

**INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA  
TRIBUNAL INTERNATIONAL DU DROIT DE LA MER**

1999

Audience publique

Tenue le mardi 16 mars 1999, à 10 heures,  
au Tribunal international du droit de la mer, Hambourg,

Président Thomas A. Mensah

dans l'affaire du navire "SAIGA" (No.2)

*(Saint- Vincent- et- les Grenadines c. la Guinée)*

---

**COMPTE RENDU**

---

Non-corrigé

<i>Présents :</i>	Président	Thomas A. Mensah
	Vice-Président	Rüdiger Wolfrum
	Juges	Lihai Zhao
		Hugo Caminos
		Vicente Marotta Rangel
		Alexander Yankov
		Soji Yamamoto
		Anatoli Lazarevich Kolodkin
		Choon-Ho Park
		Paul Bamela Engo
		L. Dolliver M. Nelson
		P. Chandrasekhara Rao
		Joseph Akl
		David Anderson
		Budislav Vukas
		Joseph Sinde Warioba
		Edward Arthur Laing
		Tullio Treves
		Mohamed Mouldi Marsit
		Gudmundur Eiriksson
		Tafsir Malick Ndiaye
	Greffier	Gritakumar E. Chitty

---

*Saint- Vincent- et- les- Grenadines est représentée par :*

M. Carlyle Dougan, Q.C. – Haut Commissaire de-Saint-Vincent-et-les Grenadines, à Londres

*comme agent;*

M. Carl Joseph, Procureur général et Ministre de la justice de Saint-Vincent-et-les Grenadines,

*comme conseil;*

M. Richard Plender Q.C., avocat, Londres, Royaume Uni,  
M. Yérim Thiam, avocat, Bâtonnier de l'Ordre des avocats du Sénégal, Dakar, Sénégal,  
M. Nicholas Howe, agent judiciaire, Howe & Co, Londres, Royaume Uni,

*comme avocats.*

*La Guinée est représentée par :*

M. Hartmut von Brevern, avocat, Röhreke, Boye, Remé & von Werder, Hambourg, Allemagne,

*comme agent;*

M. Maurice Zobélérou Togba, Ministre de la justice, de la Guinée,  
M. Rainer Lagoni, Professeur à l'Université de Hambourg et Directeur de l'Institut de droit maritime et du droit de la mer , Hambourg , Allemagne,  
M Nemankoumba Kouyate, Chargé d'affaires, Ambassade de la Guinée, Bonn, Allemagne,  
M. Mamadi Askia Camara, Directeur de la Division Législation et Réglementation douanières,  
M. Mamadou Saliou Diallo, Officier de l'Etat-major de l'Armée de mer,  
M. André Saféla Leno, Magistrat à la Cour d'appel, Conakry, Guinée,

*comme conseils.*

1 **L'audience est ouverte à 10 heures.**

2 **M. le Président** (*interprétation*). - Professeur Lagoni, vous avez la parole

3 **Me Plender** (*interprétation*). - Monsieur le Président, puis-je soulever une  
4 question linguistique qui provient d'hier ? Je ferai une note.

5 Le mot « encablure » en français a été traduit en anglais « *cable* ». Au sens littéral,  
6 cela veut dire un câble ou une corde.

7 « Encablure » est une mesure de distance, « *cable* » est une mesure de distance,  
8 mais une encablure n'est pas égale à un cable.

9 C'est ce qui, à notre avis, a donné lieu à des malentendus assez graves. Nous  
10 allons fournir les dictionnaires nécessaires, français et anglais, pour prouver qu'une encablure  
11 n'est pas égale à un cable.

12 Dans la version anglaise, je propose de dire « encablure » lorsque « encablure » a  
13 été utilisé et de remplacer le mot « *cable* » par « encablure ». Je ne veux pas revenir sur le  
14 fond de cette question. Je voulais simplement mentionner une source de malentendus.

15 **M. le Président** (*interprétation*). - Professeur Lagoni.

16 **Me Lagoni** (*interprétation*). - Merci, Monsieur le Président.

17 Je reprendrai mon exposé commencé hier dans l'après-midi. Il s'agissait de savoir  
18 si l'avitaillement est considéré comme relevant de la navigation au sens juridique du terme, de  
19 la question.

20 Dans ce sens, j'ai interprété l'article 58 paragraphe 1 de la Convention des Nations  
21 Unies sur le droit de la mer et je pense avoir montré que l'interprétation textuelle de cette  
22 disposition indique bien que l'avitaillement ne relève pas de la navigation.

23 En ce qui concerne le contexte de l'article 58, il indique également que  
24 l'avitaillement ne relève pas de la navigation. L'objet et le but n'exigent pas d'inclure  
25 l'avitaillement dans la navigation et l'avitaillement des bateaux de pêche dans la zone  
26 économique exclusive ne doit pas être considéré comme étant une autre utilisation  
27 internationalement licite de la mer associée au droit de communication.

28 Pour terminer, j'ai montré, ou j'espère avoir montré, que les travaux préparatoires  
29 de la Convention de 1982 n'indiquent rien en ce qui concerne la disposition en tant que telle,

1 mais indiquent que les Etats africains et, surtout, les Etats d'Afrique de l'Ouest étaient très  
2 conscients, au cours de la troisième Conférence, du problème de l'extension des lois  
3 douanières sur la zone économique exclusive.

4 J'en viens maintenant à la pratique des Etats, ce qui m'amène, d'ailleurs, à ma  
5 sixième et dernière observation concernant l'interprétation de l'article 58 relatif à la pratique  
6 des Etats.

7 Conformément aux règles coutumières d'interprétation --je serai très bref ici--  
8 toute pratique ultérieurement suivie dans l'application du Traité par laquelle est établi l'accord  
9 des parties à l'égard de l'interprétation de l'article 58 paragraphe 1 sera prise en compte.

10 C'est ce qui est dit à l'article 31 du Droit des Traités, mais il n'existe pas de tel  
11 accord entre les parties.

12 Néanmoins, la pratique de l'Etat portant sur l'avitaillement au large dans la zone  
13 économique exclusive est intéressante, en l'espèce, du fait qu'elle éclaire les politiques  
14 économiques et fiscales qui sous-tendent cette pratique. Un grand nombre d'Etats autorisent  
15 les vaisseaux à acheter du carburant hors taxes et sans droits de douane dans leurs ports, ce  
16 qui rend leurs ports attrayants pour ces bateaux étrangers et réduit ainsi les coûts de transport,  
17 d'exportation et d'importation dans leur pays.

18 De la même manière, si un Etat souhaite attirer des bateaux de pêche étrangers  
19 dans sa zone économique exclusive, il autorisera les bateaux de pêche à s'avitailer dans leurs  
20 ports sans payer de taxes ni de droits de douane.

21 Des Etats qui mettent en oeuvre de telles politiques de navigation ou de pêche  
22 n'empêcheront pas l'avitaillement en mer du fait que cette activité n'a pas d'effet sur leur  
23 politique en matière de douane et sur leurs revenus fiscaux.

24 D'autres Etats exigent une licence, une autorisation pour l'avitaillement en mer de  
25 manière à réglementer cette activité, et ce, pour d'autres raisons.

26 Mises à part les considérations fiscales, ce sont principalement des considérations  
27 écologiques qui susciteront de telles réglementations du fait qu'avitailer en mer dans la zone  
28 économique exclusive peut provoquer plus facilement des accidents que l'avitaillement dans  
29 le port.

1 Par ailleurs, c'est une décision de politique prise souverainement par la  
2 République de Guinée que de faire en sorte que les bateaux de pêche qui ont une autorisation  
3 pour pêcher dans la zone économique exclusive sont tenus de payer des droits de douane sur  
4 le carburant dans le port de Conakry. Afin d'éviter le contournement de ses lois douanières  
5 l'Etat côtier peut interdire l'avitaillement en mer dans une telle situation ou le subordonner à  
6 une autorisation, comme cela est envisagé à l'avenir du fait du projet d'arrêté conjoint de 1998.  
7 Autrement, tous les bateaux, y inclus les vaisseaux de cabotage, tenteraient très probablement  
8 de s'avitailer par un avitaillement en mer dans la zone économique exclusive, ce qui  
9 affecterait gravement les intérêts fiscaux de l'Etat côtier.

10 Je reviendrai sur cet intérêt fiscal dans un instant.

11 Si nous avons à l'esprit ces différentes politiques, tant économiques que fiscales, il  
12 n'est pas surprenant que les Etats aient une attitude très différente à l'égard de l'avitaillement  
13 en mer, ce qui ne veut pas dire que la pratique des Etats côtiers qui a prévalu jusqu'à  
14 maintenant d'éviter la réglementation d'avitaillement en mer soit l'expression d'une pratique  
15 générale faisant droit.

16 Cela ne veut pas non plus dire que la solution guinéenne soit incompatible avec le  
17 droit international.

18 En conclusion, je dirai qu'une interprétation prudente du paragraphe premier de  
19 l'article 58 de la Convention montre que l'avitaillement en mer de bateaux de pêche par le  
20 Saiga dans la zone économique exclusive de la Guinée ne relève pas de la liberté de  
21 navigation ou ne représente pas une utilisation internationalement licite de la mer, associée à  
22 la liberté de navigation.

23 Il en résulte que la République de Guinée conclut que l'interprétation donnée par  
24 l'Etat demandeur du paragraphe 1 de l'article 58 de la Convention n'est pas défendable, n'est  
25 pas tenable.

26 Cela étant dit, j'en viens maintenant au fondement en droit sur lequel la Guinée  
27 applique sa juridiction et sa compétence pour interdire l'avitaillement en mer de la zone  
28 économique exclusive.

29 Ne relevant pas de la navigation, l'avitaillement en mer ne constitue pas un droit  
30 souverain de l'Etat côtier. L'avitaillement en mer tel que le pratiquait le Saiga est connexe à la  
31 pêche, mais n'est pas de la pêche en tant que telle.

1 Il en résulte que la République de Guinée ne s'appuie pas sur la première option  
2 offerte par le paragraphe 1 a) de l'article 56 de la Convention.

3 Toutefois, l'avitaillement en mer est, de part sa nature, une activité commerciale.

4 On pourrait donc se poser la question de savoir s'il s'agit là d'une autre activité aux  
5 fins de l'exploitation économique et d'exploration de la zone telles que la production d'énergie  
6 à partir de l'eau, des courants et des vents, comme cela est formulé dans la deuxième branche  
7 de l'alternative offerte par l'article 56 dans son paragraphe 1 a).

8 Consciente que le texte de cette disposition peut susciter des doutes sur ce point,  
9 la République de Guinée, néanmoins, invite le Tribunal à prendre cela comme hypothèse.

10 Nonobstant la conclusion précédente, la République de Guinée soutient que la  
11 base juridique en droit international pour interdire l'avitaillement en mer des bateaux de pêche  
12 dans la zone économique exclusive est le principe coutumier de la protection de son intérêt  
13 public à l'encontre de graves infractions.

14 Ces principes coutumiers s'appliquent également à la zone économique exclusive,  
15 et ceci ressort clairement dans la Convention. En effet, la Convention affirme, dans la dernière  
16 phrase de son préambule, dans le dispositif du préambule, que les questions qui ne sont pas  
17 réglementées par la Convention continueront d'être régies par les règles et principes du droit  
18 international général.

19 En outre, l'article 56 paragraphe 1 c) confirme que, dans la zone économique  
20 exclusive, l'Etat côtier a également d'autres droits et obligations prévus par la Convention qui  
21 incluent les règles et principes du droit international général mentionnés dans le préambule et,  
22 conformément au paragraphe 3 de l'article 58 de la Convention, d'autres Etats tiendront  
23 dûment compte, dans la zone économique exclusive, des lois et réglementations adoptées par  
24 l'Etat côtier, conformément aux dispositions de cette Convention et autres règles de droit  
25 international, dans la mesure où elles ne sont pas incompatibles avec la partie V.

26 Ce qui signifie que le régime juridique de la zone économique exclusive ne  
27 constitue pas un régime fermé. C'est un régime ouvert aux principes coutumiers et ouvert aux  
28 nouveaux développements.

29 J'en viens, maintenant, à l'application du principe coutumier de la protection de  
30 l'intérêt public guinéen. Nous invitons le Tribunal à considérer que, pour trois raisons, le point  
31 en litige, en l'espèce, est très limité et très pointu, très spécifique.

1           En premier lieu, la République de Guinée n'a pas, d'une manière générale, étendu  
2 ses lois douanières à la zone économique exclusive. La Guinée ne considère pas sa zone  
3 économique exclusive comme faisant partie de son territoire douanier. Elle ne perçoit pas de  
4 droits de douane à l'intérieur de sa zone économique exclusive.

