

(COSTA RICA c. NICARAGUA)

Réponses du Nicaragua aux questions des juges

**(posées aux Parties par les juges Koroma, Keith et Bennouna à la clôture
de l'audience du 12 mars 2009)**

Réponse à la question du juge Koroma

La question :

L'une ou l'autre Partie peut-elle produire des éléments de preuve permettant de déterminer si les Costa-Riciens habitant la région et les immigrants utilisaient le fleuve San Juan à l'époque de la conclusion du traité de limites (en 1858), et des éléments de preuve quant à la nature et à l'étendue de la pratique ultérieure d'utilisation du fleuve par les Costa-Riciens habitant la région et les immigrants ?

Cette question comprenant deux parties, le Nicaragua répondra à chacune d'elles séparément.

La première partie de la question porte sur l'utilisation du fleuve San Juan par «les Costa-Riciens habitant la région et les immigrants» aux environs de 1858, à l'époque de la conclusion du traité de limites. Le Nicaragua répond que, à cette époque et durant les décennies qui ont suivi, la rive droite du fleuve était en grande partie inhabitée et à peu près dépourvue de peuplements permanents. Telle était aussi la situation avant 1858. En un mot, il n'y avait pas de Costa-Riciens habitant la région ni d'immigrants ; partant, aucune de ces personnes n'utilisait le fleuve. L'absence de Costa-Riciens habitant la région et d'immigrants signifie non seulement qu'ils ne naviguaient pas sur le fleuve mais aussi qu'ils ne se livraient pas à la pêche, ce qui en tant que tel contredit la thèse costa-ricienne d'un droit coutumier des habitants de pratiquer la pêche de subsistance. Il n'existait aucune coutume de pêche, car il n'y avait personne dans la région qui pût se livrer à une telle pratique.

Les seuls peuplements établis le long du fleuve pendant cette période étaient situés du côté nicaraguayen, à San Carlos, près de la source du fleuve dans le lac Nicaragua, et à San Juan del Norte, à l'embouchure de ce dernier. C'est ce que montre, par exemple, la carte accompagnant l'article sur le fleuve San Juan rédigé par un célèbre explorateur, l'amiral R. E. Peary (à qui certains historiens prêtent la découverte du pôle nord), publié dans le *National Geographic* en 1889¹. A l'époque, les populations de ces deux villes nicaraguayennes se comptaient par centaines. Les centres de population du royaume des Miskitos se situaient au nord de San Juan del Norte, le long de la côte caraïbe du Nicaragua, s'étendant de la ville de Bluefields vers le nord, jusqu'au-delà de ce qui constitue aujourd'hui la frontière septentrionale du Nicaragua avec le Honduras². A l'ouest de San Juan del Norte, et vers l'amont le long du San Juan, tout n'était que jungle inhabitée des deux côtés du fleuve.

¹ R. E. Peary, «Across Nicaragua with Transit and Machete», *National Geographic Magazine*, oct. 1889, p. 336.

² Après être devenue indépendante de l'Espagne en 1821, cette région, alors placée sous le contrôle affaibli des nations récemment indépendantes, fut reprise par l'Empire britannique : en 1841, elle fut occupée par les Miskitos avec l'aide britannique et, en 1848, la ville fut occupée directement par les Britanniques. Rebaptisée Greytown d'après le nom du gouverneur jamaïcain de l'époque Charles Edward Grey, elle fut nominalement cédée au royaume des Miskitos, protectorat britannique situé au nord. Voir, plus généralement, «Nicaragua» *Encyclopaedia Britannica*. *Encyclopaedia Britannica* 2009 Ultimate Reference Suite. Chicago : *Encyclopaedia Britannica* 2009.

Le Costa Rica n'a produit aucun élément de preuve, que ce soit dans ses pièces de procédure écrite ou dans ses plaidoiries, montrant que la rive droite ait jamais été habitée avant ou à l'époque de la conclusion du traité de limites, ou durant les décennies qui ont immédiatement suivi. En réalité, elle ne l'était pas, comme l'indiquent les sources historiques et géographiques officielles ci-après : d'après une étude de la région menée en 1862 par M. Alexander Von Frantzius, intitulée *La rive droite du fleuve San Juan —une partie presque inconnue du Costa Rica* : «Sur la rive droite du fleuve San Juan, entre l'embouchure de la rivière Sarapiquí et le point de séparation de la rivière Colorado, il n'y a toujours aucun peuplement humain.»³ M. Von Frantzius qualifie expressément cette région de «terra incognita» (terre inconnue) : «La partie septentrionale de la République du Costa Rica, située le long du fleuve San Juan et entourée de la chaîne de montagnes volcaniques, est totalement *terra incognita*.»⁴ [Traduction du Greffe.]

L'absence d'habitation humaine le long du fleuve San Juan, ainsi que le caractère inhospitalier du terrain, sont consignés dans le mémoire de l'aventurier américain William Walker, qui usurpa la présidence du Nicaragua dans les années 1850 et livra des batailles le long du fleuve contre des armées costa-riciennes et autres armées d'Amérique centrale. Publié en 1860, le mémoire de Walker, intitulé *The War in Nicaragua*, rapporte que : «S'ajoutant aux forces qui avaient attaqué Thompson le 23 [décembre 1856], un grand nombre de soldats avaient été envoyés à [l'embouchure du fleuve] San Carlos [où il se jette dans le San Juan], sous les ordres du général [costa-ricien] José Joaquín Mora, frère du président Juan Rafael Mora, et commandant en chef de l'armée costa-ricienne. *La marche était très difficile en raison de la nature des terres traversées, la région située entre San José et le San Carlos étant entièrement inhabitée et totalement dépourvue de moyens de subsistance.* La route empruntée par Mora était une simple piste, et ses soldats devaient parfois se frayer un chemin à l'aide de machettes à travers l'épais sous-bois.»⁵ [Traduction du Greffe.]

La description que donne l'amiral Peary de cette même région trois décennies plus tard n'est pas différente.

«Du côté est du Nicaragua, ces études (sauf la dernière) concernaient presque toutes le fleuve San Juan et ses rives immédiates ; et les terres situées de part et d'autre de ces limites étroites étaient, jusqu'en 1885, presque totalement inconnues.»

Comparant le côté ouest du Nicaragua, habité (à l'ouest du lac Nicaragua), et la région inhabitée le long des rives du San Juan, l'amiral Peary poursuit :

«Son regard, au lieu d'être arrêté par le voile impénétrable du fourré tropical, se délecte à la vue des montagnes lointaines, des vagues impétueuses du lac et de la surface bleue du Pacifique. Le jour, il rencontre des señoritas aux yeux noirs, en lieu et place de cochons et de dindes sauvages, et la nuit lorsqu'il se couche, il entend non pas le cri des tigres mais les chansons des filles de la lavandière flottant sur le ruisseau qui remplit leurs bassines et ses campements.»⁶ [Traduction du Greffe.]

³ Alexander Von Frantzius, *La rive droite du fleuve San Juan : une partie presque inconnue du Costa Rica* (1862), p. 54 [traduction espagnole de l'original : «En la ribera derecha del río San Juan, entre la desembocadura del Sarapiquí y la separación del Río Colorado, no se encuentra tampoco todavía ninguna colonia.»].

