SECTION B. — MÉMOIRES

SECTION B.—PLEADINGS

1. MÉMOIRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Par requête déposée au Greffe de la Cour internationale de Justice le 13 février 1959, le Gouvernement de la République française a introduit devant la Cour une instance relative à un différend qui l'oppose au Gouvernement de la République du Liban. Ce différend concerne des concessions pour l'exploitation de services publics au Liban octroyées par le Gouvernement libanais à la Compagnie du Port, des Quais et des Entrepôts de Beyrouth et à la Société Radio-Orient.

La Cour a été saisie conformément aux articles 36 et 40 de son Statut et aux termes de l'article 23 d'un accord conclu le 24 janvier 1948 entre le Gouvernement français et le Gouvernement libanais *(annexe 1)*.

Le présent mémoire contient, en premier lieu, un exposé des faits touchant les mesures prises par le Gouvernement libanais contrairement aux conventions de concession conclues par lui avec la Compagnie du Port, des Quais et des Entrepôts de Beyrouth et l'exposé de droit relatif à ce différend. Une seconde partie, établie selon le même plan, sera consacrée au litige concernant la Société Radio-Orient.

I. — La Compagnie du Port, des Quais et des Entrepôts de Beyrouth

EXPOSÉ DES FAITS

1. Nature de la Compagnie du Port, des Quais et des Entrepôts de Beyrouth

L'actuelle Compagnie du Port, des Quais et des Entrepôts de Beyrouth a été constituée le 20 juin 1888 sous forme de société anonyme ottomane par MM. Joseph Moutran et ses associés, la Banque impériale ottomane, la Compagnie ottomane de la Route de Beyrouth à Damas, le Comptoir d'Escompte de Paris, la Banque de Paris et des Pays-Bas et la Compagnie des Messageries maritimes. Son objet était de construire, administrer et exploiter le port, les quais et les entrepôts de Beyrouth *(annexe 2)*. M. Moutran et ses associés apportaient à la Société une concession de 60 années qui leur avait été accordée le 18 juin 1887 par le Gouvernement impérial ottoman *(annexe 3)*. Un iradé impérial du 25 juillet 1892 porta la durée de la concession à 99 ans. A la suite

de la guerre de 1914-1918, et en vertu du Protocole n° 12 annexé au Traité de Lausanne, les contrats de concession passés avant le 29 octobre 1914 dans les territoires détachés de l'Empire ottoman furent maintenus. En conséquence, une convention provisoire de remise en possession de la Compagnie du Port, des Quais et des Entrepôts de Beyrouth fut signée le 28 mai 1921 entre la direction des Travaux publics du Haut-Commissariat de la République française en Syrie et au Liban et le directeur de la Compagnie. Il était toutefois nécessaire de réadapter les actes concessionnels de la Compagnie aux circonstances économiques nouvelles. Une convention fut signée en ce sens le 7 décembre 1925 *(annexe 4)*. L'article 3 de la Convention portait à 103 ans et deux mois la durée de la concession, qui doit ainsi prendre fin le 19 août 1990. La Convention n'entra en vigueur qu'après approbation par le Haut-Commissaire de la République française en Syrie et au Liban, donnée le 15 décembre 1925 par M. de Jouvenel. En application du Protocole 12 annexé au Traité de Lausanne, la Société fut rattachée à la nationalité française le 9 février 1926.

A cette époque le capital social fut fixé à 10.666.500 francs, divisé en actions de 500 frs chacune, dont 10.000 représentant le capital originaire de 5 millions de francs et les 11.333 autres les trois augmentations de capital successives votées par les assemblées générales extraordinaires de 1894, 1924 et 1927. Le fonds social comprenait en outre 7.500.000 frs d'obligations amortissables en 75 ans à partir de 1910, dont l'émission avait été autorisée en 1899. Le capital social est actuellement de 953.400.000 frs divisé en 190.000 actions de 5.000 francs de valeur nominale.

L'objet social de la Compagnie est l'administration, la construction et l'exploitation du port, des quais et des entrepôts de Beyrouth. Une convention en date du 15 août 1934 lui a en outre concédé les travaux d'extension du port.

Après l'accession du Liban à l'indépendance, le Gouvernement libanais s'est engagé à respecter les actes concessionnels des sociétés françaises ou à capital français. La lettre annexe n° 12 à l'accord monétaire franco-libanais du 24 janvier 1948 *(annexe 1)*, après avoir disposé qu'en raison de la fin du mandat et de la proclamation de l'indépendance libanaise, il peut y avoir intérêt à apporter certains aménagements, par voie contractuelle, aux actes et annexes qui régissent les concessions des sociétés françaises ou à capitaux français, prévoit en effet que: « Jusqu'à la mise en application de ces aménagements, les actes, annexes et textes qui régissaient les concessions de ces sociétés au 1er janvier 1944 demeureront en vigueur. »

Malgré de longues négociations, aucun aménagement des actes concessionnels n'a été réalisé.

Ce sont donc les textes mentionnés plus haut qui régissent seuls, à l'heure actuelle, les rapports de la Compagnie et du Gouvernement libanais.

* * *

II. Activités de la Compagnie de sa création à 1959

1° Lorsqu'en 1888 fut fondée la Compagnie du Port, des Quais et des Entrepôts de Beyrouth, il n'y avait pas de port à Beyrouth. Les navires jetaient l'ancre dans la rade et seul existait un petit abri construit par les Turcs, de 100 mètres sur 150 pour les mahonnes et les petits voiliers.

La Compagnie du Port inaugura en 1894 un port, très moderne pour l'époque, constitué essentiellement par un plan d'eau de 20 hectares, protégé par une jetée de 800 mètres et une digue de 200 mètres, et comptant 500 mètres de quais fondés de moins 2 à moins 7 mètres de profondeur.

A la même époque étaient mis en activité la route de Beyrouth à Damas et le chemin de fer du Dama-Hama et prolongement. Grâce à cet ensemble la ville de Beyrouth, petite cité de 25.000 habitants, enserrée dans ses vieilles murailles, commença à se développer et son commerce prit une extension considérable.

En 1910, à la veille de la guerre des Balkans et de la Grande Guerre, le tonnage de jauge parti de 750.000 tonnes en 1894, atteignait déjà 1.650.000 tonnes, et celui des marchandises, parti de 180.000 tonnes en 1894, avait atteint 280.000 tonnes. La population de la ville avait doublé.

2° Après le coup d'arrêt de la Grande Guerre et grâce à l'installation du mandat français au Liban, l'essor économique reprit avec rapidité. En 1924 les chiffres du trafic du port de 1910 étaient dépassés.

Aussi la Compagnie du Port entreprit-elle d'élargir la traverse constituée à la base de la digue abri. En 1933 nouvel effort avec achèvement de cette traverse bordée de quais à moins 10 mètres de profondeur.

Devant le développement du trafic, la Compagnie du Port décida de construire un deuxième bassin. Celui-ci fut inauguré en 1938.

Un nouveau plan d'eau de 19 hectares était mis à la disposition du commerce. La jetée du large était prolongée de 500 mètres, une nouvelle digue abri de 300 mètres était construite pour fermer le bassin. La longueur des quais se trouvait portée à 2.300 mètres dont plus de la moitié à une profondeur de moins 10 à 11 mètres. Les plus grands navires pouvaient mouiller le long du brise-lames fondé à moins 20 mètres. En même temps 275.000 mètres carrés de terre-pleins étaient créés permettant l'installation d'entrepôts nouveaux nécessités par le développement du commerce et par l'accroissement de la ville.

A la veille de la guerre de 1939 le tonnage de jauge était de 2.600.000 tonnes et celui des marchandises de 600.000 tonnes.

Le développement de la ville avait suivi celui du port, et la population de Beyrouth dépassait 100.000 habitants.

3° La guerre de 1939-1945 fut pour le port de Beyrouth un coup très dur, marqué par un arrêt presque total du trafic, par l'occupation militaire et par un certain nombre de dégâts.

Les bouleversements politiques de l'après-guerre pouvaient d'autre part faire craindre pour l'avenir de la Compagnie du Port.

Les dirigeants et les actionnaires de la Compagnie, dans l'état d'incertitude où ils se trouvaient, auraient pu légitimement se borner à exécuter strictement leurs obligations concessionnelles en attendant d'être fixés sur le sort de la Compagnie.

Au lieu de cela, faisant un acte de confiance dans les destinées du Liban, ils sont résolument allés de l'avant, n'hésitant pas à procéder à des investissements importants et entraînant par leur exemple tout le commerce libanais, en lui donnant les moyens portuaires nécessaires à son développement.

Les principales manifestations de cette activité furent les suivantes:

a) Dès 1933 la Compagnie du Port avait organisé à Beyrouth la première zone franche du Proche-Orient, zone franche destinée à travailler surtout avec les pays de l'hinterland: Syrie, Jordanie, Irak, Perse, Arabie séoudite. En 1947, la zone franche fut portée de 8.000 m² à 25.000 mètres carrés. En 1949, devant son succès grandissant, elle fut portée à 47.000 mètres carrés. Elle atteignait 106.000 mètres carrés en 1952. Elle est aujourd'hui de 130.000 m².

Ce succès est dû aux mesures prises par la Compagnie du Port qui facilita l'installation en zone franche d'entrepôts privés pour les commerçants et celle d'industries ou d'ateliers de transformation. A l'heure actuelle 140 commerçants, industriels et artisans ont pu ainsi s'installer en zone franche, à l'intérieur du port, et font travailler plus de 1.500 ouvriers et employés. Se sont ainsi fixés en zone franche une usine de conditionnement de légumes secs, une usine de préparation de boyaux, des usines de conditionnement de produits pharmaceutiques, un centre de mélange et de préparation de tabacs, des ateliers de montage de véhicules automobiles, des centres de parfumerie, de fourrure, et toute une série d'ateliers de confection, de vêtements et de lingerie. C'est toute une activité nouvelle qui a ainsi été ouverte au commerce libanais par la Compagnie du Port de Beyrouth.

b) Pendant la guerre de 1939-1945, les Britanniques avaient construit une voie ferrée large reliant Tripoli à Haïfa. Cette ligne passait à l'intérieur de Beyrouth à environ 4 kilomètres du port.

La Compagnie du Port a construit, en pleine ville, à ses frais, une voie de raccordement de cette ligne au port. Ceci a nécessité 50.000 m³ de terrassements, la pose de 20 kilomètres de rails, lancement d'un pont métallique et 600 tonnes d'acier.

Grâce à ce raccordement, le commerce de transit avec la Syrie du Nord et avec l'Irak a pris un grand développement au bénéfice des commerçants, des courtiers et des agents maritimes libanais.

c) Jusqu'à la guerre de 1939, le commerce des tapis persans se faisait par Stamboul, à travers la Russie. La Compagnie du Port a déplacé ce commerce vers Beyrouth en construisant dans le port un vaste « Bazar à tapis » où se sont installés 12 marchands iraniens et où se font maintenant des transactions sur les tapis pour le monde entier.

d) Le débarquement des passagers se faisait dans un entrepôt baptisé « Salon de la Douane » dans des conditions très sommaires. La Compagnie du Port a construit une élégante gare maritime avec salle de visite des bagages, salon d'attente, patio, bassin, restaurant et magasins, gare qui est la seule dans son genre dans le Proche-Orient.

e) Pour entreposer les marchandises dont le tonnage ne cessait de croître, la Compagnie du Port a construit 140.000 m² d'entrepôts couverts, en même temps qu'elle aménageait 25.000 m² d'entrepôts découverts et 42.000 m² de terre-pleins pour le stockage. Parmi ces entrepôts elle a construit un entrepôt pour la réception des marchandises dangereuses et explosibles, un vaste entrepôt à étages pour le stockage des voitures automobiles et, par l'intermédiaire de sa filiale, la Compagnie générale du Levant, le plus vaste entrepôt frigorifique du Proche-Orient.

f) Pour la manutention des marchandises et des colis, la Compagnie du Port a acheté tout un outillage métallique de grues automobiles de 2 à 27 tonnes, de chariots élévateurs de 2 à 8 tonnes, de remorques et de plateformes, de tracteurs jusqu'à 45 tonnes, de palettes, etc.

Grâce à cet outillage, la rotation des navires dans le port de Beyrouth est la plus rapide de celle de tous les ports du Moyen-Orient.

g) Pour faciliter les opérations de la clientèle, la Compagnie du Port a construit de nouveaux bureaux spécialisés et a acquis une série de matériels électroniques de comptabilité qui permettent une grande rapidité dans les opérations administratives.

h) Malgré l'incertitude de son sort, la Compganie du Port, de 1946 à 1958, n'a pas hésité à dépenser 1 milliard et demi de francs pour l'aménagement et l'équipement du port de Beyrouth.

4° Grâce aux dispositions ainsi prises, le tonnage de jauge qui était en 1939 de 2.600.000 tonnes est passé en 1958 à 3.775.254 tonnes. Le tonnage des marchandises est passé de 600.000 tonnes en 1939 à 2.100.000 tonnes en 1957. A la suite de la crise libanaise de 1958 il est revenu à 1.400.000 tonnes.

Le commerce de transit, qui était de 60.000 tonnes en 1949, a atteint 587.000 tonnes en 1957.

Le trafic de la zone franche est passé de 100.000 tonnes en 1949 à 570.000 tonnes en 1957. Le nombre de compagnies de navigation touchant régulièrement Beyrouth, qui était de 30 en 1939, est passé à 104 en 1959.

Sans l'activité déployée par la Compagnie du Port, le commerce libanais tout entier n'aurait jamais pu se développer avec une telle rapidité. La ville de Beyrouth toute entière en a profité et sa population dépasse aujourd'hui 300.000 habitants, tandis que les routes du pays sont sillonnées de camions amenant ou enlevant des marchandises du port.