5           Bien au contraire, ce que fait la République de Guinée, c'est simplement  
6 d'empêcher l'avitaillement de bateaux de pêche et d'autres bateaux qui sont en transit et se  
7 dirigent vers Conakry dans ses eaux.

8           A cette fin, les articles 33 et 34 du Code douanier ont établi le rayon douanier, qui  
9 est une zone de surveillance de 250 kilomètres, ce qui représente environ 135 milles marins,  
10 au large de la côte guinéenne. Il y a chevauchement, de ce fait, avec la zone contiguë de la  
11 Guinée et, en partie, de la zone économique exclusive.

12           Les mesures prises par les autorités douanières guinéennes dans le rayon douanier  
13 sont fondées, en droit interne, sur le Code douanier et sur les autres lois guinéennes. Du point  
14 de vue du droit international, elles se justifient en se fondant sur le principe coutumier de la  
15 protection de l'intérêt public à l'encontre de graves désavantages.

16           En deuxième lieu, la République de Guinée n'interdit pas, d'une manière générale,  
17 toute activité d'avitaillement quelle qu'elle soit à l'intérieur de sa zone économique exclusive  
18 ou dans ce rayon douanier. L'avitaillement de bateaux qui sont en transit vers d'autres Etats  
19 n'est pas interdit parce que cela n'affecte pas les intérêts fiscaux de la Guinée.

20           En troisième lieu, la République de Guinée n'invoque pas le principe mentionné  
21 comme une justification pour justifier une action unique contre un seul bateau, mais elle  
22 invoque ce principe comme le fondement pour l'adoption de ses lois et règlements dont les  
23 pétroliers étrangers s'avitillant dans la zone économique exclusive tiendront dûment compte,  
24 conformément au paragraphe 3 de l'article 58 de la Convention.

25           Nous avançons que la protection de l'intérêt public est la raison qui a motivé et  
26 incité la République de Guinée à agir. Le principe général de droit international comme base  
27 des mesures à l'encontre de l'avitaillement en mer est le principe d'autoprotection. L'existence  
28 de ce principe en droit coutumier international et la doctrine de nécessité apparentée, tout cela  
29 a été développé dans le contre-mémoire aux paragraphes 112 et 113. Je me permettrai de ne  
30 faire que de les mentionner ici pour éviter toute répétition.



1 Je voudrais, toutefois, souligner ici que les mesures prises à l'encontre du Saiga ne  
2 constituait pas un incident isolé de nécessité justifiant un acte d'autoprotection, mais  
3 l'application à l'égard d'un bateau des lois douanières guinéennes, qui interdisent  
4 l'avitaillement au large dans la zone économique exclusive, ce qui veut dire que nous  
5 avançons que, en ce qui concerne l'affaire du projet GABCIKOVO-NAGYMAROS sur lequel  
6 la Cour Internationale s'est prononcée en 1997, ainsi que l'article 33 du projet sur la  
7 responsabilité de l'Etat du Professeur Ago, cités par Me Thiam le 11 mars, ne sont pas  
8 pertinents en l'espèce. Elles portent sur l'état de nécessité comme justification pour une action  
9 unique en violation d'une obligation internationale.

10 En l'affaire du barrage de GABCICOVO-NAGYMAROS, l'obligation  
11 internationale était un accord bilatéral relatif à un barrage, un réservoir d'eau entre la Hongrie  
12 et la Slovaquie. C'est là une situation bien différente que la situation dans laquelle on invoque  
13 la protection de l'intérêt public pour ce qui est de l'extension restreinte et soigneusement  
14 équilibrée de ses lois douanières sur une partie de la zone économique exclusive par la  
15 Guinée.

16 Dans la dernière situation, il n'y avait aucun lien juridique direct entre les parties,  
17 et le vaisseau aurait très bien pu éviter d'avitailer dans la zone.

18 Il a été avancé également que le principe d'autoprotection constitue le fondement  
19 de plusieurs dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer,  
20 notamment le paragraphe 4 de l'article 109 portant sur des émissions non autorisées, ou  
21 l'article 221 portant sur les accidents de mer.

22 L'avitaillement en mer non autorisé est certainement d'une nature tout à fait  
23 différente que les effets d'émissions non autorisées. Mais les effets sur les intérêts fiscaux  
24 d'un petit pays en développement peuvent néanmoins être très importants, et ils sont  
25 importants dans le cas de la République de Guinée.

26 Les effets très graves de l'avitaillement en mer, illicite, sur les intérêts publics de  
27 la République de Guinée sont décrits dans la déclaration d'intention jointe à l'arrêté conjoint  
28 de 1998 qui est envisagé, réglementant l'activité de l'avitaillement des bateaux en République  
29 de Guinée.

1            Selon les chiffres mentionnés dans ce document, à peine 10 % de la flotte de  
2 pêche opérant dans la zone économique exclusive de la Guinée s'avitaillent en carburant à la  
3 Société Guinéenne des Pétroles à Conakry.

4            Il est estimé également qu'environ 150 bateaux de pêche par mois, avec une  
5 consommation moyenne de 100 tonnes métriques par vaisseau, auraient été en mesure de  
6 s'avitailler régulièrement en Guinée, ce qui représenterait des revenus douaniers d'environ  
7 696 millions de francs guinéens, ce qui équivaut à environ à 499 000 dollars par mois, c'est-à-  
8 dire un montant considérable pour un petit pays en développement.

9            Il a été également constaté que le revenu douanier sur les produits pétroliers  
10 représente au moins 33 % du total des revenus douaniers destinés au Trésor public guinéen.

11            Que la perte de revenus puisse être considérée comme un intérêt essentiel d'un  
12 Etat a été admis par Saint-Vincent-et-les Grenadines, qui est également un petit pays en  
13 développement, dans sa réplique. Me Thiam l'a confirmé dans son intervention du 11 mars.

14            A ce stade, toutefois, Monsieur le Président -j'espère que vous me comprendrez-  
15 j'ai rejeté devant ce Tribunal les allusions et allégations gratuites faites dans cet exposé  
16 concernant les soi-disant intérêts d'officiers, de soldats ou autres fonctionnaires de la  
17 République de Guinée dans l'arraisonnement du Saiga.

18            J'en reviens à mon sujet.

19            La République de Guinée affirme que l'interdiction de l'avitaillement en mer a été  
20 nécessaire afin de protéger son intérêt public. Il n'y avait pas d'autres moyens disponibles pour  
21 empêcher l'avitaillement en mer non autorisé dans les zones de Guinée relevant de sa  
22 juridiction nationale. L'interdiction d'une telle activité était la seule solution pour protéger  
23 l'intérêt public de la République de Guinée.

24            A la lumière des circonstances, en l'espèce, l'interdiction de l'avitaillement en mer  
25 était également raisonnable. Il ne s'agissait pas d'exclure l'industrie de l'avitaillement en mer  
26 pour toujours dans les eaux guinéennes. Non. Il s'agissait simplement de préparer la voie pour  
27 adopter un régime juridique qui réconcilierait les intérêts de l'Etat côtier avec les intérêts de  
28 l'industrie d'avitaillement, en introduisant un régime d'autorisation pour l'avitaillement en mer.

29            Un tel régime est envisagé dans l'arrêté conjoint de 1998 que l'on se propose  
30 d'adopter. L'article premier de cet arrêté conjoint subordonnerait l'avitaillement en mer à  
31 l'approbation du ministre compétent, et l'article 5 impose des droits douaniers sur les

1 carburants et lubrifiants destinés à des bateaux de pêche et autres bateaux en transit vers  
2 Conakry.

3 Mais ce n'est pas seulement l'interdiction de l'avitaillement en mer qui était  
4 nécessaire et raisonnable pour protéger l'intérêt public de la République de Guinée.  
5 L'arraisonnement du Saiga était également nécessaire et raisonnable.

6 Le vaisseau avait violé cette interdiction. Or, des interdictions qui ne sont pas  
7 suivies d'exécution perdent leur signification pratique et deviennent superfétatoires, dirait-on  
8 aux Etats-Unis.

9 En outre, l'arraisonnement du bateau n'était pas déraisonnable du fait qu'il y avait  
10 déjà eu plusieurs autres incidents d'infractions à l'interdiction guinéenne commises par des  
11 pétroliers qui avaient été notifiés. Le Saiga n'était pas le premier bateau à être arraisonné,  
12 escorté dans le port de Conakry, mais c'est le premier pétrolier qui ait refusé d'accepter de  
13 mettre en oeuvre la procédure prévue dans le Code douanier guinéen pour la mainlevée de  
14 l'immobilisation du vaisseau.

15 C'est pourquoi j'en conclus que la République de Guinée a interdit l'avitaillement  
16 en mer de manière à protéger son intérêt public.

17 La République de Guinée a un intérêt public à percevoir des droits de douane sur  
18 les carburants des bateaux de pêche opérant dans sa zone économique exclusive.  
19 L'avitaillement en mer illicite affecte gravement l'intérêt public parce que les bateaux de pêche  
20 opérant dans la zone économique exclusive guinéenne et autres bateaux en transit vers  
21 Conakry évitent d'acheter du carburant dans le port de Conakry.

22 C'est pourquoi, dès lors, j'en conclus que la République de Guinée est en droit  
23 d'empêcher l'avitaillement au large dans son rayon douanier, qui fait partie de sa zone  
24 contiguë et de sa zone économique exclusive ; et cela est compatible avec la Convention des  
25 Nations Unies sur le droit de la mer.

26 J'en viens, maintenant, à une autre question en droit, à savoir la question de la  
27 poursuite (*hot pursuit*).

28 Monsieur le Président, les parties sont d'accord pour dire que le Saiga a été arrêté,  
29 fouillé par deux vedettes des autorités douanières guinéennes et que, ensuite, le bateau a été  
30 escorté à Conakry.

1           La Guinée a justifié l'exercice de sa juridiction sur le Saiga dans la zone  
2 économique exclusive de la Sierra Leone en se fondant sur le droit de poursuite.

3           Conformément aux conditions stipulées à l'article 111 de la Convention sur le  
4 droit de la mer, le droit de poursuite étend la juridiction d'exécution de l'Etat côtier sur un  
5 bateau étranger qui a enfreint les lois de cet Etat dans les zones de sa juridiction nationale et a  
6 été poursuivi, à partir de là, dans la zone économique exclusive d'un autre Etat.

7           La poursuite du Saiga par les vedettes guinéennes soulève deux questions de  
8 principe.

9           En premier lieu, est-ce que le Saiga a enfreint les lois et règlements de la Guinée  
10 en avitaillant des bateaux de pêche étrangers ? (paragraphe 1 et 2 de l'article 111 de la  
11 Convention).

12           En deuxième lieu, la poursuite du Saiga était-elle compatible avec les conditions  
13 stipulées à l'article 111 dans ses sections 1, 2 et 4 en ce qui concerne le commencement de la  
14 poursuite ?

15           La première question présuppose que la Guinée applique réellement ses lois et  
16 réglementations pertinentes à l'avitaillement au large et que ses lois et réglementations soient  
17 licitement opposables au Saiga, ce qui veut dire que nous devons d'abord indiquer quelles sont  
18 les lois applicables à l'avitaillement en mer dans la zone économique exclusive guinéenne et  
19 voir ensuite si elles pouvaient être appliquées au Saiga.

20           Mais, avant d'arriver à cette question, je voudrais faire une brève observation  
21 concernant l'étendue dans laquelle ces lois guinéennes sont pertinentes devant ce Tribunal.

22           Conformément à l'article 293 de la Convention sur le droit de la mer, le Tribunal  
23 international appliquera la Convention et autres règles du droit international au différend.

24           Ceci signifie règles et règlements de droit interne ne sont pertinents devant ce  
25 Tribunal que si, et dans la mesure, où cela est exigé par le droit international. Les règles et  
26 réglementations internes constituent des faits qui doivent être présentés par les parties.

27           Cela veut dire également que des mesures prises par des autorités nationales ou  
28 des décisions de juridiction interne appliquant des lois et règlements internes ne doivent pas  
29 faire l'objet d'un examen juridique à la lumière d'une législation nationale d'une des parties  
30 devant le Tribunal.

1           En d'autres termes, le Tribunal international n'est pas un Tribunal d'appel qui  
2 réexamine des décisions de juridiction interne conformément à la législation nationale.

3           Les lois et règlements qui sont pertinents en l'espèce, sont indiqués au  
4 paragraphe 3 de l'article 58 et, en ce qui concerne le droit à la poursuite, sont décrits au  
5 paragraphe 2 de l'article 111.

