

Bruxelles
Ramón García-Gallardo

sjberwin

Date	4 juillet 2011
Notre réf.	G24472.1/BRUS1:274249.1/SAVL
Votre réf.	PMGB/LTR/017/11
De	Ramón García-Gallardo Conseil/Agent de la République du Panama

Monsieur le Greffier,

J'ai l'honneur, conformément à l'article 55 du Règlement du Tribunal, de notifier au Tribunal international du droit de la mer un compromis visant à soumettre un différend au Tribunal conclu entre la République du Panama et la République de Guinée-Bissau les 29 juin 2011 et 4 juillet 2011 touchant une demande de réparation du préjudice découlant de l'arrestation du navire *VIRGINIA G*. Veuillez trouver ci-joint une copie sous pdf de notre Notification de soumission à l'arbitrage du différend relatif au *VIRGINIA G* en date du 3 juin 2011.

L'adresse aux fins de la signification de toutes les communications concernant l'affaire, conformément au paragraphe 1 de l'article 56 du Règlement, est la suivante: SJ Berwin LLP - Kurfürstendamm 63 – 10707 Berlin – Allemagne – téléphone: +49 (0)30 88 71 71 50 – télécopie: +49 (0)30 88 71 71 66 – courriel: berlin@siberwin.com.

Je vous serais reconnaissant également de bien vouloir envoyer toute communication à mes adresses électroniques ci-après: ramon.garciagallardo@sjberwin.com et brussels@sjberwin.com

Veillez agréer, Monsieur le Greffier, etc.

Ramón García-Gallardo
Conseil/Agent de la République du Panama

Monsieur Philippe Gautier
Greffier
Tribunal international du droit de la mer (TIDM)
Am Internationalen Seegerichtshof 1
22609 Hambourg
Allemagne

Copie certifiée conforme
à l'original
Signé (illisible)
Date: 04/07/11
SJ Berwin LLP

Date	4 juillet 2011
Notre réf.	G24472.1/BRUS1:274151.1/ALEM
Votre réf.	PMGB/LTR/017/11
De	Ramón García-Gallardo Conseil/Agent de la République du Panama

Monsieur l'Ambassadeur,

Nous vous remercions de votre lettre datée du 29 juin 2011, dont le numéro de référence est indiqué ci-dessus, dont nous accusons réception.

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 parvenus à un compromis de soumettre l'affaire au Tribunal, conformément à l'article 55 de son Règlement.

À cette fin, nous adressons au Greffier du Tribunal une copie certifiée conforme de votre lettre datée du 29 juin 2011 ainsi qu'une copie de la présente lettre.

En outre, nous nous mettrons en rapport avec le Président du Tribunal, S.E. M. José Luis Jesus, pour le prier de convoquer les parties à une réunion de consultation par visioconférence. Nous suggérons que cette consultation se tienne à la plus proche convenance de toutes les parties.

Veuillez agréer, Monsieur l'Ambassadeur, etc.

Ramón García-Gallardo
Conseil/Agent de la République du Panama

Monsieur Soares de Gama
Ambassadeur,
Représentant permanent de la Guinée-Bissau auprès de l'Organisation des Nations Unies
New York

SJ Berwin LLP
Square de Meeus 1
1000 Brussels
T +32 (0)2 511 5340
F +32 (0)2 511 5917
E brussels@sjberwin.com
www.sjberwin.com

SJ Berwin LLP is a limited liability partnership registered in England no OC313176. It is regulated by the Solicitors Regulation Authority. A list of the members of SJ Berwin LLP and of the non-members who are designated as partners is open to inspection at 10 Queen Street Place, London EC4R 1BE, its principal place of business and registered office. Any reference to a partner in relation to SJ Berwin LLP is to a member of SJ Berwin LLP or to an employee or consultant with equivalent standing.

SJ Berwin LLP or an affiliated undertaking have offices in Berlin, Brussels, Dubai, Frankfurt, Hong Kong, London, Madrid, Milan, Munich, Paris and Shanghai.

CC: S.E. M. Pablo Antonio Thalassinós

Ambassadeur, Représentant permanent du Panama auprès de
l'Organisation des Nations Unies, New York

Ambassadeur de la République du Panama en Allemagne
Berlin

S.E. M. José Luis Jesus

Président du Tribunal international du droit de la mer
Berlin

M. Philippe Gautier

Greffier du Tribunal international du droit de la mer

**MISSION PERMANENTE DE LA RÉPUBLIQUE DE GUINÉE-BISSAU
AUPRÈS DE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES**

PMGB/LTR/017/11

New York, le 29 juin 2011

Monsieur le Conseiller,

J'ai l'honneur de me référer à votre lettre du 29 juin 2011, par laquelle vous avez notifié à mon pays, la Guinée-Bissau, que vous avez institué contre lui une procédure arbitrale en vertu de l'annexe VII du Tribunal dans le différend concernant le navire *Virginia G*. 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 considère en outre qu'il a accepté votre proposition de soumission de l'affaire au Tribunal, que le tribunal arbitral visé à l'annexe VII sera dûment constitué et que la Guinée-Bissau n'a pas à adopter quelque autre mesure pour désigner un arbitre dans un délai de 30 jours.

Copie certifiée conforme
à l'original
Signé (illisible)
Date: 5/7/2011
SJ Berwin LLP

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

Veillez agréer, Monsieur le Conseiller, etc.

Signé (illisible)

João Soares da Gama
Ambassadeur,
Représentant permanent

M. Ramon Garcia-Gallardo

Conseil/Agent de la République du Panama

CC: **S.E. M. Pablo Antonio Thalassinós**

Ambassadeur, Représentant permanent du Panama auprès de l'Organisation des Nations Unies, New York

Ambassadeur de la République du Panama en Allemagne
Berlin

S.E. M. José Luis Jesus

Président du Tribunal international du droit de la mer
Berlin

- À M. Adelino Mano Queta
Ministre des affaires étrangères, de la coopération internationale et des communautés
Avenida Amilcar Cabral, N° 190, Bissau, Guinée Bissau
- CC M. Carlos Gomes Junior, Premier Ministre de la Guinée-Bissau
Numéro de télécopie: 00 246 320 43 00
- M. Enrique Da Silva, Ambassade de la République de Guinée-Bissau en Belgique
70, Avenue F. Roosevelt. 1050 Bruxelles (Belgique)
- M. Alfredo Lopes Cabral, Représentant permanent auprès de l'Organisation des Nations Unies (New York),
211 East 43rd Street, Bureau 704, New York, NY 10017,
Numéro de télécopie: (914) 636-3007

Le 3 juin 2011

Monsieur le Ministre,

Objet: Notification de la soumission à l'arbitrage du différend relatif au VIRGINIA G: Introduction de la procédure arbitrale

SJ Berwin LLP
Square de Meeus 1
1000 Brussels
T +32 (0)2 511 5340
F +32 (0)2 511 5917
E brussels@sjberwin.com
www.sjberwin.com

SJ Berwin LLP is a limited liability partnership registered in England no OC313176. It is regulated by the Solicitors Regulation Authority. A list of the members of SJ Berwin LLP and of the non-members who are designated as partners is open to inspection at 10 Queen Street Place, London EC4R 18E, its principal place of business and registered office. Any reference to a partner in relation to SJ Berwin LLP is to a member of SJ Berwin LLP or to an employee or consultant with equivalent standing.

SJ Berwin LLP or an affiliated undertaking have an office in Berlin, Brussels, Dubai, Frankfurt, Hong Kong, London, Madrid, Milan, Munich, Paris and Shanghai.

J'ai l'honneur de vous écrire sur ordre du Gouvernement de la République du Panama et, à ce dûment autorisé aux termes de la procuration jointe à propos du différend avec la République de Guinée-Bissau touchant le navire *VIRGINIA G*, battant pavillon panaméen, titulaire du brevet permanent de navigation No. 29418-A et du numéro OMI 8135681.

Nous avons également l'honneur, au nom du Panama, de présenter nos compliments au Ministère des affaires étrangères, de la coopération internationale et des communautés de la Guinée-Bissau et de nous référer à toute la correspondance précédente relative au différend susmentionné découlant de l'arrestation du *VIRGINIA G* par les autorités maritimes de la Guinée-Bissau dans la zone économique exclusive (ZEE) de celle-ci, le 21 août 2009, alors que le navire menait une opération de réapprovisionnement en fioul de quatre navires de pêche (*Rimbal I*, *Rimbal II*, *Amabal I* et *Amabal II*) à un point de coordonnées 11° 48' de latitude Nord et 17° 31,6' de longitude Ouest.

Nous considérons que, ce faisant, la Guinée-Bissau a violé ses obligations internationales, telles qu'elles sont énoncées dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. De ce fait, le navire a subi des pertes et des dommages substantiels pendant sa période de détention.

Le Panama a officiellement exposé sa position au sujet de ce différend dans une série de correspondances, tout dernièrement encore dans sa lettre (qui nous a été adressée en notre qualité de conseil/agent du Panama) en date du 15 février 2011, intitulée "Échange de lettres conformément à l'article 283 de la Convention", auxquelles il y a lieu de noter que les autorités compétentes de la Guinée-Bissau n'ont pas répondu.