⁴ Alexander Von Frantzius, *La rive droite du fleuve San Juan : une partie presque inconnue du Costa Rica* (1862), [traduction espagnole de l'original allemand : «La parte septentrional de la República de Costa Rica, situada a lo largo del río San Juan y limitada por la cordillera volcánica, es todo terra incognita...»].

⁵ William Walker, *The War in Nicaragua* (1860), p. 344 ; les italiques sont de nous.

⁶ R. E. Peary, «Across Nicaragua with Transit and Machete», *National Geographic Magazine*, octobre 1889, p. 319-320 et p. 330-331.

Enfin, en 1891, l'Institut de géographie physique ainsi que le musée du Costa Rica rapportent que la partie du Costa Rica bordant le fleuve San Juan était toujours inhabitée : «Le Costa Rica doit s'attacher principalement à peupler cette partie du territoire qui aujourd'hui encore est presque dépourvue d'habitants.»⁷ [Traduction du Greffé.]

La deuxième partie de la question traite de la pratique ultérieure d'utilisation du fleuve par les «Costa-Riciens habitant la région et les immigrants». Là encore, le Costa Rica n'a produit aucun élément de preuve, dans ses pièces de procédure écrite ou ses plaidoiries, de l'existence de populations locales sur la rive droite du fleuve avant les années 1960. Des sources historiques officielles montrent que ce n'est pas avant les années 1960 et 1970 qu'un peuplement important s'installa sur la rive costa-ricienne du fleuve. Au cours des années 1960, le Gouvernement costa-ricien envoya des prisonniers, qui n'avaient pas encore purgé leurs peines, résider librement sur la rive droite du San Juan, à condition de peupler la région. A la population locale s'ajoutèrent des immigrants venus du Nicaragua en conséquence des conflits armés de 1977-1979 et 1981-1990. Toutefois :

«Le fleuve avait été une zone de guerre dans les années 1970, durant la confrontation armée qui avait mené au renversement du dictateur Anastasio Somoza Debayle en juillet 1979. Par conséquent, pendant la deuxième moitié des années 1970 notamment, emprunter le fleuve était dangereux pour les civils, et la navigation sur le fleuve, à des fins commerciales ou autres, était extrêmement rare.»⁸

On observe les mêmes conditions dans les années 1980 :

«des forces contre-révolutionnaires («contras») s'étaient organisées au nord du Costa Rica, le long de la rive droite du fleuve San Juan, et les attaques et les raids y étaient fréquents. Le fleuve demeura dangereux pour la navigation pendant le reste des années 1980, jusqu'à l'arrêt des combats en 1990 et avant que les forces contre-révolutionnaires ne soient entièrement démobilisées en 1991.»⁹

Le Costa Rica n'a contesté les faits en question ni dans ses pièces de procédure écrite ni dans ses plaidoiries.

Certes, les Costa-Riciens habitant la région et les immigrants utilisèrent le fleuve dans une certaine mesure entre les années 1960, date à laquelle les éléments de preuve situent les premiers peuplements humains permanents le long de la rive costa-ricienne du San Juan, et la fin des années 1980 :

«il y avait quelques Costa-Riciens et Nicaraguayens qui, comme moi-même, empruntaient le fleuve afin de transporter les marchandises d'une communauté à l'autre. Aucun de ces bateliers n'a jamais utilisé le fleuve pour livrer des marchandises à d'autres communautés que la communauté locale. Les matières transportées sur le fleuve étaient principalement du carburant, des bananes, de l'huile de coco et du bois, provenant toutes des mêmes régions.»¹⁰

Une fois la paix revenue, dans les années 1990 :

⁷ H. Pittier, *Annales de l'Institut de géographie physique et du musée du Costa Rica*, vol. III (1890), p. 118. [Original espagnol : «Costa Rica tiene ante todo que interesarse por poblar aquella parte de su territorio que todavía está hoy casi sin habitantes.»]

⁸ DN, vol. II, annexe 69, p. 429-430.

⁹ *Ibid.*, p. 430.

¹⁰ *Ibid.*, annexe 65, p. 403.

«Le seul commerce dans cette partie du fleuve [où le Costa Rica jouit de droits conformément au traité de limites] se faisait dans la zone située entre la rivière Sarapiquí et la rivière Colorado, parfois utilisée par les propriétaires de petits bateaux costa-riens qui transportaient des provisions de Puerto Viejo de Sarapiquí [aux sources de la rivière Sarapiquí] au Costa Rica, le long de la rivière Sarapiquí jusqu'au San Juan, puis vers l'est le long du fleuve jusqu'à la rivière Colorado (soit sur une distance d'environ 24 km), où ils rejoignaient les eaux costa-riennes pour les suivre jusqu'à leur destination, Barra del Colorado, sur la côte atlantique du Costa Rica.»¹¹

Le Costa Rica n'a contesté les faits en question ni dans ses pièces de procédure écrite ni dans ses plaidoiries.

S'agissant de l'utilisation du fleuve par les habitants depuis les années 1990 :

«le fleuve était également traversé par des habitants costa-riens qui vivaient dans les communautés situées en territoire costa-rien, près du fleuve. Il s'agissait de très petits hameaux dont la population costa-rienne n'excédait pas au total un millier de personnes. La plupart se consacraient à l'élevage de bétail, qui constituait la plus grande industrie et la principale source d'emploi du côté costa-rien. Ces personnes empruntaient régulièrement le fleuve pour aller travailler ou s'approvisionner dans les magasins, par exemple. Elles voyageaient librement sur le fleuve.»¹²

«En raison de la faible population locale, tous les résidents ainsi que leurs bateaux étaient connus ou ne tardaient pas à l'être des soldats nicaraguayens qui occupaient les postes le long du fleuve San Juan. Les résidents locaux se voyaient délivrer des certificats d'appareillage de convenance, qu'ils ne payaient pas, et étaient exempts des contrôles d'immigration nicaraguayens.»¹³

Aux audiences, s'appuyant sur certaines déclarations écrites sous serment, le Costa Rica a fait valoir que les résidents locaux avaient l'obligation d'obtenir des certificats d'appareillage et de se soumettre aux contrôles d'immigration¹⁴. Toutefois, le Nicaragua a montré que les arguments du Costa Rica étaient sans fondement puisque, entre autres, les témoins ayant produit les déclarations sous serment invoquées par le Costa Rica et qui auraient été soumis aux règlements nicaraguayens n'étaient pas, en réalité, des résidents locaux¹⁵.

¹¹ DN, vol. II, annexe 73, p. 454.

¹² *Ibid.*, annexe 72, p. 449.

¹³ *Ibid.*

¹⁴ Voir CR 2009/6, p. 40, par. 27 ; p. 44, par. 38.

¹⁵ Voir CR 2009/7, p. 36, par. 13 ; p. 41, par. 20.

