

**Affaire du *Différend relatif à des droits de navigation et des droits connexes*
(Costa Rica c. Nicaragua)**

Réponses du Costa Rica aux questions posées par MM. les juges Koroma, Keith et Bennouna

Les réponses du Costa Rica à ces trois questions sont exposées ci-après. Elles sont accompagnées d'extraits des textes cités relevant du domaine public (pour ceux qui n'étaient pas déjà annexés aux pièces de procédure).

A. Question du juge Koroma

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

Réponse du Costa Rica

1. Le fleuve San Juan constituait pour le Costa Rica une voie d'accès à l'Atlantique pendant l'ère coloniale. Après l'indépendance également, les Costa-Riciens l'empruntaient pour se rendre sur la côte est des Etats-Unis ou vers l'Europe. Depuis San José, par exemple, ils devaient tout d'abord parcourir quelque 70 kilomètres sur terre jusqu'à la rivière Sarapiquí, descendre celle-ci sur une quarantaine de kilomètres puis naviguer sur le San Juan pendant quelque 55 kilomètres jusqu'au port de San Juan del Norte, également connu sous le nom de Greytown¹.

2. Les immigrants et les autres voyageurs utilisaient eux aussi le fleuve pour entrer au Costa Rica. Arrivant par le port de San Juan del Norte, ils naviguaient sur le San Juan jusqu'à sa confluence avec la rivière Sarapiquí qu'ils descendaient ensuite jusqu'à La Virgen, une localité du canton de Sarapiquí. De là, ils gagnaient la région de la Vallée centrale du Costa Rica, où la plupart d'entre eux élisait domicile.

3. MM. Moritz Wagner et Carl Scherzer², deux Allemands qui voyagèrent au Costa Rica en 1853, décrivent cet itinéraire dans les termes suivants :

«Le seul passage qui existe pour l'heure entre San José et l'océan Atlantique consiste à remonter la rivière Sarapiquí jusqu'à Greytown. Le transport à bord de petits canots étant très onéreux, rares sont les marchandises à être expédiées par cet itinéraire. Il s'agit généralement d'objets de valeur ou de produits manufacturés qui font momentanément défaut sur le marché de San José et que des spéculateurs apportent de New York par bateau à vapeur. *En revanche, les voyageurs pour l'Europe ou pour les Etats-Unis passent presque tous par là.* Pendant notre séjour au Costa Rica, un Américain du nom de Forest fit certaines propositions au

¹ Alejandro Bolaños, *San Juan de Nicaragua* (Nicaragua, Banco Central de Nicaragua, 2^e éd., 1998), p. 19 (annexe 1).

² Moritz Wagner et Carl Scherzer, *La República de Costa Rica en Centro América*, traduit de l'allemand par Jorge A. Lines (San José, Yorusti Library, 1944), p. 63 (annexe 2).

gouvernement en vue d'établir une liaison régulière par bateau à vapeur jusqu'au port de Sarapiquí, en correspondance avec la navigation sur le fleuve San Juan.»³ (Les italiques sont de nous.)

4. L'utilisation du fleuve comme voie d'immigration au Costa Rica est confirmée notamment par un historien nicaraguayen, qui relata l'arrivée dans le pays de deux cents immigrants allemands par San Juan del Norte⁴. Arrivés de Brême à bord de l'*Antoinette*, ceux-ci avaient accosté à San Juan del Norte le 14 décembre 1853 ; il s'agissait du premier groupe de colons allemands venus s'établir au Costa Rica⁵.

5. En 1858, lorsque le traité de limites fut signé, le fleuve San Juan servait déjà au transport interocéanique de passagers à grande échelle, principalement du fait de sa commodité pour relier les côtes est et ouest des Etats-Unis d'Amérique. Cela conduisit le Nicaragua et le Costa Rica à conclure des contrats pour le transport de passagers⁶.