Le Panama relève que la Guinée-Bissau n'a pas répondu non plus à d'autres correspondances récentes. De plus, les tentatives faites précédemment par le Panama pour parvenir à un règlement à l'amiable n'ont donné aucun résultat positif.

Le Panama note que le navire a été libéré le 22 octobre 2010 sans pénalité. Cependant, du 21 août 2009 au 22 octobre 2010, c'est-à-dire pendant 14 mois, le navire a été détenu dans le port de Bissau sans qu'il ait été procédé à des opérations d'entretien et sans qu'aient été mis en route les principaux moteurs et groupes électrogènes. De ce fait, le *VIRGINIA G* a subi de graves dommages pendant sa longue période de détention. L'armateur a fait réaliser une étude de l'état du navire et un audit interne dont il ressort que le navire souffrait de graves déficiences (certification du navire, matériel, et certificats des membres de l'équipage, ainsi que, d'une manière générale, de l'intégrité structurelle du navire).

Bien que le navire ait été libéré par les autorités de la Guinée-Bissau, les incidences juridiques, économiques et logistiques, y compris et pas seulement les préjudices subis et le manque à gagner, qui ont découlé de l'arraisonnement du navire ainsi que de sa longue détention (comme mentionné à plusieurs occasions dans la correspondance passée), ne sont toujours pas réglées.

Cela étant, force est pour le Panama de conclure que le différend ne peut pas être réglé par voie de négociation et que rien ne justifierait de nouveaux échanges de vues. En conséquence:

- a) Conformément à **l'article 286 de la Convention**, le Panama soumet par la présente le différend à l'arbitrage et, par la présente également, ordonne notification écrite à la Guinée-Bissau. Les deux États étant parties à la Convention et aucun d'eux n'ayant opté pour une procédure déterminée conformément à son article 287, la procédure applicable est celle de l'arbitrage, conformément à l'annexe VII de la Convention,
- b) **Conformément à l'article 1 de l'annexe VII de la Convention, le différend est, par la présente, soumis à la procédure arbitrale prévue par ladite annexe VII.** Le Panama a joint un exposé des conclusions et des motifs sur lesquels elles se fondent.
- c) **Conformément à l'article 3 b) de l'annexe VII de la Convention**, le Panama nomme par la présente **Jean-Pierre COT**, ressortissant français et juge au Tribunal international du droit de la mer, membre du tribunal arbitral prévu à ladite annexe VII. Le *curriculum vitae* du juge Cot est joint.
- d) **Conformément à l'article 3 c) de l'annexe VII de la Convention**, et la Guinée-Bissau ayant été informée de cette nomination, le Panama relève que la Guinée-Bissau est tenue de nommer un membre du tribunal dans les

30 jours suivant la réception de la présente notification. Faute de nomination par la Guinée-Bissau dans les 30 jours suivant réception de la présente notification, le Panama prendra les mesures nécessaires, telles qu'elles sont prévues par les dispositions pertinentes de la Convention.

Le Panama réitère et rappelle respectueusement au Ministère des affaires étrangères, de la coopération internationale et des communautés de la Guinée-Bissau qu'il est possible de soumettre le présent différend au Tribunal ou à une chambre spéciale de celui-ci afin de régler le différend sur une base contentieuse, mais à moindres frais.

Le Panama demeure disposé à discuter de cette option par l'entremise de son conseil et agent. À titre indicatif, il est suggéré 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. Les deux gouvernements conviendraient que le différend serait soumis au Tribunal aux conditions suivantes:

1. Le différend sera réputé avoir été soumis au Tribunal international du droit de la mer moyennant compromis entre les deux gouvernements, à une date convenue à cet effet.
2. La procédure écrite et orale devant le Tribunal comprendrait une seule phase englobant tous les aspects du fond (y compris dommages et coûts).
3. La procédure écrite et orale suivrait le calendrier indiqué dans l'échéancier convenu entre les gouvernements.
4. Le Tribunal statuera sur toutes les demandes de réparation de dommages et des coûts et pourra rendre une sentence concernant les frais de justice et autres coûts encourus par la partie dont il aura retenu la thèse.

Nonobstant ce qui précède, le Panama affirme qu'il demeure disposé à chercher à régler le présent différend à l'amiable.

Le Panama saisit cette occasion, par l'entremise de son conseil et agent, de renouveler au Ministère des affaires étrangères, de la coopération internationale et des communautés de la Guinée-Bissau l'assurance de sa très haute considération.

Signé (illisible)

Ramón Garcia-Gallardo

Conseil/Agent de la République du Panama

Annexe 1: Copie de la procuration accordée par la République du Panama

Annexe 2: Copie du *curriculum vitae* du juge Jean-Pierre Cot

Annexe 3: Exposé des conclusions et des motifs sur lesquels elles se fondent

Annexe 1: Non reproduite

Annexe 2: Non reproduite

Annexe 3: Exposé des conclusions et des motifs sur lesquels elles se fondent

SOUMISSION DU DIFFÉREND À L'ARBITRAGE

« VIRGINIA G »

RÉPUBLIQUE DU PANAMA
c.
RÉPUBLIQUE DE GUINÉE-BISSAU

**EXPOSÉ DES CONCLUSIONS ET DES MOTIFS
SUR LESQUELS ELLES SE FONDENT**

Le 3 juin 2011

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982

ANNEXE VII — ARBITRAGE

I. OBJET DU DIFFÉREND

- Le différend soumis à l'arbitrage par la République du Panama a trait au pétrolier *Virginia G*, battant pavillon panaméen, qui a été arraisonné par les autorités de la République de Guinée-Bissau le 21 août 2009 dans la zone économique exclusive (ZEE) de ce pays alors qu'il menait des opérations de ravitaillement en fioul.
- Le *Virginia G* est resté détenu dans le port de Bissau jusqu'au 22 octobre 2010 (pendant 14 mois) et a recommencé à opérer en décembre 2010 (16 mois après le début de sa détention).
- Le Panama considère que, dans cette affaire, la Guinée-Bissau a contrevenu aux obligations internationales qui lui incombent en vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 et a ainsi causé un préjudice au pavillon panaméen et de graves dommages et pertes au navire ainsi qu'aux autres personnes et entités intéressées du fait de l'arraisonnement du navire et de la durée de sa détention.

II. QUESTIONS DE PROCÉDURE

- A. Le Panama a officiellement nommé et autorisé un conseil et un agent conformément à la procuration jointe.
- B. Le Panama a exposé sa position à la Guinée-Bissau par différents types de correspondance et des notes, y compris celles en date des 28 juillet 2010, 15 septembre 2010, 19 octobre 2010 et 15 février 2011. La Guinée-Bissau n'a jamais répondu à cette correspondance.
- C. Avant l'intervention du Panama, plusieurs échanges de vues ont eu lieu entre l'armateur du *Virginia G* (Lilac Penn Trading SA, société enregistrée au Panama) et les autorités de la Guinée-Bissau, notamment par le biais de courriers, de réunions et d'appels téléphoniques groupés, à l'occasion desquels l'armateur a cherché à parvenir à un règlement à l'amiable.
- D. En dépit de ces échanges de vues, rien n'a été réglé. L'armateur du *Virginia G* a eu recours aux tribunaux nationaux de la Guinée-Bissau pour obtenir la main levée de la saisie du navire. Les procédures introduites devant les tribunaux de la Guinée-Bissau sont restées sans résultat et n'ont pas permis d'obtenir la main levée de la saisie du navire (pendant sa détention) ni à obtenir l'indemnisation ou réparation appropriée.
- E. Le Panama est intervenu pour sauvegarder les intérêts de son pavillon et de ses ressortissants, comme il y est autorisé par le droit international.
- F. **Compétence:**
 - i) Le Panama et la Guinée-Bissau sont, et ont été à tous pertinents pertinents, parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982;

