesures concernant la confiscation du navire « Virginia G » et des produits se trouvant à bord jusqu'à ce qu'une décision finale soit rendue à l'issue de la partie déclaratoire de la procédure.

74. Le 19 novembre 2009, le procureur général de la Guinée-Bissau a fait appel devant le Tribunal régional de l'ordonnance du 5 novembre 2009. Par ordonnance du 18 décembre 2009, le Tribunal régional a rejeté l'appel du procureur général au motif qu'il avait été déposé après l'expiration du délai applicable. Toutefois, le Tribunal régional « en raison des intérêts supérieurs et politiques du pays » a décidé de soumettre l'appel à la Cour suprême de la Guinée-Bissau. Selon la Guinée-Bissau, la Cour suprême n'a pas statué sur l'appel au motif qu'« il n'était plus besoin de poursuivre la procédure », « le Gouvernement ayant décidé d'accorder la mainlevée de l'immobilisation du navire ».

75. Par lettre du 13 novembre 2009, le procureur général a transmis au Premier Ministre l'opinion du ministère public au sujet de la décision du Tribunal régional de Bissau accordant la mesure conservatoire demandée par le propriétaire du « Virginia G ». Dans cette lettre, le procureur général déclarait : « Nous estimons que la décision de confisquer le navire en infraction, ses engins, son matériel et les produits à son bord est appropriée. Nous n'avons donc aucune réserve quant à l'utilisation du combustible que ce navire vendait dans notre ZEE ».

76. Le 30 novembre 2009, le secrétaire d'Etat au Trésor du ministère des Finances de la Guinée-Bissau a adressé à la « Compañía de Lubricantes y Combustibles de Guinée-Bissau (CLC) » la lettre suivante, datée du 30 novembre 2009 :

En vertu de la décision n° 7 de la [CIFM], le pétrolier « Virginia G » a été confisqué d'office avec ses équipements, moteurs et fret, en raison de la pratique répétée d'activités connexes de pêche, sous la forme de la « vente non autorisée de combustible à des navires de pêche dans la ZEE, notamment au navire de pêche AMABAL II ».

Malgré l'ordonnance judiciaire de suspension de la saisie et en l'absence d'opposition de la part du ministère public, du ministre de la Justice et du contrôleur de la légalité (réf. N° 716/GPGR/09) quant à (...) « l'utilisation du combustible que le navire vendait dans notre ZEE (...) », nous ordonnons par la présente que le pétrolier « Virginia G » soit autorisé à décharger son contenu, soit 436 tonnes de gazole selon les estimations, dans vos locaux.

77. Selon le Panama, cette lettre a été remise au capitaine du « Virginia G » le 20 novembre 2009, soit 10 jours avant la date qui y était en réalité apposée.

78. Le 20 novembre 2009, la cargaison de gazole du « Virginia G » a été déchargée comme l'avait ordonné le secrétaire d'Etat au Trésor du ministère des Finances de la Guinée-Bissau.

79. Le 7 décembre 2009, le propriétaire du navire a déposé une demande de mesures conservatoires auprès du Tribunal régional de Bissau contre l'ordonnance du 30 novembre 2009 du secrétaire d'Etat aux finances. Le 16 décembre 2009, le Tribunal régional a ordonné « la restitution immédiate au navire "Virginia G" de la cargaison déchargée ». Cette ordonnance a été communiquée au propriétaire du navire le 18 décembre 2009. Le 18 janvier 2010, le propriétaire du navire a introduit une procédure au fond devant le Tribunal régional contre ladite ordonnance du secrétaire d'Etat au Trésor du ministère des Finances de la Guinée-Bissau.

80. Les Parties reconnaissent toutes deux qu'il n'a pas été donné suite à l'affaire mais donnent une explication différente à ce sujet. La Guinée-Bissau déclare que le tribunal a ordonné au propriétaire du navire de payer les frais de justice le 3 mars 2010 et que la procédure a été suspendue en raison du défaut de paiement. Le Panama soutient qu'il n'a jamais été réclamé de frais de justice

au propriétaire du navire. Il ajoute que, compte tenu de la suspension de la procédure et « du fait qu'il a par la suite été procédé à la mainlevée de l'immobilisation du navire [...], les efforts du propriétaire ont été inutiles ».

81. Le 4 décembre 2009, le propriétaire du navire a également introduit une procédure au fond contre les décisions de la CIFM. Selon le Panama, les frais de justice prescrits ont été acquittés le 11 décembre 2009 et le propriétaire du navire a déposé un exposé devant le tribunal le 25 février 2010. Un document à ce sujet a été produit par le Panama. Le Panama déclare que « [l]a Guinée-Bissau a soulevé des questions de forme, auxquelles a répondu la société Penn Lilac (conformément aux instructions du tribunal) ». Il ajoute que

le tribunal a rendu une ordonnance enjoignant à la CIFM de présenter une duplique en réponse à la réplique de la société Penn Lilac ; toutefois, aux dernières nouvelles, la Commission en question n'a jamais été informée de cette ordonnance. Dans l'attente du dépôt de cette duplique, la procédure est au point mort depuis février 2010.

S'agissant de la procédure au fond, la Guinée-Bissau affirme qu'elle n'a « pas avancé depuis le 11 mars 2010, le demandeur ayant négligé de respecter les formes prescrites ». Il affirme en outre que la procédure est « pendante ».

82. Le 20 septembre 2010, la CIFM a pris la décision de lever l'immobilisation du navire. La décision se lit comme suit :

Sur les instructions données par son Excellence le Premier Ministre face au danger que représente pour la sécurité de la navigation maritime la longue présence dans le port du navire « Virginia G », arraisonné dans la ZEE de la Guinée-Bissau en raison de la pratique non autorisée et sans permis d'une activité connexe de pêche ;

Considérant les relations d'amitié et de coopération existant avec le Royaume d'Espagne dans le domaine de la pêche et eu égard au fait que le navire, bien qu'il batte pavillon panaméen, appartient à une société espagnole ;

La CIFM décide par conséquent et sans plus tarder :

- 1 D'ordonner la mainlevée de l'immobilisation du navire « Virginia G » et de considérer comme abrogée la décision précédente qui ordonnait sa confiscation.

2. De notifier au propriétaire du navire, ou à son commandant et/ou à son représentant local la présente décision.
3. La présente décision entre en vigueur immédiatement.

Le coordonnateur du FISCAP a notifié la décision au représentant du propriétaire du navire par lettre du 6 octobre 2010.

83. Après la mainlevée de l'immobilisation du « Virginia G », le propriétaire du navire a chargé Panama Shipping Registrar Inc. de procéder à une « vérification de l'état du navire et [un] audit interne ». Le navire a été remis en service en décembre 2010 après que des réparations ont été effectuées.

84. En ce qui concerne les membres de l'équipage, leurs passeports ont été confisqués par les autorités bissau-guinéennes à l'arrivée du navire dans le port de Bissau le 22 août 2009. Un membre de l'équipage est parti en Espagne le 24 décembre 2009, son passeport lui ayant été restitué. Les autres membres ont récupéré leur passeport en janvier 2010 et certains ont quitté la Guinée-Bissau après cette date. Plusieurs sont restés à bord du navire depuis son arrivée au port jusqu'à la mainlevée de son immobilisation en octobre 2010.

IV Compétence

85. Le Panama et la Guinée-Bissau sont tous deux Etats Parties à la Convention. La Guinée-Bissau a ratifié la Convention le 25 août 1986 et celle-ci est entrée en vigueur à son égard le 16 novembre 1994. Le Panama a ratifié la Convention le 1^{er} juillet 1996 et celle-ci est entrée en vigueur à son égard le 31 juillet 1996.

86. Les Parties conviennent que l'affaire a été portée devant le Tribunal par voie de compromis conclu par un échange de lettres. Leurs avis divergent, cependant, quant à la correspondance constituant le compromis.

87. Dans son mémoire, le Panama déclare que les Parties ont conclu un compromis visant à transférer au Tribunal la procédure arbitrale concernant le différend relatif au « Virginia G » par un échange de lettres datées du 29 juin et du 4 juillet 2011.

88. Dans son contre-mémoire, la Guinée-Bissau soutient que ce compromis résulte de la notification du Panama du 3 juin 2011 et de la lettre de la Guinée-Bissau du 29 juin 2011.

89. Dans sa réplique, le Panama déclare qu'il « n'a pas d'objection à formuler au sujet de cette précision apportée par la Guinée-Bissau, mais fait observer qu'en tout état de cause, la date de l'introduction de l'instance devant le Tribunal est le 4 juillet 2011 ».

90. Dans sa duplique, la Guinée-Bissau dit qu'elle accepte sans réserve cette déclaration du Panama, laquelle confirme son opinion, à savoir que « ce qui constituait le compromis intervenu entre les Parties, c'était la notification d'arbitrage du Panama datée du 3 juin 2011 [...] suivie de l'acceptation par la Guinée-Bissau de cette proposition par lettre datée du 29 juin 2011 ».

91. Le Tribunal relève que le différend a initialement été porté devant un tribunal arbitral devant être constitué conformément à l'annexe VII, au moyen de la notification et de l'« exposé des conclusions et des motifs sur lesquels elles se fondent » adressés par le Panama à la Guinée-Bissau le 3 juin 2011. Il relève également que le Panama et la Guinée-Bissau conviennent que la procédure a été introduite devant le Tribunal par voie de compromis conclu par un échange de lettres.

92. Le Tribunal considère que sa compétence en l'espèce se fonde sur le compromis conclu entre les Parties par lequel le différend lui a été transféré, ainsi que sur les articles 286, 287 et 288 de la Convention et l'article 21 du Statut.

V Recevabilité

93. La Guinée-Bissau soulève plusieurs exceptions à la recevabilité des demandes du Panama. Le Panama affirme que la Guinée-Bissau n'a pas le droit de présenter des exceptions à la recevabilité de ses demandes.

94. La Guinée-Bissau soutient que, dans le compromis, elle « n'a pas renoncé à soulever une exception quant à la recevabilité des demandes, et [qu'] il n'y avait pas non plus la moindre raison justifiant une telle renonciation ». Elle souligne que le compromis « excluait une telle renonciation ». La Guinée-Bissau affirme avoir accepté, dans sa lettre du 29 juin 2011, la proposition du

Panama « tendant à ce que *l'affaire soit transférée* au Tribunal international du droit de la mer ». Partant, selon la Guinée-Bissau, « le différend pris dans son ensemble a été transféré au Tribunal tandis qu'il n'a été convenu d'aucune renonciation s'agissant de toute exception de recevabilité ».

95. S'appuyant sur une conclusion du Tribunal dans l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)* (voir *Navire « SAIGA » (No. 2) (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée)*, arrêt, *TIDM Recueil 1999*, p. 33, par. 53), la Guinée-Bissau soutient en outre que « l'article 97, paragraphe 1, du Règlement ne l'empêche pas de soulever des exceptions à la recevabilité des demandes du Panama ».

96. Le Panama s'appuie sur les termes du compromis pour étayer son argument selon lequel la Guinée-Bissau n'a pas le droit de soulever des exceptions à la recevabilité des demandes du Panama. De son point de vue, le compromis conclu par les Parties visait à « soumettre au Tribunal le différend ayant surgi entre [elles] au sujet du "Virginia G" pour que le Tribunal examine "tous les aspects du fond (y compris dommages et coûts)" ». Le Panama soutient que ce libellé a été accepté sans réserve par la Guinée-Bissau et vise le fond de l'affaire. Il ajoute qu'« il n'existait pas d'accord exprès ou tacite entre les Parties visant à ce que des exceptions à la recevabilité soient examinées au titre de la procédure sur le fond ». Le Panama fait également valoir qu'en vertu de l'article 97, paragraphe 7, du Règlement, un accord spécifique entre les Parties est exigé pour l'examen dans le cadre de la procédure sur le fond d'une exception présentée en vertu de l'article 97, paragraphe 1, et que, par conséquent, le Tribunal « ne devrait pas, en l'absence d'un tel accord, accepter une interprétation trop large des termes d'un accord (compromis, par exemple) qui ne mentionnerait ni n'admettrait des exceptions à la recevabilité ».

97. Le Panama fait valoir que l'article 97, paragraphe 1, du Règlement prévoit un délai de 90 jours après l'introduction de l'instance pour la présentation des exceptions à la recevabilité d'une demande et que la Guinée-Bissau n'a pas respecté ce délai. En désaccord avec la conclusion du Tribunal dans l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*, le Panama affirme que l'article 97, paragraphe 1, « donne clairement à penser que pour chacun des trois types d'exceptions envisagés, l'exception doit être présentée par écrit 90 jours au plus tard après l'introduction de l'instance ». Selon le Panama, la Guinée-Bissau aurait pu soulever des exceptions à la recevabilité dans le délai de 90 jours prescrit à l'article 97, paragraphe 1, mais elle ne l'a pas fait. A son avis, la Guinée-Bissau se trouve donc dans une situation d'estoppel ou est empêchée de toute autre manière de soulever des exceptions à la recevabilité.

98. De l'avis du Tribunal, les Parties ont le droit de soulever des exceptions d'irrecevabilité, sous réserve de toute restriction clairement imposée par les termes du compromis et par le Règlement (voir *Navire « SAIGA » (No. 2) (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée)*, arrêt, *TIDM Recueil 1999*, p. 32, par. 51). En l'espèce, les termes du compromis n'imposent pas de restrictions quant à la possibilité pour une Partie de soulever des exceptions à la recevabilité.

99. Le Tribunal va maintenant examiner l'argument du Panama selon lequel la Guinée-Bissau est empêchée de soulever des exceptions à la recevabilité parce que celles-ci n'ont pas été soulevées dans le délai prescrit à l'article 97, paragraphe 1, du Règlement. Cette disposition se lit comme suit :

Toute exception à la compétence du Tribunal ou à la recevabilité de la requête ou toute autre exception sur laquelle une décision est demandée avant que la procédure sur le fond se poursuive doit être présentée par écrit 90 jours au plus tard après l'introduction de l'instance.

100. Le Tribunal rappelle que, dans l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*, il a fait observer que l'article 97 du Règlement

a trait aux exceptions d'incompétence ou d'irrecevabilité qui sont soulevées en tant que questions préliminaires devant être examinées au cours de procédures incidentes. Comme il y est stipulé, l'article s'applique à toute exception « sur laquelle une décision est demandée avant que la procédure sur le fond se poursuive ». Il s'ensuit que le délai fixé dans l'article ne s'applique pas aux exceptions d'incompétence ou d'irrecevabilité pour lesquelles il n'est pas demandé un examen avant toute poursuite de la procédure sur le fond. Dans la présente affaire, cela est confirmé par le fait que les parties sont convenues que les procédures devant le Tribunal « 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 . . . seront examinés ».

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

Comme dans l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*, en l'espèce, les Parties sont également convenues que les procédures devant le Tribunal « comprendr[ont] une seule phase englobant tous les aspects du fond (y compris les dommages et intérêts et les dépens) ».

101. Par conséquent, le Tribunal conclut que rien n'empêche en l'espèce la Guinée-Bissau de soulever des exceptions à la recevabilité des demandes du Panama.

VI Exceptions à la recevabilité

Lien substantiel

102. La Guinée-Bissau soutient que les demandes du Panama ne sont pas recevables en raison de l'absence de lien substantiel entre le « Virginia G » et le Panama. Selon la Guinée-Bissau,

[l]a condition de l'existence d'un lien substantiel entre l'Etat du pavillon et le navire donne le droit, stipulé par la Convention à l'article 91, paragraphe 1, première phrase, à chaque Etat de « fixe[r] les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon ».

La Guinée-Bissau déclare en outre que « la fonction du lien substantiel est d'établir une norme minimale internationale pour l'immatriculation des navires ». Selon elle, « pour qu'il y ait lien substantiel, il ne suffit pas d'une immatriculation formelle, il faut aussi qu'il existe une connexion, un lien véritable et réel entre le navire et l'Etat du pavillon ». La Guinée-Bissau soutient que « l'immatriculation du "Virginia G" sous pavillon du Panama ne satisfait pas à la condition qui veut que l'Etat du pavillon doit effectivement exercer sa juridiction sur le navire » et que « ni le propriétaire du navire, ni son équipage ne sont d'origine panaméenne, conditions pourtant essentielles pour que soit établie l'existence d'un lien substantiel entre l'Etat et le navire en vertu de l'article 91, paragraphe 1, de la Convention ». La Guinée-Bissau ajoute que, dans cette affaire, « on est en présence d'un pavillon de complaisance, étant donné qu'il n'y a pas de lien entre le navire et le Panama ». Se référant à l'article 92, paragraphe 2, de la Convention, elle conclut qu'« en cas d'inexistence d'un lien substantiel entre l'Etat du pavillon et le navire, l'Etat côtier ne devrait pas être tenu de reconnaître le droit de navigation d'un tel navire dans sa zone économique exclusive ».

103. La Guinée-Bissau déclare :

Il découle du principe du lien substantiel que l'Etat du pavillon ne saurait exercer effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon – comme le veut l'article 94, paragraphe 1, de la Convention – que s'il peut également exercer cette juridiction et ce contrôle sur les *propriétaires* des navires concernés.

Elle ajoute que, dans le cas d'un affrètement coque nue, l'Etat du pavillon doit exercer un contrôle sur l'affréteur ou l'exploitant du navire. Selon la Guinée-Bissau, la même observation vaut pour les obligations supplémentaires d'ordre environnemental visées à l'article 217 de la Convention, dont l'Etat du pavillon ne peut s'acquitter que s'il exerce effectivement sa juridiction et son contrôle sur le propriétaire ou l'exploitant du navire. La Guinée-Bissau conclut qu'« une condition fondamentale pour l'immatriculation d'un navire est que le propriétaire et l'exploitant du navire soient eux aussi soumis à la juridiction de l'Etat du pavillon », du fait, par exemple, de la nationalité, de la résidence ou du domicile du propriétaire ou de l'exploitant du navire. A cet égard, la Guinée-Bissau se réfère à la Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires du 7 février 1986.

104. Le Panama affirme « avoir et entretenir un lien substantiel avec le "Virginia G", son propriétaire et son exploitant, et exercer une juridiction pleine et effective sur ce navire ». Il souligne également que « le fait que le "Virginia G" était bien immatriculé, à toutes les dates pertinentes en l'espèce, sous le pavillon du Panama n'est pas contesté » et était reconnu comme tel par les autorités de la Guinée-Bissau, d'autant que les documents du navire attestant sa nationalité panaméenne ont été examinés par les autorités de la Guinée-Bissau, qui les a jugés conformes.

105. Le Panama soutient qu'il existe un lien substantiel avec le « Virginia G », et ce pour plusieurs raisons. Il fait observer que sa législation définit les conditions auxquelles elle soumet l'attribution de la nationalité panaméenne aux navires, l'immatriculation des navires sur son territoire et le droit de battre son pavillon, et que les propriétaires de navires sont tenus de fournir nombre d'informations et de documents attestant qu'il est satisfait à toutes les conditions requises pour l'immatriculation, conformément aux obligations internationales du Panama. En outre, le Panama affirme que les navires qui sont

immatriculés au Panama se voient délivrer tous les certificats techniques et documents requis, comme c'était le cas pour le « Virginia G ». Le Panama affirme également que, conformément à l'article 94 de la Convention, il « *exerce*, et a exercé effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur le « Virginia G » et que la société qui en est propriétaire, Penn Lilac, enregistrée en bonne et due forme au Panama où elle a un représentant légal, est également soumise à la juridiction panaméenne. Le Panama explique qu'il a imposé au propriétaire du « Virginia G » des conditions supplémentaires, telles que la possession d'une fiche synoptique continue, comme le prévoit la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), à laquelle le Panama est partie.

106. Le Panama explique en outre que, pour satisfaire aux dispositions de l'article 94, paragraphe 4, de la Convention, il a délégué à des organismes reconnus le contrôle et la délivrance de certificats techniques au « Virginia G », et que, pour satisfaire aux dispositions du paragraphe 4 du même article, il contrôle ses navires, dont le « Virginia G », en faisant procéder à une inspection annuelle de sécurité. Le Panama déclare que le « Virginia G » répond à toutes les normes internationales visant à protéger le milieu marin énoncées dans la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (MARPOL 73/78), à laquelle le Panama est partie, et qu'il détient tous les certificats requis au titre de ladite convention. Il fait valoir que constituer un équipage multinational est une pratique courante dans les transports maritimes et que tous les membres de l'équipage à bord du « Virginia G » étaient titulaires d'un brevet en cours de validité.

107. Le Tribunal va maintenant examiner la question de savoir si le droit qu'a un Etat d'attribuer sa nationalité à un navire dépend de l'existence d'un lien substantiel entre cet Etat et ce navire.

108. L'article 91 de la Convention dispose :

Article 91

Nationalité des navires

1. Chaque Etat fixe les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon. Les navires possèdent la nationalité de l'Etat dont ils sont autorisés à battre le pavillon. Il doit exister un lien substantiel entre l'Etat et le navire.

2. Chaque Etat délivre aux navires auxquels il a accordé le droit de battre son pavillon des documents à cet effet.

109. Le Tribunal note que, en vertu du paragraphe 1 de l'article 91 de la Convention, un Etat a le droit d'accorder sa nationalité aux navires et rappelle que, dans l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*, il a reconnu ce droit exclusif à l'Etat du pavillon en déclarant :

L'article 91 laisse à chaque Etat une compétence exclusive en matière d'attribution de sa nationalité à des navires. A cet égard, l'article 91 codifie une règle bien établie du droit international général. Aux termes de cet article, il appartient à Saint-Vincent-et-les Grenadines de fixer les conditions auxquelles elle soumet l'attribution de sa nationalité à des navires, l'immatriculation des navires sur son territoire et le droit pour ces derniers de battre son pavillon. Ces questions sont réglementées par un Etat dans le cadre de son droit interne. Conformément à l'article 91, paragraphe 2, Saint-Vincent-et-les Grenadines est tenue de délivrer à cet effet des documents aux navires auxquels elle a accordé le droit de battre son pavillon. La délivrance de tels documents est réglementée par le droit interne.

(*Navire « SAIGA » (No. 2) (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée)*, arrêt, *TIDM Recueil 1999*, p. 36 et 37, par. 63)

110. Le Tribunal est d'avis que la troisième phrase du premier paragraphe de l'article 91 de la Convention, qui exige un lien substantiel entre l'Etat du pavillon et le navire, ne devrait pas être interprétée comme établissant des conditions préalables ou des conditions auxquelles serait subordonné l'exercice par l'Etat du pavillon du droit d'attribuer sa nationalité aux navires.

111. Le Tribunal fait observer à cet égard que l'article 94 de la Convention requiert que l'Etat du pavillon « exerce effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon ». Les paragraphes 2 à 5 de cet article énoncent les différentes mesures que l'Etat du pavillon est tenu de prendre pour exercer sa juridiction et son contrôle, y compris les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer, qui doivent être conformes aux règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées. Le paragraphe 6 de cet article décrit la procédure à suivre lorsqu'un autre Etat « a des motifs sérieux de penser que la juridiction et le contrôle appropriés sur un navire n'ont pas été exercés ». Comme l'a déclaré le Tribunal dans l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*, « [i]l n'y a rien dans l'article 94 qui permette à un Etat, qui découvre la preuve

de l'absence d'une juridiction et d'un contrôle appropriés par l'Etat du pavillon sur un navire, de refuser de reconnaître le droit qu'a le navire de battre le pavillon de l'Etat du pavillon » (*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2) (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée)*, arrêt, *TIDM Recueil 1999*, p. 41, par. 82).

112. Comme l'a également déclaré le Tribunal dans l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*,

le but des dispositions de la Convention relatives à l'exigence d'un lien substantiel entre un navire et l'Etat dont il bat le pavillon est d'assurer un respect plus efficace par les Etats du pavillon de leurs obligations, et non d'établir des critères susceptibles d'être invoqués par d'autres Etats pour contester la validité de l'immatriculation de navires dans un Etat du pavillon.

(*Navire « SAIGA » (No. 2) (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée)*, arrêt, *TIDM Recueil 1999*, p. 42, par. 83)

Le Tribunal réaffirme cette conclusion.

113. De l'avis du Tribunal, une fois un navire immatriculé, l'Etat du pavillon est tenu, aux termes de l'article 94 de la Convention, d'exercer sa juridiction et son contrôle effectifs sur ce navire afin de s'assurer qu'il est exploité en conformité avec les règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées. C'est ce que veut dire « lien substantiel ».

114. Le Tribunal note qu'au vu des informations dont il dispose, rien ne permet de mettre en doute que le Panama exerçait sa juridiction et son contrôle effectifs sur le « Virginia G » au moment de l'incident.

115. Le Tribunal observe que la législation du Panama définit les conditions auxquelles elle soumet l'attribution de la nationalité panaméenne aux navires, l'immatriculation de navires sur son territoire et le droit de battre son pavillon. En vertu du droit panaméen, les propriétaires de navires sont tenus de prendre des mesures spécifiques, de mener certaines activités et de fournir nombre d'informations et de documents pour répondre à toutes ces conditions, conformément aux obligations internationales du Panama. Le Tribunal note à cet égard que le « Virginia G » a obtenu les documents et certificats techniques nécessaires. Il note en outre que le Panama impose aux propriétaires de navires des conditions spécifiques telles que la possession d'une fiche synoptique continue, comme le prévoit la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 1974).

116. Le Tribunal note encore que le Panama fait usage de son droit de déléguer la conduite d'une inspection annuelle de sécurité et la délivrance de certificats techniques à l'un des organismes reconnus (Panama Shipping Registry Inc.) conformément aux conventions pertinentes de l'OMI. Il conclut à cet égard que le « Virginia G » satisfait aux normes internationales énoncées dans la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78).