Réponse à la question du juge Keith

La question :

A supposer que le droit de navigation conféré au Costa Rica par l'article VI du traité de 1858 s'applique effectivement au transport de passagers, ceux-ci doivent-ils, ou quelqu'un doit-il en leur nom, payer le transport à l'exploitant du bateau pour que ledit transport soit couvert par ce droit ? Je n'ignore pas, bien entendu, que le Nicaragua rejette l'hypothèse sur laquelle repose cette question.

Comme le reconnaît cette question, le Nicaragua a constamment soutenu, depuis la conclusion du traité de limites, que celui-ci ne conférait pas au Costa Rica le droit de naviguer sur le fleuve San Juan aux seules fins de transporter des passagers, avec ou sans paiement effectué à l'exploitant du bateau pour le transport. Telle a toujours été la position du Nicaragua selon les deux interprétations qui ont été proposées pour l'expression espagnole «con objetos de comercio». Que la traduction exacte de ces mots soit «avec des articles de commerce» ou «à des fins de commerce», ils ne confèrent pas au Costa Rica le droit de transporter sur le fleuve des passagers à bord de bateaux affrétés ou autres. De plus, outre le contenu textuel, les circonstances entourant la conclusion du traité de limites ainsi que la pratique ultérieure des Parties entre 1858 et le début des années 1990 montrent que les deux Parties ont toujours interprété le droit d'autoriser ou de pratiquer le transport commercial de passagers sur le San Juan comme étant exclusivement réservé au Nicaragua.

A l'époque de la signature du traité en 1858, l'activité la plus lucrative sur le fleuve San Juan consistait à transporter des passagers de la côte est des Etats-Unis vers la côte ouest, où de l'or avait été découvert en 1849. Ce transport de passagers représentait une activité très importante et la route qui traversait le Nicaragua était devenue l'objet d'un vif intérêt. Le célèbre magnat américain du XIX^e siècle Cornelius Vanderbilt est à l'origine de cette «route de l'or nicaraguayenne» vers la Californie. Selon les termes de l'*Encyclopaedia Britannica* :

«il fonda une société chargée de transporter des passagers et marchandises de New York et de la Nouvelle-Orléans vers San Francisco via le Nicaragua. Compte tenu de la forte demande de transit vers la côte ouest qu'avait provoquée la ruée vers l'or de 1849, l'*Accessory Transit Company* de Vanderbilt se révéla un énorme succès. Il ne cessa ses activités qu'après que ses concurrents — qu'il avait presque ruinés — eurent accepté de lui verser 40 000 dollars (montant porté plus tard à 56 000 dollars) par mois pour qu'il abandonne l'entreprise.»¹⁶

Les Parties avaient connaissance de cette activité notoire et lucrative, qu'elles ne pouvaient ignorer lors de la signature du traité de 1858. Les termes choisis pour décrire le droit de navigation conféré au Costa Rica, «con objetos de comercio», n'étaient pas censés couvrir ce type d'activité. Si telle en avait été l'intention, le traité aurait expressément précisé que les droits du Costa Rica incluaient le droit de naviguer avec des passagers ou de les transporter. Le traité de limites ne contenant aucune référence expresse à un droit de cette nature, ledit droit est nécessairement exclu. Il a été bien établi par le Nicaragua, et le Costa Rica n'a pas affirmé le contraire, que l'intérêt principal de l'octroi de droits de navigation sur le fleuve San Juan en 1858 résidait, pour le Costa Rica, dans la possibilité de disposer d'une route commerciale vers l'Atlantique afin de pouvoir exporter son café — sa principale source de revenus — vers l'Europe¹⁷. Certes, la navigation aux fins du transport de café ou d'autres marchandises implique nécessairement le transport de personnes, notamment le commandant et l'équipage du bateau ; les marchandises ne

¹⁶ «Vanderbilt, Cornelius», *Encyclopaedia Britannica*, 2009, Ultimate Reference Suite, Chicago : *Encyclopaedia Britannica*, 2009.

¹⁷ Voir DN, p. 56-72 ; CMN, par. 4.1.35.

peuvent pas voyager toutes seules. Mais la navigation avec de tels «passagers» sur un bateau dont la mission principale consiste à transporter des articles de commerce est très éloignée du transport commercial de passagers en tant que seul objet ou objet principal de la navigation. La pratique constante, uniforme et ininterrompue des Parties depuis plus de cent trente ans montre que ce droit était réservé exclusivement au Nicaragua.

La conclusion selon laquelle le traité de limites ne conférait pas au Costa Rica le droit de transporter des passagers pour compte d'autrui sur le fleuve San Juan est confirmée par le fait que, historiquement, c'est le Nicaragua — et seulement le Nicaragua — qui a autorisé le trafic de passagers sur le fleuve San Juan.

Tel qu'exposé dans la duplique du Nicaragua aux paragraphes 3.90-3.91 :

«3.90... Si les Parties avaient eu l'intention de donner au terme «comercio» la large acception maintenant avancée par le Costa Rica — c'est-à-dire si elles avaient voulu inclure également les services comme le transport de passagers ou de touristes — l'on pourrait s'attendre à trouver des éléments de preuve que le Costa Rica avait autorisé pareil transport quelques temps après le traité de 1858 et avant le différend actuel concernant le tourisme qui s'est fait jour dans les années 1990. Il n'existe cependant aucun élément de preuve en ce sens, ce qui fait ressortir encore la nature limitée du droit accordé au Costa Rica par l'article VI.

3.91. Les faits sur ce point ne sont pas contestés. Comme il a été dit aux paragraphes 1.3.9 à 1.3.22 du contre-mémoire (concernant la période antérieure à 1858) et 4.1.37 à 4.1.45 (concernant la période postérieure), le transport de passagers par le San Juan — activité la plus lucrative à l'époque de l'entrée en vigueur du traité de 1858 — était autorisé par le Nicaragua seulement. Le Nicaragua a trouvé huit conventions, traités ou contrats concernant cette question, notamment :

- le contrat de 1849 avec l'American Atlantic and Pacific Ship Canal Company ;
- la convention sur le canal White-Chamorro-Mayorga de 1851 ;
- le contrat Irisarri-Stebbins de 1857 ;
- le traité Cass-Irisarri de 1857 ;
- la convention Zeledón-Rosa Pérez de 1860 ;
- le contrat Molina-Morris de 1863 ;
- le contrat Pellas de 1877 ;
- le contrat Cardenas-Menocal de 1887.»

Cette liste de concessions accordées par le Nicaragua pour le transport de passagers sur le fleuve San Juan avant la sentence Cleveland de 1888 peut être complétée par une autre concession, de 1897, accordant à une société britannique, l'Atlas Steamship Company, le droit exclusif de transporter des passagers sur le fleuve pendant trente ans. L'accord de concession, daté du 13 juin 1897, fut publié dans le *Diario Oficial* du Nicaragua, et rapporté dans le *New York Times*¹⁸.

¹⁸ Voir «Nicaragua's British Grant: The Atlas Steamship Company's New Rights of Navigation to be Investigated», *New York Times*, 1^{er} octobre 1897 ; Ministère nicaraguayen du développement, contrat de navigation à vapeur sur le lac Nicaragua et sur le fleuve San Juan, 13 juin 1897. Publié dans *The Official Registry* (3^e édition), n^o 256.