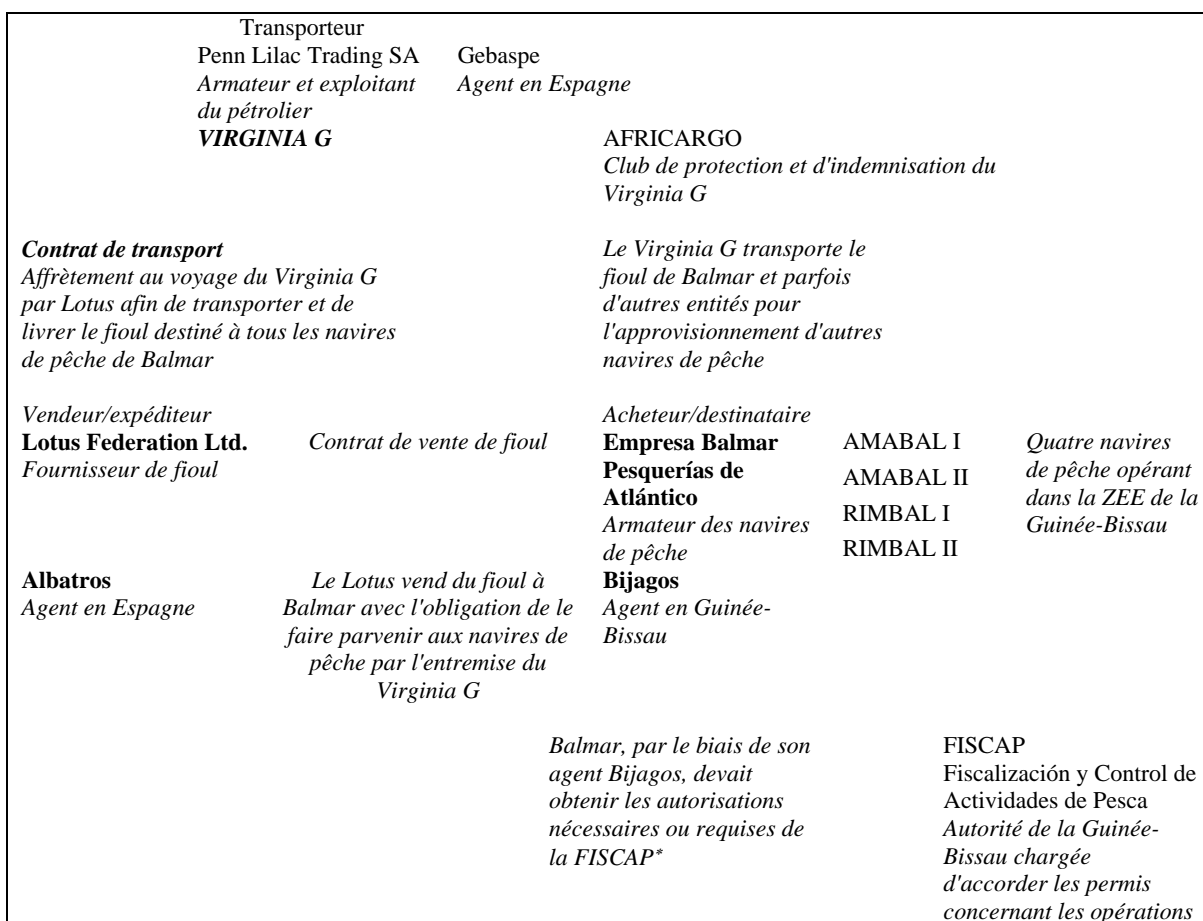
- ii) La partie XV de la Convention établit un régime de règlement des différends concernant son interprétation ou son application;
 - iii) Ni le Panama, ni la Guinée-Bissau, ni usé de la faculté que leur offre l'article 298 de la Convention de formuler des exceptions à l'applicabilité de la section 2 de la partie XV de la Convention excluant la juridiction et la compétence d'un tribunal arbitral constitué conformément à l'annexe VII, ni formulé de déclaration écrite en application du paragraphe 1 de l'article 287 de la Convention touchant la réalisation d'un arbitrage conformément à l'annexe VII de la Convention;
 - iv) En conséquence, la section 2 de la partie XV de la Convention est applicable au différend et, aux termes du paragraphe 3 de son article 287, les deux États ont accepté l'arbitrage conformément à l'annexe VII en tant que moyen de régler les différends qui pourraient surgir entre eux touchant l'interprétation ou l'application de la Convention;
 - v) Les procédures posées par la Convention ont été respectées par le Panama, en particulier mais pas seulement en ce qui concerne l'échange de vues qui doit avoir lieu en application de l'article 283 et l'introduction de la procédure arbitrale aux termes de son article 286 et des articles premier et 3 de son annexe VII;
 - vi) En conséquence, le tribunal arbitral constitué conformément à l'annexe VII de la Convention aurait compétence aux termes du paragraphe 1 de l'article 288 de la Convention.
- G. Le Panama a nommé M. Jean-Pierre Cot membre du tribunal arbitral.
- H. Le Panama a établi et présenté les notifications d'arbitrage voulues ainsi que le présent exposé des faits et des motifs sur lesquels sa réclamation est fondée.
- I. Le Panama réserve tous ses droits de développer et de compléter les arguments et réclamations avancés, de soulever les autres arguments pouvant s'avérer nécessaire et de présenter des documents supplémentaires au cours de la procédure.

III. EXPOSÉ DES FAITS

Entités et activités en cause

1. Le *Virginia G* est un pétrolier battant pavillon panaméen titulaire du brevet international permanent de navigation No. 29418-03-A. Le numéro OMI du navire est 8135681 et son indicatif est H03031.
2. Le *Virginia G* est armé et exploité par la société panaméenne Penn Lilac Trading SA ("Penn Lilac"). Il est utilisé pour approvisionner en fioul les navires de pêche, en particulier ceux qui opèrent au large des zones côtières de l'Afrique de l'Ouest.
3. Cette affaire remonte à août 2009, lorsque la société espagnole *Empresa Balmar Pesquerías de Atlántico* ("Balmar") a acheté le fioul à la société irlandaise Lotus Federation Limited ("Lotus") en vue de réapprovisionner en fioul ses navires de pêche, qui opéraient dans la ZEE de la Guinée-Bissau.

4. Comme cela est la pratique normale dans le cas de contrats de ce type, le vendeur/expéditeur est un transporteur tiers (pétrolier) pour assurer le transport de la cargaison de fioul jusqu'à destination, le coût du transport (fret) jusqu'à livraison aux navires de pêche étant inclus dans le prix. En outre, l'acheteur s'engage habituellement à obtenir les autorisations éventuellement nécessaires ou requises en vue de l'approvisionnement en fioul.
5. Conformément au contrat conclu avec Balmar, par conséquent, Lotus (en qualité de vendeur/expéditeur) a retenu les services de Penn Lilac (transporteur) pour transporter le fioul déjà acheté se trouvant à bord de son navire *Virginia G* et le livrer à Balmar (acheteur/destinataire), ou plus précisément, à ses navires de pêche *Amabal I*, *Amabal II*, *Rimbal I* et *Rimbal II* ("les navires de pêche"), qui opéraient dans la ZEE de la Guinée-Bissau. Balmar devait obtenir les autorisations nécessaires des autorités de la Guinée-Bissau.
6. Les faits indiqués dans les paragraphes ci-dessus sont reflétés dans la facture *pro forma* jointe, d'un montant de 216 810 dollars des États-Unis (en date du 7 août 2009) et dans la déclaration annexée de Lotus Federation (en date du 14 septembre 2009) (annexe 1).
7. Pour préciser, le graphique ci-dessous illustre la dynamique entre les entités en cause.



* Dans l'arrêt, l'expression *Serviço Nacional de Fiscalização e Controlo das Actividades de Pesca* a été traduite par « Service national de surveillance et de contrôle des activités de pêche » (dénommé « le FISCAP »).

Demande d'autorisation de réaliser des opérations de resoutage

8. Contrairement à la procédure normale, Balmar, par l'entremise de son agent en Guinée-Bissau, Bijagos Lda ("Bijagos"), a demandé à l'autorité nationale, la Fiscalización y Control de Actividades de Pesca ("FISCAP"), l'autorisation de mener des opérations de resoutage dans la ZEE de la Guinée-Bissau. La FISCAP est en Guinée-Bissau l'autorité responsable de l'octroi de ces autorisations (sous les auspices du Ministère des pêcheries de la Guinée-Bissau). L'autorisation a été demandée par Bijagos le 14 août 2009.
9. Par lettre de même date, c'est-à-dire du 14 août 2009, la FISCAP a accordé l'autorisation de la fourniture de services de resoutage aux navires de pêche à condition d'être informée des coordonnées de l'opération, de la date et du lieu de celle-ci et du nom du pétrolier, comme en témoigne la lettre que la FISCAP a adressée à Bijagos sous le numéro de référence 180/GCFISCAP/09, signée par Hugo Nosoliny Viera (annexe 2.1).
10. Avant que ne commencent les opérations de resoutage, Balmar a communiqué toutes les informations demandées à son agent, Bijagos, comme prévu par les conditions auxquelles était subordonnée l'autorisation accordée par la FISCAP. Bijagos, à son tour, a adressé à la FISCAP une lettre datée du 20 août 2009 indiquant les coordonnées de l'opération de resoutage, le nom du navire (*Virginia G*) et l'heure et la date auxquelles aurait lieu le réapprovisionnement en fioul (annexe 2.2).
11. L'opération devait avoir lieu à 16 heures le 21 août 2009, en un lieu défini par les coordonnées géographiques indiquées, et être menée par le *Virginia G*. Preuve en est la lettre datée du 20 août 2009, adressée par Bijagos à la FISCAP, qui a été reçue par la FISCAP (timbre No. 1106/2009) le même jour. Les coordonnées géographiques se rapportent à un lieu situé en dehors de la zone contiguë et des eaux territoriales de la Guinée-Bissau mais à l'intérieur de sa ZEE.
12. Bijagos a alors confirmé aux navires de pêche que les opérations de resoutage avaient été autorisées. Les capitaines des navires de pêche, à leur tour, ont eux aussi informé de la chose les observateurs de la FISCAP se trouvant à bord. Preuve en est la correspondance échangée entre les navires de pêche et Balmar (annexe 3).