6. Vers les années 1870, la circulation transocéanique via le fleuve San Juan avait pratiquement cessé, un déclin dû en partie au bombardement de Greytown (San Juan del Norte) par les Etats-Unis en 1854, à la guerre des flibustiers et à l'ensablement de la baie de San Juan del Norte après 1858.

7. Néanmoins, certains voyageurs pour le Costa Rica passaient toujours par là pour rejoindre la Vallée centrale. Tel fut par exemple le cas des jésuites arrivés dans le pays en 1875. A l'époque, un certain nombre de jésuites avaient reçu l'autorisation de s'établir au Costa Rica. A partir de San Juan del Norte, ils voyagèrent par le San Juan et par la rivière Sarapiquí⁷.

8. D'autres voyageurs, comme le professeur allemand Helmuth Polakowsky, qui se rendit au Costa Rica en 1875, ont fait état de petites fermes établies sur la rive costa-ricienne du fleuve San Juan⁸, qui constituait naturellement le seul moyen de communication pour les habitants de celles-ci.

9. Bien que moins prisé en tant que liaison interocéanique à l'aube du XX^e siècle, le San Juan demeura tout de même un fleuve important permettant aux communautés costa-riciennes du nord de communiquer entre elles ainsi que (par ses affluents) avec l'intérieur du pays.

10. L'utilisation du San Juan comme voie de communication par les habitants des deux rives remonte à l'époque coloniale. Ainsi qu'exposé par le Costa Rica lorsqu'il plaida devant le président Cleveland :

³ *Ibid.* (annexe 2).

⁴ Alejandro Bolaños, *San Juan de Nicaragua* (Nicaragua, Banco Central de Nicaragua, 2^e éd., 1998), p. 20 (annexe 1).

⁵ *Ibid.* (annexe 1).

⁶ CMN, par. 4.3.9.

⁷ Clotilde Obregón Quesada, *La realidad de un sueño : El colegio de San Luis Gonzaga de Cartago 1869-1956* (San José, 1^{re} éd., 2006), p. 119 (annexe 3).

⁸ Elías Zeledón Cartín, *Viajes por la República de Costa Rica*, volume II (San José, 1997), p. 302 (annexe 4).

«Vasquez de Coronado, qui était l'«Alcalde Mayor» du Nicaragua et du Costa Rica vers l'année 1563, soumit les Indiens catapas, tices et votos établis sur les rives du lac de Nicaragua et sur celles du [Desaguadero] et les plaça sous la juridiction de la province du Costa Rica.»⁹

A cette époque-là, le fleuve San Juan ne servait pas de frontière entre les différentes communautés indigènes qui peuplaient ses rives. Il constituait leur principal moyen de communication, non seulement entre elles-mêmes mais aussi avec d'autres groupes indigènes tels que les Indiens miskitos, sur la côte atlantique.

11. Dans les années 1850, des communautés indigènes résidaient toujours le long du fleuve. Les voyageurs décrivaient souvent leurs petites embarcations¹⁰. En outre, de modestes centres de peuplement s'étaient formés sur les deux rives du fleuve San Juan¹¹, qui était pour ceux-ci leur seul moyen de communiquer entre eux et avec l'intérieur du Costa Rica.

12. Les bateaux et les riverains costa-riens ont continué d'utiliser le fleuve tout au long du XX^e siècle¹². Un témoin nicaraguayen indique que, dans les années 1960, il travaillait sur le fleuve où il transportait du carburant et des marchandises entre les différentes communautés et que, à l'époque, «quelques Costa-Riciens et Nicaraguayens y naviguaient ... pour transporter des marchandises d'une communauté à l'autre»¹³. Un autre témoin nicaraguayen déclare que

«[I]es Costa-Riciens qui utilisaient principalement et le plus souvent le fleuve durant cette période, des années 1960 aux années 1980, étaient ceux qui habitaient non loin de ses berges dans de petits centres de peuplement, en territoire costa-ricien. Ils naviguaient au quotidien sur le fleuve à bord de leurs petits bateaux.»¹⁴