117. Compte tenu de ce qui précède, le Tribunal conclut qu'il existait un lien substantiel entre le « Virginia G » et le Panama au moment de l'incident.

118. Pour les motifs susmentionnés, le Tribunal rejette l'exception soulevée par la Guinée-Bissau relative à la recevabilité des demandes du Panama sur la base de l'absence présumée de lien substantiel entre le « Virginia G » et le Panama.

Nationalité des demandes

119. Le Panama avance qu'il « a introduit cette action contre la Guinée-Bissau dans le cadre de la protection diplomatique » et qu'il « prend fait et cause pour son ressortissant et pour le navire “Virginia G” avec tout ce qui se trouve à bord et toute personne impliquée dans son activité ou ayant des intérêts liés à cette activité qui a subi un préjudice du fait des mesures prises par la Guinée-Bissau ».

120. A l'appui de sa position, le Panama se réfère au paragraphe 106 de l'arrêt dans l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*, dans lequel le Tribunal a déclaré :

Les dispositions visées au paragraphe qui précède indiquent que la Convention considère un navire comme constituant une unité, en ce qui concerne les obligations qui incombent à l'Etat du pavillon à l'égard du navire, le droit qu'a un Etat du pavillon de demander réparation pour toute perte ou tout dommage subis par le navire à la suite d'actes d'autres Etats et le droit qu'a cet Etat d'introduire une instance conformément à l'article 292 de la Convention. Ainsi, le navire, tout ce qui se trouve sur le navire, et toute personne impliquée dans son activité ou ayant des intérêts liés à cette activité sont considérés comme une entité liée à l'Etat du pavillon. La nationalité de ces personnes ne revêt aucune pertinence. (*Navire « SAIGA » (No. 2) (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée)*, arrêt, *TIDM Recueil 1999*, p. 48, par. 106)

121. Le Panama s'appuie également sur l'article 18 du Projet d'articles sur la protection diplomatique adopté par la Commission du droit international en 2006, qui dispose :

Article 18

Protection des équipages des navires

Le droit qu'a l'Etat de nationalité des membres de l'équipage d'un navire d'exercer sa protection diplomatique n'est pas affecté par le droit qu'a l'État de nationalité d'un navire de demander réparation au bénéfice de ces membres d'équipage, quelle que soit leur nationalité, lorsqu'ils ont été lésés en raison d'un préjudice causé au navire par un fait internationalement illicite.

122. La Guinée-Bissau affirme que « le cadre de la protection diplomatique ne donne pas au Panama qualité pour agir s'agissant de demandes de personnes ou d'entités qui n'ont pas la nationalité panaméenne » et que « le Panama n'est par conséquent pas en droit d'introduire la présente instance à l'encontre de la Guinée-Bissau dans le cadre de la protection diplomatique ». Elle affirme en outre qu'en l'espèce « il n'y a pas la moindre personne ou entité ayant un rapport avec le navire "Virginia G" qui soit de nationalité panaméenne » et que « le Panama prétend exercer sa protection devant le Tribunal au bénéfice de tous les membres de l'équipage et des propriétaires du navire et de la cargaison », alors qu'« il ne fait ici aucun doute qu'aucune de ces personnes n'a la nationalité panaméenne ».

123. Faisant référence à *l'Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*, la Guinée-Bissau soutient que

la présente affaire ne fait pas intervenir plusieurs nationalités et intérêts, et par conséquent l'arrêt rendu en *l'Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)* n'est pas applicable. En fait, ni le propriétaire, ni même le moindre membre de l'équipage du « Virginia G » n'est de nationalité panaméenne.

124. En ce qui concerne l'article 18 du Projet d'articles sur la protection diplomatique, la Guinée-Bissau soutient en outre qu'il

ne vise que le droit qu'a l'Etat de nationalité d'un navire de demander réparation au bénéfice des membres d'équipage de ce navire, quelle que soit leur nationalité, lorsqu'ils ont été lésés en raison d'un préjudice causé au navire par un fait internationalement illicite, ce qui n'est pas le cas ici.

125. Le Tribunal estime que la demande du Panama doit être examinée en tenant compte de l'objet de ses demandes, à savoir les demandes fondées sur des allégations de violations des dispositions de la Convention ayant causé un préjudice, entre autres, au navire, au propriétaire du navire et aux personnes et à la cargaison à bord du navire.

126. A cet égard, le Tribunal rappelle sa conclusion dans l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)* selon laquelle, en vertu de la Convention, le navire doit être considéré comme constituant une unité « en ce qui concerne les obligations qui incombent à l'Etat du pavillon à l'égard du navire [et] le droit qu'a un Etat du pavillon de demander réparation pour toute perte ou tout dommage subis par le navire à la suite d'actes d'autres Etats » (*Navire « SAIGA » (No. 2) (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée)*, arrêt, *TIDM Recueil 1999*, p. 48, par. 106).

127. Le Tribunal conclut que le « Virginia G » doit être considéré comme une unité et que, par conséquent, le « Virginia G », son équipage et sa cargaison, ainsi que son propriétaire et toute personne impliquée dans son activité ou ayant des intérêts liés à cette activité doivent être traités comme une entité liée à l'Etat du pavillon. Par conséquent, le Panama a le droit de soumettre une réclamation au titre des violations présumées de ses droits en vertu de la Convention, ayant causé un préjudice à ces personnes ou entités.

128. Le Tribunal note que, selon le droit international, il convient de distinguer entre l'exercice par un Etat de sa protection diplomatique à l'égard de ses ressortissants et les demandes de réparation d'un préjudice formées par l'Etat du pavillon au bénéfice de personnes physiques et morales impliquées dans l'exploitation d'un navire qui ne sont pas ses ressortissants. Comme l'a indiqué le Tribunal dans l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*, « [c]hacun de ces navires pourrait avoir un équipage comprenant des membres représentant plusieurs nationalités. Si chacune des personnes ayant subi un préjudice devait se trouver dans l'obligation de rechercher une protection auprès de l'Etat dont cette personne a la nationalité, il s'ensuivrait une épreuve injustifiée » (*Navire « SAIGA » (No. 2) (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée)*, arrêt, *TIDM Recueil 1999*, p. 48, par. 107).

129. En conséquence, le Tribunal rejette l'exception d'irrecevabilité des demandes du Panama tirée par la Guinée-Bissau du fait que le propriétaire et les membres de l'équipage du navire ne sont pas ressortissants panaméens.

Épuisement des recours internes

130. Les Parties ont des positions divergentes sur l'applicabilité de l'article 295 de la Convention, portant sur l'épuisement des recours internes, ainsi que sur la question de savoir si, le cas échéant, il a été satisfait aux prescriptions de cet article.

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

132. De l'avis de la Guinée-Bissau, étant donné que les Parties au présent différend ne sont pas convenues dans leur compromis d'exclure la règle de l'épuisement des recours internes, l'article 295 de la Convention doit être pris en compte dans la procédure.

133. Se référant à certaines demandes soumises par le Panama au bénéfice de personnes ou d'entités privées concernant la violation alléguée des droits du Panama et du « Virginia G », la Guinée-Bissau soutient que « [s]i ces demandes peuvent être fondées en droit international, elles sont dans le même temps subordonnées au droit interne de la Guinée-Bissau, qui contient des règles sur la responsabilité de l'Etat ». Par conséquent, selon la Guinée-Bissau, si une violation des droits d'entités privées résulte de ses actes, les entités concernées devraient d'abord former des recours devant les tribunaux bissau-guinéens.

134. Sur la question du lien juridictionnel entre elle et les personnes physiques et morales concernées, la Guinée-Bissau estime qu'« un tel lien a été établi par le "Virginia G" lorsque ce navire est entré volontairement dans la zone économique exclusive de la Guinée-Bissau dans le but de ravitailler en combustible des navires de pêche étrangers ». En se livrant à ces activités dans la zone économique exclusive de la Guinée-Bissau, le navire a établi, de l'avis de la Guinée-Bissau, « un rapport volontaire, conscient et délibéré » avec elle et il peut par conséquent relever de sa juridiction.

135. Sur le point de savoir si les prescriptions de l'article 295 de la Convention ont été respectées, la Guinée-Bissau considère que le propriétaire du « Virginia G » n'a pas épuisé les recours internes disponibles en Guinée-Bissau. Elle soutient qu'en vertu de son droit interne, les voies de recours à la

disposition du propriétaire en cas de confiscation d'un navire, de sa cargaison et de son gazole sont de deux ordres. La première consiste à adresser à la chambre pénale des tribunaux bissau-guinéens une demande de mainlevée immédiate de l'immobilisation du navire, conformément à l'article 65 du décret-loi n° 6-A/2000 du 22 août 2000 sur les ressources de pêche et le droit de pêche dans les eaux maritimes de la Guinée-Bissau (ci-après dénommé le « décret-loi 6-A/2000 »). La seconde est un appel devant les tribunaux de la Guinée-Bissau de la décision prise par la CIFM en vertu de l'article 52 du décret-loi 6-A/2000.

136. La Guinée-Bissau soutient que « [d]ans le cas du “Virginia G”, rien de cela ne s'est produit parce que le propriétaire n'a pas payé l'amende, n'a pas interjeté appel de la décision de la CIFM dans les délais prescrits et n'a pas sollicité la prompte mainlevée du navire moyennant le paiement d'une caution » et qu'« il a décidé de saisir un autre tribunal parce qu'il ne voulait pas payer, après quoi il n'a pas non plus acquitté les frais de justice ».

137. En ce qui concerne la demande de mainlevée immédiate, la Guinée-Bissau souligne que cette demande n'a jamais été présentée par le propriétaire du « Virginia G », qui a toujours « essayé de traiter la question avec le FISCAP, qui est l'entité de surveillance, et non avec le tribunal, qui était l'autorité compétente pour la fixation d'un dépôt de garantie ».

138. S'agissant de l'appel des décisions de la CIFM, la Guinée-Bissau fait observer que « le propriétaire du navire n'a même pas fait appel de cette décision de confirmation dans le délai prescrit de 15 jours ». Selon la Guinée-Bissau, au lieu de faire appel, il a demandé, le 29 octobre 2009, « une mesure conservatoire pour suspendre l'exécution de la décision ». La Guinée-Bissau fait valoir que « [c]ette mesure a été accordée sans que l'Etat n'ait été entendu ; c'est pourquoi le procureur l'a considérée comme nulle et non avenue, et a interjeté appel de cette décision le 19 novembre 2009 ». La Guinée-Bissau soutient en outre que, bien que le propriétaire du navire ait introduit une procédure principale, appelée procédure de recours en annulation, qui devait être engagée dans les 30 jours suivant la décision ordonnant la mesure conservatoire, « [c]ette procédure n'a toutefois pas avancé depuis le 11 mars 2010, le demandeur ayant négligé de respecter les formes prescrites ». En conséquence, la procédure est « pendante devant le Tribunal régional de Bissau ».

139. La Guinée-Bissau déclare en outre que « le propriétaire du navire a également déposé, le 7 décembre 2009 . . . , une autre [demande de] mesure

conservatoire contre la décision du secrétaire d'Etat au Trésor de décharger la cargaison ». La Guinée-Bissau soutient que cette « mesure conservatoire a été une fois de plus accordée sans que l'Etat n'ait été entendu ». Cependant, selon la Guinée-Bissau, « cette fois la procédure principale [...] a été introduite en dehors du délai prescrit de 30 jours, [...] ce qui prive la mesure conservatoire de tout effet ». La Guinée-Bissau souligne que « c'est probablement parce qu'il le savait que, lorsqu'on lui a réclamé les frais de justice [...], le demandeur n'a pas payé, ce qui a eu pour effet de suspendre la procédure principale, qui est toujours pendante devant le Tribunal régional de Bissau ».

140. La Guinée-Bissau explique qu'elle a décidé de procéder à la mainlevée de l'immobilisation du navire le 20 septembre 2010, « car les autorités ont appris que les conditions de sécurité du navire étaient épouvantables et qu'il risquait de couler dans le port de Bissau. Cette décision répondait également aux demandes réitérées de l'ambassade d'Espagne sollicitant la mainlevée de son immobilisation ». Elle ajoute que « [l]'Etat est habilité à procéder à tout moment à la mainlevée de l'immobilisation du navire s'il estime que sa présence dans le port de Bissau est dangereuse » et que « [c]ela n'affecte pas la possibilité du propriétaire de poursuivre l'instance ».

141. En réponse à l'exception soulevée par la Guinée-Bissau, le Panama fait valoir que la règle de l'épuisement des recours internes ne s'applique pas dans ce cas, « en premier lieu du fait que le compromis déjà mentionné l'annule ». Selon le Panama, « ce compromis en soi empêche la Guinée-Bissau de soulever des exceptions ; cela est particulièrement valable pour ce qui est de l'exception fondée sur le non-épuisement des voies de recours internes ».

142. Le Panama indique également que, dans cette procédure, il allègue « une violation de son droit de garantir, pour les navires battant son pavillon, les libertés prévues par la Convention ». Selon le Panama,

[l]es infractions à la Convention ou les violations perpétrées par la Guinée-Bissau concernent essentiellement l'Etat du pavillon. En effet, les préjudices causés par la Guinée-Bissau et pour lesquels le Panama demande réparation sont la conséquence de la violation par la Guinée-Bissau des obligations qui lui incombent à l'égard du Panama en vertu du droit international, et en sont la conséquence directe.

En l'espèce, le droit fondamental violé est donc le droit du Panama à la liberté de navigation. Une autre violation concerne les droits légitimes du Panama,

notamment dans le cadre de l'exploitation des navires. Selon le Panama, ce droit lui revient par essence en vertu des articles 56, 58, 73 et 90 de la Convention, et il « appuie ses demandes sur les droits dont il jouit, en tant qu'Etat du pavillon, en vertu des dispositions de la Convention ».

143. Le Panama affirme en outre qu'il répartirait les indemnités qu'il recevrait, si le Tribunal statuait en sa faveur, entre les personnes physiques et morales qui ont subi des dommages et des pertes du fait des violations par la Guinée-Bissau de ses obligations internationales.

144. Le Panama nie l'existence d'un lien juridictionnel entre, d'une part, la Guinée-Bissau et, d'autre part, le navire, son équipage et sa cargaison. S'il est possible que le « Virginia G » soit entré dans la zone économique exclusive de la Guinée-Bissau pour effectuer des opérations de soutage, celles-ci relèvent, de l'avis du Panama, de la liberté de navigation et ne sont pas assujetties à la juridiction de la Guinée-Bissau. Après un arraisonnement violent et sans avertissement, le navire et son équipage ont été conduits jusqu'au port de Bissau sous la menace des armes. Par conséquent, il est difficile de prétendre que le navire et son équipage auraient créé « un rapport volontaire, conscient et délibéré avec la Guinée-Bissau ».

145. Le Panama rejette également l'argument de la Guinée-Bissau concernant l'existence d'un lien juridictionnel du fait du prononcé d'une ordonnance de suspension de la confiscation du navire et de sa cargaison par la Guinée-Bissau.

146. Enfin, le Panama fait valoir que la règle de l'épuisement des recours internes ne saurait s'appliquer en l'espèce, faute d'un recours efficace à épuiser.

147. Le Panama fait observer que le propriétaire du navire « ne pouvait raisonnablement pas recourir à la procédure de “prompte mainlevée” prévue à l'article 65 du décret-loi 6-A/2000 car les conditions auxquelles une caution/garantie pouvait être versée étaient i) inconnues, ii) trop favorables à la Guinée-Bissau, iii) déraisonnables ou iv) exorbitantes, ce qui empêchait le propriétaire d'y recourir ».

148. Le Panama souligne que le propriétaire du « Virginia G » a intenté un recours interne en déposant une demande de suspension des mesures de confiscation devant le Tribunal régional de Bissau et que, par ordonnance du 5 novembre 2009, ce tribunal a rendu une décision donnant, entre autres, pour instruction au secrétaire d'Etat à la pêche de « prendre toutes les mesures voulues pour stopper toutes actions concernant la confiscation

du navire “Virginia G” et des produits se trouvant à son bord ». Toutefois, la Guinée-Bissau « a abusivement et injustement passé outre à la suspension de la décision de la Commission interministérielle de surveillance maritime par le Tribunal régional de Bissau, non pas à la suite d’un contre-ordre du tribunal, mais simplement sur la base d’une opinion “interne” » du procureur général de la Guinée-Bissau ». En conséquence, de l’avis du Panama, quand le recours à la disposition du propriétaire du « Virginia G » en Guinée-Bissau a été rendu inefficace « par le comportement de ce pays, qui a eu recours à la force et à l’arbitraire au mépris du droit », la seule option possible consistait pour le Panama à soumettre la question à un arbitrage international ou au Tribunal.

149. De plus, le Panama affirme que le « Virginia G » n’a pas été libéré sur ordre du tribunal, mais en vertu d’une décision prise par le ministère des pêches à l’occasion de la fête nationale de l’Espagne. Il s’agissait d’« une décision unilatérale du Gouvernement de la Guinée-Bissau, aux conditions qu’il avait fixées, de la manière et au moment qu’il avait choisis, indépendamment [...] de l’action en justice en cours ». De l’avis du Panama, « cette manière d’agir de la Guinée-Bissau a rendu les recours internes inopérants ou inefficaces, ce qui a amené l’Etat du pavillon à demander réparation en invoquant le droit international au nom du propriétaire du navire et des entités connexes devant une juridiction internationale ».

150. Le Tribunal va à présent examiner la question de savoir si la règle de l’épuisement des recours internes s’applique en l’espèce et, dans l’affirmative, si les conditions prévues à l’article 295 de la Convention ont été remplies.

151. La première question que doit examiner le Tribunal consiste à déterminer si le compromis entre le Panama et la Guinée-Bissau empêche la Guinée-Bissau de soulever l’exception fondée sur le non-épuisement des recours internes. En ce qui concerne cette question, le Tribunal a déjà conclu au paragraphe 101 que ledit compromis n’empêche pas la Guinée-Bissau de soulever des exceptions à la recevabilité des demandes du Panama. La Guinée-Bissau n’est donc pas empêchée de soulever de telles exceptions en les fondant sur le non-épuisement des recours internes.

152. La question suivante que doit examiner le Tribunal concerne la nature des demandes du Panama.

153. Le principe selon lequel l’épuisement des recours internes est une condition préalable à l’exercice de la protection diplomatique est bien établi en droit

international coutumier. Il est énoncé à l'article 14, paragraphe 1, du Projet d'articles sur la protection diplomatique que la Commission du droit international a adopté en 2006, lequel prévoit qu'« [u]n État ne peut présenter une réclamation internationale à raison d'un préjudice causé à une personne ayant sa nationalité... avant que la personne lésée ait... épuisé tous les recours internes ». Il est également établi en droit international que la règle d'épuisement des recours internes ne s'applique pas lorsque l'Etat demandeur est directement lésé par le fait illicite d'un autre Etat.

154. Le Tribunal doit donc déterminer si les demandes du Panama procèdent d'une violation « directe » des droits du Panama par la Guinée-Bissau. Si tel est le cas, la règle de l'épuisement des recours internes ne s'applique pas.

155. Il convient de rappeler à cet égard que, dans l'*Affaire du navire « SAIGA »* (No. 2), confronté à une situation similaire, le Tribunal a procédé à l'examen de la nature des droits qui, selon Saint-Vincent-et-les Grenadines, avaient été violés par la Guinée (voir *Affaire du navire « SAIGA »* (No. 2) (*Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée*), arrêt, TIDM 1999, p. 45, par. 97). Le Tribunal suivra ici l'approche adoptée dans l'*Affaire du navire « SAIGA »* (No. 2).

156. Les droits dont le Panama allègue la violation par la Guinée-Bissau sont exposés dans ses conclusions finales citées au paragraphe 54. Le Tribunal constate que la plupart des dispositions de la Convention mentionnées dans les conclusions finales du Panama confèrent des droits principalement aux Etats. Il note cependant que, dans certaines des dispositions mentionnées par le Panama, des droits semblent être conférés au navire ou aux personnes concernées. Dans ces dispositions, le terme « navire » peut être compris comme visant des personnes ayant un intérêt dans ce navire, par exemple un propriétaire ou un exploitant.

157. Lorsque la demande porte sur des préjudices causés tant à un Etat qu'à une personne, pour déterminer si la règle de l'épuisement des recours internes s'applique, le Tribunal doit décider quel est l'élément prépondérant. En l'espèce, le Tribunal est d'avis que les principaux droits dont le Panama allègue la violation par la Guinée-Bissau incluent son droit de jouir de la liberté de navigation et d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites dans la zone économique exclusive de l'Etat côtier et son droit de voir l'Etat côtier respecter l'article 73 de la Convention lorsque cet Etat côtier applique ses lois et règlements. Il s'agit de droits du Panama en vertu de la Convention et dont la violation alléguée cause par conséquent un préjudice direct au Panama.

Compte tenu de la nature des principaux droits dont le Panama allègue la violation du fait des actes illicites de la Guinée-Bissau, le Tribunal conclut que, dans son ensemble, la demande du Panama repose sur la base d'un préjudice qu'il aurait lui-même subi.

158. Le Tribunal considère que la demande au titre du préjudice causé aux personnes et aux entités ayant un intérêt dans le navire ou sa cargaison résulte des violations alléguées visées au paragraphe précédent. Par conséquent, le Tribunal conclut que les demandes au titre de ce préjudice ne sont pas soumises à la règle de l'épuisement des recours internes.

159. A la lumière de cette conclusion, le Tribunal ne juge nécessaire d'examiner les arguments des Parties ni sur la question du lien juridictionnel ni sur la question de savoir si des recours internes étaient disponibles et, dans l'affirmative, s'ils étaient efficaces.

160. Le Tribunal rejette donc l'exception à la recevabilité des demandes présentées par le Panama au bénéfice de personnes ou d'entités privées que la Guinée-Bissau a soulevée sur le fondement du non-épuisement des recours internes.

VII Articles 56, 58 et 73, paragraphe 1, de la Convention

161. Le Tribunal va examiner à présent la question de savoir si la Guinée-Bissau a violé les dispositions de la Convention lorsqu'elle a saisi, puis confisqué, le « Virginia G ». Pour répondre à cette question, il doit déterminer si, en vertu de la Convention, la Guinée-Bissau a, comme elle l'affirme, compétence pour réglementer le soutage des navires étrangers qui pêchent dans sa zone économique exclusive, si les lois et règlements de la Guinée-Bissau en la matière sont conformes à la Convention et si la manière dont ils ont été appliqués à l'égard du « Virginia G » est contraire à la Convention.

162. Le Panama explique que le mot soutage est « l'expression utilisée dans le secteur des transports maritimes pour décrire la vente de combustible par des navires spécialisés, par exemple des pétroliers, qui approvisionnent en combustible (tel que fuel léger, gazole ou diesel marine) d'autres navires qui naviguent au large ». La Guinée-Bissau considère que cette description de l'activité économique de soutage « est, de manière générale, exacte ».

163. Le Panama fait remarquer que « l'activité consistant à fournir des services de soutage dans la ZEE d'un Etat côtier n'est ni expressément régie par la Convention ni réglée par la jurisprudence internationale ».

164. Le Panama affirme que « la Guinée-Bissau n'était et n'est pas en droit d'exercer des droits souverains ou une juridiction qui ne lui sont pas reconnus par la Convention ». Il soutient que « la mesure dans laquelle la Guinée-Bissau a étendu sa souveraineté et sa juridiction aux activités menées par le "Virginia G" et [le] déni de la liberté de navigation qui en [découle . . .] ne sont pas conformes aux dispositions de la Convention ».

165. Le Panama avance que « les services de soutage fournis par le "Virginia G" dans la ZEE de la Guinée-Bissau relèvent de la liberté de navigation et de l'utilisation de la mer à d'autres fins internationalement licites liées à l'exercice de cette liberté, conformément au paragraphe 1 de l'article 58 ».

166. En outre, le Panama estime que le fait d'exiger une autorisation et d'imposer des droits pour le ravitaillement en combustible des navires dans la zone économique exclusive de la Guinée-Bissau, conformément à ses lois et règlements, est contraire aux libertés énoncées à l'article 58 de la Convention.

167. Le Panama fait valoir que « [p]armi les principaux droits dont jouissent les autres Etats dans la ZEE de l'Etat côtier se trouvent les libertés accordées à tous les Etats par l'article 58 de la Convention ». Dans ce contexte, le Panama soutient que

l'exclusion du paragraphe 1 de l'article 58 des libertés énumérées aux alinéas d), e) et f) de l'article 87 et leur inclusion expresse au paragraphe 1 de l'article 56 signifient que la liberté de la mer ne devrait être limitée que s'agissant des droits reconnus expressément à un Etat côtier visés au paragraphe 1 de l'article 56.

168. Le Panama affirme que « le libellé du paragraphe 1 de l'article 58, en se référant audit article 87, paraît mettre sur le même pied les libertés qui peuvent être exercées dans la ZEE et les libertés de la haute mer, en précisant même que les dispositions des articles 88 à 115 de la Convention sont applicables ».

169. Le Panama fait en outre valoir que

lorsque l'on est appelé à déterminer la portée des trois libertés (navigation, survol et communication) en cas de litige, l'interprétation doit

pencher en faveur desdites libertés et de « la liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites liées à l'exercice de ces libertés, notamment dans le cadre de l'exploitation des navires ».

170. Le Panama soutient que l'activité de soutage du « Virginia G » est une « activité commerciale dans le contexte de laquelle les navires, y compris les navires de pêche, exploités dans la ZEE des Etats côtiers de l'Afrique de l'Ouest, offrent des débouchés spécifiques pour la vente de gazole » et que le ravitaillement en combustible des navires est donc l'objet même de la navigation de ce navire. Il explique que c'est précisément la corrélation inhérente entre soutage et navigation qui devrait conduire à conclure que les activités de soutage doivent être considérées comme plus intimement liées à la liberté de navigation et à la liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites au sens du paragraphe 1 de l'article 58 de la Convention.