5° Devant cet essor du trafic, la Compagnie du Port a envisagé la construction d'un troisième bassin. Dès 1953 elle a saisi le Gouvernement de ses projets. De sa propre initiative elle a déjà remblayé 47.000 m² de terrain dans la mer. Le projet d'extension prévoit un nouveau bassin de 20 hectares, protégé par le prolongement de la jetée du large sur 525 mètres et par une digue abri de 200 mètres, comportant 800 mètres de quais en eau profonde fondés à moins 13 mètres avec remblaiement de la mer, donnant une superficie de 376.000 m² pour les futurs entrepôts et terre-pleins.

Ce projet a été entièrement mis au point et les soumissions ont été reçues par la Compagnie. Malheureusement les événements politiques et l'indécision du Gouvernement libanais n'ont pas permis sa réalisation.

Ceci est d'autant plus dommage pour le Liban que si la Compagnie avait été libre d'agir, le nouveau bassin serait aujourd'hui terminé et en service. Il concurrencerait par sa valeur technique les ports syrien de Lattaquiéh, jordanien d'Akaba et irakien de Bassorah, au bénéfice du Liban.

6° La Compagnie du Port ne s'est pas contentée d'exploiter techniquement le port de Beyrouth. Elle n'a pas oublié son personnel libanais.

En 1947, première de toutes les sociétés d'exploitants au Liban, elle a créé un service médico-social. En 1947 ce service a reçu 9.180 visiteurs, en 1958 il en a reçu 24.000. De même, la Compagnie a construit des logements pour les familles nombreuses de ses agents. Elle a aidé le personnel à créer une caisse d'entr'aide et a fondé une association sportive et culturelle pour laquelle elle a construit et aménagé un pavillon de réunion, des bains, des tennis et basket-ball.

7° Toutes ces activités, la Compagnie les a lancées de sa propre initiative, sans que le Gouvernement lui ait jamais rien demandé. Toujours elle a cherché à devancer les besoins du commerce libanais grâce à des contacts constants avec la Chambre de commerce, l'Association des industriels et celle des commerçants.

Les chefs d'État et les chefs de Gouvernement ont eux-mêmes tenu à maintes reprises à manifester leur estime pour la Compagnie

et pour ses réalisations en venant eux-mêmes les inaugurer ou les visiter.

Nous citerons seulement:

— la visite générale du port le 3 août 1946 par le Président de la République, S. Exc. Béchara El Khoury;

— l'inauguration de la gare maritime le 10 avril 1947 par le Président du Conseil, S. Exc. Riad Bey Sohl;

— l'inauguration du bazar à tapis le 15 novembre 1948 par le ministre des Finances, S. Exc. Hussein Bey Ouéni;

— la pose du premier boulon de la voie de raccordement, le 12 mars 1949, par le Président du Conseil, S. Exc. Riad Bey Sohl;

— l'inauguration des nouveaux bureaux de la Compagnie, le 3 février 1950, par le directeur général du Contrôle et les présidents des Chambres et Associations commerciales;

— l'inauguration du raccordement à la voie Nakoura-Tripoli le 17 juin 1950 par le Président de la République, S. Exc. Béchara el Khoury;

— l'inauguration du pavillon sportif le 11 mai 1953 par le ministre de l'Éducation nationale, S. Exc. Pierre Eddé;

— la visite de la zone franche le 29 avril 1954 par le Président de la République, S. Exc. Camille Chamoun;

— la visite du port, en vue des travaux d'extension, le 14 décembre 1955, par le Président de la République, S. Exc. Camille Chamoun.

Au cours de ces visites, les chefs d'État comme les ministres ont tenu à souligner les efforts de la Compagnie et à la remercier de ce qu'elle faisait pour le Liban, lui apportant ainsi le meilleur des encouragements.

8° On voit par ce qui précède que le développement du Liban a été en corrélation constante avec celui du port de Beyrouth.

C'est que la Compagnie du Port, constamment préoccupée du développement économique du Liban (production agricole d'agrumes, de pommes, progrès de l'industrialisation) et des pays de l'hinterland grâce aux ressources apportées aux pays arabes par la production et le transit du pétrole, constatant l'accroissement rapide de la population et de ses besoins a, à tout moment, mis à la disposition des usagers du port de Beyrouth les moyens nécessaires au développement de leurs activités.

Il est courant au Liban de dire que le port de Beyrouth est « le poumon du Liban », ou encore « le baromètre » de son activité. Il est courant aussi de dire que « quand le port de Beyrouth va, tout va ».

Ce rôle du port dans l'économie libanaise est nettement marqué par les recettes douanières. Celles-ci sont passées de 26 millions de livres en 1950 à 78.000.000 de livres en 1957. Or plus de la moitié des recettes douanières viennent du port de Beyrouth.

On est donc en droit de dire que la Compagnie du Port de Beyrouth a plus que largement satisfait ses obligations concessionnelles et qu'elle a toujours œuvré au bénéfice du pays qui lui a confié la construction et l'exploitation de son port principal. Les autorités libanaises ont d'ailleurs reconnu l'importance de l'action de la Compagnie en faveur du Liban et n'ont jamais tenté de lui imputer des fautes dans l'exécution de ses obligations concessionnelles (cf. extrait du Rapport de la Commission interministérielle chargée d'étudier l'aménagement de la concession, *annexe* 65).

* * *

III. Tentatives pour modifier les actes concessionnels

La lettre annexe n° 12 à l'accord monétaire franco-libanais de 1948 réservait au Gouvernement libanais le droit d'entamer avec les sociétés concessionnaires françaises ou à capital français des négociations en vue d'apporter certains aménagements aux actes concessionnels. Une telle mesure était justifiée par les conditions nouvelles créées par la fin du mandat et l'accession du Liban à l'indépendance.

Pendant quatres années, cependant, le Gouvernement libanais ne se prévalut pas de cette stipulation. Loin de chercher un accord avec les sociétés concessionnaires par la voie contractuelle, ce qui eût été légitime, il tenta de leur imposer des modifications unilatérales des conditions d'exploitation de leur concession. Il ne se décida à proposer l'ouverture de négociations qu'en 1952, c'est-à-dire à un moment où l'opinion publique était extrêmement hostile aux sociétés concessionnaires et où le conflit de l'État avec certaines d'entre elles (Société Électricité de Beyrouth) avait pris un caractère particulièrement aigu.

a) L'ouverture et l'abandon en 1952 des négociations.

A la fin de décembre 1951, à la suite d'une campagne exceptionnellement violente contre les sociétés concessionnaires, le ministre des Finances indiqua que certaines d'entre elles étaient formellement exonérées de l'impôt par leur Cahier des charges, mais que le Gouvernement libanais allait tenter de les y soumettre en usant du droit de reviser les actes concessionnels qu'il s'était réservé par le Traité de 1948. Ainsi était engagée la procédure d'aménagement des concessions.

Le 16 janvier 1952 *(annexe 5)*, le Gouvernement libanais indiqua à la Compagnie du Port qu'il était désireux d'entrer en pourparlers avec elle. La Compagnie donna immédiatement son accord par lettre du 21 janvier *(annexe 6)* et, le 13 février *(annexe 7)*, elle désignait son représentant, M. de Dumast, administrateur-délégué.

Un mois plus tard, le 14 mars 1952, une Commission supérieure d'enquête sur les concessions était créée auprès du ministère des Travaux publics libanais *(annexe 8)*. Cette Commission devait en

principe achever ses travaux dans les six mois. Elle avait en particulier pour objet « d'entrer en pourparlers avec les sociétés pour la même modification du Cahier des charges, d'une façon qui s'harmonise avec les conjonctures actuelles, économiques, financières et politiques ».

Au mois de mai 1952 le président de la Commission supérieure d'enquête sur les concessions demanda à deux reprises à la Compagnie de recevoir des experts. Chaque fois la Compagnie se déclara prête à faciliter autant que possible la tâche de ceux-ci *(annexes 9, 10, 11 et 12)*.

L'année 1952 et une partie de l'année 1953 passèrent cependant sans que la Commission ait déposé de rapport et sans que le Gouvernement ait pris aucune décision.

Le directeur du contrôle des Sociétés, qui estimait pour sa part nécessaire d'aboutir à un aménagement contractuel des concessions, demanda au Gouvernement, en octobre 1953, d'organiser une nouvelle Commission. Il préconisait d'y faire siéger, à ses côtés, le directeur général des Finances et le directeur du Contentieux de l'État. Mais le Gouvernement ne donna pas suite à cette proposition, et aucune décision n'intervint, ni en 1953, ni en 1954.

b) Réouverture des négociations, élaboration et abandon de la Convention de 1957.

En 1955, le trafic du port de Beyrouth ne cessait de se développer; il devenait nécessaire de l'agrandir. Au mois de mars, la Compagnie du Port, désireuse de pouvoir entreprendre les travaux indispensables, appela une nouvelle fois l'attention du Gouvernement sur l'urgence de l'aménagement des actes concessionnels. Le directeur général du contrôle des Sociétés, qui partageait sur ce point les vues de la Compagnie, élabora un projet de décret *(annexe 13)* instituant une Commission chargée de résoudre les questions pendantes. Ce n'est pourtant que le 8 septembre que le Gouvernement déféra à sa demande en créant une Commission qui avait pour mission d'étudier en même temps l'aménagement des textes concessionnels et l'expansion du port. A la demande de la Commission, la Compagnie du Port établit immédiatement un projet de convention. Mais les pourparlers qui devaient aboutir à la rédaction du texte définitif ne furent engagés qu'au mois de février 1956. Enfin, le 19 avril, la Commission remettait au Gouvernement son rapport accompagné du projet de Convention qui réglait les litiges passés, fixait les conditions d'exploitation du port pour l'avenir et arrêtait les modalités d'extension du port dans lequel devait être construit un troisième bassin. Une solution paraissait proche.

Cependant, quelques jours avant le dépôt du rapport de la Commission un changement de ministère était intervenu au Liban. Le nouveau ministre des Travaux publics était hostile à la poursuite de l'exploitation du port par une compagnie étrangère.

Aussi, le 24 avril, transmit-il au Gouvernement le rapport de la Commission, mais en l'assortissant d'un avis défavorable. Il indiquait que, pour sa part, il était partisan du rachat de la concession par l'État libanais. En conséquence, le 22 mai 1956, le Gouvernement adopta le principe du rachat de la concession. Il ne put toutefois entreprendre aucune action en se sens car il fut renversé le 6 juin.

Le Gouvernement suivant renonça à racheter la concession. Il ne se rallia cependant pas exactement aux conclusions de la Commission et proposa à la Compagnie du Port d'étudier à nouveau le projet de convention, en modifiant notamment les clauses relatives à l'extension du port. Il faut se rappeler que, pendant que ces négociations étaient en cours, le différend entre la Compagnie et le Gouvernement était arrivé à une phase aiguë en raison de la promulgation de la loi du 26 juillet 1956 (cf. ci-dessous p. 23). Un changement ministériel intervint à nouveau le 18 novembre 1956. Le Gouvernement successeur reprit purement et simplement le projet établi par la Commission en 1955, qui fut derechef étudié point par point avec les représentants de la Compagnie. Il est à noter que ceux-ci, estimant que désormais les litiges en cours avaient une chance d'être résolus par une convention générale, interrompirent momentanément la procédure d'arbitrage qu'ils avaient entamée sur les divers points qui les séparaient du Gouvernement libanais.

Les événements de Suez firent surseoir à toute décision, et les négociations en vue de l'aménagement contractuel de la concession ne reprirent qu'en février 1957. Elles devaient aboutir, le 5 août 1957, à la signature d'une « Convention d'extension du port de Beyrouth et d'aménagement de la concession de la Compagnie du Port, des Quais et des Entrepôts de Beyrouth » *(annexe 16)*.

Aux termes de son article 24, cette Convention devait être approuvée par l'Assemblée générale extraordinaire des actionnaires de la Compagnie du Port et par le Parlement libanais. La première de ces formalités fut accomplie dès le 10 octobre 1957. De son côté le Gouvernement libanais avait transmis au Parlement le 9 août 1957 *(annexe 17)* un projet de loi approuvant la Convention. A l'heure actuelle, le Parlement ne s'est pas encore prononcé et le Gouvernement libanais a remis en cause certaines clauses de l'accord susvisé. Les autorités de Beyrouth n'en soutiennent pas moins un étrange raisonnement selon lequel la Compagnie du Port serait liée par les dispositions de la Convention de 1957, puisque toutes les formalités nécessaires à sa mise en œuvre ont été accomplies par elle, alors que ce texte leur demeurerait inopposable, le Parlement libanais ne l'ayant pas approuvé *(annexe 62)*.

La Cour ne manquera pas d'apprécier la valeur d'une semblable thèse qui est très révélatrice de la méconnaissance des principes juridiques fondamentaux dont a fait preuve dans cette affaire la Partie adverse.

En conclusion, le Gouvernement de la République française ne fait pas grief au Gouvernement libanais de ne pas avoir réalisé l'aménagement contractuel des actes concessionnels, puisqu'il s'agissait là d'une simple faculté réservée par le Traité de 1948, et non d'une obligation. Mais il observe que, pendant sept années, la Compagnie du Port, des Quais et des Entrepôts de Beyrouth s'est efforcée de faciliter la réadaptation de la concession; que le Gouvernement libanais lui a constamment laissé espérer qu'il serait mis fin par la voie contractuelle aux *litiges en cours; que*, croyant toujours prochaine l'issue favorable des pourparlers entrepris, la Compagnie hésitait à mettre en œuvre les moyens de recours que lui avaient attribués ses actes concessionnels, cependant que le Gouvernement de la République française retardait le moment où, en application de l'accord monétaire franco-libanais de 1948, il prendrait en main les intérêts de son ressortissant; qu'au surplus, alors que les négociations étaient en cours, l'autorité concédante laissait s'accréditer l'opinion que la Compagnie du Port refusait de se soumettre aux lois du pays et a laissé se développer contre elle de violentes campagnes de presse qui se sont répercutées sur la tenue en Bourse des titres de la Société; que, enfin, les tergiversations du Gouvernement libanais, hésitant entre la poursuite de la concession et le rachat, l'application ou la non-application de telle ou telle mesure législative ou administrative, ont donné lieu à des spéculations nuisibles aux intérêts de la Compagnie.