6           Conformément au paragraphe 3 de l'article 58, le Saiga doit dûment tenir compte,  
7 dans la zone économique exclusive guinéenne, des lois et règlements que la République de  
8 Guinée a adoptés conformément à la Convention et conformément à d'autres règles de droit  
9 international. Et, conformément au paragraphe 2 de l'article 111, le droit de poursuite  
10 s'applique aux infractions aux lois et règlements de l'Etat côtier applicables à la zone  
11 économique exclusive conformément à la Convention.

12           Saint-Vincent-et-les Grenadines ont soutenu que les lois et règlements douaniers  
13 sur lesquels s'est fondée la Guinée dans ses actions ne sont indiqués nulle part dans sa  
14 législation comme s'appliquant au-delà de la mer territoriale (Mémoire, paragraphe 17 et 91  
15 ainsi que paragraphes 106 à 110, et également dans la réplique, paragraphes 108, 122 et 126).

16           La République de Guinée conclut que ce point de vue n'est pas correct.

17           Comme cela est dit dans le contre mémoire (paragraphes 8 et 9), la Guinée interdit  
18 l'avitaillement en mer en se fondant sur sa loi n° 94/007/CTRN du 15 mars 1994 dans un  
19 rayon douanier de 250 kilomètres (environ 135 milles marins) au large de son littoral.

20           Ce rayon douanier a été établi par les articles 33 et 34 du Code douanier guinéen  
21 qui porte le n° 094/PRG/SGG du 28 novembre 1990.

22           Compte tenu d'informations données par certaines sources guinéennes, des  
23 officiels des douanes peuvent aller à bord de bateaux à l'intérieur du rayon douanier et utiliser  
24 la force pour arrêter des vaisseaux qui refusent d'obtempérer et de s'arrêter. Le rayon douanier  
25 n'est pas une zone spéciale de droit international, c'est une zone fonctionnelle établie aux fins  
26 de l'administration douanière dans le droit interne de la République de Guinée.

27           Il y chevauchement avec la mer territoriale et la zone contiguë ainsi qu'avec de  
28 grandes parties de la zone économique exclusive guinéenne.

29           Les infractions aux lois guinéennes du Saiga se sont produites dans le rayon  
30 douanier et la poursuite du bateau a commencé à partir de l'intérieur de ce rayon douanier

1 comme je vais le montrer plus tard. Je n'entrerais pas dans les détails du droit interne guinéen à  
2 ce stade.

3 En ce qui concerne la juridiction d'exécution c'est là, également, un point contesté  
4 par l'Etat demandeur. La République de Guinée n'applique pas seulement ses législations  
5 douanières pertinentes dans sa zone économique exclusive à l'intérieur du rayon douanier. Elle  
6 exécute également les différentes dispositions à l'égard des bateaux étrangers.

7 La juridiction d'exécution de la République de Guinée découle du droit  
8 international, également du principe coutumier de la protection de l'intérêt public, comme je  
9 l'ai dit tout à l'heure.

10 Ce principe inclut l'idée de prendre les mesures nécessaires et appropriées afin de  
11 d'exécuter les règles applicables dans le droit interne de la Guinée. L'exécution est prévue par  
12 la loi 94/007/CTRN du 15 mars 1994 et le Code douanier de 1990, les deux lois règlent  
13 expressément la question d'exécution.

14 En ce qui concerne l'infraction aux législations guinéennes pertinentes, je voudrais  
15 attirer votre attention sur le fait que le Saiga avait avitaillé en carburant les bateaux de pêche  
16 Guillermo Primo, Kriti et Eleni G, le matin du 27 octobre 1997 à la position 10° 25,3 Nord, et  
17 15° 42,6 Ouest.

18 Cette position est à environ 22,5 et 22,9 milles marins au large de la côte de l'île  
19 guinéenne d'Alcatraz. Il en résulte que ceci se trouve dans la zone contiguë et la zone  
20 économique exclusive et le rayon douanier de la Guinée. Elle enfreint l'interdiction  
21 d'avitaillement en mer à l'intérieur du rayon douanier contenue dans la législation douanière  
22 guinéenne.

23 Mon dernier point en ce qui concerne cette applicabilité des lois douanières  
24 guinéennes au Saiga.

25 Conformément à l'article 300 de la Convention, les Etats parties exercent leur  
26 droit et juridiction et la liberté reconnue par la Convention de manière que cela ne constitue  
27 pas un abus de droit.

28 L'Etat demandeur allègue qu'invoquer ces dispositions contre le bateau  
29 constituerait un abus de droit du fait que le capitaine du Saiga n'aurait soi-disant pas été  
30 informé que l'avitaillement de bateaux de pêche à l'intérieur de la zone économique exclusive  
31 de la Guinée était interdit. C'est ce qui est dit dans le mémoire au paragraphe 112.

1 Cette déclaration du capitaine Orlov n'est évidemment pas exacte. Il y avait  
2 suffisamment de documents qui prouvaient que le capitaine ou le commandant du Saiga savait  
3 fort bien que l'avitaillement en mer dans la zone économique exclusive de la Guinée était  
4 interdit et que les autorités guinéennes exécutaient cette interdiction contre les bateaux  
5 étrangers.

6 M. Marc Albert Vervaeet, directeur régional des affréteurs du Saiga, a confirmé,  
7 dans une déclaration de février 1998, et ceci a été soumis par l'Etat demandeur comme  
8 document probatoire, que l'affréteur savait que la Guinée avait un autre régime que celui  
9 d'autres juridictions dans la zone. Me Vervaeet évoque également des mesures prises par deux  
10 vedettes contre le pétrolier Alpha-1 dans la zone économique exclusive de la Guinée en  
11 mAI 1996.

12 Or, l'Alpha-1 été affrété par la même compagnie que l'était le Saiga.

13 Le fait de connaître ce qu'il en était de la situation dans la zone économique  
14 exclusive de la Guinée explique également pourquoi l'affréteur a donné des instructions au  
15 capitaine du Saiga d'essayer de rester à au moins 100 milles marins de distance des côtes  
16 guinéennes. Les instructions pertinentes du commandant dans le livre de bord du Saiga, qui  
17 est également fourni à titre de document probatoire à ce Tribunal, prouvent bien cela.

18 En effet, le 26 octobre 1997, au large de la Guinée, le commandant a inscrit dans  
19 son journal de bord : « *Il faut être très vigilant et suivre ce qu'il en est du radar à tout*  
20 *moment. Si vous remarquez une cible qui se dirige très rapidement vers notre vaisseau,*  
21 *appelez-moi immédiatement* ». Fin de citation.

22 Le 27 octobre 1997, au large de la Guinée ? il a inscrit également « *[un mot qui*  
23 *n'est pas lisible] radar tout le temps* ». Ce qui veut dire : « *Suivre le radar continuellement et,*  
24 *surtout, m'appeler dès que vous détectez une cible qui se déplace rapidement* ».

25 Enfin, nous savons que par la communication télex entre le commandant du Saiga  
26 et l'AOG à Genève qu'il connaissait l'interdiction guinéenne d'avitaillement des bateaux de pêche  
27 en carburant dans la zone économique exclusive.

28 Le 27 octobre 1997, à 16 h 26, le capitaine envoie un télex : « *Ne m'approcherais*  
29 *de la Guinée-Conakry à moins de 100 milles marins* ».

30 Le télex du 27 octobre 1997, envoyé à 18 h 42, est également très probant. Dans  
31 ce télex, le commandant est informé que le point de rencontre prévu avec les bateaux de pêche

1 grecs à 9° 50' Nord, 16° 15' Ouest, qui est dans la zone économique exclusive guinéenne,  
2 n'est, je cite : « *Pas sûr* ». Fin de citation.

3 Dans ce téléx, on a conseillé au commandant de se rendre à un autre point de  
4 rencontre situé à 9°00' Nord et 15°00' Ouest, qui se trouve dans la zone économique  
5 exclusive de la Sierra Leone, juste au sud de la frontière maritime avec la Guinée. Il est clair  
6 que ce point de rencontre était considéré comme sans risque.

7 Et, dans ce téléx, nous lisons : « *Sommes informés, autorités portuaires de*  
8 *Conakry envoient des vedettes ce soir et nous vous conseillons de considérer la position ci-*  
9 *dessus comme risquée* ». C'est-à-dire le premier point de rencontre qui avait été envisagé avant  
10 l'indication du nouveau point de rencontre, qui était juste au sud de la frontière avec la  
11 Guinée.

12 « *Nous vous donnons des instructions de vous en tenir à ce point de rencontre car*  
13 *tout autre point de rencontre pourrait présenter des risques* », ce qui veut dire qu'ils devaient  
14 quitter immédiatement la zone économique exclusive de la Guinée de manière à s'assurer un  
15 point de rencontre sûr, sans risque, juste au sud de la frontière maritime.

16 Ce téléx continue en disant : « *D'autre part, suivez nuit et jour votre radar sans*  
17 *interruption de manière à repérer tout bateau susceptible de s'approcher de vous (en général,*  
18 *il s'agit de bateaux rapides de la marine)* ».

19 Je pense que c'est clair comme document probatoire.

20 Le capitaine Orlov a répondu à Me Plender, toutefois, que, à sa connaissance, il  
21 n'enfreignait aucune législation lorsqu'il a avitaillé les bateaux de pêche le 27 octobre 1997.

22 Il a également prétendu que, à sa connaissance, son vaisseau travaillait de façon  
23 licite et n'enfreignait aucune législation d'aucun pays.

24 Ce serait surprenant si le capitaine d'un bateau, dans une telle situation, donnait  
25 une autre réponse.

26 L'histoire de la piraterie impliquant des soldats et des fonctionnaires dans les eaux  
27 de l'Afrique occidentale est, à première vue, tout à fait incroyable. Le capitaine Orlov a admis  
28 lui-même qu'il avait vu des soldats sur les vedettes qui s'approchaient et qu'il n'avait, lui,  
29 personnellement, aucune expérience avec des pirates et que tout ce qu'il en savait provenait  
30 des histoires racontées par le traducteur chinois, M. Lee.



1 L'histoire des pirates, clairement, sert à cacher la vérité.

2 De tous ces moyens présentés ici, il en découle que le capitaine du Saiga et les  
3 opérateurs à Genève savaient fort bien que l'avitaillement dans la zone économique exclusive  
4 de Guinée était interdit et ne serait pas toléré par les autorités guinéennes.

5 En conséquence, nous en concluons que ce n'est certainement pas un abus de droit  
6 que d'appliquer les législations douanières pertinentes guinéennes interdisant l'avitaillement  
7 en mer dans la zone économique exclusive au Saiga et d'exécuter ces législations à son égard.

8 J'en viens, maintenant, à la question de savoir si la poursuite du Saiga fut justifiée.

9 La poursuite du Saiga pouvait commencer à partir du moment où les autorités  
10 compétentes de Guinée avaient de bonnes raisons de penser que le Saiga avait enfreint les lois  
11 et règlements de la Guinée.

12 Est-ce que je vais trop vite ?

13 **M. le Président** (*interprétation*). - Non, le Professeur ne va pas trop vite.

14 **Me Lagoni** (*interprétation*). - Les autorités douanières sont les autorités  
15 compétentes en Guinée pour surveiller le rayon douanier et pour exécuter les législations  
16 douanières, les lois douanières guinéennes.

17 Non seulement elles avaient une bonne raison de le penser, mais elles avaient une  
18 connaissance positive du fait que le Saiga avait enfreint les législations douanières guinéennes  
19 dans la zone contiguë lorsqu'il avait avitaillé les bateaux de pêche Guillermo Primo, Kriti et  
20 Eleni G. Les systèmes de radio et de suivi par radar sont des systèmes qui permettent, comme  
21 l'a expliqué le Lieutenant Sow au Tribunal, de savoir cela.

22 La poursuite devait commencer alors que le Saiga était encore dans la zone où il  
23 avait enfreint les lois guinéennes.

24 En ce qui concerne la poursuite du bateau, il faut faire une distinction entre les  
25 différentes phases de l'action guinéenne.

26 Le Saiga, comme nous le savons des conversations enregistrées avec différents  
27 bateaux de pêche, était donc attendu avant d'entrer dans les eaux guinéennes. Les autorités  
28 douanières avaient délivré un ordre de mission le 26 octobre 1997. Les mesures contre le  
29 Saiga devaient être prises par les autorités douanières avec l'aide d'une unité spéciale de la  
30 Marine guinéenne qui dispose de vedettes à cette fin.

1            Au cours de la matinée du 27 octobre 1997, les autorités guinéennes découvrirent  
2 l'infraction aux lois douanières commise par le Saiga.