171. Le Panama soutient que, aux termes du paragraphe 2 de l'article 56, lorsqu'un Etat côtier exerce ses droits et s'acquitte de ses obligations en vertu de la Convention dans sa zone économique exclusive, cet Etat doit tenir dûment compte des droits et des obligations des autres Etats, et notamment des libertés accordées à tous les Etats par l'article 58 de la Convention.

172. Le Panama fait observer que « [l]e décret-loi 6-A/2000 enfreint les dispositions de la Convention car il confère à la Guinée-Bissau certains droits souverains et une juridiction dont ne bénéficient pas les Etats côtiers en vertu de la Convention ».

173. Dans ce contexte, le Panama s'interroge sur l'absence de distinction, dans le décret-loi 6-A/2000, entre les navires de pêche et les autres navires et conteste « une définition très large des "activités connexes de pêche" qui englobent les "activités de soutien logistique" et qui sont définies [...] dans des textes d'application plutôt que dans le décret-loi 6-A/2000 proprement dit ». Le Panama soutient qu'un pétrolier ravitailleur n'est ni un navire de pêche ni, par définition, un navire se livrant à l'exploration, à l'exploitation ou à l'utilisation des ressources naturelles situées dans la zone économique exclusive de la Guinée-Bissau dans le contexte des droits et de la juridiction accordés à celle-ci dans la partie v de la Convention. Le Panama explique que « [l]'activité de soutage de navires de pêche dans une ZEE est une activité très accessoire qui ne saurait être considérée comme une activité connexe de pêche ».

174. Selon le Panama, le décret-loi 6-A/2000 de la Guinée-Bissau n'est pas conforme aux principes et buts du régime juridique international concernant la zone économique exclusive. Le Panama affirme que la création de la zone économique exclusive, en tant que zone *sui generis*, vise essentiellement à permettre aux Etats côtiers de contrôler et de gérer leurs ressources marines. Il fait valoir également que « le paragraphe 1 de l'article 56 de la Convention confère certains droits souverains et une juridiction définie [...] à la Guinée-Bissau dans sa ZEE aux fins de l'exploration et de l'exploitation, de la conservation et de la gestion de ses ressources biologiques ou non biologiques ». Le Panama soutient que les articles 61 et 62 de la Convention définissent les modalités selon lesquelles un Etat côtier peut réglementer la conservation et l'utilisation de ses ressources biologiques.

175. Le Panama conteste l'assimilation du soutage dans la zone économique exclusive à une activité connexe de pêche soumise aux lois et règlements de l'Etat côtier. Il est d'avis que

[1]a portée matérielle des droits et de la juridiction de la Guinée-Bissau concernant les ressources biologiques situées dans sa ZEE est liée à leur conservation et à leur gestion ainsi qu'à l'exploration et l'exploitation ou l'utilisation desdites ressources biologiques et il est peut-être raisonnable de dire que ces dispositions peuvent même être qualifiées de « suffisamment larges pour comprendre toutes les activités des entreprises et des pouvoirs publics se rapportant normalement aux ressources biologiques ». Cependant, on pourrait aussi raisonnablement dire qu'une interprétation plus large préserverait nécessairement le lien fondamental avec les ressources biologiques elles-mêmes.

176. Selon le Panama,

[1]a Guinée-Bissau paraît avoir pour pratique d'élargir son interprétation des activités de pêche et des activités connexes de pêche [...] au ravitaillement en combustible en mer. [...] Le seul élargissement raisonnable d'une telle interprétation pour le classement de certaines activités connexes en activités connexes de pêche, ou activités de soutien logistique, ne devrait pas aller au-delà des activités qui sont effectivement et rigoureusement liées à la pêche plutôt qu'à des services de caractère général fournis aux navires pour satisfaire un besoin tout à fait essentiel, comme le soutage.

Le Panama rejette l'approche suivie par la Guinée-Bissau.

177. S'agissant de l'argument avancé par la Guinée-Bissau, à savoir qu'en Afrique de l'Ouest, le soutage des navires de pêche est souvent assimilé à une activité connexe de pêche, le Panama considère qu'il est peu satisfaisant ; le Tribunal ne saurait considérer qu'une prétendue tendance régionale suffirait à établir l'existence d'une norme juridique. Selon le Panama, la majorité des Etats ne considèrent pas que les navires qui se livrent à des activités connexes de pêche sont des navires de pêche. Il reconnaît qu'

il se peut fort bien qu'un navire de pêche soit soumis à des règles spécifiques du fait qu'il se trouve dans la ZEE du pays et de l'activité de pêche qu'il y mène. Cependant, il ne s'ensuit pas nécessairement [...] que les règles applicables à ces navires de pêche s'appliqueraient aussi au navire avitailleur, en l'occurrence le « Virginia G ».

178. Le Panama affirme que

la reconnaissance manifeste par la Guinée-Bissau des avantages financiers de la réglementation du soutage dans sa ZEE [...] et l'exigence de sa part d'un paiement par les navires avitailleurs en échange de la délivrance d'une autorisation sont en vérité les manifestations d'une situation dans laquelle l'autorisation ou le consentement est traité de la même manière qu'une licence, et dans laquelle la Guinée-Bissau **impose une forme d'impôt ou de droit de douane aux activités de soutage menées dans sa ZEE.**

179. Il affirme en outre que

l'extension unilatérale du champ d'application de la Convention par la Guinée-Bissau, par le biais de sa législation nationale de la pêche, pour y inclure également les opérations de soutage effectuées dans la ZEE, de telle sorte qu'une autorisation préalable est requise **contre paiement**, est, en réalité, uniquement destinée à élargir le rayon d'application de sa législation douanière, situation qui n'a en fait pas été acceptée par le Tribunal dans l'arrêt rendu en 1999 dans l'*Affaire du navire « SAIGA »* (No. 2) et qui pourtant semble subsister, sous une forme déguisée, dans le décret-loi 6-A/2000 de la Guinée-Bissau.

180. Dans ce contexte, le Panama renvoie à un passage de l'ordonnance commune n^o 2/2001 du 1^{er} octobre 2001 du Ministère des pêcheries et de la mer et du Ministère de l'économie et des finances, qui se lit comme suit : « [c]onsidérant également la politique du Gouvernement visant à encourager et promouvoir l'initiative privée afin de permettre au secteur privé de contribuer positivement au développement économique et social du pays ... ».

181. Pour souligner le caractère indispensable du soutage des navires de pêche dans la zone économique exclusive de la Guinée-Bissau, le Panama fait remarquer en outre que « les services de soutage fournis dans ce secteur sont [...] particulièrement importants en raison de l'absence générale d'installations de ravitaillement et de produits pétroliers et gaziers dans la région » et que « le port de Bissau n'a pas d'installations [...] approprié[s] ».

182. En ce qui concerne les préoccupations environnementales invoquées par la Guinée-Bissau pour justifier la réglementation du soutage, le Panama avance que « ... les risques durant les opérations de soutage sont tout à fait minimales » et que « ... des navires comme le "Virginia G" ne fournissent pas de fioul lourd mais seulement du gazole [...] (produit propre et volatil) [qui] n'a pas causé de problèmes notables au milieu marin ». Le Panama soutient en outre que l'argument « de la Guinée-Bissau selon [lequel] il était nécessaire de réglementer les activités du "Virginia G" à l'échelon national au titre de la protection et de la conservation de ses ressources » n'est pas tenable, « d'autant que la législation appliquée à l'encontre du "Virginia G" était la loi nationale de la Guinée-Bissau relative à la pêche, [et que] la Guinée-Bissau ne peut [...] faire entendre ses préoccupations liées à la « protection et à la conservation de ses ressources » pour la première fois dans son contre-mémoire ».

183. En outre, de l'avis du Panama, le principe d'une pêche durable invoqué par la Guinée-Bissau ne sert pas la cause qu'elle défend. Le Panama considère que les arguments de la Guinée-Bissau sont contradictoires et note que la Guinée-Bissau n'est même pas membre de la Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique.

184. S'appuyant sur l'historique de la notion de zone économique exclusive, le Panama rejette enfin l'idée que les Etats côtiers jouissent d'une compétence résiduelle dans cette zone. Il soutient qu'« [i]l n'existe aucun pouvoir résiduel qui permettrait à l'Etat côtier d'édicter des lois qui seraient contraires à la Convention ou entraîneraient sa violation ».

185. La Guinée-Bissau avance qu'elle « n'a pas violé l'article 58 de la Convention, vu que le soutage est une activité économique qui ne relève pas de la liberté de navigation ou de la liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites ».

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

187. Elle souligne que

suivant une interprétation évolutive de la Convention [...] la réglementation du soutage des navires de pêche dans la ZEE est admissible étant donné les droits souverains et la juridiction de l'Etat côtier reconnus dans les articles 56, 61, 62 et 73 de la Convention.

188. La Guinée-Bissau affirme par conséquent que ses lois et règlements ainsi que leur application aux activités du « Virginia G » sont conformes à la Convention et aux autres règles du droit international. Elle soutient qu'étant donné que

l'activité de soutage joue un rôle clé dans les opérations de pêche et les appuie, l'on doit naturellement considérer qu'il s'agit d'une opération connexe de pêche et [...] elle est par conséquent réglementée, et par la législation bissau-guinéenne, et par celle d'autres Etats de la sous-région.

189. Selon la Guinée-Bissau, « la Guinée-Bissau définit les activités de soutage comme faisant partie des opérations connexes de pêche à l'article 3(1)(2) et 3(b) et (c), ainsi qu'à l'article 23 de son décret-loi 6A/2000 ».

190. Les articles pertinents du décret-loi 6-A/2000 du 22 août 2000 se lisent comme suit :

Article 3 du décret-loi 6-A/2000 :

[Annexe 9 du mémoire du Panama (*Traduction du Greffe*)]

ARTICLE 3

(Définition de la pêche)

1. L'on entend par pêche le fait de capturer ou de récolter par quelque moyen que ce soit des espèces biologiques dont l'habitat normal ou le plus fréquent est l'eau.
2. La pêche comprend aussi les activités préalables dont l'objectif direct est la pêche, comme la recherche, la pose ou la collecte de dispositifs utilisés pour attirer le poisson, ainsi que les opérations connexes de pêche.
3. Aux fins du paragraphe précédent, on entend par opérations connexes de pêche :
 - a) Le transbordement de poisson ou de produits de la pêche dans les eaux maritimes de la Guinée-Bissau ;
 - b) Le transport des poissons ou d'autres organismes aquatiques qui ont été pris dans les eaux maritimes de la Guinée-Bissau jusqu'au premier débarquement ;
 - c) Les activités d'appui logistique aux navires de pêche en mer ;
 - d) La collecte de poisson parmi les pêcheurs.

Article 23 du décret-loi 6-A/2000 :

[Annexe 9 du mémoire du Panama (*Traduction du Greffe*)]

ARTICLE 23

(Opérations connexes de pêche)

1. Les opérations connexes de pêche doivent être autorisées par un membre du Gouvernement responsable des pêcheries.
2. Le permis mentionné ci-dessus est subordonné au versement de droits ou de redevances ainsi qu'à toutes autres conditions pouvant être fixées par le département du Gouvernement responsable des pêcheries, notamment en ce qui concerne les secteurs où peuvent être menées les opérations connexes de pêche et la présence obligatoire d'observateurs ou d'inspecteurs.

191. La Guinée-Bissau souligne que cette réglementation est « parfaitement conforme à la pratique législative de la région ». Ce point a été développé par M. Dywyná Djabulá, expert cité par la Guinée-Bissau, dans sa déposition, comme suit :

Le soutage en mer est prévu par la Convention de 1993 relative à la détermination des conditions d'accès et d'exploitation des ressources halieutiques. Cette convention analyse la législation des différents Etats membres, parmi lesquels la Guinée-Bissau. Il y en a d'autres : le Sénégal, le Cap-Vert, la Sierra Leone. En vertu de cette Convention, il incombe aux Etats eux-mêmes de réglementer le soutage en mer. Par conséquent, la législation des Etats membres prévoit des règles relatives au soutage en mer. Pour réglementer cette activité, la législation de ces Etats donne un sens large aux notions de navires de pêche et d'activités de pêche. Lorsque nous parlons des navires de pêche au sens large, nous incluons aussi les navires qui fournissent un soutien logistique, tels que ceux qui assurent l'approvisionnement en combustible. Au sens large, la pêche comprend non seulement les captures effectives, mais aussi l'avitaillement des navires en mer. La législation de la Guinée-Bissau suit ce même schéma.

192. La Guinée-Bissau déclare qu'elle

s'inscrit en faux contre l'idée que l'activité de soutage menée par le « Virginia G » dans sa zone économique exclusive serait à rapporter à la liberté de navigation et à la liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites prévues au paragraphe 1 de l'article 58 de la Convention, et qu'elle n'exigerait donc aucune autorisation préalable contre paiement.

193. La Guinée-Bissau déclare également que

la liberté de navigation des navires battant pavillon d'Etats tiers dans la zone économique exclusive d'Etats côtiers ne doit pas inclure le droit de pratiquer l'activité économique qu'est le soutage des navires de pêche [...] étant donné qu'il y a un lien beaucoup plus marqué de cette activité avec l'exercice de la pêche qu'avec celui de la liberté de navigation.

194. La Guinée-Bissau avance que « les libertés maritimes dont jouissent d'autres Etats dans la ZEE peuvent être restreintes dans la mesure où cela est nécessaire à la sauvegarde des droits de l'Etat côtier (article 58, paragraphe 3, de la Convention) ».

195. Dans ce contexte, la Guinée-Bissau avance également qu'« [é]tant donné que le soutage peut menacer le droit de l'Etat côtier sur les ressources biologiques qui se trouvent dans sa zone économique exclusive, il doit être réglementé par cet Etat ».

196. Selon la Guinée-Bissau, le respect des « conditions à remplir pour le ravitaillement en combustible des navires en mer [...] doit être surveillé non seulement en raison des conséquences économiques de la pêche abusive, mais aussi à cause des risques élevés pour l'environnement que cela implique ».

197. La Guinée-Bissau soutient que « [l]e principe de précaution, en droit de l'environnement, oblige les Etats côtiers à prendre toutes les mesures appropriées pour éviter le moindre risque pour l'environnement, par exemple dans le cas d'un pétrolier navigant dans la ZEE ».

198. A cet égard, la Guinée-Bissau souligne que « [l'action de] l'Etat du pavillon ne permet pas à elle seule de prévenir une exploitation non contrôlée des ressources biologiques marines » et estime que la « réglementation du soutage en tant qu'activité connexe de pêche procède directement de l'application par la Guinée-Bissau de l'approche de précaution ».

199. La Guinée-Bissau rejette l'affirmation du Panama selon laquelle la loi bissau-guinéenne relative à la pêche n'a rien à voir avec la protection de l'environnement. Elle soutient que le soutage présente des risques importants pour l'environnement et que, de ce fait, sa réglementation par les Etats côtiers est autorisée par les articles 61 et 62 de la Convention, point que le Tribunal n'a pas examiné dans l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*. La Guinée-Bissau déclare :

Peut-on supposer qu'aucun déversement d'hydrocarbures lié aux activités de soutage ne s'est produit dans un pays d'Afrique de l'Ouest ? La réponse à cette question doit être négative, même s'il n'est pas possible de la confirmer par des exemples. C'est la raison pour laquelle la Guinée-Bissau applique le principe de précaution dans sa législation sur les pêches.

200. Rejetant la conclusion tirée par le Panama du fait que la Guinée-Bissau ne dispose pas des installations nécessaires pour que les navires se ravitaillent en combustible dans ses ports, la Guinée-Bissau déclare que cela ne lui interdit pas de contrôler la manière dont cette opération est effectuée dans sa zone économique exclusive.

201. A propos des droits à acquitter pour obtenir l'autorisation de soutage dans sa zone économique exclusive, la Guinée-Bissau souligne qu'ils visent uniquement à préserver l'environnement et que les recettes ainsi obtenues servent exclusivement à financer les politiques de lutte contre la pollution marine.

202. La Guinée-Bissau déclare que

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

203. De l'avis de la Guinée-Bissau,

[i] est par conséquent normal que l'Etat côtier exige que l'activité de soutage dans sa zone économique exclusive implique le versement de droits pour obtenir les licences correspondantes, conformément à l'article 62 de la Convention.

204. La Guinée-Bissau souligne que, contrairement aux allégations du Panama, elle « n'a jamais étendu sa législation fiscale à la ZEE, étant donné qu'elle impose simplement un modeste droit pour la délivrance d'un permis de ravitaillement en combustible, qui est bien inférieur à ce qu'elle aurait obtenu sous la forme de recettes d'impôts si le ravitaillement avait eu lieu à terre ».

205. Cette question a été développée par M. Dywyná Djabulá dans sa déposition, comme suit :

Ce n'est pas la même loi qui s'applique au soutage en mer et au soutage à terre. Pour ce qui est du soutage au port, la législation actuelle prévoit qu'il s'agit d'une activité commerciale assujettie à une taxe plus élevée. Il faut acquitter un droit d'importation correspondant à 5 % de la valeur du produit, pour ce qui est du combustible. On doit également acquitter une taxe dite industrielle de 25 % sur le revenu, c'est-à-dire les recettes tirées de cette activité. Pour ce qui est du soutage en mer, c'est différent. Notre législation prend en compte la nécessité de protéger les ressources et l'environnement car c'est une activité qui porte atteinte au milieu marin à cause des risques de déversement d'hydrocarbures, des fuites au cours des opérations de transbordement. En outre, comme les navires de pêche peuvent rester plus longtemps dans la zone de pêche, ils pêchent plus puisqu'ils n'ont pas à interrompre leur activité pour aller se ravitailler en combustible au port, donc ils capturent plus de poissons, ce qui a des répercussions sur l'environnement. Dans l'ordonnance commune, il est

dit que l'on doit prendre en compte les répercussions sur l'environnement et que cette activité doit faire l'objet de certaines conditions restrictives. Les droits imposés se fondent sur le principe de la protection de l'environnement. L'idée est d'influencer les activités des sociétés de pêche, de les amener à réfléchir et si elles ne veulent pas acquitter ces droits, elles ne pourront plus se ravitailler en mer. Si elles veulent continuer de se ravitailler en combustible en mer, il faut qu'elles acquittent ce montant, qui permettra de financer des politiques favorables à l'environnement, des opérations de lutte contre les déversements d'hydrocarbures, et des mesures d'atténuation des dommages causés. En fait, c'est un montant qui est minime, mais on peut envisager de l'augmenter s'il n'est pas suffisamment élevé pour décourager ce type d'activité.

206. Le Tribunal fait remarquer que, comme il l'a noté plus haut, le « Virginia G », battant pavillon panaméen, ravitaillait en gazole des navires étrangers qui pêchaient dans la zone économique exclusive de la Guinée-Bissau et a été saisi par les autorités de la Guinée-Bissau du fait de cette activité.

207. Le Tribunal tient par conséquent à souligner que sa tâche en l'espèce consiste à se prononcer dans un différend portant sur des activités de soutage à l'appui de navires étrangers qui pêchent dans la zone économique exclusive d'un Etat côtier.

208. La question que doit examiner le Tribunal est de savoir si la Guinée-Bissau, dans l'exercice de ses droits souverains d'exploration, d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources biologiques de sa zone économique exclusive, a compétence pour régler le soutage des navires étrangers qui pêchent dans cette zone. Pour y répondre, le Tribunal doit analyser les dispositions pertinentes de la Convention et la pratique des Etats en la matière.

209. Le Tribunal considère que la partie v de la Convention, en particulier l'article 56 de la Convention rapproché des dispositions des articles 61 à 68 de la Convention relatives aux ressources biologiques, donne suffisamment d'indications sur la question de savoir si les Etats côtiers ont compétence pour régler le soutage des navires étrangers qui pêchent dans leur zone économique exclusive.

210. L'article 56 de la Convention se lit comme suit :

1. Dans la zone économique exclusive, l'Etat 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'Etat côtier tient dûment compte des droits et des obligations des autres Etats et agit d'une manière compatible avec la Convention.
3. Les droits relatifs aux fonds marins et à leur sous-sol énoncés dans le présent article s'exercent conformément à la partie VI.

211. Le Tribunal fait observer que l'article 56 de la Convention porte sur les droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles. De l'avis du Tribunal, l'expression « droits souverains » comprend tous les droits nécessaires ou liés à l'exploration, à l'exploitation, à la conservation et à la gestion des ressources naturelles, y compris le droit de prendre les mesures d'exécution nécessaires.

212. L'emploi des termes « conservation » et « gestion » dans l'article 56 de la Convention signifie que les droits de l'Etat côtier vont au-delà de la conservation au sens strict. L'idée que les termes « conservation et gestion » couvrent différents aspects est étayée par l'article 61 de la Convention qui, comme l'indique son titre, porte sur la conservation, tandis que l'article 62 traite à la fois de la conservation et de la gestion.

213. Le Tribunal souligne que, dans l'exercice des droits souverains qui lui sont reconnus aux fins de l'exploration, de l'exploitation, de la conservation

et de la gestion des ressources biologiques dans sa zone économique exclusive, l'Etat côtier a le droit, en vertu de la Convention, d'adopter des lois et règlements fixant les conditions d'accès des navires de pêche étrangers à sa zone économique exclusive (articles 56, paragraphe 1, et 62, paragraphe 4, de la Convention). Aux termes de l'article 62, paragraphe 4, ces lois et règlements doivent être compatibles avec la Convention et peuvent porter notamment sur les questions qu'il énumère. Le Tribunal note que parmi les questions énumérées au paragraphe 4 de l'article 62 figurent plusieurs mesures qui peuvent être prises par l'Etat côtier. Ces mesures peuvent être considérées comme des mesures de gestion. Il note en outre que le libellé du paragraphe 4 de l'article 62 indique que la liste n'est pas exhaustive.

214. Le Tribunal note la sentence rendue par le Tribunal arbitral dans l'*Affaire concernant le filetage à l'intérieur du golfe du Saint-Laurent entre le Canada et la France*, dans laquelle il est précisé, à propos de la liste figurant à l'article 62, paragraphe 4, de la Convention : « [m]ême si l'énumération qui est ainsi faite ne présente pas de caractère exhaustif, il ne semble pas que le pouvoir de réglementation de l'Etat côtier comprenne normalement celui de réglementer des matières d'une nature différente de celles qui y sont décrites » (*Affaire concernant le filetage à l'intérieur du golfe du Saint-Laurent entre le Canada et la France, sentence du 17 juillet 1986, Recueil des sentences arbitrales*, vol. XIX, p. 257, par. 52).

215. Le Tribunal considère toutefois qu'il ressort clairement de l'énumération figurant à l'article 62, paragraphe 4, de la Convention que toutes les activités qui peuvent être réglementées par l'Etat côtier doivent avoir un lien direct avec la pêche. Le Tribunal estime qu'un tel lien existe en ce qui concerne le soutage des navires étrangers qui pêchent dans la zone économique exclusive, puisque cette opération permet à ces navires de poursuivre sans interruption leurs activités en mer.

216. Pour parvenir à cette conclusion, le Tribunal prend aussi en considération les définitions des termes « pêche » et « activités connexes de pêche » qui sont énoncées dans plusieurs des accords internationaux mentionnés ci-après. Elles établissent toutes un lien étroit entre la pêche et les différentes activités d'appui, parmi lesquelles le soutage. Le Tribunal prend note, à cet égard, de l'Accord relatif aux mesures du ressort de l'Etat du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (2009), qui, en son article 1, alinéa d), définit les « activités liées à la pêche » comme « toute opération de soutien, ou de préparation, aux fins de la pêche,

y compris le débarquement, le conditionnement, la transformation, le transbordement ou le transport des poissons qui n'ont pas été précédemment débarqués dans un port, ainsi que l'apport de personnel et la fourniture de carburant, d'engins et d'autres provisions en mer ». L'article 2, paragraphe 6, de la Convention relative à la détermination des conditions minimales d'accès et d'exploitation des ressources halieutiques à l'intérieur des zones maritimes sous juridiction des Etats membres de la Commission sous-régionale des pêches (2012) en est un autre exemple. Il est libellé comme suit : « Navire de pêche : Tout navire utilisé pour la pêche ou devant servir à ces fins y compris les navires de soutien, les navires transporteurs et tout autre navire participant directement à ces activités de pêche ». La Convention relative à la conservation des espèces anadromes dans le Pacifique Nord (1992), la Convention sur la conservation et la gestion des ressources halieutiques de l'Atlantique Sud-Est (2001), l'Accord relatif aux pêches dans le sud de l'océan Indien (2006), la Convention sur la conservation et la gestion des espèces hautement migratoires du Pacifique centre-ouest (2000) et la Convention relative à la conservation du thon à nageoire bleue (1993) vont dans le même sens.

217. Le Tribunal est d'avis que la réglementation par l'Etat côtier du soutage des navires étrangers qui pêchent dans sa zone économique exclusive fait partie des mesures que l'Etat côtier peut prendre dans sa zone économique exclusive aux fins de la conservation et de la gestion de ses ressources biologiques, en application de l'article 56 de la Convention, lu avec l'article 62, paragraphe 4, de la Convention. Cet avis est confirmé par la pratique des Etats qui s'est développée après l'adoption de la Convention.

218. Le Tribunal reconnaît que la législation nationale de plusieurs Etats, non seulement en Afrique de l'Ouest mais aussi dans d'autres régions du monde, régit le soutage des navires étrangers qui pêchent dans leur zone économique exclusive, comme le fait celle de la Guinée-Bissau. Le Tribunal note également l'absence d'objection formelle à une telle législation, celle-ci étant généralement respectée.