IV. Le différend

A. — Les tentatives d'assujettissement de la Compagnie à l'impôt

Avant même que ne s'ouvrent les négociations ci-dessus décrites, et pendant que se déroulaient ces conversations dans l'atmosphère qui vient d'être évoquée, le Gouvernement libanais a tenté à de nombreuses reprises d'assujettir la Compagnie du Port au paiement d'impôts dont la dispensaient cependant ses actes concessionnels.

Ces tentatives, menées d'abord sur le plan administratif, ont trouvé leur expression législative dans la loi du 26 juillet 1956 dont le libellé même indique clairement la volonté de l'État libanais de faire table rase des engagements qu'il avait antérieurement souscrits vis-à-vis des entreprises en cause *(cf. annexe 18)*.

Conformément à une attitude arrêtée de longue date, le Gouvernement libanais a décidé de soumettre, ou de laisser soumettre, la Compagnie du Port:

— à l'impôt sur le revenu;
— à *l'impôt foncier;*
— à la taxe municipale sur la valeur locative;
— aux droits de douane.

a) Tentatives pour assujettir la Compagnie du Port à l'impôt sur le revenu.

La Compagnie du Port, des Quais et des Entrepôts de Beyrouth n'a jamais acquitté l'impôt sur les bénéfices de son exploitation. En effet, les divers Gouvernements qui se sont succédé depuis l'attribution de la concession jusqu'en 1947 ont estimé que les dispositions de l'article 8 de la Convention d'origine exemptaient la Compagnie de toute forme d'impôt sur le revenu. Ainsi le Gouvernement ottoman ne lui a-t-il jamais appliqué l'impôt dit du « temettu », institué par une loi du 30 novembre 1914 *(annexe 19)*, qui visait cependant particulièrement en son article 4 les compagnies exploitant une concession de ports, de quais et de « tous autres travaux d'utilité publique se référant à des services publics ». Après la guerre de 1914-1918, le Gouvernement libanais, à son tour, considéra que la Compagnie du Port échappait à l'imposition du temettu. De même, lorsque fut promulguée la loi du 4 décembre 1944 *(annexe 20)* instituant au Liban l'impôt sur le revenu, le Gouvernement ne notifia pas d'imposition à la Compagnie. Il s'y décida soudain en 1947, soit trois ans après la promulgation de la loi précitée, contestant pour la première fois l'interprétation donnée jusqu'alors à l'article 8 de la Convention d'origine, et affirmant que, de toutes façons, la loi du 4 décembre 1944 avait abrogé les dispositions relatives à l'impôt contenues dans la convention de concession.

En 1950 et en 1951, la Compagnie du Port se vit réclamer l'impôt sur le revenu *(annexe 21)*. Estimant qu'en vertu de l'accord monétaire franco-libanais qui stipulait que les sociétés concessionnaires resteraient régies par les textes en vigueur *au 1er janvier 1944*, une loi du 4 décembre de cette même année ne pouvait lui être applicable. La Compagnie protesta auprès du Gouvernement par lettre du 5 juin 1950. Le 30 janvier 1951 *(annexe 23)*, elle exposait à nouveau sa thèse, et prévenait le Gouvernement que si satisfaction ne lui était pas donnée, elle serait obligée de recourir à l'arbitrage, conformément aux dispositions de l'article 7 de la Convention de réadaptation de 1925 *(annexe 4)*. Le Gouvernement libanais attendit plus d'un an pour opposer à la Compagnie, le 14 mars 1952, une fin de non-recevoir *(annexe 24)*. La Compagnie renouvela immédiatement ses protestations et sa demande de recours à l'arbitrage *(annexe 25)*. Cependant, ainsi qu'il a été indiqué plus haut, le Gouvernement libanais avait fait connaître à la Compagnie son intention de procéder à la revision des actes concessionnels prévue par l'accord monétaire de 1948. La Compagnie ne crut donc plus utile d'exiger l'arbitrage et proposa que la question de l'impôt sur le revenu soit résolue dans l'aménagement contractuel. A la demande du contrôle des Sociétés concessionnaires *(annexe 26)*, le ministère des Finances accepta, le 16 décembre 1952 *(annexe 27)*, de suspendre l'exécution des sommations qui avaient été adressées à la Compagnie pour le paiement de l'impôt sur le revenu. Ses services n'en continuèrent

pas moins à envoyer chaque année des avis d'imposition à la Compagnie. Celle-ci en accuse régulièrement réception, tout en précisant que la question devait ou bien être traitée dans l'ensemble des aménagements concessionnels, ou bien être réglée par un arbitrage. Elle ne reçut aucune réponse. Après la promulgation de la loi du 26 juillet 1956 *(annexe 18)* qui supprime toute exemption d'impôt accordée antérieurement, la Compagnie maintint sa position. Aucune décision n'est intervenue, et le Gouvernement libanais ne donne toujours pas suite aux demandes réitérées de la Compagnie d'aller à l'arbitrage.

b) Tentatives pour assujettir la Compagnie du Port à l'impôt foncier.

L'article 8 de la Convention de 1887 exempte la Compagnie du Port, pendant toute la durée de la concession, de tous impôts fonciers.

Néanmoins, à plusieurs reprises, et notamment en 1938, le Gouvernement libanais prétendit soumettre la Compagnie du Port à l'impôt foncier sur le domaine public concédé. La Compagnie, s'appuyant sur ses actes concessionnels, refusa de se plier aux exigences du Gouvernement, qui reconnut son bon droit.

Le 11 avril 1947 *(annexe 28)*, le Gouvernement libanais réclama le versement de l'impôt foncier à la Compagnie qui, le 25 avril 1947 *(annexe 29)*, rappela qu'elle était exempte de cet impôt. Une longue discussion avec les pouvoirs publics libanais s'ensuivit, au terme de laquelle, le 20 novembre 1948, la Compagnie demanda au ministère des Finances libanais de faire procéder à un nouvel examen de la question. Le 24 septembre 1949 *(annexe 30)*, le ministère des Finances reconnut que le ministère de la Justice, consulté, avait estimé que les biens-fonds, bâtis et non bâtis, situés dans la zone de la concession, et utilisés pour les travaux d'exploitation prévus à l'article 1 de la Convention de 1887 étaient exempts de tout impôt par l'article 8 de la Convention précitée. Le ministre des Finances priait la Compagnie de prendre note de cette décision.

L'affaire paraissait donc réglée lorsque, à la suite de la promulgation de la loi du 26 juillet 1956 *(annexe 18)*, le Gouvernement libanais réclama à la Compagnie, le 14 janvier 1957, le versement de l'impôt foncier pour l'année 1953. La Compagnie protesta aussitôt contre cette prétention *(annexe 31)*. Elle rappelait les dispositions de l'accord franco-libanais de 1948 et exprimait son étonnement de voir le Gouvernement rompre avec une pratique d'exonération qui remontait aux origines de la concession, au moment précis où les négociations en vue de l'aménagement des contrats et la solution des problèmes pendants paraissaient devoir prochainement aboutir.

L'avis du ministère de la Justice fut à nouveau en tous points conforme à la thèse soutenue par la Compagnie du Port *(annexe 32)*. Il reconnaissait notamment que les exonérations d'impôt dont bénéficiait la Compagnie du Port étaient garanties par l'accord monétaire franco-libanais de 1948 *(cf. annexe 32)*. Malgré cet avis

formel du ministère de la Justice, le Gouvernement ne crut pas devoir répondre aux protestations de la Compagnie. Bien plus, le ministère des Finances lui adressa, le 26 mars 1958, des sommations pour l'impôt foncier de 1954, et le 19 janvier 1959, des sommations pour l'impôt foncier de 1955. La Compagnie formula son opposition à cette imposition:

— le 5 avril 1958, en souhaitant qu'aucune position ne soit prise avant que le Parlement ait approuvé la Convention de 1957 *(annexe 33)*;

— le 6 février 1959, tout espoir de voir mettre ladite Convention en vigueur étant perdu, en demandant expressément le bénéfice de la clause d'arbitrage prévue dans les actes concessionnels *(annexe 34)*.

Passant outre à ces oppositions et à l'avis précité du ministère de la Justice, le 7 juin 1958, le ministère des Finances fit saisir une somme de 5.250 L.L. dues à la Compagnie par les P. T. T. pour la location d'un entrepôt. La somme saisie était à valoir sur les sommes prétendument dues par la Compagnie. Cette saisie représentait une première mesure d'exécution de la loi du 26 juillet 1956. La Compagnie tint, par lettre du 1er octobre 1958 *(annexe 35)*, à exprimer « les plus amples réserves sur le non paiement du loyer de l'entrepôt des P. T. T. ».

c) Tentatives pour assujettir la Compagnie du Port aux taxes municipales.

Depuis le jour de sa fondation, la Compagnie du Port n'a jamais relevé de la municipalité de Beyrouth pour son domaine public affecté à l'exploitation du port. De ce fait elle n'a jamais payé d'impôts ni de taxes à la municipalité. Celle-ci a toutefois tenté à plusieurs reprises de s'immiscer dans les affaires de la Compagnie du Port, mais, chaque fois, le contrôle des sociétés concessionnaires lui a rappelé le statut particulier de la Compagnie (cf. à titre d'exemple les *annexes 36 et 37* : lettre en date du 14 février 1951 du Contrôle des sociétés à l'administrateur de Beyrouth, lettre en date du 19 février 1951 du chef des Services techniques à l'administrateur de la Ville, décision en date du 21 février 1951 de l'administrateur de la Ville).

Jusqu'en 1956 la municipalité ne songea pas à réclamer à la Compagnie le versement des taxes municipales relatives à la valeur locative. Il était en effet avéré que l'article 8 de la Convention d'origine l'en dispensait. Cependant, le 30 août 1956 la municipalité de Beyrouth demandait à la Compagnie du Port d'acquitter une taxe municipale sur certains entrepôts. Par la suite, se fondant sur un décret du 3 mars 1942 *(annexe 38)* modifié par une loi du 22 janvier 1951, elle exigea à plusieurs reprises le versement de la taxe municipale sur tous les locaux utilisés par la Compagnie. Sur protestation verbale de celle-ci, la municipalité de Beyrouth ne contesta pas les liens de la taxe avec la propriété immobilière, mais elle

prétendit que les taxes municipales n'étaient pas des impôts, et qu'en conséquence la Compagnie du Port n'en était pas exemptée par ses actes concessionnels. La Compagnie exposa à la municipalité, par lettre du 10 décembre 1956 *(annexe 39)*, les motifs pour lesquels elle ne s'estimait pas redevable des taxes municipales, et formula expressément son opposition à la taxation. Afin de suspendre l'exécution « jusqu'à la solution définitive de l'affaire soit par l'arbitrage tel que prévu dans les actes concessionnels, soit par la voie des négociations qui seront entreprises pour le réaménagement contractuel », elle versait sous toutes réserves la somme de 100.000 L.L. en un chèque barré sur la Banque de Syrie et du Liban. En même temps, elle saisissait de l'affaire la direction du Contrôle des Sociétés concessionnaires, en l'avertissant que, si la municipalité persistait dans son intention de percevoir les taxes municipales sur les locaux du port, elle se verrait contrainte de demander l'arbitrage sur ce point.

La municipalité de Beyrouth, invoquant la loi du 26 juillet 1956, refusa de prendre en considération les arguments de la Compagnie *(annexe 41)*. Le 17 octobre 1957, elle prenait une ordonnance de saisie sur les biens de la Compagnie *(annexe 42)*. Les locataires des immeubles loués par celle-ci étaient en même temps priés de verser désormais à la municipalité le montant de leur loyer. Le directeur du Contrôle des Sociétés s'inquiéta de voir la municipalité de Beyrouth prendre de telles mesures trois mois à peine après la signature de la Convention du 5 août 1957 qui exonérait totalement la Compagnie du Port des taxes municipales. Il écrivit donc le 19 novembre 1957 *(annexe 43)* au Premier Ministre pour lui signaler que l'argumentation juridique présentée par la Compagnie lui paraissait valable et qu'au surplus « il serait peut-être prématuré » que la municipalité de Beyrouth prenne des dispositions contraires à la Convention d'août 1957 avant que le Parlement ne se soit prononcé sur celle-ci. Il estimait donc souhaitable de soumettre le différend au ministère de la Justice. La Compagnie qui, pour sa part, n'avait aucun motif de penser que la mise en vigueur de la Convention d'aménagement de la concession pût tarder, crut suffisant de prier, le 12 décembre 1957, la municipalité de Beyrouth de suspendre les saisies exercées à son encontre *(annexe 44)*. Mais le Gouvernement ne donna aucune suite à la proposition du directeur du Contrôle des Sociétés, et la municipalité, malgré un arrangement aux termes duquel la Compagnie avait consenti à consigner 100.000 L.L. jusqu'à l'intervention d'une solution définitive, continua à menacer la Compagnie du Port. Celle-ci demanda donc expressément, le 2 janvier 1958, que le litige soit réglé par voie d'arbitrage *(annexe 45)*. Le Gouvernement libanais ne répondit pas à la demande de la Compagnie. Bien plus, pendant toute l'année 1958, la municipalité de Beyrouth saisit les loyers des locataires de la Compagnie, à qui elle fit ainsi tort de plus de 600.000 L.L.

d) Tentatives pour assujettir la Compagnie du Port aux droits de douane.