L'arraisonnement

13. Le 21 août 2009, le *Virginia G* a été arraisonné sans préavis de visite et de façon violente par les autorités de la Guinée-Bissau au large de la côte de ce pays. Le *Rimbal I*, le *Rimbal II* et l'*Amabal I* avaient alors déjà été réapprovisionnés, l'opération de resoutage de l'*Amabal II* était en cours.

Carte

(Une carte et des coordonnées plus précises seront fournies à l'audience)

14. Le *Virginia G* a été escorté jusqu'au port de Bissau dans des conditions périlleuses et a été arrêté sans que le capitaine soit autorisé à contacter l'armateur (Penn Lilac) lors de la détention. Les 12 membres de l'équipage ont été détenus et leurs passeports ont été confisqués.
15. Plus tard, le même jour de la détention, le capitaine du *Virginia G*, Eduardo Blanco, a réussi à envoyer des bribes d'information à l'armateur, mentionnant que le navire avait été arraisonné sans préavis, puis arrêté pour mener des opérations de resoutage, prétendument sans autorisation, et que le capitaine n'était pas autorisé à se mettre en rapport avec qui que ce soit. Ce premier rapport donnait les coordonnées du navire lors de son arraisonnement comme étant 11° 48' de latitude Nord et 017° 31' de longitude Ouest, à 52 milles marins au large de la côte de la Guinée-Bissau.
16. Par note datée du 30 septembre 2009, le capitaine a envoyé un rapport plus détaillé informant l'armateur de manière plus précise de la façon dont les événements s'étaient déroulés (annexe 4), lequel est exposé dans les paragraphes ci-après.
17. Le capitaine a mentionné qu'à 19 heures, le 21 août 2009, au point de coordonnées géographiques 11° 48' de latitude Nord et 017° 31' de longitude Ouest, à 60 milles de la côte de la Guinée-Bissau (c'est-à-dire en dehors des eaux territoriales et de la zone contiguë), plusieurs personnes, dont trois munies d'armes à feu, ont violemment arraisonné le navire. Les individus en question étaient parvenus jusqu'au *Virginia G* au moyen d'une vedette très rapide et sont montés à bord comme s'il s'agissait d'une agression. Il n'y a précédemment eu aucune communication radio ni forme de préavis annonçant l'arrivée des individus en question à bord du *Virginia G*.
18. Les armes à feu étaient dirigées contre les membres de l'équipage et les officiers se trouvant sur le pont. Le capitaine a par la suite déclaré à l'armateur que la situation s'était présentée tout comme une prise de prisonniers dans une embuscade. Les individus en question n'ont donné aucune indication concernant leur identité mais, interrogés, "M. John" a répondu qu'ils étaient des représentants de la FISCAP, de la Guinée-Bissau.
19. Le capitaine a été informé que le navire devait accoster pour enquête (prétendument pour avoir réalisé une opération de resoutage sans autorisation); tant que le navire ne serait pas arrivé au port, il ne saurait pas si le navire serait ou était déjà arrêté ou détenu.
20. Le capitaine a été forcé de naviguer dans des conditions extrêmement difficiles, mettant en danger le navire, son équipage et la cargaison. Il a dû, aveuglé par la pluie, naviguer pendant 14 heures pour atteindre le port de Bissau, sans aucune carte marine et sans pratique antérieure.
21. Dans une communication ultérieure à l'armateur, le capitaine a déclaré n'avoir aucune preuve établissant qu'il aurait signé certains documents pendant la traversée du 21 août 2009, vu qu'il n'y en avait pas copie à bord. Le capitaine a affirmé avoir signé certains documents sous la pression de circonstance et sous la menace d'un fusil. Il a par conséquent dit à l'armateur qu'à son avis, les procédures en question n'étaient pas légales et que lesdits documents étaient nuls et dépourvus d'effet.

22. Le capitaine a dit à l'armateur qu'il s'était senti forcé par les circonstances: la présence à bord d'un groupe armé de représentants de l'autorité de la Guinée-Bissau, l'obligation dans laquelle il s'était trouvé de naviguer sans aucune carte marine et sans pratique ultérieure sur cet itinéraire avec une visibilité extrêmement réduite (pluie). Il a dit à l'armateur qu'il n'avait jamais reçu aucune information sur le point de savoir si le navire était ou serait arrêté, ajoutant que dans de telles circonstances des documents importants seraient normalement rédigés dans une langue comprise par leurs destinataires, ce qui n'avait pas été le cas en l'occurrence.. 23
23. Les informations figurant dans les paragraphes ci-dessus sont reflétées dans la correspondance échangée entre le capitaine du *Virginia G*, Eduardo Blanco, et l'armateur, Penn Lilac (annexe 4).
24. L'*Amabal I* et l'*Amabal II* ont également été arrêtés le même jour que le *Virginia G*. Penn Lilac avait appris par la suite que, le 29 août 2009, l'*Amabal I* et l'*Amabal II* (ainsi que deux autres navires) avaient été libérés moyennant paiement de 50 000 euros. Penn Lilac a été informé en outre qu'avant la libération desdits navires, l'armée s'était emparée d'une partie des prises se trouvant encore à bord.

La période de détention

25. L'utilisation d'appareils de communication (qui auraient permis au capitaine de se mettre en rapport avec l'armateur) n'a été autorisée que le 22 août 2009 à 12 heures, et seulement après plusieurs demandes en ce sens.
26. Penn Lilac, dès qu'il a eu connaissance de l'arrestation du navire, s'est immédiatement mis en rapport avec le Club de protection et d'indemnisation ("Club P&I") du navire, Africargo, pour le tenir informé des événements. L'interlocuteur de Penn Lilac était Domingos Carvelho Alvarenga.
27. Le lendemain de l'arrestation du navire, c'est-à-dire le 22 août 2009, le Club P&I du *Virginia G* a essayé de se mettre en rapport avec la FISCAP pour élucider la situation. Toutefois, dans l'impossibilité de se mettre en rapport avec le directeur de la FISCAP, le Club P&I a envoyé une lettre datée du 28 août 2009 adressée à Hugo Nosoliny Viera (coordonnateur de la FISCAP et personne même qui avait initialement accordé au *Virginia G* l'autorisation de mener à bien ses activités de resoutage).
28. La lettre contenait une demande d'explication de la situation et il y était joint un certain nombre de documents montrant qu'il avait effectivement été accordé au *Virginia G* une autorisation de mener des opérations de resoutage. Cette lettre a été reçue par la FISCAP le jour même de son envoi, comme en témoigne le timbre (annexe 5).
29. Le 28 août 2009 également, vers 13 heures, un groupe d'inspecteurs de la FISCAP est arrivé à bord du *Virginia G*, affirmant qu'ils devaient procéder à une enquête ou à une perquisition du navire, en quelque sorte un contrôle de l'État du port.
30. Tout le matériel se trouvant sur la passerelle a été inspecté. Les inspecteurs ont demandé des informations et ont souhaité savoir quelles étaient les caractéristiques du matériel et, les certificats du navire en mains, ont pris

lecture du contenu des citernes. Ils ont également pris des photographies du navire sous différents angles.

31. Lorsque le capitaine a demandé quel était le but de l'exercice, il lui a été répondu qu'il fallait déterminer quel était l'état technique du navire et vérifier les quantités de fioul se trouvant à bord.
32. Le capitaine a informé les inspecteurs que les documents qu'ils avaient en mains avaient été établis après la réalisation de la dernière inspection conformément au Mémorandum d'accord de Paris (qui avait eu lieu le mois précédent, en juillet 2009).
33. À l'issue de l'inspection, le capitaine a été invité à signer un document. Lorsqu'il en a demandé copie, les inspecteurs lui ont répondu que cela n'était pas possible, que l'inspection constituait une question interne, ce à quoi le capitaine a réagi en leur faisant savoir que, désormais, il ne signerait plus aucun document à moins qu'il ne soit signé par son représentant. Aucun autre document ne lui a été soumis.
34. Par lettre datée du 31 août 2009, dix jours après l'arraisonnement du *Virginia G*, la FISCAP a entrepris d'en expliquer les raisons au représentant du *Virginia G*.
35. Dans un paragraphe de sept lignes, M. Hugo Nosoliny Viera (coordonnateur de la FISCAP et personne même qui avait initialement accordé au *Virginia G* l'autorisation de mener des opérations de resoutage) a expliqué que le *Virginia G* et son matériel, ses moteurs et sa cargaison étaient détenus pour le compte de l'État de Guinée-Bissau pour avoir prétendument eu pour pratique répétée de mener des activités de pêche connexes et pour avoir vendu sans autorisation du fioul à des navires de pêche (spécifiquement à *l'Amabal II*) dans la ZEE de la Guinée-Bissau (annexe 6).
36. Juste avant que ne soit reçue la communication officielle de la FISCAP, le coordonnateur de la FISCAP et un haut gradé de l'armée ont informé les médias (journaux et radio) que le *Virginia G* avait été détenu. Rien n'a été dit au sujet des autres navires qui avaient été détenus le même jour que le *Virginia G* et qui avaient été libérés quelques jours plus tard.