3            A 13 h 30, la petite vedette rapide, la P 35, a quitté le port de Conakry, s'est  
4 dirigée vers le nord avec l'ordre d'arrêter le Saiga, mais, ensuite, elle a reçu des instructions de  
5 retourner vers le sud pour se rallier à la grande vedette, la P 328, lorsqu'on a découvert que le  
6 Saiga était en train de quitter la zone contiguë afin de se rendre à un autre point de rencontre  
7 avec les bateaux de pêche.

8            A 20 h 19, le Saiga a reçu une mise en garde de Conakry, en grec, après quoi le  
9 pétrolier n'a plus communiqué avec les bateaux de pêche avant le matin suivant, à 3 h 50, le  
10 28 octobre 1997.

11            A ce moment-là, le Saiga a communiqué par radio le nouveau point de rencontre  
12 envisagé, à savoir 9°00' Nord et 15°00' Ouest, aux bateaux de pêche Poseidon, Panormitis et  
13 Combat.

14            Il ne faut pas oublier que les vedettes avaient cherché le Saiga pendant toute la  
15 nuit, et les autorités guinéennes n'avaient à aucun moment eu l'intention d'abandonner la  
16 poursuite.

17            L'officier commandant les vedettes, le Lieutenant Sow de la Marine guinéenne,  
18 nous a donné un témoignage tout à fait convaincant quant aux tactiques utilisées par les  
19 vedettes et les mesures prises pour repérer le vaisseau poursuivi avant qu'il ne quitte la zone  
20 économique exclusive guinéenne. Il était tout à fait conscient de l'importance, du point de vue  
21 juridique, de cela.

22            Le Lieutenant Sow, en se fondant sur le rapport qu'il avait écrit pour ses supérieurs  
23 et sur les routes suivies et les cartes, en se fondant sur le journal de bord du Saiga qui est resté  
24 en possession des autorités guinéennes depuis l'arraisonnement du bateau, a démontré de  
25 manière tout à fait convaincante à ce Tribunal les mouvements des vedettes guinéennes et du  
26 Saiga au cours de la nuit du 27 au 28 octobre 1997.

27            Ces mesures prises par les vedettes guinéennes ont inclus l'observation par radio,  
28 l'utilisation du radar et l'utilisation de goniomètres qui se trouvaient à bord de la vedette  
29 P 328.

30            Comme le Lieutenant Sow nous l'a expliqué, il avait suivi, sur le radar, les  
31 mouvements d'un groupe de vaisseaux, et, ce, à certains moments de la nuit et tôt le matin. Il a

1 reconnu certains de ces vaisseaux comme étant des vaisseaux marchands, d'autres comme  
2 étant des vaisseaux de pêche. Les deux types de bateaux peuvent être distingués l'un par  
3 rapport à l'autre du fait de leur vitesse et de la route suivie.

4           Lorsqu'à 3 h 50 le Saiga a repris la conversation par radio avec les bateaux de  
5 pêche mentionnés, il a pu indiquer exactement la position du Saiga sur son écran radar grâce  
6 au goniomètre et indiquer le point de rencontre vers lequel le Saiga se dirigeait.

7           A ce moment, le Saiga était à une distance de 44,5 milles marins de la vedette  
8 P 328. Cette distance a pu être mesurée exactement et précisément par le radar, connaissant la  
9 position de la vedette P 328, en utilisant le GPS.

10           Cela a permis au Lieutenant Sow de s'assurer, par tous les moyens pratiques  
11 disponibles, que le Saiga se trouvait encore dans la zone économique exclusive et, donc, se  
12 trouvait encore dans le rayon douanier de la Guinée ; et cela est tout à fait conforme à la  
13 première phrase de l'article 111 de la Convention.

14           Le 16 mars 1998, le Lieutenant Sow a confirmé ces faits au cours d'un dur contre-  
15 interrogatoire qui a duré plus de 3 heures et mené par Me Thiam devant ce Tribunal de  
16 manière fort impressionnante. Son témoignage est tout à fait conforme aux calculs faits sur la  
17 base des positions géographiques et des indications horaires contenues dans le journal de bord  
18 du Saiga.

19           Conformément à ces entrées concernant les positions du Saiga le 28 octobre 1997  
20 à 0 h 00 et à 4 h 00, et en prenant en compte la vitesse calculée du pétrolier par rapport au  
21 fond, le Saiga avait franchi la frontière entre les zones économiques exclusives de la Guinée et  
22 de la Sierra Leone après 3 h 50 le 28 octobre 1997.

23           A ce moment-là, il avait déjà été découvert par les vedettes guinéennes.

24           A partir de ce moment-là, il n'y a pas eu d'interruption de la poursuite avant  
25 l'arraisonnement du vaisseau juste après 9 h 00.

26           Le fait que le Saiga se sentait en sécurité est expliqué du fait qu'il a dérivé entre  
27 4 h 24 et 8 h 30 du matin du 28 octobre 1997, et cela n'a aucune pertinence juridique quant à  
28 la poursuite menée entretemps par les vedettes. Les détails de cette poursuite, d'ailleurs, ont  
29 été exposés de manière très convaincante par le Lieutenant Sow devant ce Tribunal.

30           J'en viens, maintenant, à mon dernier point : les signaux nécessaires.

1 Conformément à la deuxième phrase du paragraphe 4 de l'article 111, la poursuite  
2 ne peut commencer qu'après l'émission d'un signal de stopper visuel ou sonore donné à une  
3 distance permettant au navire visé de le percevoir.

4 Le Lieutenant Sow nous a dit et nous a prouvé qu'il avait appelé le Saiga par radio  
5 lorsqu'il a découvert le bateau à 3 h 50. A cette fin, il a utilisé le canal 16, qui est le canal de  
6 communication habituel.

7 En outre, plusieurs témoins ont confirmé que la petite vedette P 35 qui, en fait, est  
8 la vedette qui a arrêté le Saiga, avait ses lumières bleues allumées et faisait fonctionner sa  
9 sirène.

10 En outre, des tirs d'avertissement ont été tirés au-dessus du bateau qui a essayé  
11 d'échapper.

12 Ce qui veut dire que l'on a suffisamment prouvé qu'on a utilisé des signaux. La  
13 question juridique qui se pose est de savoir si ces signaux sont suffisants pour remplir les  
14 conditions prévues dans la deuxième phrase du paragraphe 4 de l'article 111.

15 Certains commentateurs pensent que ces signaux électroniques ne sont pas  
16 suffisants.

17 Par rapport à cela, il faut se rendre compte que les signaux électroniques entre les  
18 bateaux ne sont plus échangés en utilisant du morse. Les signaux envoyés par radio, comme  
19 en l'espèce, sont des signaux auditifs. Sur la passerelle du bateau, en général, on est toujours  
20 sur le canal 16 pour pouvoir toujours entendre les appels, et McDougal et Burke...

21 **M. le Président** (*interprétation*). - Professeur Lagoni, « ne peuvent pas ne pas être  
22 entendus », vous voulez dire « sont entendus », « que l'on ne puisse pas ne pas les voir » ?

23 **Me Lagoni** (*interprétation*). - Excusez-moi, mon anglais n'est pas très bon. J'ai  
24 voulu dire qu'en tout état de cause, sur la passerelle, on pouvait, on devait les entendre.

25 Le point de vue selon lequel ces signaux de radio sont suffisants pour justifier la  
26 poursuite est un point de vue partagé par des commentateurs bien connus comme McDougal  
27 et Burke, et, il va de soi que nous partageons ce point de vue.

28 Pour étayer ce point de vue, je voudrais souligner le fait que les moyens pratiques  
29 disponibles pour se satisfaire du fait que le bateau poursuivi est toujours dans la zone  
30 pertinente ont été développés de manière extensive depuis 1958.

1 Pour s'assurer que les signaux mentionnés dans la deuxième phrase de ce  
2 paragraphe puissent suivre ce développement, il faut partir du principe que les signaux  
3 envoyés par radio sont suffisants aux fins de la poursuite également.

4 Par ailleurs, étant donné la largeur des zones économiques exclusives, l'Etat côtier  
5 n'aurait aucune possibilité de commencer une poursuite dans des zones à l'extérieur de sa zone  
6 économique exclusive à l'époque du radar parce que, à ce moment-là, les auteurs des  
7 infractions découvriraient les forces de police bien avant que celles-ci ne s'approchent  
8 suffisamment pour envoyer des signaux visuels ou auditifs ; et un petit pays en développement  
9 n'a pas d'aéronef pour envoyer des signaux à des bateaux de pêche en infraction avec la loi.

10 Pour conclure, Monsieur le Président, Messieurs les Juges du Tribunal,  
11 Me Plender a mentionné, l'autre jour, l'importance que le grand écrivain irlandais : Sir Arthur  
12 Conan Doyle, donne au détail. Puis-je vous rappeler que, comme l'on dit dans le monde  
13 occidental, c'est en général le diable qui se trouve dans le détail ?

14 Mais, après avoir entendu le témoignage impressionnant, très précis et  
15 convaincant donné par le jeune officier, le Lieutenant Sow, de la Marine guinéenne, qui était  
16 présent sur la scène au petit matin du 27 octobre 1997 et qui était très conscient de  
17 l'importance de toutes les décisions qu'il était appelé à prendre, je préférerais citer Aby  
18 Warburg, le grand anthropologue de cette ville, qui a dit : « *C'est le Bon Dieu qui se trouve*  
19 *dans le détail* ». Du point de vue de la Guinée, je suis tout à fait d'accord avec lui dans  
20 l'espèce.

21 Monsieur le Président, Messieurs les Juges du Tribunal, ceci m'amène à la fin de  
22 ma présentation des questions de droit en l'affaire du Saiga.

23 En conclusion, la République de Guinée conclut que la poursuite et  
24 l'arraisonnement du Saiga étaient fondés au regard de la Convention. Je vous remercie.

25 **M. le Président** (*interprétation*). - Je vous remercie. Maître von Brevern ?

26 **Me von Brevern** (*interprétation*). - Monsieur le Président, l'orateur suivant, pour  
27 la République de la Guinée sera M. Mamadi Askia Camara, directeur de la Direction des  
28 douanes sur le droit douanier.

29 **M. M. Askia Camara**. - Monsieur le Président du Tribunal, Messieurs les Juges,  
30 après les explications des témoins des deux parties au présent procès, il me revient le grand  
31 privilège de vous présenter une brève communication relative aux bases légales de l'action

1 douanière ayant abouti à l'immobilisation, à Conakry, le 28 octobre 1997, du navire Saiga,  
2 ainsi que les procédures qui ont été suivies devant les tribunaux guinéens pour le règlement de  
3 cette affaire.

4 Mais, pour vous permettre de bien comprendre la position guinéenne dans ce  
5 problème, nous attirerons votre haute attention sur ce que la Douane représente l'une des  
6 sources principales du budget de la Guinée. L'essentiel de ses recettes provient des perceptions  
7 opérées sur le commerce des produits pétroliers : essence, gasoil, pétrole.

8 En d'autres termes, dès que la fraude se développe sur ces produits, une bonne  
9 partie des recouvrements douaniers se trouve être compromise.

10 C'est pour ces raisons que l'Etat guinéen s'est doté d'une nouvelle législation  
11 adaptée aux impératifs du moment.

12 A propos du navire Saiga dont il est question, il faut signaler que ce navire a été  
13 poursuivi pour avoir, en pleine connaissance de cause, avitaillé dans la zone contiguë, tout  
14 près de l'île guinéenne d'Alcatraz, des navires de pêche détenteurs de licences de pêche  
15 délivrées par les autorités guinéennes.

16 Ces navires s'appelaient : Kriti, Guiseppo Primo, Eleni G, et ont été avitaillés le 27  
17 octobre 1997.

18 De telles opérations constituent des atteintes à la loi n° 007/CTRN du  
19 15 mars 1994 en ses articles 6, 4 et 8, ainsi qu'au Code des douanes en ses articles 33, 34 et  
20 317.

21 Ces textes vous ont déjà été certainement communiqués.

22 Ces articles montrent ainsi clairement que le Saiga a effectivement enfreint la loi  
23 guinéenne en distribuant du gasoil, le 27 octobre 1997, à la position qui était la sienne dans la  
24 mer.

25 Conformément aussi aux dispositions de l'article 4 de la loi n° 007/CTRN du  
26 15 mars 1994, les trois navires précités, à savoir Kritti, Guiseppo Primo et Eleni G, auraient  
27 dû s'avitailler à quai parce que tous détenteurs de licences de pêche délivrées par les autorités  
28 guinéennes.

29 C'est dire qu'à tous égards le Saiga et ses clients avitaillés ont incontestablement  
30 violé la loi guinéenne.

1 Si, à un certain moment des débats, dans cette salle, une certaine confusion a failli  
2 s'installer autour de la notion de rayon des douanes et territoire douanier, nous précisons qu'il  
3 s'agit de réalités dans lesquelles il n'y a aucune limitation à l'action douanière régulière.