L'article 8 de la Convention de 1887 exonère formellement des droits de douane les matériels de la Compagnie du Port. Aucune contestation ne s'est élevée sur ce point jusqu'à la promulgation de la loi du 26 juillet 1956. Fin juillet 1956, la Compagnie du Port reçut quelques tracteurs. Ainsi qu'elle l'avait toujours fait jusqu'alors elle adressa un certificat de franchise douanière au directeur général du Contrôle des Sociétés. Celui-ci transmit le certificat à la direction générale des Douanes qui devait donner l'autorisation du retrait du matériel en franchise *(annexe 46)*. Le 6 août *(annexe 47)* la douane renvoyait le certificat au Contrôle des Sociétés avec l'indication suivante: « Prière d'annuler le certificat de franchise ci-joint après que toutes les sociétés concessionnaires aient été soumises aux droits et impôts conformément à la loi du 26 juillet 1956. » Ainsi était engagé le différend relatif au paiement des droits de douane.

Pour pouvoir utiliser le matériel dont elle avait un besoin urgent, la Compagnie du Port dut remettre à l'administration des Douanes une lettre de garantie bancaire. Entre temps le Contrôle des Sociétés demanda son avis sur la question au ministère de la Justice, qui, ainsi qu'il a été indiqué précédemment, signala que la Compagnie du Port pouvait à bon droit s'opposer au fait que la loi du 26 juillet 1956 lui soit appliquée *(annexe 32)*. Forte de l'opinion exprimée par le ministère de la Justice, la Compagnie du Port écrivit le 4 novembre 1957 *(annexe 48)* à la direction générale du Contrôle des Sociétés, pour demander que les lettres de garantie bancaire lui soient restituées et que le matériel de la Compagnie soit considéré comme exempté des droits de douane, ainsi qu'il l'était précédemment. Le 14 mars 1948 *(annexe 49)*, la direction générale du Contrôle des Sociétés fit savoir à la Compagnie du Port que le ministère des Finances avait soumis l'affaire au Conseil des Ministres. Sans attendre la décision de celui-ci, la douane, ne se contentant plus de lettres de garantie bancaire, exigea que la Compagnie du Port verse effectivement en consignation les droits de douane pour pouvoir retirer les matériels importés indispensables à son exploitation. La Compagnie, obligée de se plier à cette exigence, écrivit le 21 mars 1958 au directeur du Contrôle des Sociétés pour maintenir ses réserves concernant la taxation douanière *(annexe 50)*.

Depuis cette époque le Gouvernement n'a pris aucune décision de principe, mais la Compagnie du Port a dû continuer de verser à la douane des sommes importantes.

Le 10 février 1959, à la demande du Gouvernement de la République française, le ministre des Finances libanais ordonnait de suspendre « jusqu'à nouvel ordre » les mesures d'exécution « pour le recouvrement des impôts et taxes liquidés à l'encontre de la Société du Port, des Quais et des Entrepôts de Beyrouth ». Mais cette mesure n'avait qu'un caractère temporaire. Le différend n'était pas réglé au fond, et au surplus le produit des saisies effectuées

antérieurement et des impôts versés n'était pas restitué à la Compagnie.

B. — Le refus d'aller à l'arbitrage

L'article 7 de la Convention de réadaptation des actes concessionnels de la Compagnie du Port, des Quais et des Entrepôts de Beyrouth, en date du 15 décembre 1925, stipule: « Les contestations qui s'élèveront entre la Compagnie du Port de Beyrouth et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses des actes concessionnels de la Compagnie seront portées devant les juridictions administratives compétentes, *à moins que la Compagnie concessionnaire n'use du droit qu'elle se réserve, toutefois, de soumettre les différends à une Commission d'arbitrage* composée de trois arbitres nommés, l'un par le Gouvernement, l'autre par le concessionnaire, et le troisième par les deux premiers, ou, à défaut d'entente, par le vice-président du Conseil d'État de la République française » (c'est nous qui soulignons).

Ainsi qu'il a été indiqué à plusieurs reprises au cours de ce mémoire, la Compagnie du Port a maintes fois demandé l'application des dispositions du texte précité aux différends qui l'opposaient au Gouvernement libanais. Celui-ci n'a en fait jamais accepté de se soumettre à cette procédure.

En 1933 un premier litige était né entre le Gouvernement libanais et la Compagnie au sujet du calcul de la participation de l'État aux bénéfices de la Compagnie. Ce litige avait fait l'objet d'une procédure d'arbitrage, engagée en 1937, et qui n'avait pu être menée à son terme du fait de la guerre. Un règlement provisoire intervint liquidant le litige jusqu'au 2 septembre 1939 et prévoyant que la question serait reprise après la fin des hostilités. Le 3 mai 1950, la Compagnie fit une proposition transactionnelle *(annexe 51)*. Le 4 novembre 1950 *(annexe 52)*, le Gouvernement fit savoir qu'il préférait revenir à l'arbitrage. La Compagnie *(annexe 53)* accepta cette procédure et, à l'issue de pourparlers, le texte d'un compromis d'arbitrage fut remis au Gouvernement le 3 décembre 1950. Quelques modifications y furent apportées et un projet accepté par les deux Parties fut transmis au Conseil des Ministres le 2 juillet 1951. Il ne fut jamais signé parce que le Gouvernement prétendit vouloir inscrire la question litigieuse dans la future convention de réaménagement des actes concessionnels. Le Gouvernement de la République française donne ci-dessous un rappel des autres demandes d'arbitrage présentées par la Compagnie au Gouvernement libanais à propos du différend actuellement soumis à la Cour.

1) En ce qui concerne le litige relatif à l'imposition sur le revenu:

Dès le 30 janvier 1951, la Compagnie du Port demandait que ce litige soit soumis à l'arbitrage *(annexe 23)*. Le Gouvernement libanais lui adressa le 14 mars 1952 une fin de non-recevoir *(annexe 24)*.

La Compagnie devait renouveler ses demandes:
— le 26 mars 1952 *(annexe 25)* ;
— le 2 décembre 1952 *(annexe 54)* ;
— le 11 juillet 1953 *(annexe 55)* ;
— le 28 janvier 1956 *(annexe 56)* ;
— le 15 septembre 1956 *(annexe 57)*.

Aucune réponse à ces propositions ne fut jamais donnée par le Gouvernement libanais.

2) En ce qui concerne le litige relatif à l'impôt foncier: la Compagnie a demandé que la question soit soumise à l'arbitrage
— le 5 avril 1958 *(annexe 33)* ;
— le 6 février 1959 *(annexe 34)*.

Elle n'a reçu aucune réponse.

3) En ce qui concerne le litige relatif aux taxes municipales:

La Compagnie a demandé explicitement l'arbitrage par lettre du 2 janvier 1958 *(annexe 45)*. Tenant sa concession de l'État, c'est évidemment à celui-ci qu'elle s'est adressée, et non à la municipalité à qui ne la liait aucun accord. Aucune réponse ne lui est parvenue.

Devant le silence des pouvoirs publics, l'approche de la date d'expiration de l'accord monétaire franco-libanais de 1948 et l'abandon du projet de convention de 1957, la Compagnie demanda le 22 décembre 1958 *(annexe 58)* un arbitrage pour toutes les questions en cours. Elle invita le Gouvernement à désigner son représentant pour la rédaction en commun du compromis d'arbitrage. Le Gouvernement libanais n'accusa même pas réception de la lettre de la Compagnie. En conséquence, le 17 janvier 1959 *(annexe 59)* celle-ci renouvela ses propositions. En même temps elle choisissait pour arbitre M. Pierre Josse, président de section au Conseil d'État français, et remettait au Gouvernement libanais un projet de compromis d'arbitrage *(annexe 60)*.

Le 11 février 1959, à cinq jours de l'expiration de l'Accord franco-libanais de 1948, la Compagnie fit une ultime tentative *(annexe 61)*. Elle signala qu'au cas où la désignation du représentant libanais chargé de rédiger le compromis d'arbitrage n'interviendrait pas avant le 28 février, elle se verrait obligée de considérer que le Gouvernement libanais refusait d'aller à l'arbitrage et manquait ainsi à ses engagements contractuels.

Le 15 février 1959, l'accord monétaire de 1948 était prorogé jusqu'au 30 juin 1959. Le 27 février *(annexe 62)* le Gouvernement répondait à la dernière requête de la Compagnie du Port. Estimant que la Convention du 5 août 1957 avait réglé tous les différends, il déclarait ne pouvoir accepter le recours à l'arbitrage, à moins que la Compagnie ne « dénonçât » la Convention. Le Gouvernement de la République française a déjà souligné (cf. *infra*) le caractère irrelevant de cette argumentation. Cependant, toujours désireuse

de parvenir à un accord, la Compagnie demanda, le 9 mars 1959 *(annexe 63)*, la rédaction rapide du compromis d'arbitrage. Un fois encore elle ne reçut aucune réponse. Nonobstant le silence du Gouvernement, elle renouvela ses propositions le 5 mai 1959 *(annexe 64)*, mais cette démarche ne fut suivie d'aucun effet.

Exposé de droit

Ch. I. *Le différend entre la Compagnie du Port, des Quais et des Entrepôts de Beyrouth et le Gouvernement libanais*

Dans le différend qui oppose depuis 1947 la Compagnie au Gouvernement libanais, deux questions doivent être distinguées, celle des tentatives d'assujettissement à l'impôt, et celle du refus d'aller à l'arbitrage. Le Gouvernement de la République française montrera que sur ces deux points le Gouvernement libanais a commis un grand nombre d'actes illicites qui sont des violations des actes concessionnels de la Compagnie du Port, des Quais et des Entrepôts de Beyrouth.

A) Aux termes de l'article 8 précité de la Convention de 1887, la Compagnie du Port, des Quais et des Entrepôts de Beyrouth était formellement exonérée des droits de douane (« Le matériel et les matériaux, pierres, bois de charpente, fers, houilles, machines et autres nécessaires au premier établissement des ouvrages du port, des quais et de ses dépendances, que les concessionnaires achèteraient dans l'Empire ou qu'ils feraient venir de l'étranger, seront exempts de tous droits de douane »), ainsi que de l'impôt foncier (« pendant toute la durée de la concession, le *sol*, fonds des ports, *quais* et *dépendances* ne seront passibles d'aucun impôt »). (C'est nous qui soulignons.)

Aucune contestation ne s'est d'ailleurs élevée au sujet de l'interprétation de l'article 8 relativement à ces impôts. Le ministère des Finances qui, en 1947, avait réclamé à la Compagnie le versement de l'impôt foncier, reconnut son erreur. L'assujettissement de la Compagnie du Port à l'impôt foncier et aux droits de douane, en application de la loi du 26 juillet 1956, constituait donc incontestablement une modification unilatérale de la concession. Le ministère des Finances libanais ne le contesta pas. La Compagnie du Port de Beyrouth est en conséquence fondée à soutenir que les mesures d'exécution prises à son encontre (saisie du loyer d'un local loué aux P. T. T., exigence du versement effectif des droits de douane) sont des violations pures et simples de son contrat d'origine dont les dispositions étaient garanties par l'accord monétaire franco-libanais de 1948.

Le texte de l'article 8 a donné lieu cependant à controverse — tout au moins le Gouvernement libanais et la municipalité de Beyrouth ont-ils cru pouvoir en soulever une — en ce qui concerne l'impôt sur le revenu et les taxes municipales.

1) *L'impot sur le revenu*

L'article 8 de la Convention d'origine ne vise pas formellement l'impôt sur le revenu, pour un motif d'ailleurs très simple, c'est qu'au moment de la signature du contrat un tel impôt n'existait pas. L'intention de l'autorité concédante n'en était pas moins d'exempter la Compagnie de toute forme d'imposition, ainsi qu'il appert de l'attitude adoptée par le Gouvernement ottoman, puis par le Gouvernement libanais jusqu'en 1947. Ainsi le versement de l'impôt, dit du temettu, créé en 1914, ne fut-il pas demandé à la Compagnie. Le Gouvernement ottoman estimait qu'en vertu de ses actes concessionnels la Compagnie en était exonérée. En effet, le terme « fonds des ports » qui figure à l'article 8 avait été interprété comme désignant les « sommes d'argent », le « capital » de la Compagnie. Le Gouvernement libanais s'avisa en 1947 qu'il pouvait aussi bien avoir le sens d' « immeuble ». En fait, peu importe de savoir laquelle de ces deux interprétations est la plus justifiée. Seule doit être retenue celle qu'avait adoptée le Gouvernement ottoman, d'abord parce qu'il convient de toujours rechercher les intentions des auteurs d'un contrat, ensuite et surtout parce que la Convention de réadaptation de 1925 stipule, en son article 2, que « tous les actes, conventions, arrangements ou accords intervenus avec le Gouvernement ottoman, les administrations publiques ottomanes ... *pour préciser ou interpréter* les droits que la Compagnie tient de sa concession et des actes concessionnels sont intégralement maintenus ». (C'est nous qui soulignons.) Quand bien même le but poursuivi dans la Convention d'origine n'aurait-il pas été d'exonérer la Compagnie de *tout* impôt, la Convention de 1925 garantissait le maintain du *statu quo ante* sur le point particulier de l'impôt sur le revenu, ou impôt équivalent, qui avait donné lieu à une interprétation de l'article 8 de la Convention de 1887 de la part de l'administration ottomane. Le Gouvernement libanais, du reste, lorsque fut institué par une loi du 4 décembre 1944 un impôt sur le revenu, estima que la Compagnie en était exemptée.

Il faut noter qu'en fait, au moment où, en 1947, il modifia sa position, le Gouvernement libanais n'affirma pas que le texte de l'article 8 n'impliquait pas exemption de l'impôt sur le revenu. Il signala seulement que l'interprétation donnée jusqu'alors pouvait être contestée. Mais il fonda principalement ses réclamations sur la loi du 4 décembre 1944 qui, à son sens, abrogeait l'exemption antérieurement accordée, même si celle-ci l'avait été valablement en application des actes concessionnels.