13. Le Nicaragua a lui-même confirmé dans sa duplique que les Costa-Riciens naviguent sur le fleuve San Juan depuis une époque antérieure à 1858. Pour reprendre ses termes : «Bien que le Costa Rica n'ait pas employé le San Juan comme il l'avait prévu à l'origine — pour transporter son café et ses autres produits vers les marchés européens — *ses bateaux ont en fait emprunté le fleuve continuellement au cours de 150 dernières années* «con objetos de comercio.» (Les italiques sont de nous.)¹⁵

14. En fait, la navigation civile sur le San Juan a été pratiquée essentiellement à des fins de communication, le plus souvent entre différentes parties du Costa Rica.

⁹ Pedro Perez Zeledón, *Argumentation relative à la question de la validité du traité de limites entre le Costa Rica et le Nicaragua* (Washington D.C. : Gibson Bros., 1887), p. 33, MCR, vol. 3, version intégrale des annexes.

¹⁰ Moritz Wagner et Carl Scherzer, *La República de Costa Rica en Centro América*, traduit de l'allemand par Jorge A. Lines (San José, Yoruusti Library, 1944), p. 55 ; voir également p. 59 (annexe 2).

¹¹ *Ibid.*, p. 62 (annexe 2).

¹² MCR, annexes 91, 92, 93, 95, 96, 103, 106 et 108 ; RCR, annexes 67 a) et b).

¹³ DN, annexe 65.

¹⁴ DN, annexe 75.

¹⁵ DN, par. 4.12.

B. Question du juge Keith

«A supposer que le droit de navigation conféré au Costa Rica par l'article VI du traité de 1858 s'applique effectivement au transport de passagers, ceux-ci doivent-ils, ou quelqu'un doit-il en leur nom, payer une somme pour le transport à l'exploitant du bateau pour que ledit transport soit couvert par ce droit ?»

Réponse du Costa Rica

15. La réponse à cette question est négative. Que le passager lui-même ou quelqu'un en son nom doive verser à l'exploitant du bateau une somme au titre du transport suffit à faire entrer ce dernier dans les prévisions de l'article VI, mais il ne s'agit pas d'une condition nécessaire pour exercer le droit de navigation.

16. Le droit perpétuel de libre navigation aux fins du commerce qui est énoncé à l'article VI du traité de 1858 s'applique au transport de personnes aussi bien qu'à celui de marchandises. L'expression «con objetos de comercio» revêt un caractère extensif et non limitatif — ce qui vaut à fortiori si elle est traduite par «avec des articles de commerce».

17. En fait, l'exercice du droit de navigation des personnes, transportées ou voguant par leurs propres moyens, s'est décliné sous de multiples formes, qui comprennent :

- a) le transport de passagers par bateau, principalement à partir de Puerto Viejo (Sarapiquí), moyennant paiement¹⁶ ;
- b) le transport de passagers par des compagnies touristiques de Puerto Viejo (Sarapiquí) jusqu'à Tortuguero ou Barra del Colorado, moyennant paiement¹⁷ ;
- c) la navigation de personnes (principalement des riverains, mais pas exclusivement) à bord de leurs propres bateaux à différentes fins (travail, visites chez des parents ou amis, courses, transport de marchandises jusqu'au marché, visite de fermes, conduite des enfants à l'école, etc.)¹⁸ ;
- d) le ramassage scolaire par bateau, moyennant généralement le versement d'une somme modique par les parents ou d'une subvention par le ministère de l'éducation publique, mais parfois à titre gracieux¹⁹ ;
- e) le transport de marchandises, notamment d'articles de commerce, tant entre les villages costa-riciens qu'à destination de villages nicaraguayens comme San Juan del Norte²⁰ ; et
- f) le transport d'agents de la fonction publique pour assurer aux habitants de la rive costa-ricienne du fleuve des services essentiels dans les domaines de l'aide sociale, de la santé, de l'éducation et de la sécurité, que ce soit à bord de bateaux publics ou loués²¹.