En fait, le service de passagers sur le San Juan, entre la ville de San Carlos aux sources du fleuve, sur le lac Nicaragua, et la ville de San Juan del Norte, à l'embouchure du fleuve, et d'autres points situés sur cette route, pendant tout le XX^e siècle et au début du XXI^e, a toujours été uniquement autorisé par le Nicaragua, jamais par le Costa Rica. Durant la procédure orale, il a même été démontré que le service de transport de passagers, dont le conseil costa-ricien a produit les horaires, était un service nicaraguayen¹⁹. Il est frappant que le service de passagers sur le San Juan, entre 1858 et maintenant, ait toujours été effectué sous les seuls auspices du Nicaragua, fait qui n'est contesté par le Costa Rica ni dans ses pièces de procédure écrite ni dans ses plaidoiries. Le Nicaragua fait valoir qu'il ne peut y avoir qu'une explication à cela : les deux Parties ont toujours interprété le droit de transporter des passagers sur le fleuve San Juan comme appartenant exclusivement au Nicaragua et considéré que ce droit n'avait pas été conféré au Costa Rica par le traité de limites.

Etant donné que le Costa Rica revendique dans la présente instance le droit de transporter des touristes sur le San Juan dans le cadre d'un droit plus général de transporter des passagers à titre commercial, il y a lieu de rappeler, ainsi que le Nicaragua l'a exposé dans ses pièces de procédure écrite, que le mot contesté «comercio», tel qu'interprété par les Parties en 1858, n'aurait pas pu inclure la notion de tourisme en tant qu'activité ou objet commercial — puisque cette notion leur était inconnue à l'époque, n'étant apparue qu'au siècle suivant²⁰.

C'est dans ce contexte factuel incontesté que, *quod non*, le Nicaragua soumet directement sa réponse à la question posée. A supposer à cet effet que le droit de navigation du Costa Rica aux termes du traité de limites s'étende au transport de passagers, ce droit est alors nécessairement limité au transport de ce qui est acheté, soit par le passager soit par quelqu'un d'autre pour le compte de ce dernier. Le droit de libre navigation du Costa Rica est exclusivement un droit de navigation *con objetos de comercio*. Même si l'interprétation costa-ricienne de l'expression «à des fins de commerce» était exacte (ce que le Nicaragua conteste), le Costa Rica ne jouirait que du droit de transporter des passagers «à des fins de commerce». Cela requiert une transaction commerciale, c'est-à-dire un paiement pour le service rendu. Ainsi, la navigation sur le San Juan d'une famille costa-ricienne résidant dans la capitale de San José, dans son propre bateau et à des fins personnelles ou de loisirs, ne serait pas incluse dans les droits conventionnels du Costa Rica. Ne le seraient pas non plus d'autres formes de navigation non commerciale, telles que la navigation de bateaux officiels costa-riens transportant des fonctionnaires ou des employés sur le San Juan.

En conclusion, cette question illustre le problème qu'il y a à étendre le type de navigation convenu dans le traité de 1858 et les droits conférés au Costa Rica. Si nous allons au bout de l'hypothèse costa-ricienne selon laquelle la navigation «con objetos de comercio» inclut le transport de passagers, où ce droit se termine-t-il alors ? Le Costa Rica n'invoque pas ce droit au profit des riverains locaux, qui ont toujours été libres de naviguer sur le fleuve pour leurs propres besoins, mais comme venant sous-tendre un droit général de navigation sur le fleuve à n'importe quelle fin. Une telle intention ressort des plaidoiries costa-riciennes, dans lesquelles il est allégué que la navigation «con objetos de comercio» désigne notamment la navigation «à des fins de communication», celle-ci s'effectuant entre deux points au Costa Rica, quelle que soit la raison de la navigation en question. Par cette interprétation, le Costa Rica a tenté d'ouvrir la porte à toute navigation effectuée sur le fleuve San Juan, à quelque fin que ce soit — excluant purement et simplement du traité la restriction contenue à l'article VI, qui précise que son droit de navigation est un droit limité s'appliquant uniquement à une navigation «con objetos de comercio». Si «comercio» signifie communication, et si la communication désigne toute chose qui relie deux points au Costa Rica, il n'existe aucune limite aux droits de navigation du Costa Rica sur le San Juan, en contradiction totale avec l'article VI.

¹⁹ Voir CR 2009/6, p. 43, par. 33, note 150.

²⁰ Voir DN, p. 78-84.

Réponse à la question du juge Bennouna

La question :

Lorsqu'il a adopté des mesures pour la régulation de la navigation sur le fleuve San Juan, le Nicaragua a-t-il chaque fois informé et/ou consulté, au préalable, le Costa Rica ?

When it adopted measures for the regulation of navigation on the San Juan River, did Nicaragua, each time, inform and/or consult Costa Rica in advance?

En vertu du traité de limites, les eaux du fleuve San Juan sont situées exclusivement au Nicaragua, ce dernier — et lui seul — détenant la souveraineté sur ce fleuve. En vertu de ce même instrument ainsi que de principes du droit international établis de longue date, le Nicaragua a le droit de réglementer la navigation sur le San Juan, y compris la navigation par le Costa Rica, à condition qu'il exerce ce pouvoir de manière raisonnable, non arbitraire et non discriminatoire. Tous ces points ont été expressément reconnus par le Costa Rica à l'audience²¹.

En tant que détenteur exclusif de l'autorité souveraine et du titre sur le fleuve, le Nicaragua n'a donc aucune obligation juridique, aux termes du traité de limites ou autrement, de consulter le Costa Rica avant d'adopter des mesures de réglementation de la navigation sur le San Juan, ou de l'informer préalablement. La seule obligation incombant au Nicaragua est d'adopter et de mettre en œuvre des mesures qui soient raisonnables, non arbitraires et non discriminatoires. Le Nicaragua a démontré, tant dans ses écritures qu'à l'audience, qu'il s'était conformé à cette obligation²².

Le traité de limites est une *lex specialis* qui établit la souveraineté du Nicaragua sur le fleuve et ne confère au Costa Rica que des droits de navigation limités. En vertu de cet instrument, le Nicaragua détient l'autorité souveraine exclusive sur le fleuve. Celui-ci n'est donc pas un fleuve international au sens où il serait placé sous la souveraineté de plusieurs Etats. Ainsi que le Nicaragua l'a démontré à l'audience²³, le fait qu'il détienne la souveraineté exclusive sur le San Juan signifie que, s'agissant du droit de navigation limité du Costa Rica, ce fleuve n'est pas un «fleuve/cours d'eau/une voie navigable international». De plus, l'autorité souveraine de réglementer la navigation sur le San Juan que le Nicaragua tient du traité de limites n'est pas soumise aux obligations énoncées dans des instruments tels que la convention des Nations Unies de 1997 sur le droit relatif aux utilisations des cours d'eaux internationaux à des fins autres que la navigation, notamment parce que seuls des droits de navigation — et non des droits relatifs aux utilisations à des fins autres que la navigation — sont en cause en l'espèce. Il est important de relever que le Costa Rica lui-même n'a jamais revendiqué de quelconques droits relatifs à une utilisation du fleuve à des fins autres que la navigation, et que le Nicaragua ne lui a jamais concédé de tels droits.