La correspondance échangée

37. Par lettre datée du 4 septembre 2009 le Club P&I du *Virginia G* a répondu à la lettre de la FISCAP datée du 31 août 2009, rejetant les allégations formulées et sollicitant des informations quant à la marche à suivre pour régler la situation aussi rapidement que possible conformément aux procédures prévues par la loi en matière de main levée de la saisie du navire et de la libération de son équipage et de sa cargaison (annexe 7).
38. Le 9 septembre 2009, le Club P&I du *Virginia G* a adressé une autre lettre à laquelle était joint un jeu de documents à l'appui, dont une déclaration de l'armateur, Penn Lilac, ainsi que d'une demande expresse d'établir une garantie ou une caution en vue d'obtenir la main levée de la saisie du navire (annexe 8).
39. En particulier, l'armateur du *Virginia G* exposait comment il voyait les faits et les circonstances de l'espèce, soulignant que le *Virginia G* menait toujours ses

opérations de resoutage avec un permis des autorités de la Guinée-Bissau et qu'il n'y avait en fait pas eu vente de fioul, vu que celui-ci avait déjà été vendu à Balmar et simplement transporté par le *Virginia G*. En outre, l'armateur insistait sur le fait que les membres de l'équipage qui se trouvaient à bord vivaient une expérience particulièrement désagréable.

40. Par lettre datée du 11 septembre 2009, la FISCAP a répondu à la lettre datée du 4 septembre 2009 envoyée par le Club P&I du *Virginia G*. Cette lettre énumérait un certain nombre de motifs, ou prétendues justifications, qui, selon la FISCAP, avaient donné lieu à l'arrestation du navire. Entre autres choses, il était dit dans cette lettre que le *Virginia G* avait fourni du fioul à des navires de pêche sans permis et sans avoir rempli les formalités requises (en dépit de la correspondance avec la FISCAP concernant l'obtention d'une autorisation) alors même que les procédures applicables étaient connues du capitaine (le texte intégral de la lettre est joint en tant qu'annexe 9).
41. Par lettre datée du 14 septembre 2008, Penn Lilac a répondu à celle de la FISCAP en faisant valoir qu'il était difficile de dire comment une décision d'un organe interministériel de sanctionner le *Virginia G* pouvait être considérée comme acceptable, légale, juste et adéquate. Penn Lilac demandait en outre que toutes les mesures prises contre le navire soient annulées, que la main levée de la saisie du navire soit ordonnée et que son équipage et sa cargaison soient libérés (annexe 10).
42. Le 15 septembre 2009, le Club P&I du *Virginia G* a demandé à la Commission interministérielle du contrôle maritime une prolongation du délai fixé pour l'ouverture d'une action en justice en attendant que la FISCAP réponde à la lettre du 14 septembre 2009 (annexe 11).
43. Par lettre datée du 23 septembre 2009, le Club P&I du *Virginia G* a reçu de la FISCAP un avis indiquant que 30 jours s'étaient écoulés depuis la date de notification de la décision de la "CIFM" et qu'il serait entrepris de vendre la cargaison aux enchères s'il n'était pas reçu de réaction de l'armateur dans un délai de 72 heures (annexe 12).
44. En fait, l'armateur avait reçu une première notification le 31 août 2009, c'est-à-dire 23 jours plus tôt (voir l'annexe 6). En tout état de cause, la décision était datée du 27 août 2009, soit 4 jours avant la date de la notification adressée à l'armateur du *Virginia G*.
45. Par lettre datée du 25 septembre 2009 (annexe 13), la FISCAP a informé l'armateur, par l'entremise de ses représentants, que le navire et toute la cargaison se trouvant à bord avaient été saisis, l'armateur n'ayant pas répondu à la notification de la décision No. 07/CIFM/09 en date du 27 août 2009 (avec un renvoi à l'annexe 12).
46. Penn Lilac a répondu le 28 septembre 2009, niant les affirmations faites par la FISCAP dans sa lettre du 25 septembre 2009. Penn Lilac s'est énergiquement élevé contre l'allégation selon laquelle l'armateur n'aurait pas réagi à la notification d'arrestation, se référant à la correspondance échangée par la suite ainsi qu'aux pièces à l'appui. Penn Lilac a souligné à nouveau qu'il importait d'éviter tout nouveau dommage ou toute nouvelle responsabilité ainsi que l'intervention des tribunaux, y compris les tribunaux internationaux. Penn Lilac

a également demandé à la FISCAP d'ordonner la main levée de la saisie du navire ainsi que la libération de son équipage et de sa cargaison (annexe 14).

47. Le 5 octobre 2009, le Club P&I du *Virginia G* a reçu de la FISCAP une réponse datée du 30 septembre 2009 donnant des excuses pour une erreur typographique qui s'était glissée dans une lettre antérieure. Il était dit dans cette lettre que le fioul se trouvant à bord du navire serait vendu aux enchères. L'armateur était invité à participer aux enchères et a été informé qu'en vertu de la législation de la Guinée-Bissau, il avait un droit de préemption (annexe 15).

Procédures en Guinée-Bissau

48. Après la détention du navire et tandis que l'échange de correspondance avec la FISCAP se poursuivait, l'armateur a retenu les services d'un cabinet d'avocats pour introduire une requête en vue d'obtenir la suspension des mesures de saisie et de confiscation adoptées contre le *Virginia G*.
49. Le 5 novembre 2009, le tribunal régional de Guinée-Bissau a édicté une ordonnance provisoire suspendant l'application des mesures en question et ordonnant la libération de quatre membres de l'équipage (annexe 16).
50. Le 6 novembre 2009, toutefois, le capitaine du navire a informé l'armateur que l'armée l'avait obligé à accoster pour que les produits se trouvant à bord (fioul) puissent être déchargés. Les avocats en ont immédiatement été informés et, grâce à leur intervention rapide, l'armée a renoncé à la mesure envisagée.
51. Néanmoins, le 20 novembre 2009, l'armée a de nouveau forcé le navire à accoster pour que sa cargaison (fioul) puisse être déchargée du navire et a remis au capitaine une lettre signée du Secrétaire d'État en date du 30 novembre 2009 (annexe 17).
52. Face à cette situation, le capitaine n'a pas pu empêcher l'armée de procéder au déchargement de la cargaison de fioul. Les avocats en ont été informés et différentes requêtes ont été déposées devant les tribunaux de la Guinée-Bissau. Les procédures intentées devant les tribunaux de la Guinée-Bissau sont restées sans issue et n'ont pas permis d'obtenir la main levée de la saisie du navire (pendant sa détention) ou l'obtention d'une indemnisation ou réparation appropriée (annexe 18).

IV. ESTIMATION PROVISOIRE DES DOMMAGES SUBIS PAR SUITE DE LA DÉTENTION DU NAVIRE

53. La présente section contient sous forme résumée une estimation provisoire de certains des dommages et pertes subis par le navire et par son armateur par suite de la détention du *Virginia G*, tels qu'ils sont reflétés dans les rapports indiqués ci-après. Le montant mentionné a trait à certains dommages causés au navire uniquement et n'est pas définitif. Il est établi à titre d'indication, sous réserve de révision conformément aux droits du Panama de demander réparation des autres dommages et pertes subis par suite de l'inobservation de la Convention sur le droit de la mer et du droit international, comme cela est expliqué plus en détail dans la section suivante.

54. Le navire a été détenu par les autorités de la Guinée-Bissau (FISCAP) le 21 août 2009 alors qu'il procédait à une opération de resoutage à une distance de soixante (60) milles marins de la côte de la Guinée-Bissau.
55. Le 22 octobre 2010, le navire a été libéré sans pénalité.
56. Du 21 août 2009 au 22 octobre 2010 (14 mois), le navire a été détenu dans le port de Bissau sans qu'il soit procédé à aucun entretien ou sans que soient mis en route les moteurs ou groupes électrogènes principaux. Les membres de l'équipage ont également été détenus à bord.
57. La *Virginia G* a subi de graves dommages pendant cette longue période de détention. L'armateur a demandé au capitaine Pedro Olives Socas, du Panama Shipping Registrar Inc., de procéder à une étude de l'état du navire et à un audit interne.
58. Il ressort de ce rapport que le navire souffrait de graves déficiences: certification du navire, matériel, certificats des membres de l'équipage et, d'une manière générale, intégrité structurelle du bâtiment.
59. Le rapport s'achève comme suit:

"Sur la base de cette étude de l'état du navire et de nos vérifications internes, nos conclusions sont que le navire n'est pas en bon état et qu'il doit être mené à bien des réparations très importantes et remplacé un certain nombre d'éléments majeurs.