Or, en vertu de la lettre annexe n° 12 à l'accord monétaire franco-libanais de 1948, la loi de décembre 1944 ne pouvait s'appliquer à la Compagnie. En effet ce texte prévoit que, jusqu'à la mise en vigueur des aménagements contractuels, « les actes, annexes et texte qui régissent les concessions de ces sociétés *au 1er janvier 1944* demeureront en vigueur » (c'est nous qui soulignons). La Compagnie pouvait donc refuser le servement de l'impôt sur le revenu, tant

qu'il n'avait pas été prouvé que ses actes concessionnels ne l'en dispensaient pas. Or, s'agissant d'une contestation sur l'interprétation d'une clause des actes concessionnels, cette preuve aurait pu être apportée par un arbitrage, que réclama la Compagnie.

2) *Les taxes municipales*

La municipalité de Beyrouth, se fondant sur le décret n° 148 NI du 3 mars 1942 modifié par la loi du 22 janvier 1951, a prétendu obtenir de la Compagnie du Port le versement de la taxe municipale sur la valeur locative, et, devant le refus de la Compagnie de se soumettre à cette imposition, elle a procédé à son encontre à une saisie de loyers.

Les taxes municipales fondées sur la valeur locative constituent un impôt étroitement lié à la possession d'immeubles, puisque leur assiette repose sur la valeur locative de ceux-ci. Elles sont en conséquence visées par l'article 8 de la Convention de 1887 qui exonère de tout impôt la propriété immobilière de la Compagnie. La municipalité de Beyrouth, sans contester les liens de sa taxe avec la propriété immobilière, prétend que l'article 8 ne prévoit qu'une exonération d'impôts, et, par suite, ne couvre pas les taxes municipales qui, à son sens, ne sont pas des impôts. Cette interprétation restrictive ne saurait être admise. Dans toutes les législations « la notion de taxe *stricto sensu* ... se distingue de la notion générale d'impôt dans la mesure où la taxe est assise sur les avantages accordés à un usager » (L. Trotabas, *Précis de Science et Législation financières* — 10me édition, p. 163). La taxe est donc la rémunération d'une prestation assurée par la collectivité qui la perçoit, tandis que l'impôt est « un procédé de répartition des charges publiques d'après les facultés contributives » (même ouvrage, p. 163). C'est évidemment à cette dernière définition que répond la taxe municipale sur la valeur locative, qui présente les caractères d'un véritable impôt.

Le Gouvernement libanais était tenu, en tant qu'autorité concédante, de faire respecter par la municipalité de Beyrouth, sur laquelle s'exerce son autorité, les termes de la convention d'origine. Il ne pouvait pas, ainsi qu'il sera montré plus loin, permettre sur ce point encore l'application à la Compagnie de la loi du 26 juillet 1956 sans violer ses engagements.

Au surplus, indépendamment même du fait que les dispositions des actes concessionnels de la Compagnie du port de Beyrouth interdisaient de l'assujettir à l'impôt, l'État libanais ne pouvait, au regard des principes généraux du droit administratif, agir ainsi qu'il l'a fait envers la Compagnie. En ce qui concerne le droit des concessions de service public, le droit du Liban est en effet semblable au droit français. Il connaît également la théorie de l'équation financière du contrat. Par le « fait du prince » l'autorité publique peut parfois, dans un intérêt public, modifier les conditions d'exécution d'un contrat après sa conclusion. Elle peut notamment procéder à des créations et à des relèvements d'impôts. Mais c'est

seulement dans la mesure où ils ont vraiment un caractère général, ne bouleversent pas l'économie du contrat et ne sont pas le fait de la collectivité même qui avait contracté, que ces actes de l'autorité publique ne donnent pas lieu à indemnisation (cf. Waline, *Traité de droit administratif* — 7me édition, p. 543). Or, il est certain: *a)* que la loi du 26 juillet 1956, étant donné ses termes mêmes, vise spécialement les sociétés concessionnaires et les sociétés pétrolières qui étaient antérieurement exemptées d'impôts; *b)* que l'exemption d'impôt était un des éléments essentiels de l'équilibre financier du contrat; *c)* qu'en conséquence, même si l'imposition avait été licite au point de vue du droit international, la Compagnie eût dû obtenir de l'État, responsable de ce déséquilibre, une juste indemnisation.

B) Il est évident qu'en s'abstenant de répondre aux demandes que lui présentait la Compagnie en vue de résoudre tous les litiges par voie d'arbitrage, ou en lui opposant des fins de non-recevoir, le Gouvernement libanais a violé les dispositions de l'article 7 de la Convention de réadaptation de 1925.

Le litige portait en effet incontestablement sur l'interprétation des clauses de la Convention de 1887 et entrait dans la catégorie de ceux formellement visés par l'article 7 précité. Le Gouvernement libanais ne pouvait donc, ainsi qu'il l'a fait le 14 mars 1952 *(annexe 24)*, refuser l'arbitrage sous prétexte que l'interprétation donnée par lui à l'article 8 de la convention d'origine lui paraissait certaine. La Compagnie du Port était, de son côté, dans le même cas, et c'est précisément pour régler les litiges de cette nature que la Convention de 1925 avait prévu l'arbitrage. Il n'appartenait pas à une seule des Parties de juger s'il y avait ou non matière à arbitrage. Du fait de ce déni de justice, la Compagnie a subi de graves préjudices. Ne pouvant obtenir une décision par la voie d'arbitrage à laquelle elle avait droit, elle a dû, pour être à même de continuer son exploitation, verser au Trésor libanais des sommes importantes.

Au surplus, en admettant que l'arbitrage lui ait été défavorable et qu'elle se fût trouvée obligée d'acquitter des impôts, la Compagnie eût pu, en vertu de ses actes concessionnels, compenser dans une certaine mesure l'augmentation de ses charges par un relèvement des tarifs. Si un arbitrage défavorable intervenait maintenant, la Compagnie, à moins de recevoir une large indemnisation, subirait seule les conséquences des lenteurs du Gouvernement libanais, puisqu'elle ne pourrait procéder à une majoration rétroactive des tarifs (cf. Arrêt Société du journal « l'Aurore », Recueil Dalloz, 1948, p. 437. Note de M. Waline).

Enfin, en conséquence du refus du Gouvernement libanais d'aller à l'arbitrage pour la question de la participation de l'État aux bénéfices, les comptes de la Compagnie n'ont pas été approuvés depuis 1940, et elle se trouve de ce fait depuis dix-neuf ans dans l'impossibilité d'arrêter leur comptabilité.

Il résulte de cet exposé que le Gouvernement libanais, méconnaissant ses engagement les plus formels:

— en faisant traîner indéfiniment en longueur les négociations relatives à l'aménagement de ses actes concessionnels;

— en refusant l'arbitrage sur les points où lesdits actes pouvaient donner lieu à interprétation;

— en modifiant unilatéralement, par voies législative ou administrative, le régime auquel elle était soumise,

a placé la Compagnie du Port dans une situation difficile et qui paraissait sans issue.

Telle est la raison pour laquelle le Gouvernement de la République française s'est décidé à user du droit qu'il tenait de l'accord franco-libanais de 1948.

Ch. II. *Le différend entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement libanais*

Position du problème devant la Cour

En vertu de la lettre annexe n° 12 au Traité franco-libanais de 1948, le Gouvernement libanais était tenu de respecter les actes annexes et textes qui régissaient les concessions des sociétés françaises ou à capital français au 1er janvier 1944. Il s'agit ici d'une obligation de l'État libanais envers l'État français. Le Gouvernement de la République française est donc en droit d'intervenir pour demander la réparation du préjudice à lui causé par la violation ci-dessus décrite des actes concessionnels, qui, du fait même des dispositions de l'accord de 1948, constitue un acte illicite international. Or, comme l'a estimé la Cour permanente de Justice internationale: « C'est un principe de droit international que la violation d'un engagement entraîne l'obligation de réparer dans une forme adéquate. »

Le Gouvernement de la République française pourrait soutenir que la violation d'un contrat passé par un État avec un ressortissant étranger entraîne *ipso facto* la responsabilité de cet État envers l'État dont relève cet étranger. La jurisprudence internationale et la doctrine considèrent la violation par les États des contrats qu'ils concluent avec les étrangers comme un manquement au droit international. Ce point a d'ailleurs fait l'objet de développements dans la plaidoirie de l'agent de la République française dans l'affaire relative à certains emprunts norvégiens (15 mai 1957). L'État est tenu de respecter les engagements qu'il prend envers les nationaux d'autres États, individus ou sociétés, et il met en cause sa responsabilité internationale par des actes qui dépouillent l'étranger des droits que celui-ci tient d'un contrat.

Dans l'affaire Mavrommatis, la Cour a souligné le devoir qui incombait à l'État mandataire, successeur de la Turquie en Palestine, de respecter les droits acquis et en particulier les concessions accordées par l'État ottoman. Mais, en l'espèce, il n'est pas nécessaire d'insister sur cette argumentation. Une fois établi que le Gouverne-

ment libanais n'a pas respecté les engagements qu'il avait contractés, sa responsabilité internationale apparaît clairement. Or, le Gouvernement de la République française a exposé que le Gouvernement libanais avait violé les actes concessionnels de la Compagnie du Port, des Quais et des Entrepôts de Beyrouth sur deux points:

— en essayant de l'assujettir à des impôts dont elle était exemptée;

— en lui refusant le recours à l'arbitrage.

1° Le 26 juillet 1956, le Gouvernement libanais a promulgué une loi assujettissant à l'impôt sur le revenu, à tous autres impôts, aux taxes financières et municipales les sociétés qui en étaient exemptées « en vertu de conventions approuvées par des lois spéciales ». Cette mesure visait les sociétés pétrolières et les sociétés concessionnaires françaises ou à capitaux français, en particulier la Compagnie du Port de Beyrouth. Elle constituait une modification unilatérale du contrat de concession. Or, aucun aménagement contractuel n'ayant été apporté aux actes concessionnels, le Gouvernement libanais devait, en application de l'accord de 1948, respecter ces derniers sous la forme qu'ils avaient au 1er janvier 1944. Dans l'arrêt sur le fond relatif à l'affaire de la Compagnie d'Électricité de Varsovie (sentence du 23 III 1936; *Recueil des sentences arbitrales*, volume III, p. 1697), l'arbitre M. Asser a déclaré « qu'un traité régulièrement conclu est source du droit objectif dans les États contractants, ayant force obligatoire tant dans chacun desdits États que sur le terrain international, même dans les cas où les règles dudit traité seraient en contradiction avec des lois nationales antérieures ou postérieures à sa conclusion ». Le Gouvernement de la République française ne saurait omettre de citer l'avis semblable donné par le ministère de la Justice libanais *(annexe 32)*. « Nous avons remarqué que l'exonération dont profitait la Compagnie du Port est garantie par l'accord financier libano-français et que ledit accord, qui a la qualité d'une convention internationale, lie le Gouvernement libanais, étant donné que la jurisprudence du Tribunal international de Justice incline à donner la préférence aux conventions internationales en cas de contradiction entre les dispositions de ces accords et celles d'une loi interne et que le fondement de cette jurisprudence suppose que tout législateur respecte le droit international et que cette supposition ne tombe que s'il se trouve dans le texte de la loi interne une référence expresse à cela. En conséquence, nous estimons qu'il est du devoir du Gouvernement de prendre à ce sujet une attitude précise et générale, en admettant que les conventions internationales ne peuvent être dénoncées par une loi interne, notamment par la loi du 26 juillet 1956 et, par suite, de proscrire aux administrations intéressées telles les administrations financières, douanières, municipales et autres de devoir se conformer aux dispositions des conventions internationales. » Le sens général de ce texte est certainement conforme à la thèse du Gouvernement français.

Il est inutile, pour établir la responsabilité internationale de l'État libanais, de trancher la question de savoir si, et à quelles conditions, la promulgation d'une loi contraire aux engagements internationaux d'un État entraîne *ipso facto* la responsabilité internationale de cet État.

Pourtant, d'après la doctrine soutenue par certains auteurs, le Gouvernement français eût pu être fondé à intervenir dès 1956. Sir Gerald Fitzmaurice a ainsi évoqué le cas où un État adopte une législation contraire à ses obligations internationales (« *General principles of international law* », Recueil des Cours de l'Académie de Droit international de La Haye, 1957, *tome II, p. 89). Il écrit:*

> « Dans cette éventualité, d'autres Gouvernements n'attendent généralement pas pour se croire autorisés à se plaindre qu'un cas particulier se produise. Il arrive que la législation même constitue sans aucun doute une violation — comme par exemple lorsqu'une loi d'expropriation est adoptée concernant la propriété étrangère sans prévoir une équitable compensation. » [1]

M. Guggenheim estime au contraire que « la responsabilité internationale d'un État se trouve déjà engagée du fait d'une législation interne incompatible avec les obligations internationales mais que, pour que les Gouvernements étrangers l'invoquent, il faut que leurs ressortissants ou eux-mêmes aient subi un dommage en application de cette législation ». (*Recueil des Cours de l'Académie de Droit international de La Haye*, 1952, tome I, p. 136.) Dans l'affaire de la Compagnie du Port de Beyrouth, l'on se trouve incontestablement dans ce dernier cas, puisque le Gouvernement libanais a pris des mesures d'exécution de la loi du 26 juillet 1956.

En ce qui concerne la loi du 4 décembre 1944 qui, d'une manière générale, en elle-même, n'avait pas le caractère d'un acte illicite international, le Gouvernement de la République française soutient que son application à la Compagnie du Port de Beyrouth a engagé la responsabilité internationale de l'État libanais. M. Anzilotti (« La responsabilité internationale des États à raison des dommages soufferts par des étrangers », Revue générale de Droit international public, 1906, III, p. 288) cite parmi les actes entraînant la responsabilité internationale de l'État ceux qui sont « contraires au droit international, bien que légaux au point de vue interne ». Le Gouvernement libanais pouvait certes créer un impôt sur le revenu, mais il n'avait aucunement le droit d'appliquer cette loi à la Compagnie du port de Beyrouth puisque les actes concessionnels excluaient toute imposition de ce genre, sauf négociation avec le concessionnaire pour rétablir l'équilibre financier de la concession.