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

6 Le rayon des douanes correspond à une bande définie aux frontières d'un pays et  
7 dans laquelle doit s'exercer de manière permanente l'action de surveillance des services  
8 douaniers. Sa largeur varie selon les Etats. Il comprend toujours une zone terrestre et une zone  
9 maritime, pour les pays, bien entendu, ayant des frontières avec les océans.

10 Dans le rayon des douanes, ceux qui détiennent ou transportent des marchandises  
11 destinées à être importées ou exportées doivent observer les diverses législations de police, de  
12 santé et de douane.

13 Par rapport aux législations douanières, les marchandises, une fois dans le rayon  
14 des douanes, doivent être conduites par les voies légales vers les bureaux frontaliers des  
15 douanes pour y être déclarées.

16 Au risque d'être saisies par les douanes, des marchandises dans le rayon des  
17 douanes ne peuvent s'écarter des voies légales ou faire l'objet de dépôt ou de vente sans  
18 autorisation préalable des autorités compétentes.

19 Tant que la circulation de la marchandise s'effectue sous le respect des législations  
20 nationales diverses, il ne peut se produire une saisie. Mais, à la moindre intention de fraude,  
21 les risques de saisie naissent. Il convient de retenir que l'action douanière dans le rayon des  
22 douanes est à la fois préventive et répressive, selon la conduite des usagers.

23 Ce sont ces considérations que le Saiga a ignorées ou négligées pour commettre  
24 son infraction, en comptant peut-être sur l'état de sous-équipement matériel en mer des  
25 brigades de douane de Guinée.

26 Mais cela a été une erreur ou une mauvaise appréciation de la qualité du terrain.  
27 Grâce à l'assistance des Etats-Unis, depuis quelque temps, avec l'octroi de quatre vedettes de  
28 patrouille en mer, les chances de succès des contrebandiers sont réduites.

1 S'agissant de la poursuite qui a permis d'immobiliser, le 28 octobre 1997, le navire  
2 Saiga alors fugitif, on peut remarquer que cette action a été faite en conformité avec les  
3 exigences de l'article 111 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

4 En effet, pour une infraction commise dans la zone contiguë, la poursuite a  
5 commencé au moment où le navire contrebandier Saiga avitailait dans ladite zone et n'a pas  
6 été interrompue jusqu'à l'immobilisation effective dudit Saiga, le 28 octobre 1997.

7 Le navire et sa cargaison ont été acheminés vers le bureau douanier compétent le  
8 plus proche pour l'accomplissement des autres formalités requises dans les cas de saisies.

9 Le procès-verbal a été correctement rédigé et signé par les saisissants.

10 Les juridictions guinéennes saisies, ont jugé conformément aux lois en vigueur. La  
11 cargaison et le navire ont été confisqués. Des amendes ont été prononcées en vertu de l'article  
12 8 de la loi n° 007/CTRN du 15 mars 1994.

13 De toute manière, rappelons qu'il existe légalement deux voies de règlement des  
14 affaires contentieuses en douane : la voie judiciaire et la voie transactionnelle.

15 C'est la voie judiciaire qui a jusqu'ici été utilisée dans le règlement de l'affaire  
16 Saiga.

17 La transaction, par contre, est une méthode dans laquelle les parties conviennent, à  
18 des conditions acceptées de part et d'autre, de terminer administrativement un conflit. Elle  
19 peut intervenir dans une affaire avant, pendant ou après jugement. La base légale de la  
20 transaction douanière en Guinée est le Code des douanes en son article 251.

21 Dans l'affaire Saiga, il n'y a eu, ni transaction, ni mainlevée du moyen de  
22 transport, attendu que le carburant, objet de fraude, fait partie de la catégorie de marchandises  
23 prohibées, en référence à l'article 29 du Code des douanes. Le carburant fait partie des  
24 produits fortement taxés en Guinée.

25 Le représentant des armateurs, M. Laszlo Merenye, qui avait librement sollicité  
26 par écrit, le 25 novembre 1997, auprès de la Direction nationale des douanes, le bénéfice de  
27 cette faveur de mainlevée pour récupérer son Saiga, avec abandon de la cargaison, n'était point  
28 revenu pour connaître la suite réservée à sa demande. De toute manière, une telle démarche de  
29 sa part constitue la preuve irréfutable que l'armateur était ainsi bien conscient et convaincu de  
30 l'infraction commise en Guinée par son bateau : le Saiga.



1 Nier aujourd'hui, devant un Tribunal, tout fait d'atteinte à la législation douanière  
2 guinéenne relève du droit absolu de M. Laszlo Merenye, mais, à la lumière des faits  
3 accablants et irréfutables exposés en toute objectivité plus haut, aucune juridiction ne saurait  
4 être dupe.

5 Les lois guinéennes ont été bien violées par le navire Saiga au courant du mois  
6 d'octobre 1997. L'immobilisation du Saiga à la douane a été légalement faite le  
7 28 octobre 1997.

8 A propos de la mainlevée du Saiga, conformément à la décision de votre  
9 juridiction, Monsieur le Président, à l'issue de sa première audience en décembre 1997,  
10 permettez-nous de rappeler que la mise en application de cette mesure avait été subordonnée à  
11 la remise, à la République de Guinée, d'une lettre de garantie acceptable par les parties pour  
12 un montant de caution de 400 000 dollars des Etats-Unis. C'est le fait que la rédaction initiale  
13 de cette lettre de garantie n'avait pas été jugée satisfaisante par les autorités guinéennes que  
14 ladite mainlevée ne fut pas donnée. Les anomalies qu'elle contenait étaient les suivantes :

15 1°) Le délai de validité de l'acte d'engagement expirait avant même la date de  
16 signature dudit document. C'est comme si quelqu'un signait, le 15 mars 1999, un document  
17 d'engagement dont la durée de validité expire le 31 décembre 1998 ;

18 2°) Il existait une expression ambiguë, à savoir : « prétendue violation des lois  
19 guinéennes » ;

20 3°) La fonction, la qualité et les noms complets, donc l'identité du signataire de  
21 ladite lettre au sein de la Banque de Crédit Suisse n'étaient pas bien précisés.

22 Il est évident qu'aucun Etat ne saurait accepter de qui que ce soit un document  
23 d'engagement comportant de pareilles imprécisions. Mais, dès qu'elle fut correctement reprise  
24 par la banque concernée, la mainlevée du Saiga fut aussitôt donnée.

25 Après la saisie du navire Saiga et sa conduite au bureau spécialisé, une requête de  
26 vente avant jugement fut présentée au Tribunal de première instance, le 14 novembre 1997.

27 Le 20 novembre 1997, l'ordonnance de vente avant jugement n° 675 fut rendue  
28 par ledit Tribunal, conformément à l'article 289 du Code des douanes. Aux termes de cette  
29 ordonnance, le denier provenant de la vente avait été confié au Receveur spécial des douanes  
30 pour être disposé ultérieurement ainsi que de droit.

1 C'est seulement à la suite de l'expiration des délais de recours contre l'arrêt n° 12  
2 du 3 février 1998 qui a prononcé la confiscation au profit de la Douane de la cargaison du  
3 Saiga, que le montant de cette vente fut acquis au Trésor public.

4 De l'emploi de la force pendant la poursuite.

5 L'article 1 du Code de procédure pénale guinéen dispose :

6 « L'action publique est celle qui appartient à la société pour le maintien de l'ordre  
7 public pour la poursuite des infractions pénales. Elle est engagée et exercée par les magistrats  
8 ou le fonctionnaire que la loi désigne à cet effet... »

9 Dès lors, quelques dispositions permettent d'apprécier que le législateur guinéen,  
10 en organisant la répression des infractions à la loi pénale, s'est préoccupé de l'éventuel  
11 dérapage imputable aux détenteurs de ces pouvoirs, à quelque niveau que ce soit, en les  
12 mettant sous le coup de la même loi. Dans le cas d'espèce, il ne faut pas s'égarer, ce ne sont  
13 pas les douaniers qui sont poursuivis, ils n'ont fait que leur devoir.

14 Pour ce qui est des navires qui se sont fait avitailler par le Saiga le  
15 27 octobre 1997 dans la zone contiguë guinéenne, il faut dire que, contrairement à  
16 l'affirmation selon laquelle aucune poursuite n'a été engagée contre eux, une correspondance  
17 n° 839/PR/TPI/C du 21 novembre 1997 du Procureur de la République près le Tribunal de  
18 première instance de Conakry a été adressée à l'Etat-major de l'armée de mer en vue de  
19 rechercher et immobiliser lesdits navires et leurs capitaines pour l'infraction reprochée à  
20 Saiga. Ils sont également poursuivables en vertu de l'article 4 de la loi n° 007/CTNR du  
21 15 mars 1994.

22 Cette poursuite peut être exercée dans un délai de trois ans à compter de la date de  
23 constatation de la violation (cf. article 252 du Code des douanes relatif aux prescriptions des  
24 actions). Il n'y a donc aucune volonté d'impunité de l'autorité à l'égard des contrebandiers en  
25 fuite.

26 Au plan de la procédure devant la juridiction guinéenne, l'affaire Saiga a fait  
27 l'objet de deux jugements : le premier par le Tribunal de première instance de Conakry et le  
28 deuxième par la Cour d'appel de Conakry lorsque le 18 décembre 1997 Me Richard Bangoura,  
29 avocat du capitaine du navire Saiga relevait appel du jugement rendu par la première  
30 juridiction.

1 Sur cet appel du prévenu, le dossier fut formalisé et transmis à la Cour d'appel où  
2 il fut enrôlé à l'audience correctionnelle du 12 janvier 1998. A cette date, les avocats du  
3 prévenu demandèrent un renvoi.

4 **M. le Président** (*interprétation*). - Monsieur Camara, pouvez-vous ralentir un  
5 peu ? Vous êtes un peu trop rapide.

6 **M. M. Askia Camara**. - Merci.

7 Sur cet appel du prévenu, le dossier fut formalisé et transmis à la Cour d'appel où  
8 il fut enrôlé à l'audience correctionnelle du 12 janvier 1998.

9 A cette date, les avocats du prévenu demandèrent un renvoi au motif qu'ils  
10 n'avaient pas eu le temps de préparer leur défense. Ils avaient, pour ce faire, invoqué  
11 l'article 138 du code de procédure pénale. La Cour accéda à cette demande et renvoya l'affaire  
12 pour l'audience du 19 janvier, puis 22 janvier. Les débats devant la chambre correctionnelle  
13 ont eu lieu à cette dernière date en présence constante du prévenu et de ses deux avocats. Le  
14 délibéré eut lieu à l'audience du 3 février 1998.

15 La Cour avait infirmé le jugement déféré en toutes ses dispositions. Elle avait  
16 rendu l'arrêt n° 12 du 3 février 1998. La Cour avait ensuite rappelé aux parties les dispositions  
17 pertinentes de l'article 87 de la loi organique L/91/008 du 23 décembre 1991 concernant la  
18 Cour suprême. Ces dispositions sont celles relatives au recours en cassation en matière pénale.

19 Article 87 : lorsque la décision en dernier lieu a été rendue contradictoirement, le  
20 ministère public, et toutes les parties en cause, ont six jours après celui du prononcé pour se  
21 pourvoir en cassation.

22 La loi confère à cette haute juridiction le pouvoir d'ordonner sursis à l'exécution  
23 de l'arrêt ou de la décision contestée par l'une des parties si cette exécution doit provoquer un  
24 préjudice irréparable.

25 C'est dire que le capitaine du Saiga n'a pas eu à épuiser toutes les voies de recours  
26 qui lui étaient offertes par la loi en Guinée. Il aurait pu très bien saisir la Cour suprême  
27 comme il l'a fait pour la Cour d'appel.

28 C'est ici l'occasion de préciser que la production par l'Etat de Saint-Vincent-et-les  
29 Grenadines d'une copie d'une Cédule de citation le désignant comme Etat du pavillon de Saiga

1 civilement responsable des agissements pénaux causés par le capitaine de ce navire a fait  
2 l'objet d'une sanction par l'annulation de la décision du premier Juge.

3 L'arrêt de la Cour n'a fait, quant à lui, aucune référence et, dès lors, les griefs  
4 articulés par Saint-Vincent-et-les Grenadines n'existent plus.

5 Enfin, Monsieur le Président, Messieurs les Juges, j'espère qu'avec la  
6 communication que je viens de faire, la confusion qui a été semée ici par des intervenants en  
7 parlant du vide juridique en Guinée est maintenant balayée. Je vous remercie.

8 **M. le Président** (*interprétation*). – Merci, Monsieur Camara.