219. Dans ce contexte, le Tribunal renvoie de nouveau (voir le paragraphe 216) à plusieurs accords internationaux conclus en vue de contrôler et de gérer les activités de pêche. Il note, à cet égard, qu'ils incluent la fourniture de combustible aux navires de pêche dans leur définition des « activités connexes de pêche ».

220. Le Tribunal examinera à présent l'étendue de la compétence de l'Etat côtier en matière de réglementation du soutage des navires étrangers dans sa zone économique exclusive. A cet effet, il doit déterminer dans quelle mesure le soutage relève de la liberté de navigation ou de la liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites prévues à l'article 58 de la Convention.

221. L'article 58 de la Convention se lit comme suit :

1. Dans la zone économique exclusive, tous les Etats, qu'ils soient côtiers ou sans littoral, jouissent, dans les conditions prévues par les dispositions pertinentes de la Convention, des libertés de navigation et de survol et de la liberté de poser des câbles et pipelines sous-marins visées à l'article 87, 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.
2. Les articles 88 à 115, ainsi que les autres règles pertinentes du droit international, s'appliquent à la zone économique exclusive dans la mesure où ils ne sont pas incompatibles avec la présente partie.
3. Lorsque, dans la zone économique exclusive, ils exercent leurs droits et s'acquittent de leurs obligations en vertu de la Convention, les Etats tiennent dûment compte des droits et des obligations de l'Etat 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.

222. Le Tribunal est d'avis que l'article 58 de la Convention doit être lu conjointement avec l'article 56 de la Convention. Il considère que l'article 58 n'empêche pas les Etats côtiers de réglementer, en vertu de l'article 56, le soutage des navires étrangers qui pêchent dans leur zone économique exclusive. Comme il est noté au paragraphe 213, cette compétence découle des droits souverains reconnus à l'Etat côtier aux fins de l'exploration, de l'exploitation, de la conservation et de la gestion des ressources naturelles.

223. Le Tribunal souligne que le soutage de navires étrangers qui pêchent dans la zone économique exclusive est une activité qui peut être réglementée par l'Etat côtier. L'Etat côtier n'a toutefois pas compétence pour réglementer d'autres activités de soutage, sauf en accord avec la Convention.

224. S'agissant des arguments des Parties concernant le droit de l'Etat côtier de réglementer le soutage des navires de pêche aux fins de la protection du milieu marin, le Tribunal juge qu'il n'est pas nécessaire de les examiner plus avant, pas plus que les faits présentés à cet égard. Il se bornera à faire observer que la Guinée-Bissau a intégré sa réglementation du soutage dans sa législation sur la pêche plutôt que dans sa législation relative à la protection du milieu marin.

225. Le Tribunal abordera ensuite la question de savoir si la législation bissau-guinéenne sur le soutage des navires de pêche est conforme aux articles 56 et 62 de la Convention.

226. Dans son examen de la législation pertinente de la Guinée-Bissau, le Tribunal rappelle l'arrêt de la Cour permanente de Justice internationale dans l'affaire concernant *Certains intérêts allemands en Haute-Silésie polonaise*, dans lequel celle-ci a déclaré :

Au regard du droit international et de la Cour qui en est l'organe, les lois nationales sont de simples faits, manifestations de la volonté et de l'activité des États, au même titre que les décisions judiciaires ou les mesures administratives. La Cour n'est certainement pas appelée à interpréter la loi polonaise comme telle ; mais rien ne s'oppose à ce qu'elle se prononce sur la question de savoir si, en appliquant ladite loi, la Pologne agit ou non en conformité avec les obligations que la Convention de Genève lui impose envers l'Allemagne.

(*Certains intérêts allemands en Haute-Silésie polonaise, fond, arrêt n° 7, 1926, C.P.J.I. série A, n° 7, p. 19*)

227. Comme il l'a déjà indiqué dans son arrêt en l'*Affaire du navire « SAIGA »* (No. 2), le Tribunal note que, selon plusieurs dispositions de la Convention, il lui incombe de déterminer si, lorsqu'il a adopté ou fait appliquer une loi, un Etat Partie a agi conformément à la Convention (*Navire « SAIGA »* (No. 2) (*Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée*), arrêt, *TIDM Recueil 1999*, p. 52, par. 121).

228. Les dispositions pertinentes de la législation bissau-guinéenne sont les articles 3 et 23 du décret-loi 6-A/2000, dont le texte est reproduit au paragraphe 190, ainsi que l'article 39 du décret 4/96, qui se lit comme suit :

Article 39

(Soutien logistique et opérations de transbordement)

[Paragraphe 96 du contre-mémoire de la Guinée-Bissau
(*Traduction du Greffe*)]

1. Les opérations de soutien logistique aux navires exploités dans des eaux relevant de la souveraineté et de la juridiction nationales, telles que le ravitaillement en vivres et en combustible, la livraison ou réception de matériel de pêche et le transfert de membres d'équipages ainsi que le transbordement des prises, doivent être préalablement et spécifiquement autorisées par le Ministère des pêcheries.
2. Les demandes d'autorisation d'effectuer les opérations visées à l'alinéa précédent doivent être déposées au moins dix (10) jours avant la date prévue de l'entrée des navires qui doivent réaliser lesdites opérations dans les eaux relevant de la souveraineté et de la juridiction de la Guinée-Bissau, et inclure les renseignements suivants :
 - a) une description précise des opérations prévues ;
 - b) le signalement et les caractéristiques des navires utilisés pour le soutien logistique ou le transbordement des prises et la durée de séjour dans les eaux de la Guinée-Bissau ;
 - c) le signalement des navires qui bénéficieront des opérations de soutien logistique ou de transbordement des prises.
3. Les bénéficiaires des opérations de soutien logistique ou de transbordement des prises se sauraient en aucun cas être des navires qui ne détiennent pas de permis de pêche valide.
4. Le Ministère des pêcheries peut décider que les opérations de soutien logistique ou de transbordement des prises aient lieu dans une zone définie et à un moment donné et en présence d'agents qualifiés de la police maritime.

229. Le Tribunal prend note des arguments avancés par le Panama, en particulier l'argument selon lequel la juridiction revendiquée par la Guinée-Bissau est par trop étendue. Le Tribunal considère cependant que la définition des opérations connexes de pêche énoncée à l'article 3 du décret-loi 6-A/2000 établit en termes suffisamment clairs que la législation de la Guinée-Bissau n'englobe que les activités qui apportent un appui direct aux activités de pêche dans sa zone économique exclusive.

230. Le Tribunal examinera maintenant la question des droits exigés par la Guinée-Bissau pour la délivrance d'une autorisation de soutage.

231. Le Panama prétend que les droits en question constituent une taxe plutôt qu'une redevance, tandis que la Guinée-Bissau affirme qu'il s'agit d'une redevance.

232. Dans ce contexte, le Tribunal renvoie à son arrêt dans l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*, où il a déclaré au paragraphe 127 :

Le Tribunal constate que, aux termes de la Convention, un Etat côtier est en droit d'appliquer sa législation et ses règlements douaniers dans sa mer territoriale (articles 2 et 21). Dans la zone contiguë, un Etat côtier

peut exercer le contrôle nécessaire en vue de :

- a) prévenir les infractions à ses lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration sur son territoire ou dans sa mer territoriale;
 - b) réprimer les infractions à ces mêmes lois et règlements commises sur son territoire ou dans sa mer territoriale.
- (article 33, paragraphe 1)

Dans la zone économique exclusive, l'Etat côtier est doté d'une juridiction pour appliquer ses lois et règlements douaniers pour ce qui concerne les îles artificielles, ses installations et ouvrages (article 60, paragraphe 2). De l'avis du Tribunal, la Convention ne confère pas de pouvoir à l'Etat côtier pour l'application de sa législation douanière dans toute autre partie de la zone économique exclusive non mentionnée ci-dessus.

(*Navire « SAIGA » (No. 2) (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée)*, arrêt, *TIDM Recueil 1999*, p. 54, par. 127)

233. Le Tribunal maintient cette conclusion, qui vaut pour la législation fiscale comme pour la législation douanière.

234. Compte tenu de l'explication donnée par la Guinée-Bissau (voir les paragraphes 201 à 204), le Tribunal estime que la perception de droits par cet Etat n'obéit pas à des objectifs fiscaux mais est la contrepartie des services se rapportant à la délivrance des autorisations de soutage. Par conséquent, le Tribunal considère que le fait de percevoir des droits ne constitue pas de la part de la Guinée-Bissau une tentative d'étendre sa législation fiscale et douanière à sa zone économique exclusive, comme le prétend le Panama.

235. En ce qui concerne la procédure à suivre pour obtenir une autorisation, le Tribunal conclut que, si elle est appliquée correctement, elle n'est pas indûment pesante pour celui qui en fait la demande. En particulier, il ne considère pas que l'obligation d'obtenir une autorisation écrite constitue une formalité excessive pour les navires de soutage.

236. Pour ces motifs, le Tribunal conclut que la législation de la Guinée-Bissau en la matière est conforme aux articles 56 et 62, paragraphe 4, de la Convention.

237. Le Tribunal examinera à présent la question de savoir si le « Virginia G » a obtenu l'autorisation requise pour les opérations de soutage.

238. Le Panama avance que si le fait pour un Etat côtier de réglementer le soutage de navires de pêche dans sa zone économique exclusive est déclaré conforme à la Convention, alors le « Virginia G » était muni de l'autorisation requise par la réglementation bissau-guinéenne pour ravitailler en combustible l'« Amabal II ».

239. Le Panama affirme que « le “Virginia G” avait effectivement obtenu l'autorisation nécessaire pour fournir [...] des services de soutage à l'“AMABAL II” [...] et que les formalités imposées par la législation de la Guinée-Bissau ont donc été respectées et remplies par le “Virginia G”, son capitaine et ses propriétaires ».

240. Le Panama décrit la procédure applicable au soutage comme suit :

L'endroit précis où doit avoir lieu une opération de soutage est habituellement convenu quelques semaines ou quelques jours à l'avance entre les propriétaires ou les exploitants du « Virginia G » et leurs clients, en fonction de l'itinéraire suivi par les navires à ravitailler. Des accords contractuels sont passés à terre [...]. Les instructions et les ordres correspondants sont ensuite transmis par courrier électronique, radio ou téléphone, ou par d'autres moyens, entre les agents des navires et les capitaines de ces navires, en coordination avec les personnels à terre.

241. Le Panama ajoute que « [l]e feu vert – ou la communication ou autre confirmation que l'autorisation a été obtenue – est transmis par téléphone ou par radio. Ce serait en effet contraire au but recherché par les opérations de soutage en mer si le pétrolier devait chaque fois se rendre au port pour y

obtenir l'original de l'autorisation ». Il ajoute que « [...] la pratique usuelle, selon laquelle le propriétaire des navires de pêche doit obtenir l'autorisation dont a besoin le "Virginia G", montre bien qu'il est important que le navire de pêche détienne un permis ».

242. Le Panama affirme que « les propriétaires du "Virginia G" n'en ont pas moins veillé à ce que les formalités imposées par les autorités de la Guinée-Bissau soient respectées, conformément au paragraphe 3 de l'article 58 de la Convention ». Selon le Panama, « une autorisation a été obtenue pour que le "Virginia G" puisse fournir des services de soutage » et « [l]es autorités de la Guinée-Bissau avaient parfaitement connaissance de la mission d'août 2009 du "Virginia G" et l'ont autorisée ». Il affirme que :

Une autorisation a donc été accordée, conformément à la législation de la Guinée-Bissau... sous réserve de certaines formalités d'ordre opérationnel et logistique qui ne pouvaient être accomplies qu'à une date plus proche de celle de l'opération. Les informations requises étaient l'emplacement, la date et l'heure de l'opération et le nom du pétrolier qui ravitaillerait les navires de pêche.

243. Selon les informations données par la Guinée-Bissau en réponse aux questions posées par le Tribunal le 30 août 2013, la législation bissau-guinéenne en matière de soutage est régie par le décret-loi 6-A/2000 du 27 juin 2000, tel que modifié par le décret-loi 1-A/2005 du 27 juin 2005, le décret 4/96 et l'ordonnance commune 1/2013 du 31 janvier 2013.

244. La Guinée-Bissau fait observer que le « Virginia G » avait obtenu précédemment un document officiel l'autorisant à se livrer à une opération connexe de pêche mais n'avait pas obtenu le même permis en août 2009. Elle en conclut que le « Virginia G » avait parfaitement connaissance des autorisations qu'il devait avoir. La Guinée-Bissau rejette l'argument avancé par le Panama selon lequel le « Virginia G » avait pour pratique de se faire communiquer l'autorisation par téléphone :

La législation de la Guinée-Bissau établit donc clairement que toutes et chacune des opérations de soutage doivent être spécifiquement autorisées par le Ministère des pêcheries, avec l'identification du navire ravitaillé, et qu'une telle autorisation ne peut être utilisée pour le ravitaillement de navires autres que ceux pour lesquels l'autorisation a été accordée.

245. Selon la Guinée-Bissau, « [i]l n'existe aucune pratique établie et acceptée en Guinée-Bissau consistant à permettre à des pétroliers de se livrer à des activités de soutage sans autorisation ».

246. La Guinée-Bissau insiste sur le fait que « conformément à l'article 39, alinéa 2 du décret [4/96], les demandes d'autorisations doivent être faites par écrit [...] et les autorisations elles-mêmes doivent revêtir la forme d'un document écrit » et que « la législation bissau-guinéenne requiert un document officiel pour les opérations de soutage des navires, qui est habituellement sollicité par le navire devant être ravitaillé pour le compte du navire avitailleur, et l'autorisation doit indiquer quels navires doivent être ravitaillés en combustible ». « Il n'est donc pas du tout possible, pour des navires effectuant des opérations connexes de pêche, d'obtenir l'autorisation de procéder à ces opérations par téléphone ou par radio ».

247. Cette information a été confirmée par la Guinée-Bissau dans sa réponse à la question 3 posée par le Tribunal le 30 août 2013, dans laquelle elle a répété que le « Virginia G » avait en d'autres occasions suivi la procédure en question. La Guinée-Bissau a présenté des documents attestant que les paiements demandés avaient été effectués et que les autorisations écrites avaient été reçues par l'agent représentant la société de pêche pour laquelle le « Virginia G » avait assuré des services de soutage en mai et juin 2009.

248. Sur la base des éléments de preuve en sa possession, le Tribunal conclut que lors de sa saisie, le « Virginia G » n'était pas en mesure de présenter l'autorisation écrite requise par la législation bissau-guinéenne aux fins du soutage.

249. Le Tribunal passera maintenant à l'examen des sanctions prévues par les lois et règlements de la Guinée-Bissau, en particulier l'article 52 du décret-loi 6-A/2000, tel que modifié par le décret-loi 1-A/2005. Les passages pertinents de ladite disposition se lisent comme suit :

Article 52

[Traduction du Greffe]

1. Tous les navires de pêche industrielle ou artisanale, qu'ils soient nationaux ou étrangers, qui se livrent à des activités de pêche dans les eaux maritimes nationales sans avoir obtenu l'autorisation requise aux articles 13 et 23 de la présente loi sont confisqués d'office avec leurs engins, leur matériel et les produits de la pêche se trouvant à bord et confiés à l'Etat sur décision du membre du Gouvernement responsable des pêcheries.

250. Le Tribunal constate que l'article 52 du décret-loi 6-A/2000, tel que modifié par le décret-loi 1-A/2005, prévoit une sanction contre les navires de pêche qui ont enfreint les règlements applicables aux pêcheries : la confiscation d'office des navires avec leurs engins, leur matériel et les produits de la pêche se trouvant à bord sur décision du membre du Gouvernement responsable des pêcheries.

251. Le Tribunal note que l'article 73, paragraphe 1, de la Convention prévoit la possibilité, pour l'Etat côtier, de sanctionner les infractions aux lois et règlements qu'il a adoptés concernant les ressources biologiques de sa zone économique exclusive mais ne mentionne pas la confiscation des navires.

252. L'article 73, paragraphe 1, de la Convention se lit comme suit :

Dans l'exercice de ses droits souverains d'exploration, d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources biologiques de la zone économique exclusive, l'Etat côtier peut prendre toutes mesures, y compris l'arraisonnement, l'inspection, la saisie et l'introduction d'une instance judiciaire, qui sont nécessaires pour assurer le respect des lois et règlements qu'il a adoptés conformément à la Convention.

253. Le Tribunal fait observer que de nombreux Etats côtiers prévoient la confiscation des navires de pêche en cas d'infraction aux lois et règlements relatifs à la conservation et à la gestion des ressources biologiques dans leur zone économique exclusive (voir « *Tomimaru* » (*Japon c. Fédération de Russie*), *prompte mainlevée, arrêt, TIDM Recueil 2005-2007*, p. 96, par. 72). De l'avis du Tribunal, l'article 73, paragraphe 1, de la Convention doit être interprété à la lumière de la pratique des Etats côtiers s'agissant de sanctionner les infractions aux lois et règlements régissant la pêche.

254. A cet égard, le Tribunal renvoie au passage suivant de son arrêt en l'*Affaire du « Tomimaru »* :

75. Le Tribunal considère que la confiscation d'un navire de pêche ne doit pas être utilisée de manière à compromettre l'équilibre des intérêts de l'Etat du pavillon et de l'Etat côtier, tels qu'ils sont établis dans la Convention.

76. [...] Une telle décision [de confiscation] ne devrait pas être prise de manière à priver le propriétaire du navire de l'accès aux voies de

recours judiciaires nationales ou d'empêcher l'Etat du pavillon d'engager la procédure de prompt mainlevée prévue par la Convention; elle ne saurait davantage être effectuée par le truchement de procédures contraires aux normes internationales garantissant les voies de droit.

(« Tomimaru » (*Japon c. Fédération de Russie*), *prompte mainlevée, arrêt, TIDM Recueil 2005-2007*, p. 96, par. 76)

255. En ce qui concerne l'affaire dont il est saisi, le Tribunal conclut que, comme les Etats côtiers ont, en vertu de l'article 56 de la Convention, des droits souverains aux fins de la conservation et de la gestion des ressources biologiques marines, ces droits souverains comprennent la compétence en matière de réglementation du soutage des navires étrangers qui pêchent dans la zone économique exclusive (voir le paragraphe 217). L'article 73, paragraphe 1, de la Convention dispose que les lois et règlements de l'Etat côtier relatifs à la gestion des ressources biologiques peuvent comprendre les mesures d'exécution nécessaires. Etant donné que les lois et règlements bissau-guinéens sur la pêche assimilent la pêche proprement dite et les activités d'appui, il s'ensuit, de l'avis du Tribunal, que ces lois et règlements ouvrent la possibilité de confisquer les navires de soutage.

256. Le Tribunal souligne que, selon l'article 73, paragraphe 1, de la Convention, l'Etat côtier peut prendre toutes mesures « nécessaires pour assurer le respect des lois et règlements qu'il a adoptés conformément à la Convention ». Il entre dans la compétence du Tribunal de déterminer si la législation adoptée par la Guinée-Bissau pour la zone économique exclusive est en conformité avec les dispositions de la Convention et si les mesures prises pour appliquer cette législation sont nécessaires (voir le paragraphe 266).

257. Comme il est dit à l'article 52 du décret-loi 6-A/2000, tel que modifié par le décret-loi 1-A/2005, la confiscation se fait « d'office ». S'il fallait entendre par cette expression une mesure appliquée indépendamment de la gravité de l'infraction, et contre laquelle il n'y aurait aucun recours judiciaire, le Tribunal serait en droit de contester le caractère « nécessaire » d'une telle mesure au sens de l'article 73, paragraphe 1, de la Convention. De l'avis du Tribunal, la législation bissau-guinéenne offre aux autorités une certaine souplesse s'agissant de sanctionner les infractions aux lois et règlements sur la pêche. Le Tribunal note également que la législation bissau-guinéenne ouvre au demandeur plusieurs voies légales pour contester la confiscation dans un tel cas. C'est pourquoi il considère que le fait que la législation de la Guinée-Bissau prévoie

la confiscation des navires assurant le soutage des navires étrangers pêchant dans la zone économique exclusive de ce pays, ne constitue pas en soi une violation de l'article 73, paragraphe 1, de la Convention. Que la confiscation soit ou non justifiée dépend des circonstances propres à chaque espèce.

258. Le Tribunal va maintenant examiner la question de la confiscation par la Guinée-Bissau du « Virginia G » et du gazole à son bord, en tenant compte du fait que le navire a été libéré par la suite.

259. Le Panama fait valoir ce qui suit :

Même s'il devait être décidé que la Guinée-Bissau avait le droit, dans sa ZEE, de soumettre les opérations de soutage à une autorisation préalable et d'imposer des frais sur ces opérations comme elle l'a fait, le Panama ferait valoir que la Guinée-Bissau n'en a pas moins violé les obligations qui lui incombent en vertu du droit international et de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer en se conduisant de mauvaise foi et en commettant un abus de droit en relation directe avec cette autorisation.

260. Le Panama affirme en outre qu'« en tout état de cause, les [mesures d'exécution] ont été appliquées d'une manière qui n'était pas compatible avec la Convention, la Guinée-Bissau ayant agi de manière injustifiée, incorrecte, contradictoire et arbitraire en violation du paragraphe 2 de l'article 56 ».

261. Selon le Panama, « la Guinée-Bissau a violé cette obligation dans la mesure où sa législation nationale et ses pratiques ont débouché sur un abus de ce qui est autorisé dans le cadre du paragraphe 1 de l'article 73 ».

262. Selon la Guinée-Bissau, les mesures qu'elle a prises étaient « en parfaite conformité avec l'article 73, paragraphe 1, de la Convention, [...] car la confiscation est considérée par plusieurs auteurs comme une réaction légitime à une telle violation ». « La saisie a eu lieu au motif de la violation de la loi sur les pêcheries commise par le "Virginia G" dans la zone économique exclusive de la Guinée-Bissau, la sanction appliquée étant celle qui est prévue en droit interne bissau-guinéen ». La Guinée-Bissau fait valoir qu'elle avait parfaitement le droit d'imposer les sanctions prévues par son droit interne en cas de soutage non autorisé.

263. En ce qui concerne la confiscation, le Tribunal a entendu M. Carlos Pinto Pereira, expert cité par la Guinée-Bissau. Celui-ci a déclaré que la décision de

confisquer le navire et le combustible à son bord constituait un acte administratif, susceptible d'appel en application de l'article 52, paragraphe 3, du décret-loi 1-A/2005. Il a confirmé qu'aux termes de l'article 23, paragraphe 1, du décret 6-A/2000, le soutage devait être autorisé par le membre du Gouvernement responsable des pêcheries et a souligné que la sanction en cas de défaut de permis ou d'autorisation était la confiscation, à laquelle il était procédé d'office, et que cette mesure devait être prise par le membre du Gouvernement responsable des pêcheries, lequel présidait la CIFM. Lors de son audition, M. Pereira a déclaré qu'à son avis, les décisions n° 07/CIFM/09 du 27 août 2009 et n° 09/CIFM/2009 du 25 septembre 2009 ordonnant et confirmant respectivement la confiscation du « Virginia G » étaient conformes à la loi.

264. Le Tribunal a conclu (voir le paragraphe 217) que les Etats côtiers ont compétence pour régler le soutage des navires étrangers qui pêchent dans leur zone économique exclusive et adopter les mesures d'exécution nécessaires.

265. Le Tribunal note que l'article 73, paragraphe 1, de la Convention mentionne le droit de l'Etat côtier de procéder à l'arraisonnement, à l'inspection et à la saisie des navires concernés. En conséquence, il considère que l'arraisonnement, l'inspection et la saisie du « Virginia G » n'ont pas enfreint l'article 73, paragraphe 1, de la Convention.

266. Le Tribunal a déjà dit (voir le paragraphe 256) que les mesures d'exécution prises doivent être « nécessaires » pour assurer le respect des lois et règlements adoptés par l'Etat côtier en conformité avec la Convention. En ce qui concerne le « Virginia G », le Tribunal relève que ce navire n'avait pas l'autorisation écrite requise par la législation bissau-guinéenne pour effectuer le soutage (voir paragraphe 248) et n'avait pas acquitté les droits prévus, d'une somme équivalente à 112 euros.

267. De l'avis du Tribunal, ne pas respecter l'obligation d'obtenir l'autorisation écrite de procéder au soutage et d'acquitter les droits prévus est une grave infraction.

268. Néanmoins, de l'avis du Tribunal, il existe des circonstances atténuantes en faveur du « Virginia G ». Les autorités bissau-guinéennes auraient dû tenir compte du fait que l'agent de Balmar, dont les navires de pêche (« Amabal I », « Amabal II », « Rimbal I » et « Rimbal II ») devaient être ravitaillés en combustible par le « Virginia G », avait communiqué au FISCAP le 20 août 2009 les

coordonnées du lieu où serait effectué le soutage, ainsi que la date et l'heure de ces opérations. L'agent de Balmar a, toutefois, omis de suivre la procédure requise lui imposant de demander une autorisation écrite. Le Tribunal note, à cet égard, que les navires de pêche « Amabal I » et « Amabal II », qui ont été saisis en même temps que le « Virginia G », ont été seulement mis à l'amende et n'ont pas été confisqués bien qu'ils aient commis une infraction de même gravité à la législation bissau-guinéenne. Il note également que les deux autres navires de pêche, le « Rimbal I » et le « Rimbal II », qui avaient reçu des services de soutage du « Virginia G » le 20 août 2009, n'ont été ni saisis ni mis à l'amende.