¹⁶ Voir, par exemple, MCR, annexes 84, 85, 86, 87, 91, 103 et 238 ; voir également RCR, annexes 51 et 52.

¹⁷ Voir, par exemple, MCR, annexes 95, 96 et 223 ; voir également DN, annexe 73.

¹⁸ MCR, annexes 108 et 235 ; RCR, annexe 50 ; DN, annexe 75.

¹⁹ Voir, par exemple, MCR, annexe 101.

²⁰ Voir, par exemple, MCR, annexes 87, 91, 92 et 103 ; voir également DN, annexe 65.

18. Pour l'exercice du droit perpétuel de libre navigation qui est proclamé à l'article VI, peu importe de savoir si les personnes transportées ont acquitté une somme elles-mêmes ou si quelqu'un d'autre l'a fait pour elles, ou encore de savoir si elles ont été transportées à titre gracieux ou contre d'autres services. Le droit de libre navigation établi à l'article VI du traité n'est pas subordonné à un tel paiement.

C. Question du juge Bennouna

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

Réponse du Costa Rica

19. Le Nicaragua n'a ni informé ni consulté le Costa Rica avant de soumettre la navigation costa-ricienne sur le fleuve San Juan à une quelconque mesure ou au versement d'un droit. En fait, le Gouvernement nicaraguayen n'a même pas informé le Costa Rica après la mise en application de telles mesures.

20. La première mesure imposée par le Nicaragua, début 1994, consista à établir une carte de touriste de cinq dollars des Etats-Unis²² pour les passagers navigant sur le San Juan à bord de bateaux costa-riens. Le Costa Rica n'apprit l'existence de cette mesure qu'au moment où des propriétaires de bateaux et des passagers costa-riens s'en plaignirent et où la presse costa-ricienne s'en fit l'écho²³. Il protesta alors contre l'imposition de ce droit, ce qui donna lieu à des échanges de correspondance entre le Nicaragua et lui à ce sujet²⁴.

21. Le Nicaragua interdit ensuite aux forces de police de naviguer avec leurs armes de service, deuxième mesure qui fut imposée le 14 juillet 1998²⁵. Le Costa Rica ne fut pas consulté. Il l'apprit seulement par la bouche d'un subalterne de l'armée nicaraguayenne qui avait traversé le fleuve jusqu'à la rive costa-ricienne et informé un fonctionnaire de police costa-ricien de l'interdiction²⁶.

²¹ Voir, par exemple, MCR, annexes 52, 88, 89, 90, 94, 98, 99, 100, 101, 102, 105, 150, 166, 167, 168, 236, 237 et 239 ; voir également RCR, annexes 49, 55, 56 et 57.

²² MCR, par. 5.31-5.53.

²³ MCR, annexes 123 et 124.

²⁴ Voir CMN, annexe 41 et MCR, annexe 48.

²⁵ MCR, par. 5.109-5.136.

²⁶ *Ibid.*, par. 5.110 ; MCR, annexe 240.

22. En août et en septembre 1998, le Nicaragua commença à empêcher le passage d'autres agents de la fonction publique costa-ricienne²⁷. Il n'informa pas le Costa Rica de cette mesure, pas plus qu'il ne le consulta au préalable à ce sujet.

23. En 1999, le Nicaragua se mit également à imposer des horaires de navigation sur le fleuve²⁸. Cette restriction ne fut pas notifiée à l'avance au Costa Rica, qui ne fut pas non plus consulté à cet égard.