9 Maître von Brevern, s'il vous plaît.

10 **Me von Brevern** (*interprétation*). - Monsieur le Président, Messieurs les Juges,  
11 j'ai l'intention de traiter de quatre points et ce sera la fin de notre intervention. Je traiterai la  
12 question d'usage excessif de la force, très brièvement, de la question de l'exécution de votre  
13 jugement, ensuite de la Cédule de citation et, enfin, des dommages. J'espère n'avoir besoin, au  
14 total, que d'une heure environ.

15 L'Etat demandeur a conclu, sur la base des témoignages donnés par ses témoins,  
16 du fait que les autorités douanières guinéennes ont fait un usage excessif de la force en  
17 arraisonnant le navire Saiga. La Guinée voudrais insister fortement sur le fait qu'il n'en était  
18 pas ainsi.

19 Du point de vue de la perspective guinéenne, les événements entourant  
20 l'arraisonnement et l'immobilisation du Saiga se présentent sous un jour tout à fait différent.  
21 Les témoins cités par l'Etat demandeur n'ont pas apporté les preuves qu'ils étaient supposé  
22 donner.

23 La déclaration du capitaine Orlov, selon laquelle des soldats guinéens de la  
24 vedette auraient tiré sur le Saiga sans sommation, n'est pas crédible.

25 Les témoignages donnés par le peintre Niasse, le Sénégalais, contredisent la  
26 déclaration du capitaine Orlov décrivant très clairement le fait que le capitaine Orlov a donné  
27 l'ordre à l'équipage d'aller dans la salle des machines au moment où la petite vedette P35  
28 n'avait pas encore approché le Saiga, et avant que quelque coup de feu que ce soit n'ait été tiré.

29 Cette déclaration peut servir de preuve selon laquelle les allégations selon  
30 lesquelles les soldats guinéens auraient tiré sans sommation sont incorrectes.

1            Avant que l'ordre de s'enfuir dans la salle des machines ait été mentionné,  
2 M. Niasse était sur le pont du Saiga et on peut véritablement être certain qu'il aurait entendu  
3 les coups de feu, s'il y en avait eus. Ceci est encore étayé par le fait que le capitaine Orlov n'a  
4 pas vu lui-même que quiconque ait tiré avec la mitrailleuse à bord de la vedette.

5            Il y a d'autres contradictions dans le fait selon lequel le capitaine Orlov avait  
6 déclenché l'alarme avant d'envoyer l'équipage dans la salle des machines. Ceci n'est pas  
7 confirmé par la déclaration de M. Niasse disant qu'il a seulement entendu ou vu l'ordre du  
8 capitaine Orlov, mais qu'il n'a entendu ni sonnerie ni autre signal d'alarme.

9            De plus, la déclaration du capitaine M. Orlov disant qu'il a vu deux cibles sur le  
10 radar qui auraient foncé sur le Saiga à une distance d'environ 11,5 milles ne correspond pas  
11 aux témoignages non contradictoires donnés par les trois témoins guinéens, M. Bangoura,  
12 M. Mangué Camara et M. Sow selon lesquels, à une distance d'environ 11 milles il n'y avait  
13 qu'une seule vedette guinéenne qui fonçait sur le Saiga.

14           Dans la perspective guinéenne, le capitaine Orlov n'était pas un témoin crédible.  
15 Sa déclaration ne correspond pas aux témoignages donnés par les témoins guinéens selon  
16 lesquels la petite vedette, après s'être séparée de la grande vedette, a allumé son girophare bleu  
17 et la sirène et a appelé le Saiga sur le canal 16.

18           Le capitaine Orlov savait que le navire qui s'approchait était une vedette de la  
19 Marine nationale. Ceci est clairement prouvé par le télex que l'ABS Genève a adressé au  
20 capitaine en date du 27 octobre 1997 qui mettait en garde le Saiga en disant que les autorités  
21 de Conakry avaient envoyé des patrouilleurs à la recherche d'avitailleurs.

22           Dans ce télex, comme vous le savez, le Saiga a été instruit de se rendre à une autre  
23 position se situant en dehors de la zone économique exclusive car l'ancien point de rencontre  
24 avait été considéré comme risqué.

25           La Guinée ne considère pas l'allégation du capitaine Orlov comme crédible, selon  
26 laquelle il craignait une attaque de pirates. Il n'a été nullement fait mention d'attaque de pirates  
27 dans ces télex. C'est bien le contraire, le commandant a été instruit de faire attention à des  
28 vedette rapides de la Marine.

29           Le Saiga savait qu'il était poursuivi par des autorités officielles de la Guinée. Ce  
30 n'est pas du tout une coïncidence si le nouveau point de rencontre se trouvait juste en dehors

1 de la zone économique exclusive. Il est bien évident que des pirates ne se seraient pas laissés  
2 arrêter par une frontière à 60 milles au-delà de la côte de l'Afrique occidentale.

3 Ce genre de frontière n'aurait eu d'intérêt que si l'on souhaitait se conformer à  
4 l'article 111 de la Convention.

5 Le capitaine Orlov a essayé, quoi qu'il en soit, de donner une autre impression  
6 lorsqu'il a subi le contre-interrogatoire il y a quelques jours. Ses réponses à la question sur la  
7 manière dont il avait compris que des vedettes rapides de la Marine nationale étaient  
8 envoyées, tel que cela est indiqué dans le télex, n'étaient pas satisfaisantes. Il a répliqué qu'il  
9 avait tendance à penser qu'il s'agissait de pirates, ignorant totalement la teneur du télex. Le  
10 capitaine Orlov n'était pas crédible en ce qui concerne ses craintes d'attaque par des pirates. Il  
11 a reconnu qu'il n'avait jamais eu la moindre expérience avec des pirates. Il a aussi reconnu  
12 qu'il avait été approché par des navires de la Marine et qu'il avait vu des soldats en uniforme à  
13 bord de ces vedettes.

14 A la lumière de ce qui vient d'être dit, j'invite donc le Tribunal à en conclure que  
15 le capitaine Orlov savait fort bien que des vedettes de la Marine nationale guinéenne  
16 s'approchaient du Saiga pour arraisonner le pétrolier pour des activités d'avitaillement  
17 interdites dans les eaux au large de la côte Guinéenne.

18 La raison pour laquelle le capitaine Orlov a ordonné à l'équipage d'aller dans la  
19 salle des machines réside dans le fait que les autorités guinéennes avaient demandé, par le  
20 canal 16, d'arrêter et que le commandant voyait le patrouilleur approcher sur son radar et par  
21 ses jumelles.

22 Les ordres du commandant selon lesquels l'équipage devait se cacher dans la salle  
23 des machines, n'étaient ni justifiés ni raisonnables. La seule réaction raisonnable dans une telle  
24 situation eût été de stopper le pétrolier et de parler, peut-être de négocier avec les autorités  
25 douanières guinéennes. Une telle réaction eût évité tout dégât causé au navire et toute blessure  
26 de l'équipage.

27 La Guinée affirme que les préjudices et blessures survenus pendant  
28 l'arraisonnement du Saiga ont été causés par le refus déraisonnable et inexcusable d'arrêter le  
29 pétrolier bien qu'on l'ait enjoint de le faire.

30 Quoi qu'il en soit, si le présent Tribunal dit que la Guinée est responsable des  
31 dommages et blessures subis, le refus du commandant d'arrêter le navire devrait être considéré

1 comme ayant contribué à un tel dommage subi par une provocation des actions d'exécution de  
2 la Guinée.

3 M. Mangué Camara était le seul témoin qui a témoigné des circonstances précises  
4 lors desquelles la petite vedette a accosté et arraisonné le Saiga. Il a déclaré que la vedette  
5 avait une sirène et un girophare bleu allumé et que le Saiga a été enjoint, à plusieurs reprises,  
6 de s'arrêter par le biais du canal 16. Il a également déclaré que la vedette a fait deux fois le  
7 tour du Saiga pour le faire arrêter, mais le pétrolier ne s'est pas arrêté.

8 Après l'échec de cette manoeuvre, un coup de feu a été tiré avec la mitrailleuse ;  
9 ceci a été effectué alors que le Saiga aurait dû s'arrêter.

10 M. Mangué Camara a expliqué de manière très crédible que l'équipage de la  
11 vedette avait peur du fait que les vagues causées par le Saiga risquaient de couler la petite  
12 vedette. Il a aussi déclaré que les autorités guinéennes craignaient qu'il faudrait un temps  
13 important pour faire arrêter le Saiga. Cette situation était considérée comme dangereuse pour  
14 la petite vedette qui a une forte consommation de carburant et qui aurait pu tomber en panne  
15 sèche sans avoir pu bénéficier de l'assistance de la grande vedette.

16 Lorsque l'on essaie d'évaluer la situation, on ne doit pas perdre de vue le fait que la  
17 vedette P35 est une vedette ouverte d'une longueur de 6 mètres seulement. La vedette était un  
18 peu comme une coquille de noix par rapport à l'énorme pétrolier Saiga. De plus, il y avait six  
19 personnes à bord, trois étant armées, ce qui signifie que l'équipage se sentait bloqué et était  
20 davantage angoissé. Il n'est pas surprenant que, dans une telle situation, le coup de feu ait été  
21 tiré au-dessus du Saiga. Ceci ne peut et ne doit pas être défini comme un usage de force  
22 excessive.

23 Lorsque les officiers de la douane sont, en définitive, parvenus à monter à bord du  
24 Saiga, ils n'ont trouvé personne à bord. M. Mangué Camara a décrit de manière tout à fait  
25 crédible ses sentiments lorsqu'il est monté à bord. C'était sa première mission de ce type ; il  
26 avait peur. Il ne connaissait pas ce navire et ne connaissait pas la réaction de l'équipage du  
27 Saiga. Il ne pouvait exclure le fait qu'il aurait pu être accueilli par des hommes armés.

28 Dans ces circonstances, il était compréhensible et acceptable qu'un autre coup de  
29 feu ait été tiré dans la direction de la passerelle où l'on avait vu un membre de l'équipage.  
30 M. Mangué Camara se sentait menacé et a agi dans une situation d'autodéfense, ce qui est tout  
31 à fait en accord avec le droit guinéen.

1 De plus, M. Mangué Camara a déclaré de manière convaincante que l'autre coup  
2 de feu tiré dans la salle des machines était nécessaire pour immobiliser immédiatement le  
3 navire. A ce moment, la grande vedette n'était pas encore arrivée. Le Saiga continuait de se  
4 déplacer à pleine vitesse et l'équipage de la petite vedette avait peur de tomber en panne sèche.  
5 Dans une telle situation, les fonctionnaires des douanes devaient faire arrêter le Saiga, si  
6 nécessaire également en faisant usage de la force.

7 Donc, lorsque M. Mangué Camara a fini par trouver une entrée dans la salle des  
8 machines, il n'a vu aucune autre possibilité pour stopper rapidement le navire que de causer un  
9 dégât à une partie du moteur, et il a réussi.

10 Les fonctionnaires des douanes voulaient inspecter le navire et voir l'équipage,  
11 mais l'équipage était caché et les portes des cabines étaient fermées. Il est évident que les  
12 fonctionnaires des douanes, voulant procéder à cette inspection, ont dû faire usage de la force  
13 pour ouvrir ces portes. Comme cela a été exposé clairement la semaine dernière, ces portes  
14 n'ont pas été ouverte avec des coups de feu.

15 Pour conclure, les actions guinéennes peuvent être considérées comme  
16 regrettables, mais elles ne constituent pas un usage de force excessive. Dans les circonstances  
17 de l'heure, que je vous les ai décrites, elles étaient raisonnables, nécessaires et adéquates en  
18 tant que mesures de police à l'égard d'un pétrolier ayant violé la loi guinéenne et refusé  
19 d'obtempérer.

20 Monsieur le Président, deux phrases concernant une autre conclusion de Saint-  
21 Vincent-et-les Grenadines. Comme vous le savez, Saint-Vincent-et-les Grenadines affirme  
22 que la Guinée a violé les articles de la Convention n'ayant pas mis en pratique immédiatement  
23 la décision de votre Tribunal du 4 décembre 1997 en ne libérant pas le Saiga et son équipage  
24 dès le dépôt d'une garantie bancaire auprès du Crédit Suisse, les 10 et 11 décembre 1997.

25 La Guinée a répondu dans le détail aux allégations de l'Etat demandeur dans son  
26 contre-mémoire et dans la duplique. Etant donné que nul autre argument n'a été avancé dans la  
27 présentation de l'Etat défendeur jusqu'à présent, la Guinée considère, à ce stade de la  
28 procédure, qu'il suffit de renvoyer à ses conclusions et demandes selon lesquelles la  
29 réclamation devra être rejetée pour les raisons déjà invoquées.