269. De l'avis du Tribunal, il ressort de ce qui précède que le fait de ne pas avoir obtenu une autorisation écrite tient davantage à une mauvaise interprétation de la correspondance entre les représentants des navires de pêche et le FISCAP qu'à une violation délibérée des lois et règlements de la Guinée-Bissau. En conséquence, de l'avis du Tribunal, la confiscation du navire et du gazole à son bord dans les circonstances de l'espèce n'était pas nécessaire pour sanctionner l'infraction commise afin de dissuader les navires ou leurs exploitants de récidiver. A cet égard, le Tribunal relève la déclaration qui figure dans l'ordonnance du 5 novembre 2009 du Tribunal régional de Bissau dans le contexte de la demande de mesures conservatoires, selon laquelle « le préjudice allégué par le demandeur est comparativement plus élevé, en termes de dommages économiques et sociaux, que la perte, même temporaire, subie par les défendeurs ».

270. Le Tribunal doit tenir compte d'un autre élément pour apprécier la mesure de confiscation prise par la Guinée-Bissau. Il rappelle que dans l'*Affaire du « Hoshinmaru »*, il a conclu, dans le contexte de la procédure au titre de l'article 292 de la Convention, que « l'Etat côtier, lorsqu'il fixe la caution, se conforme aux dispositions de l'article 73, paragraphe 2, de la Convention, à savoir que la caution qu'il fixe est suffisante à la lumière de l'évaluation des facteurs pertinents » (« *Hoshinmaru* » (*Japon c. Fédération de Russie*), *prompte mainlevée, arrêt, TIDM Recueil 2005-2007*, p. 47, par. 88). Selon le Tribunal, le principe du caractère raisonnable s'applique généralement aux mesures d'exécution prises en application de l'article 73 de la Convention. Il considère que, dans l'application de mesures d'exécution, il importe de tenir dûment compte des circonstances particulières de l'espèce et de la gravité de l'infraction. Pour ces motifs, la mesure d'exécution prise à l'encontre du « Virginia G » n'était pas, de l'avis du Tribunal, raisonnable du fait des circonstances particulières de l'espèce.

271. Le Tribunal conclut par conséquent que la confiscation du « Virginia G » et du gazole à son bord par la Guinée-Bissau constitue une infraction à l'article 73, paragraphe 1, de la Convention.

VIII Article 73, paragraphes 2, 3 et 4, de la Convention

272. Le Tribunal examinera dans les paragraphes qui suivent la question de savoir si la Guinée-Bissau a violé les paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 73 de la Convention.

Article 73, paragraphe 2

273. Aux termes de l'article 73, paragraphe 2, de la Convention : « [L]orsqu'une caution ou autre garantie suffisante a été fournie, il est procédé sans délai à la mainlevée de la saisie dont un navire aurait fait l'objet et à la libération de son équipage ».

274. S'agissant de cette disposition, le Panama avance que la Guinée-Bissau « a violé le paragraphe 2 de l'article 73 dans la mesure où elle a non seulement refusé de coopérer pour fixer une caution raisonnable mais a aussi empêché qu'une telle caution raisonnable puisse être déterminée ». Le Panama note à cet égard que le propriétaire du « Virginia G » a, à plusieurs reprises, demandé aux autorités bissau-guinéennes de fixer « la caution nécessaire pour obtenir la mainlevée de l'immobilisation du navire, la libération de son équipage et la restitution de sa cargaison » et qu'« il n'a jamais été répondu [à ces demandes] ».

275. Le Panama fait remarquer qu'« en droit bissau-guinéen, le propriétaire du navire avait le droit de recourir à plusieurs procédures parallèles pour contester les actes et décisions des autorités de la Guinée-Bissau et demander la mainlevée de l'immobilisation du "Virginia G" et la libération de son équipage ». Cependant, selon le Panama, « ces procédures et recours étaient, en réalité, soit i) inaccessibles ou assujettis à des conditions exorbitantes, soit ii) empêchés ou entravés par l'administration bissau-guinéenne, soit iii) en définitive inefficaces, rendant ainsi vains les efforts du propriétaire du navire ».

276. Le Panama soutient à cet égard que

[l]e propriétaire du navire ne pouvait raisonnablement pas recourir à la procédure de « prompte mainlevée » prévue à l'article 65 du décret-loi 6-A/2000 car les conditions auxquelles une caution / garantie pouvait être versée étaient i) inconnues, ii) trop favorables à la Guinée-Bissau, iii) déraisonnables ou iv) exorbitantes, ce qui empêchait le propriétaire d'y recourir.

277. Selon le Panama, la caution ou autre garantie devant être établie par un tribunal local bissau-guinéen en vertu de l'article 65 du décret-loi précité « serait retenue par la Guinée-Bissau pour toute la durée de la procédure, qui pourrait être excessivement longue » et « la manière dont le montant de la caution est calculé est déraisonnable, ce qui fait que, en pratique, seuls les acteurs économiques disposant de grandes liquidités financières pourraient se prévaloir de cette procédure » et que les conditions prescrites ne seraient pas « « raisonnables », abordables ou envisageables pour un petit armateur qui cherche à faire libérer son navire, son équipage et sa cargaison ».

278. Le Panama déclare que le propriétaire du navire ne s'est pas prévalu de l'article 65 du décret-loi 6-A/2000 car il n'était pas en mesure de recourir à cette procédure, étant donné premièrement que le montant de la caution n'était pas connu et deuxièmement qu'il aurait été prohibitif pour une société aux prises avec de graves difficultés financières du fait de la saisie et de l'immobilisation injustifiées de son navire.

279. Le Panama fait observer qu'en ces circonstances « le propriétaire du navire s'est employé à faire en sorte qu'un montant raisonnable soit fixé pour la caution – par des voies administratives [...], mais [que] les autorités bissau-guinéennes n'en ont fait aucun cas ».

280. La Guinée-Bissau avance, pour sa part, qu'en ce qui concerne la fixation d'un dépôt de garantie,

il fallait la demander à l'entité compétente, ce que n'ont jamais fait les propriétaires du « Virginia G » : ils ont toujours essayé de traiter l'affaire avec le FISCAP, qui est l'entité de surveillance, et non avec le tribunal, qui est l'entité compétente pour la fixation d'un dépôt de garantie.

281. A l'appui de sa position, la Guinée-Bissau renvoie à l'article 65, paragraphe 1, du décret-loi 6-A/2000, cité au paragraphe 287.

282. La Guinée-Bissau avance que si le propriétaire du « Virginia G » n'a pas demandé que soit fixée une caution raisonnable conformément à l'article 65 du décret-loi susvisé, « ce n'est certainement pas [s]a faute ».

283. Le Tribunal note que l'article 73, paragraphe 2, de la Convention, portant sur la mise en application des lois et règlements de l'Etat côtier, impose trois obligations à l'Etat côtier qui a, dans l'exercice de l'autorité que lui confère cet article, procédé à l'immobilisation ou à la saisie d'un navire de pêche étranger à l'intérieur de sa zone économique exclusive. L'article 73 dispose en effet, en son paragraphe 2, que lorsqu'une caution ou autre garantie a été fournie, il doit être procédé à la mainlevée de l'immobilisation du navire et à la libération de son équipage, que cette mainlevée et cette libération doivent être promptement exécutées, et que la caution ou autre garantie doit être suffisante.

284. L'article 73, paragraphe 2, de la Convention n'indique pas comment l'Etat côtier doit remplir ces trois obligations. Il appartient donc à cet Etat de déterminer la procédure la plus appropriée conformément à sa législation nationale.

285. Le Tribunal observe que la pratique des Etats côtiers varie à cet égard. Dans certains Etats côtiers, la caution ou autre garantie est fixée par le tribunal compétent à la suite d'une demande présentée par le propriétaire ou le capitaine du navire immobilisé ou saisi. Dans d'autres Etats côtiers, c'est le pouvoir exécutif qui fixe la caution ou autre garantie.

286. Le Tribunal relève que dans le cas de la Guinée-Bissau, la mainlevée de l'immobilisation de navires de pêche et la libération de leur équipage dès le dépôt d'une caution est régie par l'article 65 du décret-loi 6-A/2000. Conformément à cet article, le pouvoir de statuer sur cette question revient au tribunal compétent. A cet égard, le droit bissau-guinéen ne s'écarte pas de la pratique d'autres Etats côtiers.

287. L'article 65 du décret-loi 6-A/2000 dispose ce qui suit :

[Paragraphe 220 du contre-mémoire de la Guinée-Bissau (*Traduction du Greffe*)]

Dès que la décision du tribunal compétent est rendue, il est immédiatement procédé à la mainlevée de l'immobilisation des navires ou

embarcations de pêche et à la libération de leurs équipages, à la demande du propriétaire, du capitaine du navire ou du patron de pêche ou de son représentant local, avant le procès, pourvu qu'une garantie suffisante ait été déposée.

Aux termes de l'article 65, paragraphe 2, du décret-loi 6-A/2000, ladite décision « sera prise dans les 48 heures suivant le dépôt auprès du tribunal d'une demande de mainlevée de l'immobilisation du navire et de libération de son équipage ».

288. De l'avis du Tribunal, ces dispositions de l'article 65 du décret-loi 6-A/2000 remplissent les deux premières conditions énoncées à l'article 73, paragraphe 2, de la Convention. Elles offrent la possibilité d'obtenir la mainlevée de l'immobilisation ou de la saisie du navire de pêche sur décision du tribunal compétent après réception d'une demande à cet effet de la part du propriétaire, du capitaine du navire ou du patron de pêche dès le dépôt d'une caution ou autre garantie financière d'un montant fixé par le tribunal. Elles garantissent aussi que la décision est promptement rendue par le tribunal, au plus tard dans les 48 heures après le dépôt de la demande de libération du navire et de son équipage.

289. La question du montant de la caution est traitée à l'article 65, paragraphes 3 et 4, du décret-loi 6-A/2000. Ces paragraphes disposent que « [l]e montant de la caution ne sera pas inférieur aux coûts afférents à la saisie et à l'immobilisation du navire, ainsi qu'au rapatriement éventuel des membres de l'équipage et au montant de l'amende dont sont passibles les auteurs de l'infraction » (paragraphe 3) et que « [d]ans le cas d'infractions pour lesquelles le présent décret-loi prescrit ou autorise la confiscation des captures, des engins de pêche et du navire, le tribunal peut majorer le montant de la caution de la valeur des captures, des engins de pêche et du navire » (paragraphe 4).

290. Le Tribunal note que l'article 66 du décret-loi 6-A/2000 dispose que la caution fixée par le tribunal en application de l'article 65 « sera immédiatement restituée [...] si une décision est prononcée relaxant les accusés ».

291. Il convient de savoir si le montant de la caution qui doit être fixé par le tribunal bissau-guinéen conformément aux dispositions susmentionnées est raisonnable, comme le prescrit la Convention. Il est manifeste que le montant exact de la caution peut varier en fonction des circonstances propres à chaque

espèce et qu'il ne peut pas être fixé à l'avance. En l'espèce, le Tribunal estime que les paragraphes 3 et 4 de l'article 65 du décret-loi 6-A/2000 donnent des indications suffisantes sur la manière dont la caution est fixée par le tribunal bissau-guinéen.

292. Dans l'*Affaire du « Hoshinmaru »*, le Tribunal a déclaré ce qui suit :

Le Tribunal a exprimé ses vues sur le caractère raisonnable de la caution dans un certain nombre de ses arrêts. Comme il a été indiqué en l'*Affaire du « Camouco »* : « Le Tribunal considère qu'un certain nombre d'éléments sont pertinents pour l'évaluation du caractère raisonnable d'une caution ou d'une autre garantie financière. Au nombre de ces éléments, il y a : la gravité des infractions imputées, les sanctions imposées ou pouvant l'être en vertu des lois de l'Etat qui a immobilisé le navire, la valeur du navire immobilisé et celle de la cargaison saisie, le montant de la caution imposée par l'Etat qui a immobilisé le navire, ainsi que la forme sous laquelle la caution est exigée. » (*TIDM Recueil 2000*, p. 31, par. 67). En l'*Affaire du « Monte Confurco »*, le Tribunal ajoute : « Cette énumération ne saurait nullement être considérée comme exhaustive. Le Tribunal n'entend pas non plus déterminer des règles rigides concernant l'importance relative qui doit être attachée à l'un ou l'autre de ces éléments. » (*TIDM Recueil 2000*, p. 109, par. 76). En l'*Affaire du « Volga »*, le Tribunal précise : « En évaluant le caractère raisonnable de la caution ou autre garantie, il doit être dûment tenu compte des conditions que l'Etat qui a immobilisé le navire a fixées en matière de caution ou de garantie, compte tenu de toutes les circonstances de l'espèce. » (*TIDM Recueil 2002*, p. 32, par. 65). En l'*Affaire du « Juno Trader »*, le Tribunal déclare en outre : « L'évaluation des éléments pertinents doit être objective, et doit tenir compte de tous les éléments d'information fournis au Tribunal par les parties. » (*TIDM Recueil 2004*, p. 41, par. 85).

(« *Hoshinmaru* » (*Japon c. Fédération de Russie*), *prompte mainlevée, arrêt*, *TIDM Recueil 2005-2007*, p. 45, par. 82)

293. Etant donné que le « Virginia G » a été confisqué avec ses engins, son matériel et tous les produits se trouvant à bord, en application de l'article 52 du décret-loi 6-A/2000, tel que modifié par le décret-loi 1-A/2005, au motif qu'il se serait livré à des activités connexes de pêche sans avoir obtenu l'autorisation requise par les articles 13 et 23 du décret-loi 6-A/2000, le montant de la caution aurait pu être très élevé. Comme il est noté au paragraphe 289, la caution peut, en vertu du décret-loi, inclure la valeur du navire. L'article 52, paragraphe 2, de

ce décret-loi dispose à cet égard qu'indépendamment de la confiscation, « les tribunaux appliquent les amendes visées au paragraphe 2 de l'article 54 », qui dispose que le montant minimum de l'amende est de 150 000 dollars des Etats-Unis et son montant maximum de 1 000 000 de dollars des Etats-Unis.

294. De l'avis du Tribunal, on peut toutefois supposer que le tribunal bissau-guinéen compétent, lorsqu'il fixe le montant de la caution, s'inspire de l'article 73, paragraphe 2, de la Convention, selon lequel la caution doit être suffisante. Il convient aussi de noter que si la caution fixée par le tribunal bissau-guinéen ne semble pas raisonnable, il est toujours possible de recourir à la procédure prévue à l'article 292 de la Convention et il appartiendrait alors au Tribunal de décider si, compte tenu des circonstances, la caution fixée par le tribunal bissau-guinéen était raisonnable.

295. Le Tribunal n'est donc pas convaincu par les arguments du Panama selon lesquels la procédure visée à l'article 65 du décret-loi 6-A/2000, concernant la mainlevée de l'immobilisation du navire et la libération de son équipage dès le dépôt d'une caution ou autre garantie financière, serait déraisonnable et exorbitante et qu'il n'était donc pas possible d'y recourir en l'espèce. Puisqu'il menait des activités dans la zone économique exclusive de la Guinée-Bissau, le propriétaire du « Virginia G » aurait dû être au courant des lois applicables de cet Etat. Qu'il ait décidé, pour des raisons financières ou autres, de ne pas recourir à la procédure prévue à l'article 65 du décret-loi 6-A/2000, ne saurait étayer l'affirmation selon laquelle la Guinée-Bissau a violé les dispositions de l'article 73, paragraphe 2, de la Convention.

296. Pour ces motifs, le Tribunal considère que le droit bissau-guinéen applicable en matière de prompt mainlevée de l'immobilisation du navire de pêche et de prompt libération de son équipage dès le dépôt d'une caution ou autre garantie suffisante est compatible avec les dispositions de l'article 73, paragraphe 2, de la Convention. En conséquence, il est d'avis que la Guinée-Bissau n'a pas violé l'article 73, paragraphe 2, de la Convention.

Article 73, paragraphe 3

297. L'article 73, paragraphe 3, de la Convention dispose :

Les sanctions prévues par l'Etat côtier pour les infractions aux lois et règlements en matière de pêche dans la zone économique exclusive ne peuvent comprendre l'emprisonnement, à moins que les Etats concernés n'en conviennent autrement, ni aucun autre châtement corporel.

298. Le Panama fait remarquer que « les membres de l'équipage ont été détenus en Guinée-Bissau, à bord du « Virginia G », contre leur volonté, sous garde militaire, et sans procès régulier, pendant plus de quatre mois, c'est-à-dire jusqu'à ce que leurs passeports leur soient restitués au début du mois de janvier 2010 » et que « [l]eur présence en Guinée-Bissau n'était pas nécessaire et ils n'ont été inculpés d'aucune infraction pénale ».

299. Le Panama reconnaît que « [l]a législation de la Guinée-Bissau ne paraît pas prévoir l'emprisonnement comme peine ou sanction en cas de violation de sa législation relative aux pêcheries (décret-loi 6-A/2000) ». Il fait toutefois valoir que

si les membres de l'équipage n'ont effectivement pas été mis en prison, la confiscation de leurs passeports pendant plus de quatre mois avec, pour conséquence, l'impossibilité pour eux de quitter la Guinée-Bissau, constituaient un emprisonnement *de facto* ou une détention arbitraire ainsi qu'une grave violation de leurs droits fondamentaux.

Selon le Panama, la Guinée-Bissau a donc enfreint le paragraphe 3 de l'article 73 de la Convention et le droit international général.

300. A cet égard, le Panama « signale tout particulièrement la situation du second Fausto Ocaña Cisneros, qui devait quitter la Guinée-Bissau pour des raisons personnelles urgentes mais a eu d'énormes difficultés à récupérer son passeport auprès des autorités de la Guinée-Bissau ».

301. Pour sa part, la Guinée-Bissau déclare qu'elle

n'a pas non plus violé le paragraphe 3 de l'article 73 de la Convention, car elle n'a appliqué aucune mesure d'emprisonnement ou de châtimement corporel des membres de l'équipage du « Virginia G », et [qu']il est absurde, comme souhaiterait le faire le Panama, d'assimiler à un emprisonnement *de facto* la confiscation temporaire des passeports ou le refus du dépôt d'une garantie.

La Guinée-Bissau souligne à cet égard que ses autorités « n'ont appliqué à l'encontre des membres de l'équipage aucunes sanctions pénales », puisqu'elles ne sont pas prévues par la loi.

302. La Guinée-Bissau affirme que « les conditions dans lesquelles les membres de l'équipage du "Virginia G" ont été maintenus dans le port de Bissau ne constituaient en rien une violation de leurs droits fondamentaux » et que « [l]a meilleure preuve en est qu'il n'y a eu aucune allégation de préjudice physique » et que « [p]ersonne n'a eu à solliciter une assistance médicale à quelque moment que ce soit en Guinée-Bissau ».

303. La Guinée-Bissau soutient que « [l]es passeports ont été rendus sur demande » et qu'en tout état de cause « un retard dans la restitution d'un passeport ne saurait nullement être considéré comme équivalant à une mesure d'emprisonnement » et qu'« [i]l est par conséquent clair qu'il n'y a eu aucune violation de l'article 73, paragraphe [3], de la Convention ».

304. La Guinée-Bissau fait remarquer que « [l]es membres de l'équipage auraient pu quitter la Guinée-Bissau à tout moment s'ils l'avaient voulu, parce que les gardes empêchaient le navire de partir, mais pas les membres de son équipage », qui étaient libres de quitter le navire quand ils le souhaitaient. Selon la Guinée-Bissau, « [s]i l'équipage n'a pas quitté immédiatement la Guinée-Bissau, c'est [...] uniquement parce que le propriétaire n'avait pas les fonds nécessaires pour payer leurs frais de voyage ».

305. Le Tribunal juge nécessaire d'insister sur le libellé du paragraphe 3 de l'article 73 de la Convention, qui est précis. Aux termes de ce paragraphe, « [l]es sanctions prévues par l'Etat côtier pour les infractions aux lois et règlements en matière de pêche dans la zone économique exclusive ne peuvent comprendre l'emprisonnement [...] ni aucun autre châtement corporel ».

306. Après avoir examiné les dispositions pertinentes du décret-loi 6-A/2000, le Tribunal conclut que les sanctions qui y sont prévues en cas d'infraction ne comprennent ni l'emprisonnement ni aucun autre châtement corporel.

307. L'article 42, paragraphe 4, du décret-loi 6-A/2000 sur les mesures préventives dispose qu'« [e]n cas de nécessité absolue, pour garantir l'exécution des sanctions qui pourraient être imposées », lorsqu'une infraction semble avoir été commise, un navire de pêche saisi en vertu du paragraphe qui précède et son équipage « peuvent être conduits dans le port bissau-guinéen le plus approprié et y être retenus jusqu'à la fin des procédures judiciaires prévues par la loi ». L'article 65, paragraphe 1, du décret-loi dispose cependant, comme indiqué plus haut, qu'il est immédiatement procédé à la libération des membres de

l'équipage « à la demande du propriétaire, du capitaine du navire ou du patron de pêche ou de son représentant local, avant le procès, pourvu qu'une garantie suffisante ait été déposée ».

308. De l'avis du Tribunal, les mesures prises par la Guinée-Bissau pour confiner les membres de l'équipage pendant la courte période pendant laquelle le navire a été initialement retenu en mer et le séjour subséquent du « Virginia G » dans le port de Bissau, ne peuvent être interprétés comme un emprisonnement parce que, notamment dans ce dernier cas, les membres d'équipage étaient libres de quitter le navire.

309. Les Parties donnent des explications contradictoires s'agissant de l'impossibilité pour les membres de l'équipage de quitter immédiatement la Guinée-Bissau. Le Panama affirme que la raison en est « la confiscation de leurs passeports pendant plus de quatre mois » tandis que la Guinée-Bissau soutient que « [s]i l'équipage n'a pas quitté immédiatement la Guinée-Bissau, c'est [...] uniquement parce que le propriétaire n'avait pas les fonds nécessaires pour payer leurs frais de voyage ».

310. Quelles que soient les raisons qui ont empêché les membres de l'équipage de quitter la Guinée-Bissau pendant un certain temps après la saisie du « Virginia G », le Tribunal estime que la rétention provisoire de leurs passeports ne peut être considérée comme un emprisonnement au sens de l'article 73, paragraphe 3, de la Convention.

311. Pour les motifs exposés ci-dessus, le Tribunal conclut qu'en l'espèce, aucune peine d'emprisonnement n'a été imposée aux membres de l'équipage du « Virginia G » et que par conséquent la Guinée-Bissau n'a pas enfreint l'article 73, paragraphe 3, de la Convention.

Article 73, paragraphe 4

312. L'article 73, paragraphe 4, de la Convention dispose que « [d]ans les cas de saisie ou d'immobilisation d'un navire étranger, l'Etat côtier notifie sans délai à l'Etat du pavillon, par les voies appropriées, les mesures prises ainsi que les sanctions qui seraient prononcées par la suite ».

313. Le Panama affirme que

la Guinée-Bissau a violé le paragraphe 4 de l'article 73 de la Convention en s'abstenant d'informer le Panama, en sa qualité d'Etat du pavillon, de l'arraisonnement, de la saisie et de l'immobilisation du « Virginia G » ainsi que de la confiscation du gazole se trouvant à bord, ce qui a privé le Panama d'une possibilité légitime d'intervenir rapidement pour sauvegarder ses intérêts et ceux de ses ressortissants.

314. A cet égard, le Panama fait remarquer qu'

il y a aussi un lien entre les paragraphes 2 et 4 de l'article 73 étant donné que l'absence de notification rapide peut avoir un effet sur la possibilité qu'a l'Etat du pavillon d'invoquer, d'une manière opportune et efficace, le paragraphe 2 de l'article 73 et les autres mesures prévues par la Convention, par exemple son article 292.

315. Le Panama note que « le paragraphe 4 de l'article 73 de la Convention impose l'obligation d'informer les Etats du pavillon non seulement des mesures initialement prises à l'égard du navire en question mais aussi de toutes nouvelles mesures importantes prises à l'encontre dudit navire, comme cela ressort du membre de phrase "sanctions qui seraient prononcées par la suite" » et que « [c]ela est peut-être particulièrement valable lorsque la liberté du navire et de son équipage est en cause ».

316. En ce qui concerne l'affirmation de la Guinée-Bissau selon laquelle elle n'a pas enfreint le paragraphe 4 de l'article 73 de la Convention, puisqu'il n'y a pas de personne ni d'entité panaméenne ayant un lien avec le navire, le Panama fait remarquer que « le libellé du paragraphe 4 de l'article 73 est sans équivoque et ne comporte aucun des éléments avancés dans l'interprétation qu'en donne la Guinée-Bissau ».

317. Le Panama en conclut que « [l]es raisons pour lesquelles la Guinée-Bissau n'a pas notifié l'Etat du pavillon en vertu du paragraphe 4 de l'article 73 sont clairement sans fondement et tendancieuses », étant donné que « [l]a Convention exige clairement que l'Etat côtier notifie sans délai l'Etat du pavillon, et non le pays dont l'équipage a la nationalité, et ne précise aucunement que les membres de l'équipage doivent être des ressortissants de l'Etat du pavillon du navire ».

318. Pour sa part, la Guinée-Bissau soutient qu'elle « n'a pas [...] violé le paragraphe 4 de l'article 73 de la Convention, dans la mesure où elle n'a pas trouvé la moindre personne ou entité ayant un lien avec le Panama », puisque « [le] propriétaire du navire était de nationalité espagnole, le capitaine et la plupart des membres de l'équipage étaient de nationalité cubaine, et [qu']il y avait aussi des Ghanéens et un ressortissant du Cap-Vert ».

319. La Guinée-Bissau soutient en outre qu'

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

320. Elle affirme que

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

321. Elle fait remarquer à cet égard que

[l]'Espagne et Cuba ont tous deux immédiatement exercé la protection diplomatique à l'égard du propriétaire et de son équipage, raison pour laquelle aucune notification n'a été adressée au Panama, qui n'avait aucun rapport avec le navire et n'a même pas de représentation diplomatique à Bissau, alors que les Etats qui avaient un lien substantiel avec le navire et son équipage ont immédiatement assuré leur représentation.