En effet, un enregistrement dans la catégorie correspondante et les nouveaux certificats statutaires ne peuvent être délivrés qu'après réalisation de toutes les réparations et du remplacement des pièces de rechange nécessaires.

Penn Lilac Trading devra tenir le Panama Shipping Registrar Inc. informé de l'avancement des travaux de réparation."

Bissau, le 31 octobre 2010
Signé: Pedro Olives Socas
60. Pour que le navire puisse recouvrer sa navigabilité, des travaux substantiels s'imposaient, comme cela est décrit plus en détail dans le rapport.
61. Afin de remettre le navire en service dès que possible, l'armateur du *Virginia G* a, le 10 décembre 2010, conclu un accord de charte-partie avec la société Fleyvecom SL.
62. En outre, l'armateur du *Virginia G* a demandé à M. Alfonso Moya Espinosa, économiste et auditeur membre de l'Association officielle espagnole des vérificateurs des comptes (*Registro Oficial de Auditores de Cuentas de Espana*) d'établir un rapport sur les dommages subis.
63. M. Moya Espinosa a présenté ses conclusions dans un rapport signé le 16 mars 2011 et daté du même jour, intitulé *Informe del Perjuicio Economico Causado a la Empresa "Penn-Lilac Trading S.A." por la Retención del Buque Tanque "VIRGINIA G" el 21 de Agosto de 2009* (Rapport sur le préjudice économique causé à la société "Penn-Lilac Trading S.A." par la détention du pétrolier "VIRGINIA G" le 21 août 2009).

64. Le rapport détaillé présenté par M. Moya Espinosa ainsi qu'une décomposition du montant total du préjudice subi et son explication seront fournis à l'audience. On trouvera néanmoins ici un résumé des conclusions de M. Moya Espinosa.
65. Du fait de la détention du *Virginia G*, le montant provisoire (c'est-à-dire non définitif et sujet à révision) du préjudice subi s'est monté au total à 3 628 880,38 euros. Ce montant peut être décomposé comme suit:
- a. Dommages résultant directement de la détention du *Virginia G* et de la durée de sa détention
1 162 529,99 euros
 - b. Pertes encourues pendant la durée de la détention
1 333 298,59 euros
 - c. Pertes encourues par suite de la résiliation du contrat avec Lotus
1 200 000,00 euros
- $(a) + (b) + (c) = 3\,695\,826,58 \text{ euros}$

Il y a lieu d'ajouter à ce montant une majoration de 10 pour (369 582,65 euros) afin de compenser le coût de la période d'oisiveté du *Virginia G*

Total = 4 065 409,23 euros

Ce montant est net de taxes, charges, droits ou autres impôts prévus par la loi et exclut tous intérêts que la Guinée-Bissau peut être juridiquement tenue de payer au Panama, selon ce que le tribunal arbitral déterminera.

Le Panama réserve tous ses droits à cet égard.

V. FONDEMENTS JURIDIQUES

66. D'une manière générale – et comme cela est exposé plus en détail ci-après – le Panama affirme que l'arraisonnement du *Virginia G* a été illicite car le navire (ou son armateur) n'a violé aucune des lois ni aucun des règlements que la Guinée-Bissau a cités comme étant applicables au navire ou à ses activités. Le Panama soutient en outre que même si les lois citées par la Guinée-Bissau étaient effectivement applicables au navire et à ses activités, lesdites lois, telles qu'appliquées par la Guinée-Bissau, sont incompatibles avec la Convention sur le droit de la mer.
67. Sur la base des faits exposés ci-dessus et des fondements juridiques expliqués ci-après, le Panama considère que la Guinée-Bissau a violé les obligations qui lui incombent et les droits du Panama et est par conséquent responsable du préjudice ainsi causé conformément à la Convention et au droit international – qui s'applique en vertu de l'article 304 de celle-ci:

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.

Réparation

68. Sur la base du droit international et de la jurisprudence établis, le Panama, en se réservant tous ses droits à cet égard, demandera réparation et indemnisation au

titre des préjudices matériels subis par toutes personnes physiques et morales intéressées, y compris, mais pas seulement, réparation des dommages causés au *Virginia G*, des pertes financières subies par l'armateur et l'exploitant du navire, les propriétaires de la cargaison, le capitaine du navire et les membres de son équipage ainsi que des préjudices représentés par la privation de leur liberté et les dommages personnels, y compris le préjudice moral.

69. La jurisprudence internationale a établi que l'État lésé a droit à réparation des dommages qu'il a subis directement ainsi que des dommages et autres pertes subis par le navire ainsi que par toutes les personnes impliquées dans son exploitation ou ayant un intérêt à cet égard. Les dommages ou autres pertes subis par le navire et toutes les personnes impliquées dans son exploitation ou ayant un intérêt à cet égard comprennent les dommages personnels, l'arrestation et la détention illicites ou autres formes de mauvais traitements, les dommages matériels ou la saisie de biens et toutes autres formes de pertes économiques, y compris le manque à gagner. En outre, le droit du Panama d'obtenir réparation de la Guinée-Bissau est sans rapport avec la nationalité des membres de l'équipage étant donné que le navire est considéré comme une seule unité. (*Affaire du Saiga (No. 2)*)
70. Il est une règle bien établie du droit international aux termes de laquelle tout État qui subit un préjudice du fait d'un acte internationalement illicite d'un autre État a le droit d'obtenir de ce dernier réparation des préjudices subis et que "*la réparation doit, autant que possible, effacer toutes les conséquences de l'acte illicite et rétablir l'état qui aurait vraisemblablement existé si ledit acte n'avait pas été commis. Restitution en nature, ou, si elle n'est pas possible, paiement d'une somme correspondant à la valeur qu'aurait la restitution en nature ; allocation, s'il y a lieu, de dommages-intérêts pour les pertes subies et qui ne seraient pas couvertes par la restitution en nature ou le paiement qui en prend la place ; tels sont les principes desquels doit s'inspirer la détermination du montant de l'indemnité due à cause d'un fait contraire au droit international.*" (*Affaire de l'usine Chorzow (Fond)*)
71. "*C'est un principe de droit international que la violation d'un engagement entraîne l'obligation de réparer dans une forme adéquate. La réparation est donc le complément indispensable d'un manquement à l'application d'une convention, sans qu'il soit nécessaire que cela soit inscrit dans la convention même. Les divergences relatives à des réparations, éventuellement dues pour manquement à l'application d'une convention, sont, partant, des divergences relatives à l'application.*" (*Affaire de l'usine Chorzow (Compétence)*)
72. En outre, c'est un principe élémentaire du droit international que tout État est en droit de protéger ses sujets, lorsqu'ils ont été lésés par des actes contraires au droit international commis par un autre État, lorsqu'ils n'ont pu obtenir satisfaction par les voies ordinaires. En prenant fait et cause pour un de ses sujets et ayant recours en son nom à une action diplomatique ou à une procédure judiciaire internationale, un État ne fait en réalité qu'affirmer ses propres droits, c'est-à-dire son droit d'assurer, en la personne de ses sujets, le respect des règles du droit international (*Affaire des concessions Mavrommatis en Palestine*)

***Violation par la Guinée-Bissau des obligations lui incombant en vertu de la
Convention sur le droit de la mer***

La législation de la Guinée-Bissau

73. Le Décret No. 6-A/2000 (tel que modifié en 2005) ("le Décret") est le texte législatif national de la Guinée-Bissau établi pour refléter les obligations incombant à celle-ci en vertu de la Convention sur le droit de la mer.
74. Le paragraphe 1 de l'article 13 du Décret stipule que tout navire doit obtenir des autorités de la Guinée-Bissau un permis de pêche dans la ZEE avant d'y entreprendre des opérations de pêche. Le paragraphe 2 du même article dispose qu'un permis des autorités de la Guinée-Bissau doit également être obtenu avant de réaliser les opérations de resoutage/de réapprovisionnement en fioul dans la ZEE.
75. Au moment de son arraisonnement par les autorités de la Guinée-Bissau, le *Virginia G* **avait déjà obtenu le permis requis par la législation de la Guinée-Bissau** pour réaliser les "activités de pêche connexes", y compris les opérations de resoutage/de réapprovisionnement en fioul, comme indiqué ci-dessus. Ce permis avait été obtenu par Bijagos, agent de l'armateur des navires de pêche, comme cela avait toujours été le cas.
76. Le *Virginia G* était transporteur tiers dont les services avaient été retenus par Lotus pour transporter à bord du fioul qui avait déjà été acheté (par Lotus) par l'armateur des navires de pêche, Balmar. Comme cela était habituellement cas, Balmar avait, par l'entremise de son agent, Bijagos, obtenu l'autorisation requise pour que le *Virginia G* puisse fournir des services de resoutage aux navires de pêche.
77. Les documents produits à l'appui des faits et des arguments énoncés dans la présente requête prouvent clairement que les allégations de fraude et de négligence formulées par la FISCAP et les autorités de la Guinée-Bissau à l'encontre du *Virginia G*, de son armateur et de son pavillon sont incorrectes.
78. En conséquence, l'arraisonnement du navire et les mesures prises par la suite par les autorités de la Guinée-Bissau à l'endroit du *Virginia G*, de son armateur et de son pavillon étaient dépourvus de fondements et, de plus, étaient contraires à la législation de la Guinée-Bissau ainsi qu'au droit international.