De ce qui précède, il résulte que la mise à exécution à l'égard de la Compagnie du Port de la loi du 4 décembre 1944 et de la loi du 26 juillet 1956 (et pour cette dernière la seule promulgation) constituent des actes illicites selon le droit international.

[1] Notre traduction.

Au surplus, même dans l'hypothèse où le Gouvernement libanais n'aurait pas violé d'engagements internationaux formels, il n'aurait pas, en rompant sans indemnisation l'équation financière du contrat de concession, respecté le principe de droit international selon lequel il n'est pas admis qu'un État détourne à son profit tout ou partie des biens d'une société étrangère située sur son territoire sans lui offrir une juste compensation. Cette doctrine, élaborée à propos des nationalisations et des expropriations de sociétés étrangères, doit être appliquée d'une façon générale à tous les cas où des étrangers subissent du fait de l'État sur le territoire duquel ils résident une restriction irréversible de leurs droits patrimoniaux. C'est à cette nécessité d'une indemnisation que fait allusion sir Gerald Fitzmaurice dans le passage cité ci-dessus. M. Guggenheim indique, dans le même sens: « On ne peut ... contraindre un État ... à ne pas nationaliser ou ne pas exproprier une entreprise privée se trouvant sur son territoire et appartenant à des étrangers. La pratique coutumière exige dans ces cas le paiement d'une somme correspondant à la valeur qu'aurait la restitution en nature » (*op. cit.*, p. 146). L'on peut rappeler également les termes par lesquels M. Freeman a résumé la doctrine généralement acceptée:

> « Quoi que l'on puisse dire de la nature de l'obligation de l'État d'autoriser des étrangers à acquérir des biens sur son territoire, il est certain qu'une fois l'autorisation accordée le droit international attache une protection certaine à ces droits aussi bien qu'aux droits privés acquis d'une autre manière. »[1] (*Denial of Justice*, p. 516.)

Il ajoute plus loin:

> « Bien qu'il y ait quelque divergence parmi les auteurs, l'opinion dominante est qu'aucun étranger ne peut être privé de sa propriété sans une juste compensation... Cette théorie est si fortement étayée par la pratique diplomatique et par la jurisprudence des tribunaux internationaux qu'une règle générale exigeant la compensation doit être reconnue comme faisant partie du droit positif gouvernant les relations entre les États. »[1] (*Op. cit.*, pp. 517-518.)

M. Levi Carneiro, à propos de l'arrêt relatif à l'affaire de l'Anglo-Iranian Oil Co., a souligné le devoir qui incombe à tout État de ne pas soumettre à de trop lourds sacrifices les étrangers qui ont investi leurs capitaux sur son territoire. Il dit notamment: « Quand tant de pays ont besoin de capitaux étrangers pour le développement de leur économie, ce serait non seulement une injustice, mais une erreur grave de soumettre ces capitaux, sans aucune restriction ni garantie, aux éventualités de la législation des pays où ils ont été appliqués. » (*C. I. J. Recueil des Arrêts, Avis consultatifs et Ordonnances*, 1952, p. 162.)

Dans le cas de l'espèce, la question de savoir si les étrangers, aux droits patrimoniaux desquels une mesure législative a porté atteinte,

---

[1] Notre traduction.

ne peuvent recevoir de compensation que dans l'hypothèse où les nationaux eux-mêmes se la verraient attribuer, ou si, du seul fait de leur condition d'étrangers, ils ont droit à une indemnisation, est indifférente. Il a été en effet indiqué plus haut que le droit administratif français et le droit libanais contenaient des prescriptions semblables relativement aux concessions de services publics. Or, l'imposition, rompant l'équation financière du contrat de la Compagnie du Port de Beyrouth, aurait ouvert à celle-ci un droit à indemnisation, même en droit interne.

2° Depuis 1952, la Compagnie du Port, des Quais et des Entrepôts de Beyrouth demande au Gouvernement libanais de régler les différends en cours par la voie que lui ouvrent ses actes concessionnels. Le Gouvernement libanais s'y refuse. Il s'est donc rendu coupable d'un déni de justice, engageant ainsi sa responsabilité internationale.

Selon M. Charles De Visscher (*Recueil des Cours de l'Académie de Droit international de La Haye*, 1935, tome II, p. 390) le déni de justice peut être défini « toute défaillance dans l'organisation ou dans l'exercice de la fonction juridictionnelle qui implique manquement de l'État à son devoir international de protection judiciaire des étrangers ». Dans l'affaire de la Compagnie du Port de Beyrouth, le déni de justice se présente sous son aspect le plus simple: c'est un déni de justice formel. La Compagnie du Port de Beyrouth n'a pas été admise à faire valoir ses droits devant le juge auquel lui donnait droit son contrat, dont les dispositions avaient été garanties par l'accord monétaire franco-libanais de 1948. Ce déni de justice constitue à un double titre un acte illicite international, puisque se trouvent violées non seulement l'obligation incombant à l'État libanais de mettre tout étranger en mesure de faire valoir effectivement ses droits, mais encore les dispositions de la Convention de 1925 et celles de l'accord de 1948. Le Gouvernement libanais ne saurait soutenir qu'il n'était pas tenu d'assurer à la Compagnie le recours accepté par lui-même contre des mesures prises par les autorités législatives. Lorsqu'un État a accordé une concession à un étranger ou a conclu un contrat avec lui, il est tenu de mettre à sa disposition les voies de droit interne propres à en assurer la réalisation, même à l'encontre des décisions des autorités supérieures de l'État. Or la Compagnie du Port, en vertu de l'article 7 de la Convention de réadaptation de 1925, avait à sa disposition une voie de recours contre les actes de ces autorités. C'est l'accès à cette voie qui lui a été refusé.

Le Gouvernement libanais a en effet refusé formellement l'arbitrage par lettre du 27 février 1959 *(annexe 61)*, se donnant raison à soi-même et en refusant le contrôle de ses prétentions par l'arbitre dont, à l'avance, il avait reconnu la juridiction. Le Gouvernement de la République française considère donc que par le simple fait de ne pas avoir répondu, entre 1952 et 1959, aux demandes réitérées de

la Compagnie d'aller à l'arbitrage, puis par son refus formel, le Gouvernement libanais s'est rendu coupable de déni de justice.

La sentence arbitrale du 8 juin 1932, dans l'affaire Salem entre les États-Unis d'Amérique et le Gouvernement égyptien, mentionne à la suite du déni de justice formel « le retard inexcusable de l'administration de la justice ». Ce retard est d'autant plus grave lorsque, en cas de violation d'un contrat, il y a danger de voir se répéter l'acte dommageable. Au surplus, le retard abusif doit être condamné dans la mesure où il porte préjudice à l'activité économique de l'individu qui le subit : Le professeur Ch. Durand, dans la *Revue générale de Droit international*, 1931, page 728, écrit : « l'activité économique de l'individu engagé dans un procès peut être entravée par l'incertitude sur l'issue de ce procès, surtout s'il espère continuellement une solution prochaine ». Tel fut bien le cas pour la Compagnie du Port de Beyrouth, qui, d'une part, vit se multiplier les mesures d'exécution prises à son encontre, et, d'autre part, ne put, pendant de longues années, obtenir de réponse formelle lui indiquant que tout espoir de règlement par arbitrage des litiges qui l'opposaient au Gouvernement libanais lui était fermé.

* * *

A. Exposé des faits

1° *Nature de la Société Radio-Orient*

L'actuelle Société Radio-Orient, filiale de la Compagnie générale de Télégraphie sans Fil, a été constituée définitivement le 6 décembre 1922 *(annexe 66)*, sous forme de société anonyme française, ayant son siège social à Paris, 79, Bd. Haussmann.

Elle a pour objet « la reprise de la Compagnie générale de Télégraphie sans Fil » qui, par une convention du 1er décembre 1921, conclue avec le Haut-Commissaire de la République française au Liban *(annexe 67)*, s'était vu autorisée à construire et à exploiter « des installations radio-électriques destinées à permettre l'échange de communications avec toutes autres stations exploitées soit par des sociétés privées, soit par des administrations d'État ». Ce droit était concédé à la Compagnie pour une durée de cinquante années à partir du 1er janvier qui suivrait la mise en service des installations. En 1922, Radio-Orient se substitua à la Compagnie de Télégraphie sans Fil conformément aux dispositions de l'article XXIX de la Convention du 1er décembre 1921, aux termes duquel :

> « ... La Compagnie pourra céder à une autre société établie ou à établir, tout ou partie de son autorisation, mais à la condition d'y avoir préalablement été autorisée par le Haut-Commissariat... »

Cette autorisation fut accordée à la Société le 9 août 1922 par le Haut-Commissaire de la République française en Syrie et au Liban. L'article 5 des Statuts fixait à 75 années la durée de la Société qui doit ainsi prendre fin le 6 décembre 1997.

Le capital social initial de la Société, qui était de 8.000.000, a été *porté par augmentations successives à la somme de 141.083.500* francs et divisé en 56.433 actions de 2.500 francs, dont:

12.000 dites actions « A » et
44.433 dites actions « B ».

4.000 actions « A » sur les 12.000 ont été souscrites — lors de la constitution de la Société — par la Compagnie générale de Télégraphie sans Fil, fondatrice.

Les actions « A » nouvelles ne peuvent être souscrites que par des personnes ou sociétés de nationalité française, syrienne ou libanaise, ou attribuées qu'à des personnes ou sociétés de ces trois nationalités.

L'objet social de la société, outre l'exécution aux lieu et place de la Compagnie générale de Télégraphie sans Fil de son contrat intervenu le 1er décembre 1921 relatif à la construction et l'exploitation du centre radio-électrique de Beyrouth, est éventuellement la construction et l'exploitation de toutes extensions aux installations radioélectriques.

En application du protocole signé le 3 juin 1944 entre les Gouvernements français et libanais au sujet du transfert à ce dernier des services de l'inspection générale des Postes et Télégraphes, l'administration libanaise a pris en charge les droits et obligations que comportait pour l'autorité concédante l'exécution de la Convention de 1921.

La Convention du 1er décembre 1921 figure parmi les actes visés par la lettre annexe n° 12 à l'accord franco-libanais du 24 janvier 1948 *(annexe 1)* cité plus haut. Le Gouvernement libanais n'ayant pas jusqu'ici « apporté certains aménagements aux notes et annexes qui régissent les concessions des sociétés françaises ... exerçant sur son territoire ainsi qu'aux textes qui en précisent les modalités d'application », seuls aujourd'hui les « actes, annexes et textes qui régissaient les concessions de ces sociétés au 1er janvier 1944 demeurent en vigueur »; dans le cas d'espèce, c'est donc la Convention du 1er décembre 1921 qui régit seule les rapports de la Société et du Gouvernement libanais.

2° *Activités au Liban*

Dès 1921, le Liban eut recours à la radiotélégraphie pour organiser ses communications intercontinentales, assurées indirectement par l'intermédiaire des câbles télégraphiques sous-marins britanniques atterrissant en Égypte.

La Convention du 1er décembre 1921 fut signée à cet effet avec la Compagnie générale de Télégraphie sans Fil, qui se vit chargée de la construction du Centre radio-électrique de Beyrouth. L'exploitation de ce centre fut, comme il a été dit plus haut, confiée dès 1922 à la Société Radio-Orient.

Le Centre radioélectrique de Beyrouth, qui assure seul l'exploitation des télécommunications internationales libanaises, comprend:

— un bureau central radioélectrique installé à l'Hôtel des P. T. T. de Beyrouth où sont réunis les services de transmission et de réception des télécommunications. Il est équipé d'ensembles téléimprimeurs assurant le service « Relais de Bande »;

— un centre d'émission situé à Khaldé, à 12 km au sud de Beyrouth, où sont installés les antennes et les émetteurs télégraphiques commandés par les transmetteurs du bureau central, et dotés de systèmes de manipulateurs électroniques par déplacement de fréquence. Les émetteurs téléphoniques sont reliés au bureau central par des dispositifs assurant le secret des conversations;

— un centre de réception situé à Hadeth, à 7 km au sud-est de Beyrouth, où sont installés les antennes et les récepteurs, dont la majorité permet la réception en diversité d'espace ou de fréquence. Ces récepteurs sont reliés directement au Bureau central radioélectrique, où la majorité des télégrammes est reçue directement au télétype soit en caractères arabes, soit en caractères latins. Les récepteurs téléphoniques comportent des dispositifs de secret et sont reliés au Central téléphonique interurbain de Beyrouth auquel les abonnés sont rattachés;

— une station côtière assurant les communications avec les navires en mer.

Ces différents centres et station sont reliés au Bureau central par câbles souterrains.

L'exploitation des télécommunications libanaises est assurée dans le cadre de la Convention internationale des Télécommunications à laquelle adhèrent tous les pays membres de l'Union internationale des Télécommunications et selon les modalités prévues par les règlements des radiocommunications télégraphique et téléphonique, annexés à cette Convention.

Actuellement, les services de Radio-Orient permettent au Liban d'être relié directement par radio à trente-deux pays étrangers et assurent neuf liaisons radiotéléphoniques. En outre, Radio-Orient attend de l'administration libanaise l'autorisation d'exploiter un service de radiophototélégraphie avec l'Europe.

L'administration de la Société Radio-Orient est placée sous le contrôle du Gouvernement libanais. Le Trésor libanais participe aux bénéfices de la Société soit directement par le prélèvement d'une importante quote-part de ceux-ci, soit indirectement par le jeu de l'impôt.

Ainsi en 1958, les recettes totales pour l'exploitation de Radio-Orient étaient de 5.078.000 livres libanaises. La part du Trésor libanais revenait à 1.484.000 £ lib. — celle de Radio-Orient à 3.594.000 £ lib., dont 2.148.000 £ lib. de dépenses et 409.000 £ lib. d'investissements, ce qui ne laisse comme part de la Société que 1.037.000 £ libanaises.