Néanmoins, et bien qu'il n'ait, aux termes du traité de limites ou autrement, aucune obligation juridique de le faire, le Nicaragua a, dans l'intérêt des relations de bon voisinage qu'il entretient avec lui et par courtoisie à son égard, régulièrement consulté et informé le Costa Rica au sujet des mesures qu'il a adoptées et mises en œuvre pour réglementer la navigation sur le fleuve. Des documents officiels de l'époque l'attestent. Ce processus de consultation trouve son origine dans une déclaration conjointe des présidents nicaraguayen, Violeta Barrios de Chamorro, et

²¹ Voir CR 2009/6, p. 42, par. 21.

²² Voir DN, chap. IV, sect. 3 ; CR 2009/5, p. 15-17 ; CR 2009/7, p. 37-46.

²³ Voir CR 2009/4, p. 19 et suiv.

costa-ricien, Rafael Angel Calderón Fournier, en date du 31 janvier 1991²⁴. Dans cette déclaration, les deux présidents sont convenus de créer une commission binationale «ayant pour objet de relancer et d'approfondir les liens de coopération entre leurs peuples et gouvernements respectifs»²⁵ [traduction du Greffe]. Ils sont également convenus de donner pour instruction à leurs autorités frontalières respectives «de rendre systématiques et de renforcer les mécanismes de communication et d'échange d'informations entre leurs postes de contrôle ... afin de prévenir et de lutter contre le trafic d'armes, la production et le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes, ainsi que d'autres crimes»²⁶ [traduction du Greffe].

La commission binationale créée par les deux présidents dans leur déclaration conjointe de 1991 a effectivement vu le jour et a, par la suite, tenu des réunions régulières. Dans le cadre de la réalisation des objectifs définis dans ladite déclaration, les deux Etats ont conclu un mémorandum d'accord entre les ministères du tourisme des Républiques du Nicaragua et du Costa Rica concernant les activités touristiques dans la zone frontalière du fleuve San Juan. Cet accord a été signé par les deux ministres du tourisme le 5 juin 1994. Il figure en annexe 26 du mémoire du Costa Rica. Comme le titre de ce document l'indique, il s'agit d'un accord sur les pratiques relatives aux activités touristiques sur le San Juan. Dans sa partie pertinente sont approuvées les mesures en matière d'immigration appliquées par le Nicaragua aux touristes voyageant à bord de bateaux de tourisme costa-riens ou d'autres bateaux. En ce qui concerne les permis de tourisme, que le Nicaragua impose à tous les ressortissants étrangers entrant sur son territoire par le San Juan (ou de toute autre manière) de se procurer contre paiement, les ministres du tourisme sont convenus de «développer les mécanismes nécessaires, dans les trente jours qui suivent, afin d'être en mesure de fournir aux sociétés [de tourisme] préenregistrées les permis de tourisme qu'elles sont tenues d'acheter, de remplir correctement et de remettre aux autorités pertinentes».

En ce qui concerne les règles d'entrée sur le territoire imposées par le Nicaragua à tous les touristes tant à l'entrée qu'à la sortie du pays par le San Juan (ou de toute autre manière), les ministres du tourisme sont convenus d'«entreprendre les travaux de construction et de rénovation nécessaires, dans un délai de six mois, pour permettre aux navires et aux touristes de se conformer aux procédures d'entrée sur le territoire de façon efficace, rapide et en toute sécurité».

Ainsi, dès le mois de juin 1994, alors que les bateaux de tourisme costa-riens commençaient à peine à emprunter le San Juan de façon assez régulière, les deux Parties ont conclu, par leurs ministres du tourisme, un accord dans lequel étaient, entre autres choses, acceptées et entérinées les mesures prises par le Nicaragua relativement aux touristes naviguant sur le San Juan, y compris l'obligation d'acquiescer un permis de tourisme et de se conformer aux procédures d'entrée sur le territoire. Compte tenu de cet accord, il semble étrange que le Costa Rica ait, à l'audience, contesté le caractère raisonnable des mesures mêmes que son ministre du tourisme avait entérinées quatorze ans et demi plus tôt²⁷. L'accord du 5 juin 1994 n'était pas un événement isolé. Il a ouvert la voie à un dialogue et à une coopération permanents entre le

²⁴ Voir déclaration conjointe en date du 31 janvier 1991 du président du Nicaragua, Violeta Barrios de Chamorro, et du président du Costa Rica, Rafael Angel Calderón Fournier (ci-après la «déclaration conjointe de 1991»).

²⁵ Déclaration conjointe de 1991, p. 3, par. VIII.

²⁶ *Ibid.*, p. 3, par. VIII 1).

²⁷ Dans sa réplique, le Costa Rica a tenté d'atténuer l'importance de l'accord du 5 juin 1994 en formulant l'argument invraisemblable selon lequel l'expression «les permis de tourisme, qu'elles sont tenues d'acheter, de remplir correctement et de remettre aux autorités pertinentes...» signifiait que c'était au Costa Rica que les sociétés de tourisme costa-riennes étaient «tenues d'acheter» les permis de tourisme exigés pour entrer au Nicaragua par le San Juan (RCR, p. 184-185, par. 4.67-4.68). Le Costa Rica ne précise pas comment il pourrait émettre des permis de tourisme nicaraguayens ; il n'explique pas non plus comment il serait possible d'interpréter l'expression «permettre ... aux touristes [empruntant le San Juan] de se conformer aux procédures d'entrée sur le territoire de façon efficace, rapide et en toute sécurité» comme faisant référence à des procédures d'entrée sur le territoire autres que celles du Nicaragua (*ibid.*).

Nicaragua et le Costa Rica sur toutes les questions relatives au tourisme sur le San Juan. Cela ressort notamment du procès-verbal final de la troisième réunion binationale entre le Costa Rica et le Nicaragua, signé par les ministres des affaires étrangères des deux Etats le 21 novembre 1995. Dans ce procès-verbal, il est indiqué que

«le Nicaragua a présenté un rapport sur le respect du mémorandum d'accord conclu entre les ministères de tourisme du Nicaragua et du Costa Rica et du mémorandum d'accord concernant les activités de tourisme dans la zone frontalière du fleuve San Juan, signé par les deux ministres le 5 juin 1994, à Barra del Colorado, au Costa Rica»²⁸ [*traduction du Greffe*].