322. Avant de répondre à la question de savoir si la Guinée-Bissau a enfreint l'article 73, paragraphe 4, de la Convention, le Tribunal estime nécessaire de déterminer si le fait que le propriétaire et les membres d'équipage du navire n'ont pas la nationalité de l'Etat du pavillon a une incidence quelconque sur l'existence d'un lien substantiel entre l'Etat du pavillon concerné et le navire battant son pavillon, condition requise à l'article 91, paragraphe 1, de la Convention.

323. La Convention dispose au paragraphe 1 de son article 91 que « [c]haque Etat fixe les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires », et elle n'impose à cet égard aucune restriction concernant la nationalité du propriétaire ou des membres de l'équipage du navire.

324. Le Tribunal relève que la Guinée-Bissau reconnaît que le « Virginia G » avait mené des activités de soutage dans sa zone économique exclusive à plusieurs occasions avant les événements en cause, et qu'à deux reprises, en mai et juin 2009, les autorisations requises avaient été demandées et obtenues en vue du soutage de navires appartenant à la société *Afripêche*. La Guinée-Bissau n'avait alors pas mis en doute l'exercice par le Panama d'une juridiction et d'un contrôle appropriés à l'égard du « Virginia G » ni évoqué cette question avec le Panama, comme l'y invite l'article 94, paragraphe 6, de la Convention.

325. Compte tenu des informations communiquées par les Parties, le Tribunal ne voit pas de raison de conclure que le Panama n'a pas exercé de manière effective sa juridiction et son contrôle sur le « Virginia G » et aurait donc enfreint les dispositions de l'article 94 de la Convention.

326. Il découle de ce qui précède que la Guinée-Bissau était en l'espèce liée par les dispositions de l'article 73, paragraphe 4, de la Convention.

327. Le décret-loi 6-A/2000 est clair à cet égard, puisqu'il indique aux paragraphes 1 et 2 de son article 46 que « [l]es inspecteurs, après avoir rédigé une note d'infraction à l'égard d'un bâtiment ou embarcation de pêche, devront la communiquer immédiatement au membre du Gouvernement responsable des pêcheries », lequel devra « [n]otifier le fait au Ministère des affaires étrangères et des communautés, qui informera le Gouvernement de l'Etat dont le navire ou l'embarcation bat le pavillon ». Ainsi, la législation applicable de la Guinée-Bissau reprend les dispositions énoncées à l'article 73, paragraphe 4, de la Convention.

328. Le Tribunal conclut qu'en omettant d'informer le Panama, en tant qu'Etat du pavillon, de l'immobilisation et de la saisie du « Virginia G » et des mesures prises ultérieurement à l'encontre de ce navire et de sa cargaison, la Guinée-Bissau a enfreint les prescriptions de l'article 73, paragraphe 4, de la Convention et a ainsi privé le Panama de son droit d'intervenir, en tant qu'Etat du pavillon, dès les premières mesures prises à l'encontre du « Virginia G » et au cours de la procédure ultérieure.

IX Autres dispositions pertinentes de la Convention et de la Convention SUA

329. Dans ses conclusions finales, le Panama prie le Tribunal, notamment, de dire et juger que la Guinée-Bissau a violé les principes énoncés aux articles 110 et 224 ; l'article 225 ; et l'article 300 de la Convention. De plus, le Panama prie le Tribunal de dire que la Guinée-Bissau a fait un usage excessif de la force lors de l'arraisonnement et de la saisie du « Virginia G », en violation de la Convention et du droit international, et que la Guinée-Bissau a violé la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, 1988 (ci-après dénommée « la Convention SUA »), de même que des principes fondamentaux relatifs à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à la prévention des abordages.

330. Pour sa part, la Guinée-Bissau, dans ses conclusions finales, prie le Tribunal de juger qu'elle n'a violé aucune des dispositions susvisées de la Convention et pas davantage la Convention SUA ou les principes relatifs à la sauvegarde de la vie humaine et à la prévention des abordages.

331. Compte tenu des vues divergentes des Parties, le Tribunal va examiner chacune des demandes susvisées du Panama afin de déterminer si les mesures prises par la Guinée-Bissau à l'encontre du « Virginia G », de son équipage et de sa cargaison ont violé les dispositions précitées de la Convention, la Convention SUA ou les principes relatifs à la sauvegarde de la vie humaine et à la prévention des abordages.

Articles 110 et 224

332. Le Tribunal va maintenant examiner les articles 110 et 224 de la Convention, qui disposent ce qui suit :

Article 110

Droit de visite

1. Sauf dans les cas où l'intervention procède de pouvoirs conférés par traité, un navire de guerre qui croise en haute mer un navire étranger, autre qu'un navire jouissant de l'immunité prévue aux articles 95 et 96, ne peut l'arraisonner que s'il a de sérieuses raisons de soupçonner que ce navire :

- a) se livre à la piraterie;
 - b) se livre au transport d'esclaves;
 - c) sert à des émissions non autorisées, l'Etat du pavillon du navire de guerre ayant juridiction en vertu de l'article 109;
 - d) est sans nationalité; ou
 - e) a en réalité la même nationalité que le navire de guerre, bien qu'il batte pavillon étranger ou refuse d'arborer son pavillon.
2. Dans les cas visés au paragraphe 1, le navire de guerre peut procéder à la vérification des titres autorisant le port du pavillon. A cette fin, il peut dépêcher une embarcation, sous le commandement d'un officier, auprès du navire suspect. Si, après vérification des documents, les soupçons subsistent, il peut poursuivre l'examen à bord du navire, en agissant avec tous les égards possibles.
 3. Si les soupçons se révèlent dénués de fondement, le navire arraisonné est indemnisé de toute perte ou de tout dommage éventuel, à condition qu'il n'ait commis aucun acte le rendant suspect.
 4. Les présentes dispositions s'appliquent *mutatis mutandis* aux aéronefs militaires.
 5. Les présentes dispositions s'appliquent également à tous autres navires ou aéronefs dûment autorisés et portant des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public.

Article 224

Exercice des pouvoirs de police

Seuls les agents officiellement habilités, ainsi que les navires de guerre ou aéronefs militaires ou les autres navires ou aéronefs qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public et qui sont autorisés à cet effet, peuvent exercer des pouvoirs de police à l'encontre de navires étrangers en application de la présente partie.

333. Le Panama renvoie à l'article 224 de la Convention, qui « tout en relevant d'une section spécifique de la Convention, peut être invoqué pour en extraire un principe qu'il serait difficile de ne pas appliquer à toutes les mesures de police prises à l'encontre de navires étrangers ». Le Panama soutient que la Guinée-Bissau « n'a pas respecté les règles du droit international (notamment dans le cadre de la Convention) lors de l'approche et de l'arraisonnement du navire, et pendant le temps passé à son bord ».

334. Le Panama soutient que « les fonctionnaires de la Guinée-Bissau n'ont pas exercé leur droit de visite conformément à la Convention », puisqu'« [i]ls ont exercé leur surveillance à distance avant de procéder à grande vitesse à l'arraisonnement du navire sans avertissement préalable ».

335. Le Panama fait remarquer à cet égard que « [c]omme le rapportent le capitaine Blanco Guerrero et son équipage, le "Virginia G" a été arraisonné sans avertissement par des hommes ne portant aucune marque distinctive » alors que « le "Virginia G" battait visiblement le pavillon panaméen et pouvait aisément être identifié par son numéro OMI, peint devant la passerelle, ainsi que par son nom, indiqué à la proue et à la poupe ».

336. Le Panama soutient qu'« [e]n l'espèce . . . la Guinée-Bissau a violé les obligations qui lui incombent en vertu des principes exposés dans la Convention et en particulier, mais pas uniquement, dans ses articles 110 et 224, ainsi que dans le droit international général ».

337. La Guinée-Bissau affirme qu'elle « n'a pas violé les articles 224 et 110 de la Convention, car le navire a été saisi par des agents en uniforme, ce qui est conforme à ses droits, en tant qu'Etat côtier, de surveiller les activités dans sa ZEE ».

338. La Guinée-Bissau fait remarquer qu'en l'espèce, les membres de trois entités différentes ont participé à l'opération de police, à savoir des inspecteurs de la pêche maritime, l'équipage de l'embarcation (le pilote et son second) et une brigade de protection (personnel des forces armées, infanterie de marine).

339. La Guinée-Bissau fait valoir que « [l]'exercice des pouvoirs de police au cours d'opérations de police est expressément autorisé par la Convention (art. 224), ceux qui les exercent ayant naturellement le droit d'employer la force qu'ils considèrent appropriée et ce, proportionnellement au danger de l'opération ».

340. Le Tribunal relève que le Panama ne prétend pas que la Guinée-Bissau a enfreint les articles 110 et 224 qui s'appliquent à des parties déterminées de la Convention ; il affirme qu'elle a violé des principes découlant de ces articles, selon lesquels les pouvoirs de police à l'encontre de navires étrangers ne peuvent être exercés que par des agents ou des navires de guerre ou autres navires qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont

affectés à un service public et qui sont autorisés à cet effet, et l'arraisonnement doit se faire avec tous les égards possibles. La question se pose donc de savoir si ces deux articles énoncent des principes devant être respectés par l'Etat côtier dans l'exercice de pouvoirs de police en application de l'article 73, paragraphe 1, de la Convention, dans l'exercice de ses droits souverains en matière d'exploration, d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources biologiques de sa zone économique exclusive.

341. Le Tribunal observe que dans l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*, il a examiné les conditions applicables aux actes d'exécution forcée en traitant en détail de la question de l'usage de la force au cours de ces actes. Les passages pertinents de l'arrêt en l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)* sont cités aux paragraphes 359 et 360 de la section ci-dessous du présent arrêt, qui porte sur l'allégation d'un usage excessif de la force par la Guinée-Bissau.

342. Le Tribunal juge important de rappeler que le droit international général a clairement établi les obligations que doivent respecter tous les Etats lorsqu'ils prennent des mesures d'exécution forcée, y compris en application de l'article 73, paragraphe 1, de la Convention. Ces obligations prévoient, en particulier, que les pouvoirs de police ne peuvent être exercés que par des agents officiellement habilités et identifiables comme tels d'un Etat côtier et que leurs navires doivent porter des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public. Le Tribunal observe à ce sujet que, pour les raisons exposées ci-dessous, le fait que certaines de ces obligations de droit international général aient été incorporées dans les articles 110 et 224 de la Convention n'implique pas que ces deux articles énoncent leurs propres principes applicables aux mesures d'exécution forcée prises en application de l'article 73, paragraphe 1.

343. A cet égard, le Tribunal souligne que l'article 224 de la Convention porte sur les pouvoirs de police exercés par l'Etat côtier à l'encontre de navire étrangers au titre de la partie XII de la Convention relative à la protection et à la préservation du milieu marin. De l'avis du Tribunal, il ne peut être affirmé que cet article, bien qu'il reflète, comme il est dit plus haut, certaines obligations de droit international général, établit des principes applicables à d'autres actes d'exécution forcée accomplis par l'Etat côtier en application de l'article 73, paragraphe 1, de la Convention.

344. Selon l'article 58, paragraphe 2, de la Convention, l'article 110 de la Convention s'applique à la zone économique exclusive dans la mesure où il

n'est pas incompatible avec la partie v de la Convention. Le Tribunal observe que l'article 110 autorise un navire de guerre d'un Etat quelconque qui croise en haute mer un navire étranger, autre qu'un navire jouissant de l'immunité prévue aux articles 95 et 96 de la Convention, à dépêcher auprès de ce navire une embarcation sous le commandement d'un officier et à procéder à une inspection à bord du navire, en agissant avec tous les égards possibles. Toutefois, il ne peut être procédé à cet arraisonnement et à cette inspection que si le navire est soupçonné de se livrer à l'une des cinq activités visées à l'article 110, paragraphe 1, activités qui ne se rapportent aucunement à des violations présumées de la législation sur la pêche dans la zone économique exclusive.

345. De l'avis du Tribunal, l'article 110 de la Convention ne saurait être interprété comme établissant par implication un principe selon lequel, en vertu de la Convention, les pouvoirs de police dans la zone économique exclusive ne peuvent être exercés que par un navire de guerre. La Convention laisse le soin à l'Etat côtier de décider les autorités qui, en vertu de son droit interne, seront chargées d'exercer les pouvoirs de police visés à son article 73, paragraphe 1, dans le respect des principes généraux de droit international évoqués plus haut.

346. Le Tribunal note à cet égard qu'en Guinée-Bissau, conformément à l'article 40 du décret-loi 6-A/2000, les agents de surveillance sont chargés du constat des infractions, sous la supervision du ministère responsable des pêcheries. Aux termes des articles 41 et 42 du décret-loi 6-A/2000, ces agents sont notamment habilités à

[Traduction du Greffe]

ordonner à tout navire de pêche qui se trouve dans les eaux maritimes de la Guinée-Bissau de s'arrêter et d'effectuer les manœuvres nécessaires pour permettre la visite du navire en toute sécurité ; procéder à l'inspection de tout navire de pêche, que ce soit en mer ou au port ; ordonner la production du permis de pêche, du registre des captures ou de tout autre document se rapportant au navire ou aux captures qui se trouvent à son bord

et

si les agents de surveillance ont des raisons fondées de croire qu'une infraction à la présente loi ou à ses règlements a été commise, ils peuvent saisir, à titre préventif, tout navire de pêche et les engins ou captures à son bord, ainsi que tout instrument qui pourrait avoir été utilisé pour commettre l'infraction.

347. En ce qui concerne la disposition énoncée à l'article 110, paragraphe 2, de la Convention, selon laquelle l'examen à bord doit être effectué avec tous les égards possibles, le Tribunal estime qu'elle n'établit pas de principes applicables à la zone économique exclusive. A cet égard, l'article 56, paragraphe 2, de la Convention est la *lex specialis* et prescrit que, lorsqu'il exerce ses droits et s'acquitte de ses obligations dans la zone économique exclusive, l'Etat côtier « tient dûment compte des droits et des obligations des autres Etats ». Cette prescription doit s'interpréter comme impliquant que, dans l'exercice des pouvoirs reconnus à l'Etat côtier en vertu de l'article 73, paragraphe 1, de la Convention, parmi lesquels l'arraisonnement et l'inspection des navires de pêche étrangers, les autorités compétentes doivent agir avec tous les égards possibles.

348. En conséquence, le Tribunal conclut que ni l'article 110 ni l'article 224 de la Convention ne s'appliquent aux mesures d'exécution prises par l'Etat côtier en application de l'article 73, paragraphe 1, de la Convention. Il en conclut que la Guinée-Bissau n'a pas enfreint les principes énoncés aux articles 110 et 224 de la Convention puisque ces articles n'établissent pas en eux-mêmes de principes applicables aux mesures d'exécution prises en application de l'article 73, paragraphe 1, de la Convention.

349. Dans le même temps, le Tribunal souligne que, comme indiqué plus haut, aux termes de l'article 56, paragraphe 2, de la Convention, l'Etat côtier doit, lorsqu'il exerce ses droits et s'acquitte de ses obligations dans la zone économique exclusive, tenir dûment compte des droits et des obligations des autres Etats et donc agir avec tous les égards possibles. Le Tribunal se penchera sur cette question dans la partie suivante du présent arrêt, portant sur la question de savoir si la Guinée-Bissau a eu recours à une force excessive lors de l'arraisonnement et de la saisie du « Virginia G ».

Allégation d'un usage excessif de la force

350. Le Panama affirme que « [l]a Guinée-Bissau a violé les principes selon lesquels le recours à la force doit être évité et que, lorsqu'il ne peut pas l'être, il ne doit pas dépasser ce qui est raisonnable et nécessaire » et que « le recours à la force, ou à des mesures contraignantes, est encore moins justifié lorsque le navire suspect et son équipage n'opposent aucune résistance et n'ont pas recours à la force ».

351. A ce propos, le Panama affirme que

[l]e recours à la force et à l'intimidation pendant l'arraisonnement et l'inspection du navire a été injustifié et est allé bien au-delà de ce qui pouvait être considéré comme raisonnable . . . Les agents du FISCAP sont montés à bord sans s'identifier, ont agi de façon violente, hostile et intimidante en brandissant des armes et ont maîtrisé les membres de l'équipage par la menace des armes alors même qu'aucun d'eux n'avait opposé de résistance.

352. Le Panama fait remarquer que « [l]e capitaine a été contraint de signer des documents sous la menace d'une arme » et qu'il « n'a pas été autorisé à entrer en contact immédiatement avec le propriétaire du "Virginia G", ce qui l'a empêché d'obtenir rapidement une assistance et de s'acquitter pleinement de ses devoirs envers les propriétaires du navire ».

353. Le Panama note que « le comportement violent et menaçant des représentants de l'Etat lorsqu'ils se sont rendus à bord pendant sa longue immobilisation a aggravé l'état de stress et de peur des membres de l'équipage à bord ».

354. La Guinée-Bissau affirme qu'« [a]ucune violence n'a jamais été infligée aux membres de l'équipage, qui n'ont par ailleurs fait l'objet d'aucune menace, étant donné que l'exercice légitime de l'autorité dans le but de réprimer les violations commises dans la ZEE ne constitue évidemment pas un acte de violence ».

355. La Guinée-Bissau fait remarquer que « tous les inspecteurs étaient vêtus de manière réglementaire et clairement identifiés comme étant des agents du FISCAP, tandis que les militaires de l'infanterie de marine portaient l'uniforme ».

356. Elle fait remarquer également qu'« [i]l n'y a pas eu recours excessif à la force, puisque les fonctionnaires se sont contentés d'arraisonner le navire et lui ont ordonné de rejoindre le port de Bissau ; ce voyage ne présentait aucun danger et il est absurde de considérer que cette situation équivaut à un usage excessif de la force ».

357. La Guinée-Bissau affirme que « [l]e capitaine n'était pas obligé de [...] signer [le procès-verbal d'infraction] et il aurait toujours pu, quoi qu'il en soit, y consigner ses observations ».

358. Au sujet de l'interdiction faite à l'équipage d'utiliser les moyens de communication, la Guinée-Bissau fait observer que « cela n'a été le cas que pendant l'arraisonnement, précisément pour éviter des fuites d'informations au sujet des opérations de police dans la zone de l'arraisonnement » et que « [d]ès qu'a cessé l'opération d'arraisonnement, l'utilisation des moyens de communication du navire a de nouveau été autorisée, ce qui a permis au capitaine de faire toutes les communications qu'il voulait. Il a, comme il l'a déclaré, envoyé en toute liberté une télécopie et un courrier électronique ».

359. Le Tribunal fait remarquer qu'il a traité la question du recours à la force dans l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*. A cette occasion, il a déclaré que :

155. [...] Si la Convention ne contient aucune disposition spécifique se rapportant à l'usage de la force lors de l'arraisonnement de navires, le droit international, qui est applicable en vertu de l'article 293 de la Convention, prescrit que l'usage de la force doit être évité autant que possible et que, lorsque le recours à la force s'avère inévitable, cela ne doit pas dépasser ce qui est raisonnablement requis en la circonstance. Les considérations d'humanité doivent s'appliquer dans le droit de la mer, comme dans les autres domaines du droit international.

156. Ces principes sont appliqués depuis de nombreuses années au cours des opérations de police en mer. La pratique normale à laquelle il est fait recours pour stopper un navire en mer est, tout d'abord, d'émettre un ordre sonore ou visuel de stopper, en utilisant des signaux reconnus internationalement. Lorsque cela s'avère insuffisant, un certain nombre de mesures peuvent être prises, y compris des coups de feu tirés par dessus l'étrave du navire. C'est uniquement lorsque ces mesures s'avèrent insuffisantes que le navire poursuivant peut, en dernier ressort, faire usage de la force. Même dans un tel cas, un avertissement adéquat doit être émis en

direction du navire et tout doit être mis en œuvre pour veiller à ne pas mettre de vie en danger (affaire du S.S. « *I'm Alone* » (*Canada c. Etats-Unis d'Amérique*, 1935), *R.S.A.N.U.*, vol. III, p. 1609 ; affaire *The Red Crusader* (*Commission d'enquête, Danemark – Royaume Uni*, 1962), *I.L.R.*, vol. 35, p. 485). Ce principe fondamental concernant l'usage de la force lors de l'arraisonnement de navires en mer a été réaffirmé par l'Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et les stocks de poissons grands migrateurs. L'article 22, paragraphe 1, lettre f), de l'Accord est libellé comme suit :

1. L'Etat qui procède à l'inspection veille à ce que ses inspecteurs dûment habilités :

...

f) Évitent de faire usage de la force sauf lorsque, et dans la mesure où, cela s'avère nécessaire pour garantir leur sécurité et lorsqu'ils sont empêchés d'exercer leurs fonctions. Le degré de force dont il est fait usage ne doit pas dépasser ce qui est raisonnablement requis en la circonstance.

(*Navire « SAIGA » (No. 2) (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée)*, *TIDM Recueil 1999*, p. 61 et 62, par. 155 et 156)

360. Il découle de ce qui précède qu'il n'y a pas d'interdiction générale de l'emploi de la force dans les actions de police en mer. Toutefois, comme l'a dit le Tribunal dans l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*, « l'usage de la force doit être évité autant que possible et [...], lorsque le recours à la force s'avère inévitable, cela ne doit pas dépasser ce qui est raisonnablement requis en la circonstance » (*Navire « SAIGA » (No. 2) (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée)*, *TIDM Recueil 1999*, p. 61 et 62, par. 155).

361. Bien que les renseignements donnés par les Parties soient contradictoires, les embarcations utilisées par les inspecteurs du FISCAP portaient des marques clairement visibles, les inspecteurs qui sont montés à bord du « Virginia G » étaient vêtus d'une manière les identifiant comme des agents du FISCAP et les militaires de l'infanterie de marine portaient l'uniforme. Lors de l'arraisonnement, l'usage de la force n'a pas été au-delà de ce qui était raisonnable et nécessaire dans les circonstances et après le stade initial de confinement, le capitaine n'a plus été empêché de communiquer avec le propriétaire du navire.

362. De l'avis du Tribunal, il ne ressort pas des renseignements fournis par les Parties qu'une force excessive a été utilisée à l'encontre du « Virginia G » et de son équipage. Le Tribunal estime que les principes qu'il a mentionnés dans l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)* ont été respectés et il ne considère pas, par conséquent, que la Guinée-Bissau ait fait usage d'une force excessive entraînant des atteintes à l'intégrité physique et mettant en péril la vie humaine lors de l'arraisonnement du « Virginia G » et de sa conduite au port de Bissau.

Article 225 et Convention SUA

363. Le Tribunal va à présent examiner l'article 225 de la Convention et la Convention SUA.

364. L'article 225 de la Convention, qui fait obligation aux Etats d'éviter les conséquences néfastes que peut avoir l'exercice de leurs pouvoirs de police, se lit comme suit :

Lorsqu'ils exercent, en vertu de la Convention, leurs pouvoirs de police à l'encontre des navires étrangers, les Etats ne doivent pas mettre en danger la sécurité de la navigation, ni faire courir aucun risque à un navire ou le conduire à un port ou lieu de mouillage dangereux ni non plus faire courir de risque excessif au milieu marin.

365. Le Panama affirme que « [l]es représentants du FISCAP ont violemment ordonné au capitaine d'accoster dans le port de Bissau dans des conditions extrêmement dangereuses », à savoir qu'il a dû « naviguer de nuit, avec une visibilité presque nulle à cause de la pluie » ; qu'il « n'a pas été autorisé à utiliser le matériel de communication habituellement employé pour transmettre des signaux en vue d'alerter les navires se trouvant à proximité (conformément au Règlement international pour prévenir les abordages en mer) » ; que « [l]a traversée a dû se faire sans pouvoir se référer aux cartes marines du port de Guinée-Bissau et de ses approches », que

cette situation était dangereuse et a considérablement accru le risque d'échouage sur les hauts fonds, ce qui aurait pu entraîner la perte du navire, la perte de vies humaines et des dommages irréparables à l'environnement, [puisqu'i]l n'y avait à bord aucun pilote en mesure de donner des avis et des indications appropriés au capitaine concernant l'approche et l'arrivée dans la baie de Guinée-Bissau ;

de plus, « l'équipage était confiné dans ses quartiers », et n'a pas pu « s'acquitter de [ses] tâches pendant que le navire était en route », ce qui « aurait pu, en soi, entraîner une grave situation d'urgence ».

366. Le Panama soutient :

[...] en ordonnant au navire de lever l'ancre pour rejoindre le port de Bissau [...] dans les circonstances extrêmement dangereuses [qui ont été] décrites, [...] les représentants du FISCAP ont agi au mépris des règles les plus élémentaires visant à sauvegarder la vie humaine en mer, mettant ainsi en danger non seulement les membres de l'équipage, le navire et l'environnement, [...] mais encore l'objet même de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (Convention SUA).

367. Le Panama fait observer à cet égard que « le but principal de la Convention SUA est de faire en sorte que des mesures appropriées puissent être prises pour poursuivre les personnes qui commettent des actes illicites à l'encontre de navires, notamment lorsqu'elles s'emparent de navires par la force et commettent des actes de violence à l'encontre de personnes se trouvant à bord ».

368. Le Panama fait valoir qu'en l'espèce, « la Guinée-Bissau a violé les obligations qui lui incombent en vertu de la Convention et en particulier, mais pas uniquement, de son article 225, ainsi que de la Convention SUA ».

369. La Guinée-Bissau affirme qu'elle « n'a pas violé l'article 225 de la Convention, car elle n'a pas mis en danger la sécurité de la navigation et n'a fait courir aucun risque au navire, qui pouvait parfaitement rester amarré dans le port de Bissau ».