Depuis 1921 et jusqu'en 1958, les investissements totaux effectués au Liban par Radio-Orient se chiffrent à 2.160.000 dollars.

Enfin, aux termes de l'article XVII de la Convention, Radio-Orient, à l'expiration de la concession, doit remettre gratuitement à l'État libanais, en bon état d'entretien, les installations radioélectriques énumérées à l'article 2 de la Convention (il convient de préciser que ces installations ont été progressivement perfectionnées avec l'approbation de l'autorité concédante, celle-ci disposant d'ailleurs de la faculté d'exiger l'exécution de tels travaux — art. VI de la Convention). Ainsi l'État libanais deviendra-t-il propriétaire du Centre radioélectrique de Beyrouth le 1er janvier 1973.

* * *

3° *Le différend*

Aux termes de l'article XXV de la Convention du 1er décembre 1921 qui régit les rapports de la Société avec l'État libanais:

> « Tous les impôts généraux et locaux auxquels la Compagnie pourrait être soumise à raison de l'exercice de son industrie ou qui frapperaient les immeubles servant à l'exploitation figureront dans les comptes de cette exploitation.
>
> Le Haut-Commissariat et les États s'engagent à ne soumettre la Compagnie à aucun impôt spécial à la nature de son industrie.
>
> *Le matériel de premier établissement sera exonéré des droits de douane.* » (C'est nous qui soulignons.)

Le 26 juillet 1956 le Gouvernement libanais promulguait une loi *(annexe 18)* rédigée de la manière suivante:

> « Sont assujetties à compter du 1er janvier 1952 et à l'avenir à l'impôt sur le revenu et aux autres impôts et taxes d'État ou municipales, toutes les sociétés qui bénéficiaient d'exemptions pour lesdits impôts ou taxes en vertu de conventions approuvées par des lois particulières.
>
> Le Gouvernement est autorisé à passer avec les contribuables auxquels s'appliquent les dispositions de la présente loi des conventions spéciales avec effet rétroactif en base desquelles il sera perçu une part des bénéfices desdits contribuables en remplacement des impôts ou taxes dus, sous réserve que ces conventions soient approuvées par les autorités législatives. »

En se fondant sur les dispositions de cette loi, l'administration libanaise des Douanes décida de soumettre aux droits de douane, dès janvier 1957, le matériel commandé par Radio-Orient depuis plusieurs mois, en vue de réaliser l'extension des travaux de premier établissement prévue par le Gouvernement libanais en février 1954.

En effet, le 25 janvier 1957, au moment de prendre livraison du matériel, débarqué du S/S Benidorm, les services compétents de l'administration des Douanes firent savoir au mandataire de Radio-Orient que la loi du 26 juillet 1956 avait retiré le bénéfice de l'exoné-

ration à la Société et que celle-ci ne pourrait prendre livraison du matériel qu'après paiement des droits de douane.

La Société saisit alors de cette affaire le directeur général du Service du Contrôle des Sociétés et des affaires hydrauliques, par une lettre du 4 février 1957 *(annexe 68)*, où elle déclarait:

> « ... nous pensons qu'il s'agit là d'une erreur dans l'interprétation de la loi: celle-ci a, en effet, soumis à l'impôt sur le revenu et aux taxes les sociétés qui en étaient exonérées, mais elle ne peut pas viser la Société Radio-Orient puisque, en vertu de l'article 25 de la Convention du 1er décembre 1921, notre Société est soumise à tous les impôts généraux et locaux et à toutes les taxes de quelque nature qu'elles soient et qu'elle en acquitte effectivement le montant. La seule exemption est celle des droits de douane dans le cas particulier des travaux complémentaires de premier établissement ayant pour objet d'accroître la consistance ou la valeur des dépendances de l'entreprise. Nous vous rappelons que l'autorisation que vous nous avez accordée porte sur un programme de travaux complémentaires dont le montant s'élève à L.L. 1.438.000, déduction faite des droits de douane, et que ces travaux sont amortis au taux de 8% l'an sur la durée restant à courir pour la Convention du 1er décembre 1921 par déduction de l'annuité nécessaire sur les bénéfices avant le calcul du taux de partage avec l'autorité concédante.
>
> La décision des services douaniers, si elle était maintenue, conduirait donc, d'une part à majorer de 25% environ le montant des travaux non encore exécutés et, d'autre part, d'augmenter les amortissements qui viendront grever les exercices ultérieurs, ce qui pourra avoir pour effet de réduire le taux de partage au détriment de l'autorité concédante. »

Le directeur général du Contrôle des Sociétés et des affaires hydrauliques et électriques, pour toute réponse, fit parvenir à la Société une lettre du ministère des Finances (n° 1269/S, *annexe 69*) du 21 mars 1957, d'où il résultait que le ministère de la Justice, section de Législation et de Consultation, interrogé, avait répondu:

> « La loi du 26 juillet 1956 ... est globale et absolue et il n'est pas possible en conséquence d'en exempter aucune société — parmi les sociétés qu'elle vise — d'aucune taxe et impôt et elle s'étend à la Société Radio-Orient. »

Un échange de correspondance s'ensuivit entre la Société et le directeur général du Contrôle des Sociétés et des affaires hydrauliques et électriques, d'une part, avec la direction générale des Postes et Télégraphes, d'autre part.

Par lettre du 6 juin 1957 *(annexe 70)*;

par lettres des 5 et 7 août 1957 *(annexes 71, 72)*;

par lettre du 15 octobre 1957 *(annexe 73)*;

par lettre du 6 juin 1957 *(annexe 75)*, la Société n'a cessé de renouveler ses réserves quant à la validité juridique des mesures qui lui étaient imposées. Elle écrivit notamment:

> « Aussi, si notre Société est amenée à payer ses taxes douanières, elle persiste à considérer que celles-ci lui sont indûment réclamées.

C'est donc contrainte et forcée que notre Société en effectue le paiement avec le seul souci d'assurer dans les meilleures conditions et au bénéfice conjoint de l'État libanais et de Radio-Orient l'exploitation du service qui nous est confié. »

Les protestations élevées par la Société étant restées sans suite, la Société, pour entrer en possession du matériel entreposé en douane depuis plusieurs mois, procéda le 7 juin 1957 au paiement entre les mains de l'administration des Douanes de trois garanties correspondant aux droits de douane sur divers matériels importés par elle au titre de matériel de premier établissement, et notamment:

1° Une somme de L.L. 27.425 pour un amplificateur à bandes latérales indépendantes de 20 KW et une antenne fictive pour ensembles B. L. I., par chèque n° 146.062, du 7 juin 1957, sur la Banque de Syrie et du Liban, libellé à l'ordre du chef du service de la comptabilité des Douanes de Beyrouth.

2° Une somme de L.L. 29,30 pour un transformateur triphasé à bain d'huile, par chèque n° 146.064, du 7 juin 1957, sur la Banque de Syrie et du Liban, libellé à l'ordre du chef du service de la comptabilité des Douanes de Beyrouth.

3° Une somme de L.L. 1590 pour un jeu de lampes destiné à un amplificateur à bandes latérales indépendantes, par chèque n° 146.063, du 7 juin 1957, sur la Banque de Syrie et du Liban, libellé à l'ordre du chef de service de la comptabilité des Douanes de Beyrouth.

Ces sommes, dont le montant total s'élève à L.L. 29.044,30, furent payées sous les plus expresses réserves de tous les droits de Radio-Orient qui, par requêtes des 5 et 7 août 1957 *(annexes 71 et 72)* adressées respectivement au ministre des Travaux publics et des Communications et au ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones, a lié le contentieux, sollicitant la restitution des droits de douane indûment perçus. Dans ces deux requêtes, la Société soutenait que:

1° la loi du 26 juillet 1956 qui déroge aux principes de la non-rétroactivité des lois et de la force obligatoire des traités est une loi exceptionnelle et doit, en conséquence, être interprétée restrictivement;

2° que, aux termes mêmes de la loi, les sociétés visées sont celles qui « jouissaient d'exonération de ces impôts et taxes, c'est-à-dire de l'impôt sur le revenu et autres impôts et taxes financiers et municipaux »;

3° que tel n'a jamais été le cas de la Société qui, ainsi qu'il ressort de l'article XXV de la Convention de 1921, a toujours été expressément soumise à tous les impôts généraux et locaux;

4° que quant à l'exonération des droits de douane dont bénéficie le seul matériel de premier établissement importé, elle n'entre pas

dans les prévisions du législateur qui vise les exonérations générales d'impôts et taxes, alors que le droit de douane ne constitue à proprement parler ni un impôt, ni une taxe, financier ou municipal;

5° qu'en conséquence les droits de douane perçus par une prétendue application de cette loi ont été indûment perçus;

6° que la responsabilité de l'État est engagée par l'effet donné à tort à sa législation.

Par conséquent, la Société Radio-Orient demandait que lui soit payée la somme de L.L. 29.044,30 à titre de dommages-intérêts en réparation du préjudice qui lui avait été causé.

N'ayant pas, dans le délai imparti, reçu de réponse — dont le défaut équivalait à une décision de rejet —, Radio-Orient a, le 4 décembre 1957, introduit deux recours devant le Conseil d'État libanais ayant pour objet:

— la restitution des droits de douane L.L. 29.044.30 indûment perçus (recours n° 1974);

— une demande de dommages et intérêts fondée sur la responsabilité de l'État (recours n° 1975).

Ces recours ont donné lieu à l'échange de conclusions en réponse et en réplique, mais à la date du 20 juillet 1959 le Conseil d'État n'avait pas encore statué.

Or, par une lettre du 6 février 1958, le chef du service de la Comptabilité des Douanes de Beyrouth a invité Radio-Orient à verser *(annexe 76)*, au comptant ou en consignation, la somme de L.L. 34.743 représentant le montant des droits de douane afférents au matériel importé durant le premier semestre 1956 au titre des travaux de premier établissement.

Cette demande a fait l'objet d'une lettre de protestation de la part de Me Algrin, avocat de Radio-Orient, adressée le 18 février 1958 au président du Conseil supérieur des Douanes de Beyrouth pour lui demander de réexaminer les requêtes présentées jusqu'alors par Radio-Orient, conformément à l'avis n° 143 donné le 19 mars 1957 au président du Conseil des Ministres par le ministre de la Justice *(annexe 32)*.

La protestation élevée par l'avocat de la Société est restée sans suite, et Radio-Orient est toujours contraint à verser, en consignation, des droits de douane sur le matériel destiné aux travaux de premier établissement du programme en cours. A la date du 30 avril 1959 le montant de ces droits dépassait 239.000.000 de livres libanaises.

B. Exposé de droit

Ch. I. — *Le différend entre la Société Radio-Orient et le Gouvernement libanais*

Le différend qui oppose la Société Radio-Orient et le Gouvernement libanais porte sur l'application à la Société des dispositions de la loi du 26 juillet 1956 en ce qui concerne les droits de douane.

Aux termes de l'article 25, 3me alinéa, de la Convention du 1er décembre 1921 qui régit les rapports de la Société Radio-Orient avec l'État libanais, « le matériel de premier établissement sera exonéré des droits de douane ». L'application de cette disposition n'a soulevé aucune contestation tant pour le matériel nécessaire à l'origine que pour le matériel complémentaire jusqu'au jour où le Gouvernement libanais s'est prévalu de la loi du 26 juillet 1956 pour soutenir que les droits de douane étaient désormais dus par la Société pour le matériel de premier établissement qu'elle importait. Il suffit de rappeler que, même après la parution de la loi du 26 juillet 1956, le service compétent du Gouvernement libanais, c'est-à-dire le service des Douanes, reconnaissait formellement que la Société Radio-Orient était exempte des droits de douane pour l'importation de ces matériels (cf. *annexe 74*, lettre du 18 mars 1957 des Douanes libanaises reconnaissant l'exemption de droits).

Dans une lettre officielle du ministère des Postes et Télégraphes libanais au directeur général des Douanes, le 3 octobre 1957, le ministère déclare de la façon la plus nette que la Société Radio-Orient est exempte des droits de douane: « ... l'unique et exceptionnelle exonération dont elle (la Société) bénéficie se rapporte aux taxes douanières afférentes *à du matériel importé au titre de travaux complémentaires de premier établissement, c'est-à-dire à des travaux que la Société ne peut entreprendre qu'à la demande du Gouvernement ou avec son autorisation, qui ont pour but de pourvoir au développement des installations et à la modernisation des équipements suivant les progrès de la technique » (cf. annexe 77)*. (C'est nous qui soulignons.)

Il est donc inutile de chercher si telle importation de matériel rentre ou non dans la catégorie des produits exempts de droits de douane; la lettre précitée montre que le ministère de tutelle de la Société Radio-Orient, le ministère des Postes et Télégraphes, n'autorisait d'importations que dans la mesure où il estimait des matériels nécessaires au bon fonctionnement du service. Par cette lettre, le ministère de tutelle réclame l'exemption comme une application de l'article 25 de la concession; si, pour des raisons qu'il ne nous appartient pas de rechercher, le Gouvernement libanais n'a pas suivi l'avis du ministère chargé de la tutelle de la société Radio-Orient, l'avis motivé de ce ministère, compétent pour se prononcer sur le sujet, constitue un aveu opposable au Gouvernement libanais et qui suffit à apporter la preuve du caractère illicite de la décision de percevoir les droits de douane sur les matériels en question.

Ainsi, les actes concessionnels de la Société, tels qu'ils étaient en vigueur le 26 juillet 1956 et tels qu'ils le sont encore aujourd'hui, exemptent celle-ci du paiement de certains des droits de douane, et le Gouvernement libanais ne peut modifier cette situation par un acte unilatéral, fût-il de nature législative.

Enfin, l'application à la Société Radio-Orient de la loi du 26 juillet 1956 modifierait l'équation financière du contrat de concession. Or il a été montré, à propos du différend relatif à la Compagnie

du Port de Beyrouth (Exposé de droit, chapitre I, *a*), que le Gouvernement libanais ne peut, sans violer son droit interne aussi bien que le droit international, bouleverser l'équilibre financier d'un contrat de concession par une mesure unilatérale sans offrir à la société victime de cette modification une juste compensation.