Violation des articles 56 et 58

79. Le Panama considère que, dans la zone économique exclusive, la Guinée-Bissau n'est pas autorisée à exercer des pouvoirs allant au-delà de ceux prévus aux articles 56 et 58 de la Convention sur le droit de la mer. Le Panama affirme en outre que la Guinée-Bissau a violé ses droits de jouir de la liberté de navigation et des autres utilisations internationalement licites de la mer dans la ZEE étant donné que la livraison de fioul par le *Virginia G* relève de l'exercice des droits en question.
80. Les droits exclusifs qui sont accordés aux États côtiers en ce qui concerne leurs ZEE sont définis à l'article 56 de la Convention:

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

- a) des droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, des eaux surjacentes aux fonds marins, des fonds marins et de leur sous-sol, ainsi qu'en ce qui concerne d'autres activités tendant à l'exploration et à l'exploitation de la zone à des fins économiques, telles que la production d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents;*
- b) juridiction, conformément aux dispositions pertinentes de la Convention, en ce qui concerne :*
 - i) la mise en place et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages;*
 - ii) la recherche scientifique marine;*
 - iii) la protection et la préservation du milieu marin;*
- c) les autres droits et obligations prévus par la Convention.*

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

3. Les droits relatifs aux fonds marins et à leur sous-sol énoncés dans le présent article s'exercent conformément à la partie VI.

- 81. La réserve figurant au paragraphe 2 de l'article 56 a pour but de garantir que les États côtiers ne connaissent pas ni n'usurpent les droits d'autres États opérant dans une ZEE déterminée.
- 82. Les pouvoirs dont jouit un État côtier à l'égard de sa ZEE ne sont donc pas fondés exclusivement sur la souveraineté.
- 83. En fait, la ZEE est une zone où l'État partage effectivement ou potentiellement ses droits avec d'autres États, par opposition à la mer territoriale, à l'intérieur de laquelle l'État côtier jouit de droits exclusifs.
- 84. Comme cela sera dûment démontré à un stade ultérieur, la Guinée-Bissau a exercé des pouvoirs allant au-delà de ceux qui lui sont accordés par l'article 56 et n'a en outre pas tenu compte, ni en tout état de cause tenu compte comme il convient, de la disposition du paragraphe 2 de l'article 56 dans le traitement qu'elle a réservé au *Virginia G*, de sorte qu'elle n'a pas à tout moment respecté les droits du Panama.
- 85. En outre, ou à défaut, l'article 58 prévoit ce qui suit:

1. Dans la zone économique exclusive, tous les États, qu'ils soient côtiers ou sans littoral, jouissent, dans les conditions prévues par les dispositions pertinentes de la Convention, des libertés de navigation 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 États tiennent dûment compte des droits et des obligations de l'État côtier et respectent les lois et règlements adoptés par celui-ci conformément aux dispositions de la Convention et, dans la mesure où elles ne sont pas incompatibles avec la présente partie, aux autres règles du droit international.*

86. En outre, ou à défaut, étant donné que les "libertés ... notamment dans le cadre de l'exploitation des navires" sont consacrées au paragraphe 1 de l'article 58 de la Convention, le *Virginia G* ou le destinataire du fioul (Balmar et ses navires de pêche) n'auraient pas dû avoir besoin d'autorisation pour fournir ou pour recevoir des services de resoutage, qui sont essentiels à l'exploitation ininterrompue des navires en mer, en l'occurrence les quatre navires de pêche en cause.
87. En stipulant par la loi que des permis doivent être obtenus pour fournir ou recevoir des services de resoutage, la Guinée-Bissau a violé et continue de violer les obligations qui lui incombent en application de la Convention étant donné qu'elle a refusé et continue de refuser la jouissance des libertés "notamment dans le cadre de l'exploitation des navires" (paragraphe 1 de l'article 58 de la Convention) et/ou parce que le Décret n'est pas compatible avec les dispositions de la présente partie de la Convention (paragraphe 2 de l'article 58).
88. En outre, ou à défaut, et malgré l'affirmation faite au paragraphe ci-dessus, l'armateur a continué de respecter les obligations qui étaient les siennes en vertu du paragraphe 3 de l'article 58 de la Convention.
89. L'armateur des navires de pêche et le *Virginia G* tiennent "dûment compte des droits et des obligations" de la Guinée-Bissau, comme en témoigne le fait que Balmar n'en a pas moins obtenu l'autorisation pour le *Virginia G* de mener des opérations de resoutage.
90. En détenant le *Virginia G*, la Guinée-Bissau a par conséquent violé encore une fois ses obligations en vertu du paragraphe 2 de l'article 56 de la Convention, essentiellement parce qu'elle a agi de manière à empêcher la jouissance des droits qu'elle avait accordés et a agi d'une manière qui n'était "pas compatible avec les dispositions de la présente Convention".

L'allégation de la Guinée-Bissau fondée sur les activités de pêche connexes

91. La Guinée-Bissau allègue que le *Virginia G* se livrait à des "activités de pêche connexes" en violation de sa législation en fournissant des services de réapprovisionnement en fioul aux navires de pêche (*Rimbal I*, *Rimbal II*, *Amabal I* et *Amabal II*).
92. Premièrement, il n'est pas vrai que le *Virginia G* se livrait ou était sur le point de se livrer à des "activités de pêche connexes" dans la ZEE à quelque moment que ce soit. En fait, le Panama soutient que le fait pour les navires battant son pavillon de se réapprovisionner en fioul dans la ZEE d'un État côtier constitue un exercice de la liberté de navigation et les autres utilisations

internationalement licites de la mer liées à la liberté de navigation, comme prévu aux articles 56 et 58 de la Convention.

93. Cela étant, le *Virginia G* ou l'armateur des navires de pêche n'auraient pas dû être tenus d'obtenir l'autorisation préalable de la Guinée-Bissau pour fournir ou recevoir des services de resoutage et les obliger à le faire leur a causé un grave préjudice, surtout si l'on considère la façon dont les autorités de la Guinée-Bissau ont par la suite appliqué des mesures de contrainte, également en violation des droits du *Virginia G*, sans fondements en fait ou en droit.
94. En tout état de cause, pour éviter des complications inutiles – comme on l'a déjà expliqué, le *Virginia G* a, par l'entremise de Bijagos, demandé et **s'est vu accorder** le permis requis, qui a été conservé pendant toute la durée de son séjour dans la ZEE.
95. Deuxièmement, et sans préjudice des paragraphes précédents, en droit international ainsi que dans les instruments consacrés à la question de la pêche (comme le Rapport de la Conférence internationale du travail sur le droit dans le secteur de la pêche), la fourniture de services de réapprovisionnement en fioul n'est pas considérée comme une activité de pêche connexe.
96. En fait, le fioul n'est pas utilisé à une seule fin à bord du navire: il est nécessaire à la navigation, au fonctionnement des moteurs auxiliaires, à la génération d'énergie électrique, à la production d'eau chaude et au chauffage, autant d'éléments essentiels à la vie en mer, à la sécurité de la navigation et au suivi du trafic (systèmes de positionnement, radar, communications, etc.). Dans la pratique, par conséquent, la Guinée-Bissau a violé les obligations lui incombant en vertu de la Convention.
97. Troisièmement, et sans préjudice des paragraphes précédents, il n'existe aucune règle du droit international coutumier considérant la réalisation d'opérations de resoutage dans la ZEE d'États côtiers comme contraire au droit international.
98. En fait, certains États côtiers, comme la Namibie, ont modifié leur législation nationale afin de garantir le respect de la Convention en établissant une distinction plus nette entre les droits dont les États côtiers jouissent dans leurs zones contiguës et ceux dont ils jouissent dans leurs ZEE.
99. Le Tribunal a déjà pris position sur ce point. Dans *l'Affaire du Saiga* (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée Conakry), le défendeur avait soutenu que la ZEE était un espace maritime doté d'un statut juridique *sui generis* distinct de celui de la haute mer et de la mer territoriale, où les droits et les obligations que la Convention n'a pas expressément reconnus aux États côtiers dans la ZEE ne peuvent pas automatiquement relever de la liberté de la haute mer. Le Tribunal a relevé qu'en vertu de la Convention, un État côtier peut appliquer les coutumes, lois et règlements dans ses eaux territoriales conformément aux articles 2 et 21; dans la zone contiguë, l'État côtier peut exercer les pouvoirs de police prévus au paragraphe 1 de l'article 33; dans la ZEE, l'État côtier a compétence pour appliquer la législation [douanière] et sa réglementation concernant les îles, installations et structures artificielles conformément au paragraphe 2 de l'article 60. Le Tribunal a été d'avis que la Convention n'autorise pas l'État côtier à appliquer sa législation [douanière] dans un quelconque secteur de la ZEE ne constituant pas de structures, d'installations ou îles artificielles.