370. La Guinée-Bissau souligne que

[l]e voyage a eu lieu dans des conditions considérées comme adéquates par l'équipage de marins spécialisés qui accompagnait les agents des forces de l'ordre. Il n'y a pas eu la moindre situation de danger pour l'équipage du « Virginia G », et encore moins pour l'environnement, comme l'indique clairement la déclaration du pilote de la Marine, Djata Ianga (annexe 6 du contre-mémoire), tandis que le procès-verbal (annexe 18 du contre-mémoire) fait état d'une mer calme et d'une bonne visibilité.

371. La Guinée-Bissau fait observer que

[1]e pilote Djata Ianga s'est servi de la carte de navigation du « Virginia G », car celle qu'il possède était plus appropriée pour un navire plus petit, et il a réussi à effectuer le voyage dans de parfaites conditions de sécurité, ce qui est confirmé par le fait que le navire est arrivé sans le moindre dommage au port de Bissau.

372. La Guinée-Bissau affirme en conclusion qu'« [à] aucun moment il n'y a eu le moindre risque pour l'environnement, que la Guinée-Bissau a intérêt à protéger ».

373. Le Tribunal constate que, bien que l'article 225 figure dans la partie XII de la Convention, consacrée à la protection et la préservation du milieu marin, il a une portée générale en ce qu'il dispose que « [1]orsqu'ils exercent, en vertu de la Convention, leurs pouvoirs de police à l'encontre des navires étrangers », les Etats doivent respecter les prescriptions énoncées audit article, à savoir : ne pas mettre en danger la sécurité de la navigation, ni faire courir aucun risque à un navire ou le conduire à un port ou lieu de mouillage dangereux ni non plus faire courir de risque excessif au milieu marin. Il s'ensuit que toutes ses prescriptions s'appliquent aux mesures d'exécution prises en application de l'article 73, paragraphe 1, de la Convention et auraient dû être respectées par les autorités bissau-guinéennes en l'espèce.

374. Compte tenu des affirmations contradictoires des Parties concernant les circonstances dans lesquelles le « Virginia G » a été conduit au port de Bissau, le Tribunal conclut qu'il ne dispose pas d'éléments de preuve suffisants pour pouvoir établir de façon convaincante que les dispositions de l'article 225 ont été violées. Le « Virginia G » a navigué jusqu'au port de Bissau guidé par un pilote expérimenté et habitué aux conditions de la navigation dans cette zone ; sans être nécessairement parfaites, les conditions de navigation étaient satisfaisantes et le navire est arrivé à bon port sans avoir subi de dommage ou causé de dommage à l'environnement.

375. En conséquence, le Tribunal conclut que les prescriptions énoncées à l'article 225 de la Convention ont été respectées en l'espèce et que la Guinée-Bissau n'a enfreint ni l'article 225 de la Convention ni les principes fondamentaux de la sauvegarde de la vie humaine en mer et de la prévention des abordages en mer.

376. En ce qui concerne la Convention SUA, le Tribunal relève que cette convention, à laquelle le Panama et la Guinée-Bissau sont tous deux parties, a été adoptée face à « l'escalade, dans le monde entier, des actes de terrorisme, sous toutes ses formes » et dans le cadre des mesures prises par la communauté internationale pour lutter contre le terrorisme dans toutes ses manifestations. L'article 2 de la Convention SUA se lit comme suit :

1. La présente Convention ne s'applique pas :
 - a) aux navires de guerre ; ou
 - b) aux navires appartenant à un Etat ou exploités par un Etat lorsqu'ils sont utilisés comme navires de guerre auxiliaires ou à des fins de douane ou de police ; ou
 - c) aux navires qui ont été retirés de la navigation ou désarmés.
2. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux immunités dont jouissent les navires de guerre et les autres navires d'Etat utilisés à des fins non commerciales.

En conséquence, comme il ressort clairement de son article 2, la Convention SUA ne s'applique pas aux mesures d'exécution prises en toute légalité par les Etats côtiers dans leur zone économique exclusive.

377. Le Tribunal conclut que la Convention SUA n'est pas applicable en l'espèce.

Article 300

378. Le Tribunal va maintenant examiner l'article 300 de la Convention.

379. L'article 300 de la Convention, qui porte sur la bonne foi et l'abus de droit, dispose : « 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 ».

380. Le Panama affirme que « la Guinée-Bissau a violé non seulement les obligations qui lui incombent en vertu des dispositions de la Convention » déjà mentionnées par le Panama, « mais également [...] l'article 300, dont la portée est plus générale, dans le contexte de chacune des mesures prises concernant le "Virginia G", les membres de son équipage, ses propriétaires, le Panama et toutes les entités associées ».

381. Le Panama souligne que la Guinée-Bissau « a agi en violation directe de l'article 300 de la Convention » et « a abusé de ses droits dans toutes les étapes de la saisie et de l'immobilisation du "Virginia G", et plus particulièrement dans la manière dont la cargaison de gazole a été confisquée ».

382. Le Panama soutient à cet égard que « [l]a façon dont, d'emblée, la Guinée-Bissau (représentants du FISCAP et militaires) ont traité le navire et les membres de son équipage, témoigne d'une mauvaise foi considérable, ce qu'a également admis le Tribunal régional de Bissau ».

383. Selon le Panama « [l]a manifestation la plus ostensible de la mauvaise foi de la Guinée-Bissau a néanmoins été la façon dont a été réalisée et justifiée la confiscation de la cargaison de gazole, au mépris total et flagrant d'une ordonnance judiciaire l'interdisant ».

384. Le Panama affirme que l'article 52, paragraphe 1, du décret-loi 6-A/2000 de la Guinée-Bissau

a été délibérément, arbitrairement et capricieusement mal interprété et mal appliqué par les autorités de la Guinée-Bissau lorsque l'expression spécifique « produits de la pêche » (« produtos de pesca ») a été élargie pour devenir « produits à bord » (« produtos a bordo »), dans l'intention évidente d'appliquer la règle à un navire autre qu'un navire de pêche qui n'avait pas de produits de la pêche à bord.

385. Le Panama fait valoir que

les pouvoirs accordés en vertu de l'article 52, paragraphe 1, du décret-loi 6-A/2000, s'ils sont interprétés conformément à l'article 56 de la Convention, ne s'étendent pas – et ne devraient pas pouvoir être arbitrairement et capricieusement étendus – aux ressources qui ne sont ni des produits de la pêche ni des ressources obtenues par un navire autre qu'un navire de pêche dans la ZEE de la Guinée-Bissau.

386. Le Panama affirme que

[l]e gazole à bord du « Virginia G », n'était donc **pas le produit envisagé aux termes de l'article 52, paragraphe 1, du décret-loi 6-A/2000** et, qui plus est, n'était pas une ressource soumise à la souveraineté, à la juridiction et aux autres droits et obligations visés à l'article 56 de la Convention, pas plus qu'il ne tombait sous le coup de la mise en application visée à l'article 73 de la Convention.

387. La Guinée-Bissau affirme qu'elle « n'a pas violé l'article 300 de la Convention, car elle a toujours exercé ses droits de bonne foi et de façon non abusive ».

388. La Guinée-Bissau souligne que « [c]omme les témoins de la Guinée-Bissau le confirment, aucune violence n'a jamais été infligée aux membres de l'équipage, qui n'ont par ailleurs fait l'objet d'aucune menace, l'exercice légitime de l'autorité dans le but de réprimer les violations commises dans la ZEE ne constituant pas, de toute évidence, un acte de violence ».

389. La Guinée-Bissau fait observer qu'« [i]l n'y a pas eu recours excessif à la force, puisque les fonctionnaires se sont contentés d'arraisonner le navire et de lui ordonner de rejoindre le port de Bissau ; ce voyage ne présentait aucun danger et il est absurde de considérer que cette situation équivaut à un usage excessif de la force », ajoutant qu'« il n'y a eu aucun blessé au cours de l'opération, ni au cours de la traversée du "Virginia G" à destination du port de Bissau ».

390. La Guinée-Bissau souligne également qu'« il n'y a pas eu d'usage excessif de la force au cours de l'arraisonnement du "Virginia G" » et qu'« [i]l n'y a donc eu aucune violation des droits de l'homme ni infraction à la régularité des procédures ».

391. La Guinée-Bissau affirme que « [l]a confiscation du gazole était donc parfaitement licite au regard de sa législation » puisque

conformément à l'article 52, paragraphe 1, [...] du décret-loi n° 6-A/2000 (tel que modifié par le décret-loi n° 1-A/2005), la réalisation d'une opération connexe de pêche sans autorisation dans la ZEE est sanctionnée par la confiscation du navire et de la totalité de ses produits.

392. La Guinée-Bissau souligne que

[b]ien qu'en réalité le gazole ne soit pas un produit de la pêche, il relève en fait du concept général de navire, et comme l'article 23 du décret-loi n° 6-A/2000 soumet les opérations connexes de pêche à la même législation, il est évident que les navires qui s'y livrent relèvent de cette législation, y compris les pétroliers qui ravitaillent en combustible les navires de pêche.

393. La Guinée-Bissau relève qu'« il est évident que le gazole est compris dans la confiscation du navire ; cela est permis au titre de l'article 52 du décret-loi n° 6-A/2000, qui prévoit la confiscation du navire avec tous ses engins, son matériel et les produits de la pêche ».

394. La Guinée-Bissau affirme en conclusion qu'« il est clair que si le navire tout entier peut être confisqué, le gazole à son bord n'est bien entendu pas exclu de cet acte ».

395. Avant de se pencher sur la question de savoir si l'article 300 de la Convention a été violé en l'espèce, le Tribunal juge nécessaire de renvoyer à sa jurisprudence sur la question dans l'*Affaire du navire « Louisa »*.

396. Dans ladite affaire, le Tribunal a conclu qu'« il ressort du libellé de l'article 300 de la Convention que celui-ci ne saurait être invoqué de façon autonome » et que « [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 » (*Affaire du navire « Louisa » (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Royaume d'Espagne)*, arrêt du 28 mai 2013, par. 137).

397. Le Tribunal note que, selon le Panama, il y a eu abus de droit de la part de la Guinée-Bissau à « toutes les étapes de la saisie et de l'immobilisation du "Virginia G", et plus particulièrement dans la manière dont la cargaison de gazole a été confisquée ». Il convient de noter à cet égard que le Panama ne met pas en cause la validité de l'article 52, paragraphe 1, du décret-loi 6-A/2000 comme fondement de la confiscation du navire et du gazole mais affirme que cette disposition « a été délibérément, arbitrairement et capricieusement mal interprétée et mal appliquée ».

398. De l'avis du Tribunal, il ne suffit pas que le demandeur affirme de manière générale que le défendeur a manqué à l'obligation de bonne foi et a agi d'une manière qui constitue un abus de droit, sans préciser les dispositions de la Convention qui auraient été violées à cet égard.

399. Le Tribunal considère qu'il n'a pas à spéculer et que le demandeur, lorsqu'il invoque l'article 300 de la Convention, doit donc préciser, en renvoyant chaque fois à un article déterminé, quels sont les obligations et les droits spécifiques qui n'auraient pas été mis en œuvre de bonne foi par le défendeur ou qui auraient été exercés d'une manière constituant un abus de droit.

400. Le Tribunal note que le Panama a invoqué l'article 300 de la Convention en termes généraux, autrement dit de façon autonome, sans renvoyer aux obligations et droits précis prévus par la Convention qui n'auraient pas été respectés par la Guinée-Bissau ou qui auraient été exercés d'une manière constituant un abus de droit.

401. Pour ces motifs, le Tribunal considère qu'en l'espèce il n'a pas à traiter de la violation présumée de l'article 300 de la Convention.

X Demande reconventionnelle

402. Le Tribunal va maintenant examiner la demande reconventionnelle présentée par la Guinée-Bissau.

403. La Guinée-Bissau a présenté une demande reconventionnelle dans son contre-mémoire, dans lequel elle affirme que la présente espèce a trait à un préjudice causé à la Guinée-Bissau, qui découlerait du fait que le Panama aurait enfreint l'article 91 de la Convention en attribuant sa nationalité à un navire n'ayant pas de lien substantiel avec lui. La Guinée-Bissau soutient qu'en attribuant sa nationalité au navire « Virginia G », le Panama a facilité une activité illicite de soutage de navires de pêche sans autorisation dans la zone économique exclusive de la Guinée-Bissau, avec tous les risques que suppose une telle activité.

404. La Guinée-Bissau soutient aussi qu'elle « n'a pas pu vendre le navire aux enchères, comme elle en avait le droit, en raison du mauvais état dans lequel il se trouvait, lequel avait été causé par l'inefficacité du contrôle par le Panama des navires auxquels il attribue des pavillons de complaisance ». En conséquence, la Guinée-Bissau déclare qu'elle a été obligée de procéder à la mainlevée de l'immobilisation sans obtenir d'indemnisation adéquate à raison « des dommages causés à l'environnement, de la perte de recettes fiscales et du pillage de ses ressources marines ».

405. Le Panama soutient que la Guinée-Bissau est privée du droit de présenter sa demande reconventionnelle puisque

[1]es préoccupations apparentes de la Guinée-Bissau à propos de l'existence d'un lien substantiel entre le Panama et le « Virginia G » n'ont jamais été manifestées ni même évoquées (par la Guinée-Bissau à

l'encontre du Panama), que ce soit avant les événements d'août 2009 (au cours des missions précédentes du « Virginia G »), ou à un moment quelconque au cours de l'arraisonnement et de l'immobilisation prolongée du navire pendant 14 mois, ni même à aucun moment avant que la Guinée-Bissau ne présente son contre-mémoire le 28 mai 2012.

406. Le Panama ajoute que « sans préjudice de ce qui précède, il existe effectivement un lien substantiel entre le Panama et son navire, le “Virginia G”, et [qu'il] n'a pas violé l'article 91 de la Convention ». Il soutient également qu'aucune indemnisation n'est due par le Panama à la Guinée-Bissau en réparation des « *dommages causés à l'environnement, de la perte de recettes fiscales et du pillage de ses ressources marines* », étant donné que la Guinée-Bissau n'a pas démontré l'existence d'un lien de causalité et que rien ne justifie qu'elle formule ces demandes de réparation.

407. Le Tribunal rappelle que, comme il l'a déclaré au paragraphe 117, un lien substantiel existait entre le Panama et le « Virginia G » à l'époque de l'incident ; par conséquent, il conclut que la demande reconventionnelle de la Guinée-Bissau est dénuée de fondement.

XI Réparation

408. A la lumière de ses conclusions exposées aux paragraphes 271 et 328, le Tribunal va à présent examiner la question de la réparation.

409. Le Panama soutient que sa demande de réparation

essentiellement sous forme d'indemnisation, est fondée sur la responsabilité qui incombe à la Guinée-Bissau en droit international, et en particulier, mais pas uniquement, en vertu des dispositions de la Convention ainsi que des règles existantes et autres règles relatives à la responsabilité des Etats pour faits illicites, conformément à l'article 304 de la Convention.

410. Le Panama affirme que,

sur la base des faits et des arguments juridiques exposés dans les chapitres précédents ainsi que du droit international général, de la jurisprudence et des articles de la Commission du droit international, la Guinée-Bissau est tenue de verser une réparation de nature à effacer

toutes les conséquences de ses actes illicites subies par le « Virginia G », ses propriétaires, les membres de son équipage et les propriétaires de sa cargaison, ainsi que par le Panama lui-même.

411. Le Panama ajoute que

la Guinée-Bissau a l'obligation d'indemniser le Panama et toutes les personnes physiques et morales intéressées de toutes les conséquences de ses actes illicites et de ses abus de droit [...]. Conformément aux règles générales du droit international, nous estimons que la Guinée-Bissau est internationalement responsable à l'égard du Panama des violations du droit international entraînées par les mesures qu'elle a prises à l'encontre du « Virginia G » de ses propriétaires, des membres de son équipage et des propriétaires de la cargaison ainsi que de ses violations des droits du Panama et des autres parties intéressées.

412. Le Panama fait observer dans son mémoire que, conformément aux pièces jointes au compromis conclu avec la Guinée-Bissau, il a été convenu que le Tribunal statuerait sur toutes les demandes de réparation des dommages et d'indemnisation des coûts et « pourrait rendre une sentence concernant les frais de justice et autres coûts encourus par la partie dont il aura retenu la thèse ».

413. Dans ses conclusions finales, le Panama présente les demandes de réparation suivantes :

14. la Guinée-Bissau doit restituer immédiatement le gazole confisqué le 20 novembre 2009 ou du combustible de qualité équivalente ou supérieure, ou à défaut verser une indemnisation adéquate ;
15. la Guinée-Bissau doit verser en faveur du Panama, du « Virginia G », de ses propriétaires, des membres de son équipage et de toutes les personnes et entités ayant un intérêt dans l'exploitation du navire une indemnisation au titre des dommages et pertes causés à la suite des violations susmentionnées, d'un montant égal à celui quantifié et réclamé par le Panama au paragraphe 450 de sa réplique (p. 92) ou jugé approprié par le Tribunal ;
16. par exception au point 15, le montant des réparations demandées par le Panama au paragraphe 470 de sa réplique au titre du préjudice moral subi est retiré et remplacé par une demande de satisfaction ou d'excuses envers la République du Panama pour les

accusations désobligeantes et infondées à l'encontre du « Virginia G » et [de] l'Etat dont il bat le pavillon ainsi que pour tous les aspects du différend au fond relatifs au « Virginia G » à compter du 21 août 2009 ;

17. la Guinée-Bissau doit payer des intérêts sur tous les montants que le Tribunal considère comme étant dus par celle-ci ;
18. la Guinée-Bissau doit rembourser au Panama tous les frais et dépens qui sont résultés de la préparation de la présente affaire, y compris, mais pas seulement, les dépenses afférentes à la présente procédure devant le Tribunal, avec intérêts ;
19. au lieu du point 15 précédent, la Guinée-Bissau doit indemniser le Panama, le « Virginia G », ses propriétaires, les membres de son équipage (ou dans le cas du capitaine – M. Guerrero –, sa conjointe ou ses ayants droit), les affréteurs et toute personne et entité ayant un intérêt dans l'exploitation du navire, sous toute autre forme d'indemnisation ou de réparation que le Tribunal jugera adéquate.

414. Au point 15 de ses conclusions finales, le Panama demande une indemnisation au titre des dommages et pertes d'un montant égal à celui « quantifié et réclamé par le Panama au paragraphe 450 de sa réplique ». Dans sa réplique, il demande une indemnisation, comme suit : 4 221 222,54 euros en réparation des « *[p]ertes, dommages et coûts subis par les propriétaires du "Virginia G" et de l'"IBALLA G" et par les autres exploitants et entités ayant un intérêt dans l'exploitation des navires, y compris par suite de la confiscation illicite de la cargaison de gazole transportée à bord du "Virginia G"* » ; 65 000 euros au titre des « *[p]ertes, dommages et coûts subis par les membres de l'équipage du « Virginia G », y compris le préjudice moral* », et 1 200 000 euros au titre des « *[p]ertes, dommages et coûts subis par la République du Panama* ». En outre, le Panama demande 150 000 euros à titre d'intérêt, calculé au taux de 8 %, « sur les indemnités correspondant aux dommages matériels ».

415. Toutefois, s'agissant de la demande de réparation des dommages subis par le Panama, son agent a déclaré au cours de l'audience du 6 septembre 2013 qu'il avait été décidé, « conformément aux instructions reçues de l'Etat du pavillon [...] de ne plus envisager la demande en réparation au titre du préjudice moral sous forme pécuniaire ». En conséquence, le point 16 des conclusions finales du Panama dispose que la réparation demandée par le Panama (1 200 000 euros) au paragraphe 470 de sa réplique au titre du préjudice moral subi « est retiré[e] et remplacé[e] par une demande de satisfaction ou d'excuses envers la République du Panama pour les accusations désobligeantes et infondées à l'encontre du « Virginia G » et de l'Etat dont il bat le pavillon ».

416. Le Panama a soumis au Tribunal une importante documentation à l'appui de ses demandes en réparation, classées en différentes catégories relatives aux pertes, dommages et coûts subis du fait de la saisie et de l'immobilisation du « Virginia G ».

417. Pour étayer ses demandes en réparation, le Panama a produit un rapport établi par M. Alfonso Moya Espinosa, ingénieur naval, inspecteur maritime et consultant ainsi qu'un autre rapport rédigé par M. Kenneth Arnott, ingénieur naval, inspecteur maritime et consultant.

418. En réponse à la question du Tribunal, adressée aux Parties le 6 septembre 2013 et demandant à celles-ci de soumettre des pièces justificatives des montants de réparation demandés, le Panama a affirmé ce qui suit :

Une majoration de 10 % a été appliquée au montant des coûts, préjudice et pertes. Le pourcentage a été ajouté à titre de manque à gagner à l'avenir du fait de la perte de réputation subie par le navire et par son propriétaire à la suite de la publication d'informations erronées, de la saisie et de l'immobilisation.

419. En ce qui concerne les demandes du Panama énoncées ci-dessus, la Guinée-Bissau, dans ses conclusions finales, déclare ce qui suit :

12. la République de Guinée-Bissau n'a aucune obligation de restituer sans délai au Panama le gazole déchargé ni de lui verser une quelconque indemnisation à ce titre ;
13. la République de Guinée-Bissau n'a aucune obligation de verser en faveur du Panama, du « Virginia G », de ses propriétaires, des membres de son équipage et de toutes les personnes ou entités ayant un intérêt dans l'exploitation du navire une quelconque indemnisation au titre des dommages et pertes causés ;
14. la République de Guinée-Bissau n'a aucune obligation de présenter des excuses à la République du Panama ;
15. la République de Guinée-Bissau n'a aucune obligation de payer de quelconques intérêts ;

[...]

17. la République de Guinée-Bissau n'a aucune obligation de verser une quelconque indemnisation ou réparation au Panama, au « Virginia G », à ses propriétaires, à ses affréteurs ou à toutes autres personnes ou entités ayant un intérêt dans l'exploitation de ce navire.

420. La Guinée-Bissau ajoute que la quantification des dommages énoncée par le Panama est « incompréhensible, aucune preuve n'en étant apportée, le montant demandé étant de plus augmenté de 10 % sans que soit avancé ne serait-ce qu'un semblant de justification de ces montants ou de cette augmentation ».

421. La Guinée-Bissau dénie au Panama le droit de présenter ses demandes de réparation et « réaffirme qu'elle rejette la possibilité que des demandes en dommages-intérêts puissent être déposées après la présentation du mémoire, ce qui serait complètement contraire à l'article 62 du Règlement du Tribunal, ainsi qu'aux droits de la défense ».

422. La Guinée-Bissau considère que le Panama n'est pas en droit de présenter des demandes de dommages-intérêts au bénéfice de qui que ce soit, car il n'y a pas la moindre personne ou entité de nationalité panaméenne ayant un rapport avec le « Virginia G ». Le propriétaire du navire, Penn Lilac Trading, a son siège en Espagne, ce qui lui donne la nationalité espagnole.

423. La Guinée-Bissau déclare qu'elle « n'a nullement connaissance » des dommages visés aux paragraphes 413 et 414 et avance que le Panama « n'en présente pas la moindre preuve, mais seulement des allégations dépourvues de fondement » et qu'« il faut, par voie de conséquence, considérer que de tels faits ne sont pas prouvés ». Elle ajoute que « [s]i de tels dommages ont vraiment existé, ils ont été causés par les problèmes financiers du propriétaire du navire . . . et ils n'avaient donc rien à voir avec la saisie du "Virginia G" ».

424. La Guinée-Bissau affirme par ailleurs que certains chefs de préjudice ne résultent pas « de la saisie du "Virginia G", qui est la seule question pour laquelle le Tribunal a compétence » et que « les seules pertes directes qui découlent de la saisie du "Virginia G" sont celles qui ont été prétendument causées au navire, au propriétaire et à l'équipage ». Elle ajoute que « [t]outefois, le Panama demande également des dommages-intérêts pour des pertes prétendument subies par d'autres entités, comme Gebaspe et Penn World, qui n'ont rien à voir avec le "Virginia G" ».

425. Pour ce qui est de la validité de certaines demandes du Panama, la Guinée-Bissau déclare que

[c]ontrairement aux rapports fournis par le Panama, aucun élément de preuve n'a été produit à propos des pertes, des frais supportés ou des dommages subis par Penn Lilac. Le Panama n'a pas communiqué, en l'espèce,

la moindre facture justifiant des coûts ou pertes de la société Penn Lilac. Les documents annexés aux rapports présentés en annexe 4.2 à la réplique du Panama sont des « factures de Penn Lilac », qui sont des documents internes dénués de toute pertinence pour une autorité publique, telle l'administration fiscale. Il est clair qu'un tribunal international ne peut se fonder sur ce type de document pour prendre une décision concernant l'indemnisation. En conséquence, nous venons de recevoir des questions du Tribunal demandant précisément les factures des Parties.

426. Le Tribunal va maintenant examiner la question de la réparation.

427. Une réparation peut être due en vertu du droit international général, comme le prévoit l'article 304 de la Convention, qui se lit comme suit :

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

428. Le Tribunal s'est prononcé sur les règles relatives à la réparation en vertu du droit international au paragraphe 170 de son arrêt en l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*, où il a déclaré que

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

(*Navire « SAIGA » (No. 2) (Saint-Vincent-et les Grenadines c. Guinée)*, arrêt, *TIDM Recueil 1999*, p. 65, par. 170)

429. Le Tribunal note qu'aux termes de l'article premier du Projet d'articles de la Commission du droit international sur la responsabilité de l'Etat pour fait internationalement illicite (ci-après dénommé le « Projet d'articles de la CDI sur la responsabilité de l'Etat »), « [t]out fait internationalement illicite de l'Etat engage sa responsabilité internationale ». Le Projet d'articles de la CDI sur la responsabilité de l'Etat dispose par ailleurs, en son article 31, paragraphe 1, que « [l]'Etat responsable est tenu de réparer intégralement le préjudice causé par le fait internationalement illicite ».