30 La brève partie suivante de ma présentation d'aujourd'hui porte sur la Cédule de  
31 citation émise par le Procureur de la République de Guinée le 10 décembre 1997.



1           Saint-Vincent vous a prié, Messieurs les Juges, dans la conclusion n° 5, de dire et  
2 juger que la citation de Saint-Vincent-et-les Grenadines en tant qu'Etat du pavillon du Saiga,  
3 près la cour pénale, et dans la procédure instruite par la Guinée, était en violation des droits de  
4 Saint-Vincent-et-les Grenadines au titre de la Convention.

5           Saint-Vincent-et-les Grenadines a néanmoins omis de décrire lesquels de ses  
6 droits auraient été violés au titre de la Convention. Je n'en vois aucun pour ma part.

7           La Cédule de citation est un document purement administratif préparant la tenue  
8 d'une audience dans une procédure pénale contre le commandant du Saiga. Cette cédule était  
9 adressée et signifiée uniquement au commandant.

10           La mention dans la Cédule de citation de l'Etat de Saint-Vincent-et-les Grenadines  
11 n'avait nul effet juridique et n'avait nullement l'effet disant que l'Etat de Saint-Vincent-et-les  
12 Grenadines était rendu solidairement responsable des charges imposées au commandant. La  
13 mention dans la Cédule de citation a été effectuée du fait que Saint-Vincent-et-les Grenadines,  
14 en tant qu'Etat du pavillon du Saiga, appuyait le commandant et son navire et sa position.

15           Le Procureur de la République a appelé, on pourrait même dire, invité les  
16 représentants de Saint-Vincent-et-les Grenadines à comparaître dans le cadre de la procédure  
17 pénale contre le commandant du fait que le Procureur pensait que Saint-Vincent pouvait avoir  
18 quelque intérêt à assister à cette procédure, et contribuer par ses interventions.

19           Ni le Procureur ni les tribunaux guinéens n'ont considéré Saint-Vincent-et-les  
20 Grenadines comme partie à la procédure contre le commandant. Cela ressort à la lecture du  
21 jugement du 17 décembre 1997 et de l'arrêt du 3 février 1998 qui sont uniquement adressés à  
22 l'égard du commandant du Saiga.

23           Nul mot ne fait mention de quelque responsabilité civile de l'Etat de Saint-  
24 Vincent-et-les Grenadines et rien ne s'est produit, après le prononcé du jugement et de l'arrêt,  
25 qui puisse appuyer une telle assertion.

26           Pour être clair, la Guinée ne considère pas l'Etat de Saint-Vincent-et-les  
27 Grenadines comme responsable pour la violation de ses droits douaniers et la Guinée ne l'a  
28 même jamais fait auparavant.

29           Pour en conclure en ce qui concerne ce point, je voudrais déclarer très clairement  
30 que la Guinée trouve que la conclusion n° 5 de Saint-Vincent-et-les Grenadines est tout à fait  
31 infondée et que la demanderesse devrait être déboutée en la matière.

1 Monsieur le Président, j'aimerais maintenant traiter du dernier point concernant les  
2 dommages.

3 Outre les intérêts et dépens, Saint-Vincent-et-les Grenadines demande  
4 indemnisation et dommages et intérêts sous quatre intitulés.

5 - La prétention concernant la perte et dommages subis par le navire découlant de  
6 son immobilisation, de son arraisonnement et de son traitement ultérieur avec un total de plus  
7 d'un million de dollars américains.

8 - La réclamation au bénéfice du commandant et de l'équipage, y compris blessures  
9 et privations de liberté, pour un total de 276 652 dollars américains.

10 - La prétention eu égard à l'enlèvement de la cargaison du navire d'un montant de  
11 3 millions de dollars américains.

12 - Enfin, les préjudices matériels et immatériels subis par l'Etat de Saint-Vincent-  
13 et-les Grenadines pour un montant d'un million de dollars américains.

14 La Guinée affirme que ces réclamations sont injustifiées et excessives.

15 En tant que base juridique pour les dommages et intérêts, Saint-Vincent-et-les  
16 Grenadines se fonde sur l'article 111, paragraphe 8, de la Convention, ce qui implique une  
17 poursuite illicite du Saiga par les autorités douanières par la Guinée.

18 Comme le Professeur Lagoni, M. Camara et moi-même l'ont indiqué auparavant,  
19 la Guinée a exercé de manière licite son droit de poursuite, en conformité avec l'article 111,  
20 paragraphe 2, de la Convention et n'a nullement violé quelque règle que ce soit du droit  
21 international.

22 La République de Guinée vous exhorte, Messieurs les Juges, à débouter Saint-  
23 Vincent-et-les Grenadines en sa réclamation. Les réclamations suivantes sont faites de  
24 manière purement subsidiaire au cas où le Tribunal ne suivrait pas les hypothèses guinéennes  
25 et ses conclusions en ce qui concerne la licéité des actions guinéennes.

26 La Guinée discute actuellement des dommages maintenant, car, dans l'accord de  
27 1998, les parties se sont entendues pour dire que la procédure devant ce Tribunal devait se  
28 restreindre à une phase unique traitant de tous les aspects concernant le fond, y compris les  
29 coûts et dommages et intérêts.

1 Avant de traiter des réclamations spécifiques avancées, il convient de faire  
2 quelques remarques générales concernant toutes les réclamations indiquées.

3 D'abord, l'applicabilité de l'article 111, paragraphe 8, de la Convention.

4 La Guinée constate que Saint-Vincent-et-les Grenadines n'a pas répondu aux  
5 arguments avancés dans la duplique guinéenne où il est indiqué que la Guinée s'oppose à la  
6 comparaison entre le libellé de l'article 106 d'un côté et l'article 111 paragraphe 8 de la  
7 Convention de l'autre, indiquant que l'article 111 paragraphe 8 ne servirait de base juridique  
8 que pour les préjudices encourus par l'armateur et les affréteurs du navire arraisonné et les  
9 dommages encourus survenus à la suite de la poursuite et l'arraisonnement et non pour les  
10 actions subséquentes telles que l'enlèvement de la cargaison.

11 Deuxième point d'ordre général que j'aimerais évoquer : toute décision relative à  
12 une indemnisation, à supposer qu'une telle décision soit prise, devrait considérer le fait que le  
13 Saiga est entré dans la zone contiguë et la zone économique exclusive en sachant  
14 pertinemment que les activités d'avitaillement sont considérées par la Guinée comme illégales  
15 et que le Saiga, ce faisant, courait le risque d'être poursuivi et arraisonné.

16 Ce comportement peut être défini comme une contribution sous forme soit d'une  
17 provocation des actions d'exécution de la Guinée ou, pour le moins, de négligence étant donné  
18 que le Saiga aurait dû savoir que l'exécution de ce genre d'action s'ensuivrait des activités  
19 d'avitaillement.

20 La Guinée affirme que, pour l'évaluation des dommages en droit international, il  
21 est un principe bien établi selon lequel toute contribution, provocation ou négligence, eu égard  
22 au préjudice encouru, réduit le montant de l'indemnisation pouvant être reconnu.

23 Avant l'ouverture de ces audiences, Monsieur le Président, vous avez invité les  
24 parties à traiter, avec de plus amples détails, la question des préjudices moraux. La Guinée a  
25 présenté un rapport détaillé sur ce sujet dans le contre-mémoire et la réplique. Néanmoins, elle  
26 perçoit certains malentendus en ce qui concerne cette question de la part des demandeurs, que  
27 nous allons commenter.

28 Dans son allocution introductive au bénéfice de l'Etat demandeur, l'Attorney  
29 général et Ministre de la justice de Saint-Vincent-et-les Grenadines ne semblait pas établir une  
30 distinction entre les préjudices moraux subis par des individus et revendiqués par leur nation  
31 et ceux subis par un Etat du fait de ses propres droits.

1           La Guinée a conscience de la déclaration exprimée par la Cour permanente dans  
2 l'affaire Mawrommatis disant qu'un Etat est une réalité affirmant ses propres droits lorsqu'il  
3 cherche réparations pour des pertes subies par ses ressortissants, mais cette affirmation ne  
4 signifie pas qu'une indemnité pécuniaire sera automatiquement accordée pour des préjudices  
5 moraux qui ne sont pas subis par des personnes, mais par un Etat du fait de ses propres droits,  
6 du fait de la violation d'une obligation internationale.

7           L'Etat demandeur a argué du fait que des individus ont souffert un préjudice moral  
8 du fait du présent différend.

9           Cependant, la Guinée pense que Saint-Vincent-et-les Grenadines cherche des  
10 dommages et intérêts pour préjudices moraux, pas uniquement en tant que conséquence de  
11 préjudices moraux subis par des individus, mais aussi en tant que résultat de la violation de la  
12 Convention ou la violation de son honneur national.

13           Autrement, on devrait en conclure que Saint-Vincent-et-les Grenadines  
14 essaieraient de rechercher une double indemnisation pour les préjudices moraux qu'il  
15 revendique comme étant survenus à des individus. Ceci ne serait pas en conformité avec le  
16 droit international.

17           Comme le présent Tribunal en aura conscience, il y a, au niveau universitaire, de  
18 grandes controverses concernant le fait de pouvoir attribuer des indemnisations pécuniaires,  
19 en d'autres termes une satisfaction pour des préjudices moraux subis par un Etat, sans que ce  
20 ne soit des individus qui soient affectés.

21           Dans les conclusions, les parties ont discuté de trois précédents potentiels pour  
22 une telle décision. La Guinée a argué du fait que ces affaires ne font pas autorité pour de telles  
23 décisions.

24           Le seul commentaire direct que l'Etat demandeur a fait, suite aux arguments  
25 guinéens, est de critiquer la date de publication de la littérature citée.

26           Une phrase après ce commentaire : l'Etat demandeur a cité l'ouvrage du professeur  
27 Schwartzberger, le Traité de droit international, d'une date de publication de 30 ans plus  
28 ancienne que la publication citée essentiellement par la Guinée.

29           La Guinée soutient qu'il n'y a pas de fondement juridique pour les demandes  
30 avancées par Saint-Vincent-et-les Grenadines du fait de son propre droit au titre de préjudices  
31 moraux.

1 Ni dans l'article 111 paragraphe 8 de la Convention ne sont couverts de telles  
2 prétentions, ni ce genre de demandes n'ont été prévu par le droit international coutumier.

3 Les observations et commentaires des gouvernements sur l'article 45, paragraphe  
4 premier, et paragraphe 2 c) des projets d'articles concernant la responsabilité des Etats par la  
5 Commission du droit international (CDI) indiquent clairement le fait que la pratique des Etats  
6 ne permet de prévoir des préjudices moraux que comme indemnisation pour choc  
7 psychologique ou angoisses soufferts par des individus.

8 L'octroi de satisfactions financières pour des préjudices moraux directs des Etats  
9 suggérerait une fonction punitive de cette indemnisation, ce qui serait tout à fait contraire au  
10 droit international.

11 Tout ce que l'on pourrait dire, c'est que l'article 45 du projet de la CDI indique  
12 l'évolution du droit public international, mais, même si on l'appliquait, en l'espèce, la demande  
13 de Saint-Vincent-et-les Grenadines ne serait pas fondée.

14 L'article 45, paragraphe 2 c) du projet de la CDI prévoit uniquement qu'une  
15 satisfaction matérielle pécuniaire ne sera octroyée qu'en cas d'infraction importante des droits  
16 de l'Etat ayant subi des dommages.

17 Dans son commentaire, la Commission du droit international a attiré l'attention sur  
18 le caractère exceptionnel de ce genre de mesures et a mentionné l'affaire du Rainbow Warrior  
19 comme un exemple d'infraction importante. Néanmoins, la Guinée affirme que l'affaire du  
20 Rainbow Warrior n'est pas comparable. Elle concerne le coulage d'un navire dans le port  
21 d'Auckland par deux agents français ayant fait usage de faux passeports suisses pour entrer en  
22 Nouvelle-Zélande.

23 L'incident impliquait la violation de l'intégrité territoriale et de la souveraineté de  
24 l'Etat de Nouvelle-Zélande, de même que l'entrée dans un tel pays en fraude. Un membre  
25 d'équipage a même perdu la vie. L'action des Français a fortement bouleversé l'opinion  
26 publique, non seulement en Nouvelle-Zélande, mais dans le reste du monde.

27 **M. le Président** (*interprétation*). - Maître von Brevern, il est presque midi, je  
28 propose, à moins qu'il n'y ait des difficultés, que nous poursuivions jusqu'à 12 h 30 et je pense  
29 que vous en auriez fini avec vos conclusions. Cela nous évitera de revenir cet après-midi.

30 Est-ce que Maître Plender accepte ?

1           **Me Plender** (*interprétation*). - Oui, merci.