Dans ce même procès-verbal, il est précisé, au sujet d'une autre question relative à la navigation sur le San Juan, que «[l]e Gouvernement du Costa Rica prend acte des efforts réalisés par le Gouvernement du Nicaragua relativement à l'installation de postes de contrôle dans la province du Río San Juan (Papaturo, El Castillo, Sarapiquí, El Delta et San Juan del Norte)...»²⁹ [*traduction du Greffe*]. Ainsi, dès 1995, le Nicaragua a informé le Costa Rica qu'il installait des «postes de contrôle» le long du San Juan, et notamment en trois points situés sur la partie du fleuve où le Costa Rica jouit de droits conventionnels — à savoir Sarapiquí, El Delta et San Juan del Norte —, et celui-ci en a pris acte, sans élever la moindre objection. L'acceptation par le Costa Rica de ces postes de contrôle nicaraguayens remonte donc à 1995, sachant que son acceptation ultérieure de l'utilisation de ces postes aux fins d'arrêter et d'enregistrer tous les bateaux, de les soumettre à une inspection et d'émettre des certificats d'appareillage ressort du procès-verbal final de la réunion de la commission binationale tenue en 1997.

En effet, ainsi que le Nicaragua l'a précisé à l'audience, il est indiqué dans ce document que le Costa Rica lui a instamment demandé d'utiliser au moins trois postes de contrôle situés le long du fleuve — à San Juan del Norte, Boca San Carlos et Sarapiquí — pour arrêter et enregistrer tous les bateaux empruntant le fleuve, les soumettre à une inspection, et leur délivrer des certificats d'appareillage³⁰. Cela a été confirmé à l'audience par le conseil du Costa Rica, qui a expressément reconnu que le Costa Rica avait approuvé ces mesures prises par le Nicaragua afin de lutter plus efficacement contre le trafic de stupéfiants sur le fleuve³¹. Les documents officiels de l'époque attestent également que, en 2001, le Costa Rica a formellement demandé au Nicaragua, par les voies diplomatiques, de baisser le montant des frais d'inspection d'appareillage, qui était alors de 25 dollars des Etats-Unis, et que le Nicaragua l'a ramené à 5 dollars, montant qui est resté inchangé depuis.

Lus conjointement, ces documents officiels de l'époque — qui ont tous été signés par de hauts représentants des deux Parties — démontrent que le Nicaragua a informé et consulté le Costa Rica avant d'adopter des mesures relatives à la navigation sur le San Juan et que le Costa Rica les a approuvées. Les mesures qui ont fait l'objet de ces consultations et qui ont été approuvées comprennent i) l'obligation de faire halte et de s'enregistrer ; ii) l'obligation de se soumettre à une inspection et d'obtenir un certificat d'appareillage ; et iii) l'obligation incombant aux ressortissants étrangers d'acheter des permis de tourisme et de se conformer aux procédures d'entrée sur le territoire. Il s'agit là des principales mesures contestées par le Costa Rica en la présente instance et ce, alors même qu'il a été consulté pour chacune d'entre elles et qu'il les a toutes approuvées au cours des années 1990.

²⁸ Procès-verbal final de la troisième réunion binationale entre le Costa Rica et le Nicaragua, 21 novembre 1995, p. 9.

²⁹ *Ibid.*, p. 11.

³⁰ Voir DN, vol. II, annexe 4.

³¹ Voir CR 2009/3, p. 29, par. 22.

Les déclarations sous serment des officiers de haut rang nicaraguayens, qui étaient chargés d'assurer la sécurité et de mettre en œuvre les mesures régissant la navigation sur le San Juan, confirment que le dialogue, l'échange d'informations, la collaboration et la coopération avec les responsables de la sécurité costa-riens chargés de l'ordre public sur la rive droite du fleuve étaient fréquents, au moins jusqu'au milieu de l'année 1998³². Pour répondre plus directement à la question posée par M. le juge Bennouna concernant la consultation et l'échange d'informations relativement à l'adoption par le Nicaragua de mesures spécifiques de réglementation de la navigation sur le fleuve, le Nicaragua présente ci-joint une deuxième déclaration sous serment du général de brigade Denis Membreño, dans laquelle sont indiqués de manière plus précise le moment où le Nicaragua a mis en place l'inspection d'appareillage et les procédures d'entrée sur le territoire, ainsi que les circonstances dans lesquelles cela s'est produit (ces deux sujets ayant été longuement examinés à l'audience). Ainsi que le général Membreño l'indique, entre le mois de février 1992 et le mois de décembre 1995, il a tenu de nombreuses réunions avec ses homologues costa-riens pour examiner toutes les questions d'intérêt commun concernant le fleuve, y compris les mesures de réglementation de la navigation adoptées par le Nicaragua³³. M. Membreño a expliqué chacune de ces mesures aux Costa-Riciens, ainsi que les raisons qui les sous-tendaient³⁴. Les autorités costa-riennes n'ont pas contesté le droit du Nicaragua, en tant qu'Etat souverain sur le fleuve, d'adopter ces mesures³⁵. Elles ne se sont pas non plus opposées à l'une quelconque de ces mesures³⁶. En ce qui concerne l'obligation, pour les bateaux, de se soumettre à une inspection d'appareillage et d'obtenir un certificat d'appareillage, les autorités costa-riennes ont fait part au général Membreño des inquiétudes exprimées par des agents de voyages costa-riens empruntant le fleuve au sujet de la somme demandée par le Nicaragua en contrepartie de ce service³⁷. Elles n'ont pas contesté l'obligation de se soumettre à une inspection ou d'obtenir un certificat, mais seulement la somme demandée en contrepartie de ce service³⁸. La déclaration sous serment du général Membreño est conforme à l'accord du 5 juin 1994 ainsi qu'aux procès-verbaux finals des réunions de la commission binationale de 1995 et de 1997 précités. Il en va de même des déclarations sous serment des trois commandants militaires nicaraguayens qui, outre celle du général Membreño, sont annexées à la duplique du Nicaragua. Ces trois officiers ont, tout comme le général Membreño, exercé les fonctions de commandant de la zone dans laquelle se trouve le San Juan. Tous trois déclarent qu'ils ont toujours entretenu avec leurs homologues costa-riens des relations de coopération constructives³⁹; cette situation a cependant changé au milieu de l'année 1998, lorsque le colonel Walter Navarro a pris le commandement des forces de sécurité costa-riennes dans la zone⁴⁰. Ce n'est qu'à ce moment-là que le Costa Rica a commencé à formuler des griefs contre l'exercice par le Nicaragua de son autorité souveraine sur le fleuve. Dans son mémoire, le Costa Rica confirme ce point en indiquant que le Nicaragua a commencé à violer de manière «systématique» les droits qu'il tient du traité de limites en juillet 1998⁴¹, soit deux mois après que le colonel Navarro eut pris ses fonctions de commandement dans la région et que les relations eurent changé. Le Nicaragua a nié avoir jamais violé les droits du Costa Rica, que ce soit de manière «systématique» ou non. Le fait que le Costa Rica fasse référence au mois de

³² Voir DN, vol. II, annexe 72, p. 448 ; annexe 73, p. 456 ; annexe 77, p. 485 ; annexe 78, p. 491-492.

³³ Voir déclaration sous serment du général de brigade Denis Membreño Rivas, 25 mars 2009, par. 3 (ci-après «deuxième déclaration sous serment de M. Membreño»).

³⁴ *Ibid.*, par. 4.