430. Le Tribunal fait observer que, dans son avis consultatif, la Chambre pour le règlement des différends relatifs aux fonds marins du Tribunal a affirmé que plusieurs de ces articles étaient considérés comme reflétant le droit international coutumier (voir *Responsabilité et obligations des Etats dans le cadre d'activités menées dans la Zone, avis consultatif, 1^{er} février 2011, TIDM Recueil 2011*, p. 56, par. 169). L'article 31 du Projet d'articles de la CDI sur la responsabilité de l'Etat y était invoqué (voir *Responsabilité et obligations des Etats dans le cadre d'activités menées dans la Zone, avis consultatif, 1^{er} février 2011, TIDM Recueil 2011*, p. 62, par. 194). Le Tribunal ajoute que l'article premier dudit Projet d'articles reflète également le droit international coutumier.

431. Le Tribunal rappelle qu'il a conclu (voir le paragraphe 271) que la Guinée-Bissau avait violé l'article 73, paragraphe 1, de la Convention en confisquant le navire « Virginia G » et sa cargaison. La Guinée-Bissau a de plus violé le paragraphe 4 dudit article en omettant de notifier à l'Etat du pavillon cette mesure et celles prises par la suite. Le Tribunal constate que la violation de l'article 73, paragraphe 1, a porté atteinte aux droits du « Virginia G », y compris ceux de toutes les personnes impliquées dans son activité. Le Tribunal note encore que la violation de l'article 73, paragraphe 4, a porté directement atteinte aux droits du Panama. Le Tribunal fait observer, comme il l'a conclu au paragraphe 265, que ni l'arraisonnement et l'inspection du « Virginia G » ni sa saisie n'ont été effectués en violation de la Convention. Il devra être tenu compte des considérations qui précèdent lors de l'évaluation du préjudice dont il est demandé réparation.

432. Sur la question du droit à réparation du préjudice subi, le Tribunal a observé ce qui suit dans son arrêt en l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)* :

De l'avis du Tribunal, Saint-Vincent-et-les Grenadines a droit à une réparation pour les dommages subis directement par elle, ainsi que pour les dommages ou autres pertes subis par le *Saiga*, y compris toutes les personnes impliquées dans l'activité du navire ou qui ont des intérêts liés à cette activité. Les dommages ou autres pertes subis par le navire et toutes les personnes impliquées dans son activité ou ayant des intérêts liés à cette activité comprennent les dommages aux personnes, l'arraisonnement, l'immobilisation, la détention illicites ou d'autres formes de mauvais traitements, les dommages aux biens ou la saisie de biens et d'autres pertes économiques, y compris la perte de revenus.

(*Navire « SAIGA » (No. 2) (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée), arrêt, TIDM Recueil 1999*, p. 65, par. 172)

433. En ce qui concerne la forme de la réparation, dans le même arrêt, le Tribunal a noté :

La réparation peut se présenter « sous une ou plusieurs des formes de réparation : restitution en nature, indemnisation, satisfaction » [...] La réparation peut prendre la forme d'une réparation pécuniaire pour les dommages économiques quantifiables, tout comme pour les dommages non matériels, selon les circonstances de l'espèce . . . Une réparation sous la forme d'une satisfaction peut également être accordée par une déclaration judiciaire indiquant qu'il y a eu violation d'un droit.

(*Navire « SAIGA » (No. 2) (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée)*, arrêt, *TIDM Recueil 1999*, p. 65, par. 171)

434. Le Tribunal est d'avis que, compte tenu de ses conclusions et conformément à sa jurisprudence précitée, le Panama, en la présente espèce, a droit à des réparations à raison du préjudice qu'il a subi. Le Panama a également droit à des réparations pour les dommages ou autres pertes subis par le « Virginia G », y compris toutes les personnes et entités impliquées dans son activité ou ayant des intérêts liés à cette activité, du fait de la confiscation du navire et de sa cargaison.

435. Considérant qu'il a été conclu que la confiscation du « Virginia G » et de sa cargaison étaient en violation de l'article 73, paragraphe 1, de la Convention, le Tribunal doit évaluer les demandes présentées par le Panama. De l'avis du Tribunal, seuls les dommages et pertes en rapport avec la valeur du gazole confisqué et les frais de réparation du navire sont des conséquences directes de la confiscation illicite.

436. En ce qui concerne la question de la perte de revenus, le Tribunal estime que le Panama n'est pas parvenu à établir un lien direct entre la confiscation du « Virginia G » et le préjudice qu'il aurait subi au titre de la perte de revenus. La décision du Tribunal à cet égard s'appuie sur les considérations exposées ci-après.

437. Le contrat conclu avec Lotus Federation, la société irlandaise qui a affrété le « Virginia G », a été résilié le 5 septembre 2009 par une déclaration en ce sens entre Lotus Federation et Gebaspe, qui faisait office d'intermédiaire entre Penn Lilac (le propriétaire du navire) et la première société ; aux termes de cette déclaration, « les parties considèrent que le contrat est résilié et déclarent n'avoir aucune réclamation l'une à l'égard de l'autre en ce qui concerne ledit

contrat » (les italiques sont du Tribunal). Cela signifie d'une part qu'aucune perte de revenus ne peut être revendiquée pour la période allant de la saisie du navire le 21 août 2009 à la date de résiliation du contrat le 5 septembre 2009 et d'autre part qu'à partir de sa date d'expiration, le contrat ne peut être utilisé comme base de calcul de la perte de revenus.

438. S'agissant de savoir si le propriétaire du « Virginia G » a droit à une indemnisation au titre d'une éventuelle perte de revenus pendant la période comprise entre le 5 septembre 2009 et décembre 2010, époque à laquelle le navire a été remis en service, le Tribunal fait remarquer que le « Virginia G », comme il est dit dans le présent arrêt, a été saisi pour infraction aux lois et règlements de la Guinée-Bissau et que les procédures prévues à l'article 65 du décret-loi 6-A/2000 sont diligentes et garantissent la prompte mainlevée de la saisie ou de l'immobilisation du navire dès le dépôt d'une caution ou autre garantie financière et remplissent par conséquent les conditions énoncées à l'article 73, paragraphe 2, de la Convention. A cet égard, le Tribunal juge peu convaincants les arguments du Panama, selon lesquels les procédures visées à l'article 65 du décret-loi 6-A/2000 sont déraisonnables et exorbitantes et qu'il n'était donc pas possible d'y recourir en l'espèce. En conséquence, le Tribunal conclut que, 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.

439. En ce qui concerne les autres demandes présentées par le Panama aux paragraphes 450 à 453 de sa réplique, le Tribunal conclut que le Panama ne satisfait pas à la condition du lien de causalité entre la confiscation du « Virginia G » et lesdites demandes.

440. En ce qui concerne la demande du Panama visant à majorer de 10 % le montant total de l'indemnité, le Tribunal estime que le préjudice mentionné au paragraphe 418, qui relève principalement de la perte de réputation, n'a pas de lien de causalité avec les mesures prises par la Guinée-Bissau. Le préjudice allégué est trop indirect et trop vague pour pouvoir être évalué en termes financiers. Par conséquent, la demande du Panama visant à majorer l'indemnité de 10 % ne peut être retenue.

441. En ce qui concerne le coût du gazole, le Tribunal, après avoir examiné les informations et documents fournis par le Panama, conclut que le « Virginia G » transportait 532,2 tonnes de gazole au moment de sa confiscation. Dans ses conclusions finales, le Panama demande soit la restitution du gazole confisqué, soit le versement d'une indemnisation adéquate et laisse donc au Tribunal

le soin de décider la forme que prendra la réparation. Le Tribunal considère que la solution consistant à restituer le gazole n'est guère réaliste, car sa mise en œuvre présente des difficultés diverses et entraînerait des coûts supplémentaires. Le Tribunal conclut donc que, dans les circonstances de l'espèce, l'indemnisation constitue une forme adéquate de réparation. En prenant pour base le prix figurant sur la facture présentée par le Panama, soit 730 dollars des Etats-Unis la tonne de gazole, le Tribunal considère que le montant de 388 506 dollars des Etats-Unis, majoré des intérêts au taux fixé au paragraphe 444, est adéquat pour la valeur du gazole.

442. S'agissant des réparations au navire, le Tribunal considère que les dommages qui ont été réparés et pour lesquels le Panama réclame une indemnisation ne satisfont pas tous à la condition du lien de causalité avec la confiscation du navire. Ayant examiné avec attention les factures communiquées par le Panama, il considère qu'un montant de 146 080,80 euros, majoré des intérêts au taux fixé au paragraphe 445, est adéquat.

443. S'agissant de la demande du Panama tendant à ce que les intérêts soient calculés au taux de 8 % de toute somme due en principal, le Tribunal note que la question de l'octroi des intérêts a été traitée au paragraphe 173 de son arrêt en l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*, aux termes duquel :

Le Tribunal estime que, de manière générale, il est juste et raisonnable que des intérêts soient accordés en ce qui concerne les pertes pécuniaires, les dommages causés aux biens et d'autres pertes économiques. Toutefois, il n'y a pas lieu d'appliquer un taux d'intérêt uniforme dans tous les cas... Pour déterminer ledit taux, il a tenu compte, entre autres, des conditions du marché prévalant dans les pays où les dépenses ont été effectuées ou dans les pays où sont menées les activités principales de la partie à laquelle est accordée l'indemnité.

(*Navire « SAIGA » (No. 2) (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée)*, arrêt, *TIDM Recueil 1999*, p. 66, par. 173)

444. Le Tribunal va à présent déterminer les taux d'intérêt à appliquer en l'espèce, compte tenu des conclusions qu'il a adoptées en l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*. S'agissant de la valeur du gazole, le taux d'intérêt devrait être fondé, de l'avis du Tribunal, sur la moyenne du taux interbancaire offert à Londres (taux LIBOR) en dollar des Etats-Unis entre 2010 et 2013, soit 0,862 %, majoré de 2 %. Compte tenu de cette conclusion et des renseignements obtenus par le Tribunal, le taux d'intérêt composé annuellement est fixé à 2,862 %. Il s'applique du 20 novembre 2009, date de confiscation du gazole, à la date du présent arrêt.

445. En ce qui concerne les frais de réparation, le taux devrait être également fondé sur la moyenne du taux interbancaire offert à Londres (taux LIBOR) en dollar des Etats-Unis entre 2011 et 2013, soit 1,165 %, majoré de 2 %. Compte tenu de cette conclusion et des renseignements obtenus par le Tribunal, le taux d'intérêt composé annuellement est fixé à 3,165 %. Il s'applique du 18 mars 2011, date de la dernière facture figurant sur la liste produite par le Panama, à la date du présent arrêt.

446. Compte tenu de ses décisions ci-dessus, le Tribunal décide d'accorder au Panama une indemnité d'un montant total de 388 506 dollars des Etats-Unis et de 146 080,80 euros, majorée des intérêts, selon les modalités ci-après :

- a) valeur des 532,2 tonnes de gazole confisqué, au prix de 730 dollars des Etats-Unis la tonne, soit un montant de 388 506 dollars des Etats-Unis, majoré des intérêts au taux de 2,862 % composés annuellement et courant du 20 novembre 2009 jusqu'à la date du présent arrêt ;
- b) frais de réparation du navire, soit un montant de 146 080,80 euros, majoré des intérêts au taux de 3,165 %, composés annuellement et courant du 18 mars 2011 jusqu'à la date du présent arrêt.

447. Comme indiqué plus haut, le Panama cherche, dans ses conclusions finales, à obtenir réparation, sous forme de satisfaction ou d'excuses présentées à la République du Panama, pour la violation de ses droits et pour les accusations désobligeantes et non fondées formulées à l'encontre du « Virginia G » et de l'Etat dont il bat le pavillon.

448. Le Tribunal fait observer que la satisfaction peut prendre la forme d'un jugement déclaratoire. Il a déclaré, aux paragraphes 271 et 333, que la Guinée-Bissau a commis un acte illicite et porté atteinte aux droits du Panama en confisquant le « Virginia G » et la cargaison à son bord et en manquant à l'obligation d'informer le Panama de l'immobilisation du navire et des mesures prises par la suite à son encontre. Le Tribunal considère que les déclarations susvisées constituent une réparation adéquate.

XII Dépens

449. Dans ses conclusions finales, le Panama prie le Tribunal de « dire et juger que [...] la Guinée-Bissau doit rembourser au Panama tous les frais et dépens

engagés par le Panama dans la préparation de la présente affaire, y compris, mais pas uniquement, les dépenses afférentes à la présente procédure devant le Tribunal, avec intérêts ». Pour sa part, dans ses conclusions finales, la Guinée-Bissau prie le Tribunal de « dire et juger que le Panama défraie la République de Guinée-Bissau de tous les frais de justice et autres frais encourus par elle dans le cadre de la présente affaire ».

450. La règle applicable aux frais de procédure, énoncée à l'article 34 du Statut du Tribunal, dispose que chaque Partie supporte ses frais de procédure, à moins que le Tribunal n'en décide autrement.

451. Dans la présente espèce, le Tribunal ne voit pas de raison de s'écarter de la règle générale selon laquelle chaque Partie supporte ses frais de procédure.

XIII Dispositif

452. Par ces motifs, le Tribunal

1) à l'unanimité,

dit qu'il a compétence pour connaître du différend concernant le pétrolier « Virginia G ».

2) à l'unanimité,

dit que la Guinée-Bissau n'est pas empêchée de soulever des exceptions à la recevabilité des demandes du Panama.

3) à l'unanimité,

rejette l'exception d'irrecevabilité des demandes du Panama soulevée par la Guinée-Bissau sur la base du défaut présumé de lien substantiel entre le Panama et le « Virginia G ».

4) par 22 voix contre 1,

rejette l'exception d'irrecevabilité des demandes du Panama soulevée par la Guinée-Bissau sur la base du fait que ni le propriétaire du navire ni les membres de l'équipage n'ont la nationalité panaméenne ;

POUR : M. YANAI, *Président* ; M. HOFFMANN, *Vice-Président* ; MM. MAROTTA RANGEL, NELSON, CHANDRASEKHARA RAO, AKL, WOLFRUM, NDIAYE, JESUS, COT, LUCKY, PAWLAK, TÜRK, KATEKA, GAO, BOUGUETAIA, GOLITSYN, PAIK, *juges* ; Mme KELLY, *juge* ; MM. ATTARD, KULYK, *juges* ; M. TREVES, *juge ad hoc* ;

CONTRE : M. SÉRVULO CORREIA, *juge ad hoc*.

5) par 14 voix contre 9,

rejette l'exception d'irrecevabilité des demandes présentées par le Panama au bénéfice de personnes ou d'entités privées, soulevée par la Guinée-Bissau sur la base du non-épuisement des recours internes ;

POUR : M. YANAI, *Président* ; MM. NELSON, AKL, WOLFRUM, COT, LUCKY, PAWLAK, TÜRK, GOLITSYN, PAIK, *juges* ; Mme KELLY, *juge* ; MM. ATTARD, KULYK, *juges* ; M. TREVES, *juge ad hoc* ;

CONTRE : M. HOFFMANN, *Vice-Président* ; MM. MAROTTA RANGEL, CHANDRASEKHARA RAO, NDIAYE, JESUS, KATEKA, GAO, BOUGUETAIA, *juges* ; M. SÉRVULO CORREIA, *juge ad hoc*.

6) à l'unanimité,

dit que la Guinée-Bissau n'a pas violé le droit du Panama aux termes de l'article 58, paragraphe 1, et de l'article 56, paragraphe 2, de la Convention, en réglementant le soutage des navires étrangers qui pêchent dans sa zone économique exclusive.

7) par 22 voix contre 1,

dit que, lorsqu'elle a procédé à l'arraisonnement, à l'inspection et à la saisie du « Virginia G », la Guinée-Bissau n'a pas enfreint l'article 73, paragraphe 1, de la Convention ;

POUR : M. YANAI, *Président* ; M. HOFFMANN, *Vice-Président* ; MM. MAROTTA RANGEL, NELSON, CHANDRASEKHARA RAO, AKL, WOLFRUM, NDIAYE, JESUS, COT, PAWLAK, TÜRK, KATEKA,

GAO, BOUGUETAIA, G OLITSYN, PAIK, *juges* ; Mme KELLY, *juge* ;
MM. ATTARD, KULYK, *juges* ; MM. SÉRVULO CORREIA, TREVES,
juges ad hoc ;

CONTRE : M. LUCKY, *juge*.

8) par 14 voix contre 9,

dit que, lorsqu'elle a confisqué le « Virginia G » et le gazole à son bord, la Guinée-Bissau a enfreint l'article 73, paragraphe 1, de la Convention ;

POUR : M. YANAI, *Président* ; MM. NELSON, AKL, WOLFRUM, COT, LUCKY, PAWLAK, TÜRK, GOLITSYN, PAIK, *juges* ; Mme KELLY, *juge* ; MM. ATTARD, KULYK, *juges* ; M. TREVES, *juge ad hoc* ;

CONTRE : M. HOFFMANN, *Vice-Président* ; MM. MAROTTA RANGEL, CHANDRASEKHARA RAO, NDIAYE, JESUS, KATEKA, GAO, BOUGUETAIA, *juges* ; M. SÉRVULO CORREIA, *juge ad hoc*.

9) à l'unanimité,

dit que la Guinée-Bissau n'a pas enfreint l'article 73, paragraphe 2, de la Convention.

10) par 20 voix contre 3,

dit que la Guinée-Bissau n'a pas enfreint l'article 73, paragraphe 3, de la Convention ;

POUR : M. YANAI, *Président* ; M. HOFFMANN, *Vice-Président* ; MM. MAROTTA RANGEL, NELSON, CHANDRASEKHARA RAO, WOLFRUM, NDIAYE, JESUS, PAWLAK, TÜRK, KATEKA, GAO, BOUGUETAIA, GOLITSYN, PAIK, *juges* ; Mme KELLY, *juge* ; MM. ATTARD, KULYK, *juges* ; MM. SÉRVULO CORREIA, TREVES, *juges ad hoc* ;

CONTRE : MM. AKL, COT, LUCKY, *juges*.

11) à l'unanimité,

dit qu'en omettant de notifier au Panama en sa qualité d'Etat du pavillon l'immobilisation et la saisie du « Virginia G » et les mesures prises ensuite à l'encontre du navire et de sa cargaison, la Guinée-Bissau a violé les obligations énoncées à l'article 73, paragraphe 4, de la Convention.

12) à l'unanimité,

dit que la Guinée-Bissau n'a pas enfreint les principes des articles 110 et 224 de la Convention.

13) à l'unanimité,

dit que la Guinée-Bissau n'a pas fait un usage excessif de la force entraînant des atteintes à l'intégrité physique ou mettant en péril la vie humaine lors de l'arraisonnement du « Virginia G » et de son déroutement vers le port de Bissau.

14) à l'unanimité,

dit que la Guinée-Bissau n'a pas enfreint l'article 225 de la Convention et que les dispositions de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime ne sont pas applicables en l'espèce.

15) à l'unanimité,

dit que la demande reconventionnelle présentée par la Guinée-Bissau n'est pas fondée.

16) par 14 voix contre 9,

décide d'accorder au Panama une indemnité d'un montant de 388 506 dollars des Etats-Unis, majoré des intérêts, pour la confiscation du gazole, comme indiqué au paragraphe 446 a) ;

POUR : M. YANAI, *Président* ; MM. NELSON, AKL, WOLFRUM, COT, LUCKY, PAWLAK, TÜRK, GOLITSYN, PAIK, *juges* ; Mme KELLY, *juge* ; MM. ATTARD, KULYK, *juges* ; M. TREVES, *juge ad hoc* ;

CONTRE : M. HOFFMANN, *Vice-Président* ; MM. MAROTTA RANGEL, CHANDRASEKHARA RAO, NDIAYE, JESUS, KATEKA, GAO, BOUGUETAIA, *juges* ; M. SÉRVULO CORREIA, *juge ad hoc*.

17) par 13 voix contre 10,

décide d'accorder au Panama une indemnité d'un montant de 146 080,80 euros majoré des intérêts, pour le coût des réparations du « Virginia G », comme indiqué au paragraphe 446 b) ;

POUR : M. YANAI, *Président* ; MM. NELSON, AKL, WOLFRUM, COT, LUCKY, TÜRK, GOLITSYN, PAIK, *juges* ; Mme KELLY, *juge* ; MM. ATTARD, KULYK, *juges* ; M. TREVES, *juge ad hoc* ;

CONTRE : M. HOFFMANN, *Vice-Président* ; MM. MAROTTA RANGEL, CHANDRASEKHARA RAO, NDIAYE, JESUS, PAWLAK, KATEKA, GAO, BOUGUETAIA, M. SÉRVULO CORREIA, *juge ad hoc*.

18) par 18 voix contre 5,

décide de ne pas accorder au Panama d'indemnité au titre de la perte de revenus ;

POUR : M. YANAI, *Président* ; M. HOFFMANN, *Vice-Président* ; MM. MAROTTA RANGEL, NELSON, CHANDRASEKHARA RAO, WOLFRUM, NDIAYE, JESUS, PAWLAK, TÜRK, KATEKA, GAO, BOUGUETAIA, GOLITSYN, *juges* ; Mme KELLY, *juge* ; MM. ATTARD, KULYK, *juges* ; M. SÉRVULO CORREIA, *juge ad hoc* ;

CONTRE : MM. AKL, COT, LUCKY, PAIK, *juges* ; M. TREVES, *juge ad hoc*.

19) à l'unanimité,

décide de ne pas accorder au Panama d'indemnité au titre de ses autres demandes, comme indiqué aux paragraphes 439 et 440.

20) à l'unanimité,

décide que chaque Partie supportera ses frais de procédure.

Fait en anglais et en français, les deux textes faisant également foi, dans la Ville libre et hanséatique de Hambourg, le quatorze avril deux mille quatorze, en trois exemplaires, dont l'un restera déposé aux archives du Tribunal et les autres seront transmis respectivement au Gouvernement de la République du Panama et au Gouvernement de la République de Guinée-Bissau.

Le Président,
(*signé*) SHUNJI YANAI

Le Greffier,
(*signé*) PHILIPPE GAUTIER

M. NELSON, *juge*, se prévalant du droit que lui confère l'article 125, paragraphe 2, du Règlement du Tribunal, joint à l'arrêt du Tribunal une déclaration.

(*paraphé*) L.D.M.N.

M. GAO, *juge*, se prévalant du droit que lui confère l'article 125, paragraphe 2, du Règlement du Tribunal, joint à l'arrêt du Tribunal une déclaration.

(*paraphé*) Z.G.

Mme KELLY et M. ATTARD, *juges*, se prévalant du droit que leur confère l'article 125, paragraphe 2, du Règlement du Tribunal, joignent à l'arrêt du Tribunal une déclaration commune.

(*paraphé*) E.K.

(*paraphé*) D.A.

M. KULYK, *juge*, se prévalant du droit que lui confère l'article 125, paragraphe 2, du Règlement du Tribunal, joint à l'arrêt du Tribunal une déclaration.

(*paraphé*) M.K.

M. TREVES, *juge ad hoc*, se prévalant du droit que lui confère l'article 125, paragraphe 2, du Règlement du Tribunal, joint à l'arrêt du Tribunal une déclaration.

(*paraphé*) T.T.

M. AKL, *juge*, se prévalant du droit que lui confère l'article 30, paragraphe 3, du Statut du Tribunal, joint à l'arrêt du Tribunal l'exposé de son opinion individuelle.

(*paraphé*) J.A.

M. COT et Mme KELLY, *juges*, se prévalant du droit que leur confère l'article 30, paragraphe 3, du Statut du Tribunal, joignent à l'arrêt du Tribunal l'exposé de leur opinion individuelle commune.

(*paraphé*) J.-P.C

(*paraphé*) E.K.

M. LUCKY, *juge*, se prévalant du droit que lui confère l'article 30, paragraphe 3, du Statut du Tribunal, joint à l'arrêt du Tribunal l'exposé de son opinion individuelle.

(*paraphé*) A.A.L.

M. PAIK, *juge*, se prévalant du droit que lui confère l'article 30, paragraphe 3, du Statut du Tribunal, joint à l'arrêt du Tribunal l'exposé de son opinion individuelle.

(*paraphé*) J.-H.P.

M. HOFFMANN, *Vice-Président*, et MM. MAROTTA RANGEL, CHANDRASEKHARA RAO, KATEKA, GAO et BOUGUETAIA, *juges*, se prévalant du droit que leur confère l'article 30, paragraphe 3, du Statut du Tribunal, joignent à l'arrêt du Tribunal l'exposé de leur opinion dissidente commune.

(*paraphé*) A.H.

(*paraphé*) V.M.R.

(*paraphé*) P.C.R.

(*paraphé*) J.L. K.

(*paraphé*) Z.G.

(*paraphé*) B.B.

M. NDIAYE, *juge*, se prévalant du droit que lui confère l'article 30, paragraphe 3, du Statut du Tribunal, joint à l'arrêt du Tribunal l'exposé de son opinion dissidente.

(*paraphé*) T.M.N.

M. JESUS, *juge*, se prévalant du droit que lui confère l'article 30, paragraphe 3, du Statut du Tribunal, joint à l'arrêt du Tribunal l'exposé de son opinion dissidente.

(*paraphé*) J.-L.J.

M. SÉRVULO CORREIA, *juge ad hoc*, se prévalant du droit que lui confère l'article 30, paragraphe 3, du Statut du Tribunal, joint à l'arrêt du Tribunal l'exposé de son opinion dissidente.

(*paraphé*) J.M.S.C.