2           **M. le Président** (*interprétation*). - Vous pouvez poursuivre.

3           **Me von Brevern** (*interprétation*). - La situation, en l'espèce, est tout à fait  
4 différente. Les autorités guinéennes n'ont pas violé la souveraineté territoriale de Saint-  
5 Vincent-et-les Grenadines. A la lumière du lien plutôt lâche existant entre le Saiga et le soi-  
6 disant pays du pavillon, il n'est pas justifié de dire que le Saiga pouvait être assimilé à une  
7 partie du territoire de Saint-Vincent-et-les Grenadines. Les autorités guinéennes n'ont, de  
8 plus, jamais trompé le Saiga, en quelque mesure que ce soit.

9           Comme cela a été indiqué, le Saiga savait parfaitement qu'il était poursuivi et que  
10 les activités d'avitaillement dans les zones maritimes guinéennes étaient considérées comme  
11 illégales. Le Saiga a tout simplement été arraisonné et immobilisé alors que le Rainbow  
12 Warrior a été coulé. En l'espèce, aucun membre d'équipage n'est décédé.

13           De plus, l'Etat demandeur n'a pas non plus indiqué qu'il y ait eu de troubles de  
14 l'ordre public du fait de l'arraisonnement du Saiga, que ce soit dans le pays ou ailleurs.

15           La Guinée invite donc le Tribunal à ne pas suivre l'argumentation de l'Etat  
16 demandeur selon lequel l'espèce implique davantage de violation sérieuse du droit  
17 international que l'affaire du Rainbow Warrior.

18           Comme cela a été montré, les autorités guinéennes ne faisaient qu'appliquer les  
19 lois guinéennes dans les zones maritimes de la côte guinéenne eu égard à une activité interdite  
20 du fait de la loi guinéenne et n'étant pas réglée expressément par la Convention. La Guinée  
21 affirme que la présente affaire ne prévoit pas d'importantes infractions aux droits de Saint-  
22 Vincent-et-les Grenadines. En fait, la Guinée maintient qu'il n'y a pas eu la moindre infraction.

23           Quoi qu'il en soit, la Guinée affirme qu'elle n'a jamais insulté la dignité ou  
24 l'honneur de Saint-Vincent-et-les Grenadines d'une manière qui pourrait justifier une  
25 indemnisation pécuniaire pour des préjudices moraux. Les prétentions de l'Etat demandeur, du  
26 fait de son propre droit, devrait également être déboutées en ce qui concerne les préjudices  
27 matériels.

28           La Guinée constate que l'Attorney général et Ministre de la justice semble avoir  
29 retiré ces prétentions sur la base de coûts consacrés par les fonctionnaires de Saint-Vincent-et-  
30 les Grenadines à l'affaire Saiga.

1           La Guinée a également constaté que son argumentation en ce qui concerne la non-  
2 existence de quelque perte d'immatriculation, et le lien manquant entre la perte  
3 d'immatriculation et les actions de mise en application de sa loi, n'a été étayée par aucune  
4 déclaration des demandeurs.

5           La Guinée affirme qu'il faut débouter la demanderesse en ses réclamations. Les  
6 réclamations sont tout à fait spéculatives et aucune preuve ni aucune estimation n'ont été  
7 fournies du fait du montant des dommages et préjudices matériels subis.

8           Monsieur le Président, outre les demandes du point de vue des droits proprement  
9 dits, l'Etat demandeur a fait valoir toute une variété de demandes au nom d'individus et  
10 d'entreprises. La première de ces réclamations concerne des dommages et pertes subis par les  
11 armateurs ou affréteurs consécutifs à l'arraisonnement et à l'immobilisation du Saiga.

12           En fournissant des documents détaillés, l'Etat demandeur a répondu de manière  
13 positive aux critiques avancées par les conclusions guinéennes disant que les dommages n'ont  
14 pas été justifiés de manière exhaustive.

15           L'Attorney général et Ministre de la justice de Saint-Vincent-et-les Grenadines a  
16 indiqué que cette documentation était un rapport détaillé illustrant la base de chacun des  
17 centimes de la prétention avancée. La Guinée considère cette déclaration comme une  
18 confirmation de l'Etat demandeur que seuls les dommages et pertes assortis d'une preuve  
19 documentaire peuvent être indemnisés.

20           La Guinée trouve que ces preuves documentaires montrent que certaines  
21 entreprises ont subi concrètement quelque dommage que ce soit. M. Steward a indiqué qu'il y  
22 a une procédure arbitrale en suspens en ce qui concerne le paiement des dommages  
23 maintenant revendiqués.

24           La Guinée affirme également que tout paiement d'entreprises d'assurances comme  
25 le Club P & I devrait entrer en ligne de compte.

26           Les montants exigés représentant plus d'un million de dollars américains, la  
27 Guinée ne conteste pas que des dommages moins élevés aient pu être causés au Saiga du fait  
28 de l'arraisonnement par les autorités douanières guinéennes. Néanmoins, la Guinée émet de  
29 forts doutes en ce qui concerne les montants revendiqués et également en ce qui concerne les  
30 justificatifs fournis.

1           Comme je l'ai déjà dit, la Guinée rejette l'affirmation selon laquelle ses autorités  
2 douanières ont fait usage de force excessive et causé, de ce fait, des dommages excessifs. Les  
3 photographies présentées il y a quelques jours n'étaient nullement les arguments de l'Etat  
4 demandeur ; ni la cause des dégâts, ni le moment et leur emplacement ne sont expliqués.

5           Quel crédit peut-on accorder à la photo d'un navire à une distance assez éloignée  
6 qui montre quelques tâches blanches sur la passerelle ? Il faut également mentionner le fait  
7 que le navire est vieux et que certains des dégâts auraient pu survenir ultérieurement.

8           Les témoins appelés par Saint-Vincent-et-les Grenadines n'ont pas apporté la  
9 présence d'autre dommages.

10          Le témoin Laszlo Merenye, lorsqu'il a essayé d'expliquer qu'il a essayé d'arriver à  
11 un accord avec les autorités douanières de la Guinée, d'après le Code des douanes guinéen, ne  
12 s'est pas non plus référé à quelque dommage que ce soit.

13          Dans ce contexte, on devrait se demander pourquoi il n'y a pas eu d'expertise des  
14 dommages alors que le navire était toujours à Conakry et, cela, du fait d'une expertise  
15 contradictoire. Il faut se rappeler que le commandant et le navire étaient représentés par  
16 différents avocats à Conakry. Les autorités guinéennes auraient pu inspecter le navire au  
17 même moment et les arguments actuels auraient pu être évités.

18          Autre question qui se pose : pourquoi est-ce que les dégâts causés au navire n'ont-  
19 ils pas été enregistrés dans l'acte de mainlevée ?

20          La réponse guinéenne est que les dégâts n'avaient pas été aussi graves que la  
21 manière dont ils sont dépeints actuellement.

22          La Guinée prie donc le Tribunal, au cas il trouverait la Guinée responsable au  
23 point d'indemniser Saint-Vincent au titre de l'article 111, paragraphe 8, de la Convention, de  
24 tenir compte des doutes émis par la Guinée et de regarder de très près les documents fournis  
25 par l'Etat demandeur.

26          En ce qui concerne les réclamations au bénéfice du commandant et de l'équipage  
27 du Saiga, en particulier du fait de la privation de liberté et des blessures individuelles, la  
28 Guinée affirme qu'une telle décision ne serait pas suffisamment fondée. Ni le commandant, ni  
29 aucun membre de l'équipage n'a été détenu illégalement.



1 Il n'est pas contesté que le capitaine ait été retenu à Conakry pendant la période de  
2 la procédure pénale instruite contre lui, mais la Guinée affirme qu'il est incorrect de  
3 mentionner une détention illégale en l'espèce. Le commandant était retenu dans le pays du fait  
4 d'une procédure pénale. Le Tribunal de première instance de Conakry et la Cour d'appel de  
5 Conakry ont confirmé, par leur arrêt, qu'il n'était pas illégal de le maintenir dans le pays. Ces  
6 deux juridictions ont condamné le commandant à une amende pour contrebande.

7 De même, aucune indemnisation pour la détention de l'équipage ne devrait être  
8 reconnue en l'espèce. Une compensation exige un préjudice matériel ou moral et je n'en vois  
9 aucun. Il incombe aux devoirs de l'équipage d'un navire de rester à bord dudit navire, en  
10 particulier pendant que celui-ci navigue. Il n'y a pas de différence significative en ce qui  
11 concerne la liberté de mouvement entre une situation où le navire demeure à quai alors que le  
12 navire est immobilisé dans un port étranger et une situation lors de laquelle le navire navigue.

13 Il n'y a pas de préjudice matériel. Les membres de l'équipage ont continué de  
14 percevoir leur salaire. Leur contrat d'engagement n'était pas arrivé à expiration et ils seraient  
15 restés de toute façon à bord du navire, s'ils avaient navigué.

16 Les 14 membres d'équipage étaient en fait volontairement à bord du navire après  
17 le 17 novembre 1997 et ont reçu une prime de 20 % de leur salaire. De plus, pour les membres  
18 d'équipage, on a fourni une assurance supplémentaire, comme on peut le voir dans les  
19 justificatifs fournis par Saint-Vincent-et-les Grenadines. Il n'y a donc pas préjudice moral  
20 étant donné que l'équipage n'était pas forcé de rester à bord. Comme cela a été étayé par  
21 M. Bangoura, le témoin, l'équipage pouvait quitter le Saiga et le territoire guinéen.

22 La Guinée affirme que l'équipage est resté à bord du Saiga pour des raisons  
23 financières et logistiques. Cela a été confirmé par le superintendant du Saiga, le capitaine  
24 Laszlo Merenye qui a déclaré que, lui, ne souhaitait pas qu'un membre d'équipage quelconque  
25 quitte le navire pendant la période initiale de séjour au port de Conakry.

26 Du point de vue guinéen, l'équipage aurait pu quitter le navire, l'équipage aurait pu  
27 aussi être échangé.

28 Il n'y a pas non plus de justification pour quelque préjudice moral que ce soit dû à  
29 un usage excessif de la force. Comme je l'ai montré antérieurement, les mesures guinéennes  
30 étaient nécessaires. C'étaient des mesures de police appropriées pour stopper les activités  
31 d'avitaillement illicites et exercer le droit de perquisitionner et immobiliser le navire.

1 En ce qui concerne les blessures subies par le peintre, M. Niasse, l'Etat demandeur  
2 a essayé d'apporter la preuve de la gravité de ces blessures. La Guinée regrette fortement si  
3 elle a causé quelque blessure que ce soit du fait de ses fonctionnaires, mais des doutes  
4 subsistent en particulier en ce qui concerne la gravité des blessures subies.

5 L'Etat demandeur a essayé de prouver que M. Niasse a été touché par une balle  
6 ayant ricoché et, cela, en produisant un cliché radio d'un thorax avec un projectile. La Guinée  
7 affirme que cette radio ne prouve rien. Ce pourrait être la radio de n'importe qui.

8 De plus, l'Etat demandeur n'a pas expliqué pour quelle raison il y a eu tant de  
9 confusion en ce qui concerne les blessures réellement subies. Nous nous demandons toujours  
10 comment M. Niasse aurait pu survivre avec un projectile métallique dans son thorax en  
11 n'ayant reçu les premiers soins que longtemps après l'attaque du Saiga. Je me demande  
12 pourquoi le capitaine Orlov n'a pas noté la gravité des blessures dans ses mémorandum du  
13 29 octobre et du 4 novembre 1997, qui ont été fournis comme preuve documentaire.

14 Donc, la totalité des demandes pour le commandant et son équipage est de  
15 267 150 dollars et la Guinée demande de débouter la demanderesse en ses prétentions.

16 Monsieur le Président, ceci m'amène, et mène la délégation de la Guinée, à la fin  
17 de mes conclusions pour ce premier tour. Merci.

18 **M. le Président** (*interprétation*). - Merci Maître von Brevern. Comme vous l'avez  
19 dit, ceci nous amène à la fin du premier tour de plaidoirie. Le Tribunal et les parties sont  
20 d'accord pour qu'il n'y ait pas d'audience demain.

21 Il y aura une audience jeudi.

22 Nous souhaitons organiser les choses de manière à donner aux parties le temps de  
23 préparer leur réponse et également nous permettre d'utiliser au mieux le temps disponible.

24 Voilà pourquoi le Tribunal a une proposition à faire aux agents, qu'il voudrait  
25 rencontrer cinq minutes après la fin de cette audience, relative à l'organisation des audiences  
26 pour le deuxième tour de plaidoirie.

27 La séance est levée.

28 **L'audience est levée à 12 heures 20.**