24. En 2001, le Nicaragua imposa un certain nombre d'autres mesures qui limitèrent encore davantage la navigation costa-ricienne sur le fleuve. Par exemple, il établit l'obligation de faire halte à chaque poste militaire nicaraguayen pour s'y enregistrer et d'acquitter un droit d'appareillage qui, à l'époque, s'élevait à vingt-cinq dollars pour un aller-simple sur le fleuve, montant qui a toutefois varié au fil des ans²⁹. Il a également établi d'autres droits, comme une taxe d'immigration à l'entrée et à la sortie du fleuve San Juan³⁰. C'est seulement à la lecture de la duplique du Nicaragua que le Costa Rica a appris l'origine de certaines de ces mesures, à savoir le plan d'action militaire du 5 juillet 2001³¹.

25. En 2005, immédiatement après le dépôt de la requête du Costa Rica, le Nicaragua a fait du passeport une obligation et requis l'obtention d'un visa nicaraguayen pour naviguer sur le fleuve³². Il a également interdit aux riverains de pêcher à des fins de subsistance³³ et imposé l'obligation d'arborer le pavillon nicaraguayen³⁴. Il a étendu ses restrictions aux travailleurs médicaux et sociaux du Costa Rica devant emprunter le fleuve pour assurer des services essentiels aux communautés locales, ce qui a entraîné la suspension de ces services³⁵. Le Nicaragua n'a jamais informé le Costa Rica de ces mesures et ne l'a pas davantage consulté à ce sujet.

26. En 2006, le Nicaragua a édicté une règle obligeant les travailleurs médicaux et sociaux du Costa Rica devant emprunter le fleuve pour assurer leurs services aux communautés locales à demander auprès de l'ambassade du Nicaragua une autorisation écrite de naviguer sur le fleuve³⁶. Le Nicaragua n'a jamais informé le Costa Rica de cette mesure et ne l'a pas davantage consulté à ce sujet.

²⁷ *Ibid.*, par. 5.97-5.98.

²⁸ *Ibid.*, par. 5.73-5.77.

²⁹ *Ibid.*, par. 5.19-5.28.

³⁰ *Ibid.*, par. 5.46-5.53.

³¹ DN, annexe 48.

³² MCR, par. 5.58-5.67.

³³ *Ibid.*, par. 5.142-5.143.

³⁴ *Ibid.*, par. 5.83-5.91 ; RCR, par. 4.53-4.55.

³⁵ *Ibid.*, par. 5.101.

³⁶ RCR, par. 4.26-4.41.

27. Vers la même époque, le Nicaragua commença à restreindre les zones costa-riciennes accessibles aux agents de la fonction publique³⁷ et aux voyageurs du Costa Rica³⁸ ; il a parfois même limité la durée du séjour de ces derniers dans une communauté riveraine du Costa Rica³⁹. Le Nicaragua n'a jamais informé le Costa Rica de ces mesures et ne l'a pas davantage consulté à ce sujet.

Le 19 mars 2009.

³⁷ *Ibid.*, par. 4.38.

³⁸ *Ibid.*, par. 4.42.

³⁹ *Ibid.*, par. 4.44.

Liste des annexes

Annexe 1

Alejandro Bolaños, *San Juan de Nicaragua* (Nicaragua, Banco Central de Nicaragua, 2^e éd., 1998), p. 20 (extraits)

Annexe 2

Moritz Wagner et Carl Scherzer, *La República de Costa Rica en Centro América*, traduit de l'allemand par Jorge A. Lines (San José, Yorusti Library, 1944), p. 55, 59, 62 et 63 (extraits)

Annexe 3

Clotilde Obregón Quesada, *La realidad de un sueño : El colegio de San Luis Gonzaga de Cartago 1869-1956* (San José, 1^{re} éd., 2006), p. 119 (extrait)

Annexe 4

Elías Zeledón Cartín, *Viajes por la República de Costa Rica*, volume II (San José, 1997), p. 302 (extrait)

ANNEXE 1

ALEJANDRO BOLAÑOS, SAN JUAN DE NICARAGUA (NICARAGUA, BANCO CENTRAL DE NICARAGUA, 2^e ÉD., 1998), P. 20 (EXTRAITS)

[Traduction française établie par le Greffe à partir de la traduction anglaise de l'original espagnol fournie par le Costa Rica]

La route carrossable de 70 kilomètres qui s'étend entre San José et la rivière Sarapiquí sera reliée à un service de bateaux qui descendront cette dernière sur 40 kilomètres et, de là, les bateaux à vapeur de la Compañía del Tránsito de Nicaragua prendront le relais sur le fleuve San Juan, [en naviguant] sur 55 kilomètres jusqu'à San Juan del Norte.