100. Quatrièmement, et en tout état de cause, il n'y a pas eu vente de gazole, mais seulement livraison ou fourniture. Le *Virginia G* était simplement un transporteur agissant sur les instruments de Lotus conformément au contrat conclu entre Lotus et Balmar.

Violations de l'article 73 représentées par les mesures de contrainte adoptées par la Guinée-Bissau

101. Sans préjudice des paragraphes précédents et indépendamment même des violations de la Convention par la Guinée-Bissau et/ou de l'incompatibilité de sa législation nationale avec la Convention, les mesures de contrainte adoptées par la Guinée-Bissau ne sont aucunement justifiées par les motifs énoncés au paragraphe 1 de l'article 73 de la Convention.

102. L'article 73 de la Convention se lit comme suit:

1. *Dans l'exercice de ses droits souverains d'exploration, d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources biologiques de la zone économique exclusive, l'État côtier peut prendre toutes mesures, y compris l'arraisonnement, l'inspection, la saisie et l'introduction d'une instance judiciaire, qui lui sont nécessaire pour assurer le respect des lois et règlements qu'il a adoptés conformément à la Convention.*
2. *Lorsqu'une caution ou une garantie suffisante a été fournie, il est procédé sans délai à la mainlevée de la saisie dont un navire aurait fait l'objet et à la libération de son équipage.*
3. *Les sanctions prévues par l'État côtier pour les infractions en matière de lois et de pêche dans la zone économique exclusive ne peuvent comprendre l'emprisonnement, à moins que les États concernés n'en conviennent autrement, ni aucun autre châtement corporel.*
4. *Dans les cas de saisie ou d'immobilisation d'un navire étranger, l'État côtier notifie sans délai à l'État du pavillon, par les voies appropriées, les mesures prises ainsi que les sanctions qui seraient prononcées par la suite.*

103. Il est clair que:

- a. Le paragraphe 2 de l'article 73, interprété de bonne foi conformément à la signification devant d'ordinaire être attribuée à l'article, impose à la Guinée-Bissau l'obligation de fixer une caution raisonnable ou un garantie concernant le navire arrêté et son équipage ainsi que d'ordonner sans tarder la main levée de la saisie du navire dès le dépôt d'une telle caution ou garantie;
- b. Le paragraphe 4 de l'article 73, interprété de bonne foi conformément à la signification devant d'ordinaire être attribuée à l'article, impose à la Guinée-Bissau l'obligation de notifier à l'État du pavillon, par les voies appropriées, les mesures adoptées et, le cas échéant, les sanctions imposées par la suite. En l'occurrence, non seulement aucune notification n'a-t-elle été adressée au capitaine ou l'armateur, mais encore les autorités de la Guinée-Bissau n'ont pas permis au capitaine du *Virginia G* d'informer l'armateur et l'État du pavillon de l'arrestation du navire, empêchant ainsi ces derniers d'adopter opportunément les mesures qui s'imposaient.

104. S'agissant du paragraphe 2 de l'article 73, l'armateur était prêt et disposé à déposer une caution ou autre garantie nécessaire pour obtenir la main levée de la saisie du navire et la libération de son équipage, pour autant que son montant soit raisonnable. En fait, l'armateur a adressé une correspondance à cet effet aux autorités de la Guinée-Bissau. Cependant, la Guinée-Bissau n'a jamais répondu à propos du dépôt d'une telle caution ou autre garantie, et ce alors même que les autorités de la Guinée-Bissau avaient confisqué le fioul se trouvant à bord. Le Panama considère qu'il s'agit là, de la part de la Guinée-Bissau, de graves manquements qui lui ont causé un préjudice, manifestement contrairement à la Convention.
105. Pour ce qui est du paragraphe 4 de l'article 73, en s'abstenant de prendre la mesure essentielle consistant à notifier l'arraisonnement du navire à l'État du pavillon, la Guinée-Bissau a empêché le Panama d'intervenir, lui a refusé son droit de défendre ses intérêts et ceux de ses ressortissants et a, dans la pratique, dissimulé sa violation du droit de l'État du pavillon.

Violation de l'article 226

106. La Convention traite expressément de la question des retards injustifiés dans les enquêtes concernant des navires étrangers. Son article 226 se lit comme suit:

Article 226

Enquêtes dont peuvent faire l'objet les navires étrangers

1. a) *Les États ne retiennent pas un navire étranger plus longtemps qu'il n'est indispensable aux fins des enquêtes prévues aux articles 216, 218 et 220. L'inspection matérielle d'un navire étranger doit être limitée à l'examen des certificats, registres ou autres documents dont le navire est tenu d'être muni en vertu des règles et normes internationales généralement acceptées, ou de tous documents similaires; il ne peut être entrepris d'inspection matérielle plus poussée du navire qu'à la suite de cet examen et uniquement si :*
- i) il y a de sérieuses raisons de penser que l'État du navire ou de son équipement ne correspond pas essentiellement aux mentions portées sur les documents;*
 - ii) la teneur de ces documents ne suffit pas pour confirmer ou vérifier l'infraction présumée;*
 - iii) le navire n'est pas muni de certificats et documents valables.*
- b) *Lorsqu'il ressort de l'enquête qu'il y a eu infraction aux lois et règlements applicables ou aux règles et normes internationales visant à protéger et préserver le milieu marin, il est procédé sans délai à la mainlevée de l'immobilisation du navire, après l'accomplissement de formalités raisonnables, telles que le dépôt d'une caution ou d'une autre garantie financière.*
- c) *Sans préjudice des règles et normes internationales applicables en matière de navigabilité des navires, si la mainlevée de l'immobilisation d'un navire devait entraîner un risque de dommage inconsidéré pour le milieu marin, le navire en question pourrait ne pas être autorisé à poursuivre sa route ou l'être à la condition de se rendre au chantier*

approprié de réparation le plus proche. Dans le cas où la mainlevée de l'immobilisation du navire a été refusée ou a été soumise à des conditions, l'État du pavillon doit en être informé sans retard et peut demander cette mainlevée conformément à la partie XV.

2. Les États coopèrent à l'élaboration de procédures visant à éviter toute inspection matérielle superflue de navires en mer.

107. Indépendamment des graves manquements aux dispositions des paragraphes 2 et 4 de l'article 73, mais sans préjudice des autres violations alléguées de la Convention, même si la Guinée-Bissau avait entrepris une enquête sur les activités du *Virginia G*, elle l'a fait sans qu'une telle mesure soit aucunement justifiée par l'article 226 et, en tout état de cause, ces mesures ont considérablement outrepassé ce que l'on peut considérer comme étant raisonnable comme prévu à l'article 226 ("*Les États ne retiennent pas un navire étranger plus longtemps qu'il n'est indispensable ...*").

Recours à la force et à des mesures non raisonnables

108. Le droit international – applicable en vertu de l'article 293 de la Convention – stipule que le recours à la force doit être évité dans toute la mesure possible et que, lorsqu'il est inévitable, il ne doit pas aller au-delà de ce qui est raisonnable ou nécessaire eu égard aux circonstances.

109. Le Panama soutient que les autorités de la Guinée-Bissau ont arraisonné le *Virginia G* et traité l'équipage, ont eu recours à l'intimidation et/ou à la force de manière inutile et injustifiée. Comme les faits l'expliquent plus clairement, le *Virginia G* a été arrêté sans avertissement, avec recours à la violence et à l'intimidation (alors qu'aucune résistance n'avait été opposée) et sous la menace d'armes à feu. En outre, le capitaine a été obligé de conduire le navire jusqu'au port de Bissau dans des conditions périlleuses et a été forcé de signer des documents sous la contrainte sans en recevoir copie et sans se voir donner l'occasion de se mettre en rapport avec l'armateur.

110. Le Panama affirme en outre que la confiscation par les autorités de la Guinée-Bissau de la cargaison de fioul se trouvant à bord du navire a été opérée de façon abusive, violente et illégale.

111. Enfin, le Panama considère que le traitement réservé au *Virginia G* a été discriminatoire par rapport à celui qui a été réservé à d'autres navires étrangers, détenus en mêmes circonstances par les autorités de la Guinée-Bissau pendant la même période, et apparemment en violation de la Convention.

VI. REQUÊTE AU TRIBUNAL ARBITRAL

Pour les motifs de fait et de droit susmentionnés, le Panama a prié le Tribunal arbitral de dire et 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, dans 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'État 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 affectées impliquées dans son exploitation, y compris au titre du préjudice personnel, 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, le tribunal 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.

3 juin 2011

(sur ordre)

Signé illisible

Ramón Garcia-Gallardo

Conseil/Agent de la République du Panama

Signé illisible

Alexander Mizzi

Conseil/Agent de la République du Panama

Annexes: non reproduite