³⁵ *Ibid.*

³⁶ *Ibid.*

³⁷ *Ibid.*

³⁸ *Ibid.*

³⁹ Voir DN, vol. II, annexe 72, p. 448 ; annexe 73, p. 456 ; annexe 77, p. 485 ; annexe 78, p. 491-492.

⁴⁰ *Ibid.*, annexe 78, p. 492.

⁴¹ Voir, par exemple, MCR, par. 3.02.

juillet 1998 dans son mémoire — ce sur quoi il n'est pas revenu à l'audience — est cependant important en ce sens que la réglementation que le Nicaragua avait adoptée relativement à la navigation sur le San Juan était alors déjà en vigueur depuis longtemps. Dans son mémoire, le Costa Rica reconnaît donc que ces mesures, qui ont été appliquées de manière systématique tout au long de la période allant de 1994 à 1998, ne violaient pas ses droits. Même si le Costa Rica ne l'avait pas reconnu, cette conclusion est confirmée — parmi d'autres documents cités par le Nicaragua et qui font partie des écritures présentées en l'espèce — par l'accord du 5 juin 1994 entre les deux ministres du tourisme et le procès-verbal final des réunions de la commission binationale tenues en 1995 et 1997⁴².

Ainsi s'achève la réponse du Nicaragua aux questions posées par MM. les juges Koroma, Keith et Bennouna à l'issue de l'audience publique tenue le 12 mars 2009.

⁴² Voir, par exemple, le procès-verbal final de la troisième réunion binationale entre le Costa Rica et le Nicaragua, 21 novembre 1995, p. 11. [Dans la langue originale espagnole : «El Gobierno de Costa Rica toma nota de los esfuerzos realizados por el Gobierno de Nicaragua, en cuanto a la instalación de puestos de control en el Departamento del Río San Juan (Papatorro, En Castillo, Sarapiquí, el Delta, y San Juan del Norte)...»]

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 R. E. Peary, «Across Nicaragua with Transit and Machete», <i>National Geographic Magazine</i> , octobre 1889	1
Annexe 2 Alexander Von Frantzius, «La rive droite du fleuve San Juan : une partie du Costa Rica presque inconnue», 1862	2
Annexe 3 William Walker, «The War in Nicaragua» (1860)	3
Annexe 4 H. Pittier, Annales de l'Institut de géographie physique et du musée du Costa Rica, vol. III, 1890	4
Annexe 5 Déclaration conjointe en date du 31 janvier 1991 du président du Nicaragua, Violeta Barrios de Chamorro, et du président du Costa Rica, Rafael Angel Calderón Fournier	5
Annexe 6 Procès-verbal final de la troisième réunion binationale entre le Costa Rica et le Nicaragua, 21 novembre 1995	6
Annexe 7 Déclaration écrite sous serment du général de brigade Denis Membreño Rivas, 25 mars 2009	7

ANNEXE 1

**R. E. PEARY, «ACROSS NICARAGUA WITH TRANSIT AND MACHETE»,
NATIONAL GEOGRAPHIC MAGAZINE, OCTOBRE 1889 (EXTRAIT)**

«Du côté est du Nicaragua, ces études (sauf la dernière) concernaient presque toutes le fleuve San Juan et ses rives immédiates ; et les terres situées de part et d'autre de ces limites étroites étaient, jusqu'en 1885, presque totalement inconnues.

.....

Son regard, au lieu d'être arrêté par le voile impénétrable du fourré tropical, se délecte à la vue des montagnes lointaines, des vagues impétueuses du lac et de la surface bleue du Pacifique. Le jour, il rencontre des señoritas aux yeux noirs, en lieu et place de cochons et de dindes sauvages, et la nuit lorsqu'il se couche, il entend non pas le cri des tigres mais les chansons des filles de la lavandière flottant sur le ruisseau qui remplit leurs bassines et ses campements.»

ANNEXE 2

**ALEXANDER VON FRANTZIUS, «LA RIVE DROITE DU FLEUVE SAN JUAN : UNE PARTIE DU
COSTA RICA PRESQUE INCONNUE», 1862**

[Original en espagnol : non traduit]

ANNEXE 3

WILLIAM WALKER, «THE WAR IN NICARAGUA» (1860) (EXTRAIT)

«S'ajoutant aux forces qui avaient attaqué Thompson le 23 [décembre 1856], un grand nombre de soldats avaient été envoyés à [l'embouchure du fleuve] San Carlos [où il se jette dans le San Juan], sous les ordres du général [costa-ricien] José Joaquín Mora, frère du président Juan Rafael Mora, et commandant en chef de l'armée costa-ricienne. *La marche était très difficile en raison de la nature des terres traversées, la région située entre San José et le San Carlos étant entièrement inhabitée et totalement dépourvue de moyens de subsistance.* La route empruntée par Mora était une simple piste, et ses soldats devaient parfois se frayer un chemin à l'aide de machettes à travers l'épais sous-bois.»

ANNEXE 4

**H. PITTIER, ANNALES DE L'INSTITUT DE GEOGRAPHIE PHYSIQUE ET DU MUSEE DU
COSTA RICA, VOL. III, 1890**

[Original en espagnol : non traduit]

ANNEXE 5

**DECLARATION CONJOINTE EN DATE DU 31 JANVIER 1991 DU PRESIDENT DU NICARAGUA,
VIOLETA BARRIOS DE CHAMORRO, ET DU PRESIDENT DU COSTA RICA,
RAFAEL ANGEL CALDERON FOURNIER**

[Original en espagnol : non traduit]

ANNEXE 6

**PROCES-VERBAL FINAL DE LA TROISIEME REUNION BINATIONALE ENTRE LE COSTA RICA ET
LE NICARAGUA, 21 NOVEMBRE 1995**

[Original en espagnol : non traduit]

ANNEXE 7

**DECLARATION ECRITE SOUS SERMENT DU GENERAL DE BRIGADE DENIS MEMBREÑO RIVAS,
25 MARS 2009**

Déclaration sous serment par acte authentique numéro dix – Certificat notarié

Managua, le dix-huit mars de l'an 2009 à onze heures. Comparait par-devant moi, Walter Abraham Molina Perez, avocat et notaire de la République du Nicaragua, établi à Managua, dûment autorisé par la Cour suprême de Justice à exercer la charge de notaire pendant une période de cinq ans qui expirera le quinze avril 2013, en son nom propre, le soussigné Denis Membreño Rivas, titulaire de la carte d'identité numéro 281-160756-0007V, majeur, marié, militaire de profession, domicilié dans la ville de Managua, municipalité de Managua, au Nicaragua, que j'atteste connaître personnellement et dont j'atteste qu'il a la capacité civile et juridique de contracter, notamment aux fins du présent acte. L'intéressé déclare ce qui suit :

Premièrement : je suis citoyen de la République du Nicaragua. Je suis né dans la ville de Leon, le seize juillet 1956. Je suis membre de l'armée de la République du Nicaragua depuis 1979. J'ai aujourd'hui le grade de général de brigade, grade auquel j'ai été promu le deux septembre 2007. J'exerce actuellement les fonctions de chef du département de l'information du ministère de la défense.