Ch. II. — *Le différend entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement libanais*

Position du problème devant la Cour

Dans l'exposé relatif au différend concernant la Compagnie du Port, des Quais et des Entrepôts de Beyrouth, le Gouvernement de la République française a établi que le Gouvernement libanais ne pouvait, sans violer ses engagements internationaux, appliquer des mesures législatives contraires aux dispositions figurant dans les actes qui régissaient les sociétés concessionnaires françaises au 1er janvier 1944.

En appliquant à la Société Radio-Orient la loi du 26 juillet 1956, nonobstant l'exonération des droits de douane qu'elle tenait de ses actes concessionnels, le Gouvernement libanais a commis un acte illicite qui engage sa responsabilité internationale.

Le principe de la responsabilité internationale de l'État libanais est ainsi établi. Le Gouvernement libanais, en tentant d'assujettir à l'impôt la Compagnie du Port, des Quais et des Entrepôts de Beyrouth et la Société Radio-Orient, a violé les actes concessionnels de ces entreprises. Il s'est rendu coupable d'un acte analogue en refusant à la Compagnie du Port l'arbitrage prévu par la Convention de réadaptation du 15 décembre 1925. Ce faisant il a violé le Traité franco-libanais du 24 janvier 1948, et plus précisément la lettre annexe n° 12. En ce qui concerne la Compagnie du Port, il a, au surplus, manqué à son devoir de protection judiciaire des étrangers.

Il doit donc au Gouvernement de la République française une réparation adéquate pour les préjudices subis par la Compagnie du Port, des Quais et des Entrepôts de Beyrouth et par la Société Radio-Orient.

S'agissant d'un différend portant sur l'application de l'accord franco-libanais de 1948, la compétence de la Cour est établie par l'article 23 de cet accord: « Les Hautes Parties contractantes conviennent que les différends que pourrait soulever l'application du présent accord ou de ses annexes seront, à la requête de la Partie intéressée, soumis à l'arbitrage de la Haute Cour de Justice internationale. » (Cf. sur ce point les développements au mémoire français dans l'affaire de l'*Électricité de Beyrouth, C. I. J. Recueil 1954*, pp. 54 et s.)

La réparation demandée par le Gouvernement de la République française comprendra notamment:

a) en ce qui concerne le différend relatif à la Compagnie du Port, des Quais et des Entrepôts de Beyrouth:

1. l'abandon par le Gouvernement libanais de l'exécution à l'encontre de la Compagnie des dispositions de la loi du 26 juillet 1956,
2. le remboursement de toutes les sommes indûment perçues par saisie ou perception de l'impôt,
3. une indemnisation à dire d'expert pour les préjudices qu'a subis ou subira la Compagnie du Port, des Quais et des Entrepôts de Beyrouth avant l'arrêt de la Cour.

b) en ce qui concerne le différend relatif à la Société Radio-Orient:

1. la cessation immédiate des mesures d'exécution de la loi du 26 juillet 1956,
2. le remboursement des sommes indûment perçues,
3. une indemnisation à dire d'expert pour tous les préjudices qu'a subis ou subira la Société Radio-Orient avant l'arrêt de la Cour.

Sous réserve de tout autre préjudice qui serait subi ultérieurement, En conséquence

PLAISE A LA COUR

dire et juger

que le Gouvernement de la République libanaise a violé les engagements qui le lient vis-à-vis du Gouvernement de la République française et qu'il doit une réparation adéquate pour le préjudice ainsi causé.

(Signé) André GROS,
Agent du Gouvernement de
la République française.

Liste des annexes au mémoire du Gouvernement de la République française [1]

1. — Accord franco-libanais du 24 janvier 1948 et lettre annexe n° 12.
2. — Statut de la Compagnie du Port, des Quais et des Entrepôts de Beyrouth.
3. — Convention de concession de 1887.
4. — Convention de réadaptation des actes concessionnels de la Compagnie.
5. — Lettre n° 449 du 16 janvier 1952 du Contrôle des Sociétés concessionnaires à la Compagnie du Port. des Quais et des Entrepôts de Beyrouth.
6. — Lettre n° 33 du 21 janvier 1952 de la Compagnie du Port, des Quais et des Entrepôts de Beyrouth au directeur général du Contrôle des Sociétés, ministère des Travaux publics.
7. — Lettre n° 93 du 13 février 1952 de la Compagnie du Port, des Quais et des Entrepôts de Beyrouth au directeur général du Contrôle des Sociétés, ministère des Travaux publics.
8. — Décret n° 7.830 du 14 mars 1952 instituant une Commission supérieure d'enquête sur les concessions au ministère des Travaux publics.
9. — Lettre n° 99 du 1er mai 1952 de la Commission supérieure d'enquête sur les concessions à la Compagnie du Port, des Quais et des Entrepôts de Beyrouth.
10. — Lettre n° 325 du 2 mai 1952 de la Compagnie du Port, des Quais et des Entrepôts de Beyrouth à la Commission supérieure d'enquête sur les concessions.
11. — Lettre n° 117 du 8 mai 1952 de la Commission supérieure d'enquête sur les concessions à la Compagnie du Port, des Quais et des Entrepôts de Beyrouth.
12. — Lettre n° 360 du 10 mai 1952 de la Compagnie du Port, des Quais et des Entrepôts de Beyrouth à la Commission supérieure d'enquête sur les concessions.
13. — Projet de décret constituant une Commission chargée d'étudier les aménagements contractuels de la concession, mars 1955.
14. — Arrêté n° 46 du 8 septembre 1955 constituant une Commission chargée d'étudier les aménagements contractuels de la concession.
15. — Lettre du ministre des Travaux publics au Conseil des Ministres, du 24 avril 1956.
16. — Convention d'extension du port de Beyrouth et d'aménagement de la concession de la Compagnie du Port, des Quais et des Entrepôts de Beyrouth, du 5 août 1957.

[1] Annexes non reproduites.

17. — Décret n° 16855 du 9 août 1957 transmettant à la Chambre des Députés le projet de loi approuvant la Convention du 5 août 1957.

18. — Loi du 26 juillet 1956 soumettant les sociétés exemptées au paiement des impôts, taxes financières et municipales.

19. — Loi provisoire sur le temettu, 30 novembre 1914.

20. — Loi du 6 décembre 1944 portant institution d'un impôt sur le revenu.

21. — Lettre du 15 mai 1950 du contrôleur du revenu des sociétés concessionnaires à la Compagnie du Port, des Quais et des Entrepôts de Beyrouth.

22. — Lettre n° 4749 du 5 juin 1950 de la Compagnie du Port, des Quais et des Entrepôts de Beyrouth au chef de la section de l'Impôt sur le revenu, ministère des Finances.

23. — Lettre n° 101 du 30 janvier 1951 de la Compagnie du Port, des Quais et des Entrepôts de Beyrouth au chef de la section de l'Impôt sur le revenu du ministère des Finances.

24. — Lettre n° 931/AS du 14 mars 1952 du ministère des Finances à la Compagnie du Port, des Quais et des Entrepôts de Beyrouth.

25. — Lettre n° 220 du 26 mars 1952 de la Compagnie du Port, des Quais et des Entrepôts de Beyrouth au ministre des Finances à Beyrouth.

26. — Note du 13 décembre 1952 du Contrôle des sociétés concessionnaires au ministre des Finances.

27. — Décision du ministre des Finances du 16 décembre 1952.

28. — Lettre n° 836 du Contrôle financier des concessions à la Compagnie du Port, des Quais et des Entrepôts de Beyrouth.

29. — Lettre n° 13.510 de la Compagnie du Port, des Quais et des Entrepôts de Beyrouth au ministre des Finances de la République libanaise.

30. — Lettre n° 6384/2 du ministère des Finances à la Compagnie du Port, du 24 août 1949.

31. — Lettre n° 075 du 22 janvier 1957 de la Compagnie du Port, des Quais et des Entrepôts de Beyrouth au ministère des Finances.

32. — Lettre du 19 mars 1957 du ministre de la Justice du Liban au président du Conseil des Ministres.

33. — Lettre du 5 avril 1958 de la Compagnie du Port au ministre des Finances.

34. — Lettre du 6 février 1959 de la Compagnie du Port au ministère des Finances du Liban.

35. — Lettre du 1er octobre 1958 de la Compagnie du Port au ministère des Finances du Liban.

36. — Lettre du 14 février 1951 du directeur général du Contrôle des Sociétés à l'administrateur de Beyrouth.

37. — Lettre n° 722 du 19 février 1951 du chef des Services techniques à l'administrateur de Beyrouth.

38. — Décret législatif n° 148 NI sur le régime fiscal des municipalités, du 3 mars 1942.

39. — Lettre n° 17.758 du 10 décembre 1956 de la Compagnie du Port à la municipalité de Beyrouth.

40. — Lettre n° 1267 du 11 décembre 1956 de la Compagnie du Port au directeur général du Contrôle des Sociétés et des affaires hydrauliques et électriques.

41. — Lettre n° 761 du 10 mai 1957 du directeur général du Contrôle des Sociétés et des affaires hydrauliques et électriques à la Compagnie du Port.

42. — Décision rendue par la Commission municipale dans sa réunion du jeudi 17 octobre 1957.

43. — Lettre du ministre des Travaux publics et des Communications à la présidence du Conseil des Ministres, du 19 novembre 1957.

44. — Lettre n° 1038 du 12 décembre 1957 de la Compagnie du Port au président du Conseil.

45. — Lettre n° 004 du 2 janvier 1958 de la Compagnie du Port au directeur général du Contrôle des Sociétés et des Affaires hydrauliques et électriques.

46. — Lettre n° 1373 du 4 août 1956 de la direction générale du Contrôle des Sociétés et des Affaires hydrauliques et électriques au directeur général des Douanes.

47. — Lettre n° 5595 du 6 août 1956 de la direction générale des Douanes au Contrôle des Sociétés.

48. — Lettre n° 232/PB du 4 novembre 1957 de la Compagnie du Port au Contrôle des Sociétés.

49. — Lettre n° 590 du 14 mars 1958 du Contrôle des Sociétés à la Compagnie du Port.

50. — Lettre n° 54/PB du 21 mars 1958 de la Compagnie du Port au Contrôle des Sociétés.

51. — Lettre n° 180 du 3 mai 1950 de la Compagnie du Port au ministre de l'Économie nationale du Liban.

52. — Lettre n° 3138 du 4 novembre 1950 du ministère de l'Économie nationale du Liban à la Compagnie du Port.

53. — Lettre n° 541 du 11 novembre 1950 de la Compagnie du Port au ministre de l'Économie nationale du Liban.

54. — Lettre n° 821 du 2 décembre 1952 de la Compagnie du Port au ministère des Finances du Liban.

55. — Lettre n° 0637 du 11 juillet 1953 de la Compagnie du Port au ministre des Finances du Liban.

56. — Lettre n° 124 du 28 janvier 1956 de la Compagnie du Port au ministre des Finances du Liban.

57. — Lettre n° 1001 du 15 septembre 1956 de la Compagnie du Port au ministre des Finances du Liban.

58. — Lettre n° 844 du 22 décembre 1958 de la Compagnie du Port au ministre des Travaux publics du Liban.

59. — Lettre n° 38 du 17 janvier 1959 de la Compagnie du Port au ministre des Travaux publics du Liban.

60. — Projet de compromis d'arbitrage entre le Gouvernement libanais et la Compagnie du Port, du 17 janvier 1959.

61. — Lettre n° 90 du 11 février 1959 de la Compagnie du Port au ministre des Travaux publics du Liban.

62. — Lettre n° 431 du 27 février 1959 du ministre des Travaux publics du Liban à la Compagnie du Port.

63. — Lettre n° 160 du 9 mars 1959 de la Compagnie du Port au ministre des Travaux publics du Liban.

64. — Lettre n° 250 du 5 mai 1959 de la Compagnie du Port au ministre des Travaux publics du Liban.

65. — Extrait du rapport sur la Compagnie du Port présenté au Gouvernement libanais le 19 avril 1958 par la Commission interministérielle chargée d'étudier l'aménagement de la concession et l'extension du port de Beyrouth.

66. — Statuts de la Société Radio-Orient.

67. — Convention du 1er décembre 1921 entre le haut-commissaire de la République française en Syrie et au Liban et la Compagnie générale de Télégraphie sans fil.

68. — Lettre de la Société Radio-Orient au Contrôle des Sociétés, du 4 février 1957.

69. — Lettre n° 1269/S du 21 mars 1957 du ministère des Finances à la direction des Sociétés et des Affaires hydrauliques et électriques du ministère des Travaux publics.

70. — Lettre n° 3/4-1284 du 6 juin 1957 de la Société Radio-Orient au Contrôle des Sociétés.

71. — Lettre n° 4-1733 du 5 août 1957 de la Société Radio-Orient au ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones; même lettre adressée sous n° 4-1734 au ministre des Travaux publics.

72. — Lettre n° 4/1789 du 7 août 1957 de la Société Radio-Orient au ministre des Travaux publics; même lettre adressée sous n° 4/1790 au ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones.

73. — Lettre n° 4-2303 du 15 octobre 1957 de la Société Radio-Orient au Contrôle des Sociétés.

74. — Lettre n° 1877 AB du 18 mars 1957 des Douanes libanaises à la Société Radio-Orient.

75. — Lettre n° 4-1231 du 6 juin 1957 de la Société Radio-Orient au directeur général du ministère des Postes et Télégraphes.

76. — Lettre n° 57/8286 du 6 février 1958 du chef de la Comptabilité des Douanes de Beyrouth au directeur de la Société Radio-Orient.

77. — Lettre n° 147/57 T du ministère des Postes et Télégraphes au directeur général des Douanes.