Deuxièmement : du 10 février 1992 au 31 décembre 1995, j'ai occupé le poste de chef du détachement militaire sud, lequel englobait la province du fleuve San Juan, y compris la totalité du fleuve. Le quartier général du détachement était situé à San Carlos, au sud-est du lac Nicaragua, à la source du fleuve San Juan. Le détachement militaire sud fut créé sous mon autorité, en février 1992. Avant mon arrivée, la région du fleuve San Juan avait été une zone de guerre, caractérisée par une insécurité permanente et théâtre de fréquents combats au cours des conflits armés ayant ravagé le Nicaragua dans les années 1970 et 1980 et qui ont finalement cessé en 1990-1991. Pendant les quelque 20 années de combats qui se sont déroulés à proximité, sur et autour du fleuve — essentiellement dans sa partie inférieure —, les forces armées opposées au Gouvernement nicaraguayen ont établi des bases sur la rive droite et lancé des attaques à partir de ces points. Pour sécuriser la zone, les forces du gouvernement ont étroitement surveillé toutes les activités qui se déroulaient sur le fleuve ou à proximité de celui-ci, y compris la navigation, et ont fait feu sur les bateaux qu'ils considéraient comme hostiles. Dans ce contexte, les civils ont veillé à ne pas emprunter le fleuve, et l'utilisation de ce dernier par des bateaux civils était extrêmement rare. En tant que premier représentant du gouvernement chargé d'assurer la sécurité sur le fleuve en temps de paix, mon rôle a consisté à contribuer à y établir un régime de police adapté, mettant l'accent sur la sécurité de la navigation, la prévention de la criminalité et la protection de l'environnement.

Troisièmement : j'ai présenté une première déclaration sous serment, en date du 10 mars 2008, dans laquelle j'ai exposé les mesures de réglementation de la navigation sur le fleuve que j'ai autorisées afin de réaliser ces objectifs. Je confirme, par la présente, toutes les déclarations que j'ai faites dans ledit document, lequel figure en annexe 73 de la duplique du Nicaragua. L'armée du Nicaragua a toujours eu des discussions et collaboré avec les forces de la Guardia Civil costa-ricienne basées dans la zone située le long du fleuve San Juan. Le jour de ma prise de fonctions en tant que chef du détachement militaire sud, à savoir le 10 février 1992, j'ai rencontré mon homologue costa-ricien, le commandant de la Guardia Civil de la région située immédiatement au sud du San Juan, à son quartier général de Los Chiles, au Costa Rica, afin d'inaugurer un processus de collaboration et de coopération entre nos forces de sécurité respectives dans les nombreux domaines d'intérêt mutuel, y compris la sécurité et la prévention de la criminalité et de l'immigration illégale le long du fleuve. Comme je l'ai déclaré au paragraphe 10 de ma déclaration précédente, au cours des trois années et demie passées en tant que chef du

détachement militaire sud, j'ai rencontré à plusieurs reprises le commandant de la Guardia Civil afin de discuter de ces questions, d'améliorer la coopération entre nos deux forces de sécurité et d'examiner tous les problèmes rencontrés. Nous nous sommes réunis aussi bien du côté costa-ricien (à Los Chiles et Boca San Carlos) que du côté nicaraguayen à mon quartier général de San Carlos. En raison des nombreux sujets évoqués, assistaient à ces réunions non seulement du personnel de sécurité ou militaire mais aussi, en fonction de l'ordre du jour, d'autres autorités nicaraguayennes et costa-riciennes des agences d'immigration, forces de police, autorités judiciaires et ministères des transports respectifs, y compris des représentants de la direction générale du transport par voies navigables (*Dirrección General de Transporte Acuático*).

Quatrièmement : Tel que décrit dans ma déclaration précédente, c'est pendant cette période de transition entre un régime de guerre et un régime de paix que nous avons adopté et mis en œuvre, pour la navigation sur le fleuve, des mesures concernant l'inspection des bateaux, l'émission de certificats d'appareillage, la réglementation de l'immigration et la présence du pavillon nicaraguayen. Lors de nos entrevues régulières avec des officiers de la Guardia Civil costa-ricienne, outre les autres sujets abordés, nous avons systématiquement informé ces derniers de l'adoption ou de la modification de ces mesures, leur en avons expliqué les raisons et avons répondu à toutes les questions posées par les autorités costa-riciennes. Ces dernières ne se sont jamais plaintes de telles mesures ni n'ont jamais formulé d'objections. Elles n'ont pas contesté le pouvoir du Nicaragua de les adopter car elles acceptaient la souveraineté nicaraguayenne sur le fleuve. Et elles n'ont pas protesté contre des mesures telles que les inspections ou les certificats d'appareillage adoptées en vue d'améliorer la sécurité sur le fleuve et de prévenir les actes criminels, lesquelles servaient également leur l'intérêt. Pendant la durée de mon mandat en tant que chef du détachement militaire sud, nous n'avons reçu qu'une seule plainte des forces de sécurité costa-riciennes concernant l'une des mesures que nous avons adoptées pour la navigation sur le fleuve, ces forces s'opposant au montant du droit acquitté sur les certificats d'appareillage. Même alors, les autorités costa-riciennes n'ont pas contesté le droit du Nicaragua d'imposer ce dernier. Elles ont uniquement objecté contre le montant et indiqué qu'elles nous transmettaient cette plainte non en leur nom propre mais en celui de bateliers privés costa-riciens qui s'étaient plaints auprès d'elles du montant du droit d'inspection imposé par le Nicaragua. Nous avons tenu plusieurs réunions avec nos collègues costa-riciens afin d'examiner cette question au quartier général de la Guardia Civil de Los Chiles, et une avec des représentants des deux gouvernements à San José, en 1992. Ces réunions se sont déroulées dans un respect mutuel et un esprit de coopération, comme toutes les autres réunions tenues avec les autorités costa-riciennes entre février 1992 et décembre 1995. Finalement, en réponse à la plainte relative au droit d'inspection, nous avons décidé d'en réduire le montant, pas autant cependant que ce que les bateliers costa-riciens auraient voulu. Il n'y a pas eu d'autres plaintes au sujet de l'une quelconque des mesures que nous avons adoptées pendant cette période s'agissant de la navigation sur le fleuve.

Ainsi s'est exprimée la personne comparaissant par-devant moi, notaire, qui l'ai informée de l'objet, de la valeur et de la prééminence juridique de cet acte, des clauses générales en assurant la validité, des spécifications en jeu, des stipulations, tant explicites qu'implicites, et de la nécessité de produire le présent témoignage aux fins juridiques applicables. Lecture intégrale du présent acte a été faite à la personne comparaissant par-devant moi, laquelle le déclare exact et approuve, ratifie et signe ledit acte en ma présence, certifié conforme par mes soins.

(f) *[Illisible]* (f) Molina.

Ainsi dressé de la première page du folio numéro douze à la dernière page du folio numéro treize de mon présent protocole numéro vingt-deux de l'année en cours. Ce premier témoignage, dont est tirée la déclaration, a été consigné dans un document scellé de deux pages signé, scellé et daté dans la ville de Managua, à 14 heures le dix-huit mars 2009.