.....

L'*Antoinette*, navire de Brême, accosta à San Juan del Norte le 14 décembre 1853, transportant à son bord le premier groupe de deux cents colons allemands venus s'établir au Costa Rica. La majorité d'entre eux resta dans le plateau central [Meseta Central], tandis que trente-cinq gagnèrent Puntarenas.

.....

[Original espagnol : non reproduit]

ANNEXE 2

MORITZ WAGNER ET CARL SCHERZER, *LA REPÚBLICA DE COSTA RICA EN CENTRO AMÉRICA*,
TRADUIT DE L'ALLEMAND PAR JORGE A. LINES (SAN JOSÉ, YORUSTI LIBRARY, 1944),
P. 55, 59, 62 ET 63 (EXTRAITS)

*[Traduction française établie par le Greffe à partir de la traduction anglaise du texte espagnol
fournie par le Costa Rica]*

Page 55 :

Les Indiens métis qui passaient par là à bord de leurs *bongos* avaient l'air très sauvage et très dur, assez pour paraître capables de n'importe quel crime.

.....

Page 59 :

Aujourd'hui nous avons quitté le Juanillo pour revenir sur le fleuve principal. De nombreux *bongos*, canots dont le toit en feuilles de palmier abrite les passagers et que des Indiens nus font naviguer, passaient devant nous en éclaboussant de toutes parts. La plupart d'entre eux venaient de Granada ou se rendaient dans cette direction, avec à leur bord passagers et marchandises.

.....

Page 62 :

A onze heures, enfin, nous sommes arrivés au confluent de la rivière Sarapiquí. Sur les deux rives du fleuve San Juan se trouvent des cabines ouvertes dont les murs sont faits de roseaux percés et le toit de feuilles de palmier séchées. Les passagers des bateaux à vapeur y font étape. L'une d'elles, sur la rive nicaraguayenne, appartient à un Allemand ; l'autre, sur la rive costa-ricienne, appartient au don Alvarado qui nous a loué le bateau et les services de son équipage à Greytown.

.....

Page 63 :

Le seul passage qui existe pour l'heure entre San José et l'océan Atlantique consiste à descendre la rivière Sarapiquí jusqu'à Greytown. Le transport à bord de petits canots étant très onéreux, rares sont les marchandises à être expédiées par cet itinéraire. Il s'agit généralement d'objets de valeur ou de produits manufacturés qui font momentanément défaut sur le marché de San José et que des spéculateurs apportent de New York par bateau à vapeur. En revanche, les voyageurs pour l'Europe ou pour les Etats-Unis passent presque tous par là. Pendant notre séjour au Costa Rica, un Américain du nom de Forest fit certaines propositions au gouvernement en vue d'établir une liaison régulière par bateau à vapeur jusqu'au port de Sarapiquí, en correspondance avec la navigation sur le fleuve San Juan.

.....

[Original espagnol : non reproduit]

ANNEXE 3

CLOTILDE OBREGÓN QUESADA, *LA REALIDAD DE UN SUEÑO : EL COLEGIO DE SAN LUIS GONZAGA DE CARTAGO 1869-1956* (SAN JOSÉ, 1^{re} ÉD., 2006), P. 119 (EXTRAIT)

[Traduction française établie par le Greffe à partir de la traduction anglaise de l'original espagnol fournie par le Costa Rica]

«les jésuites se trouvaient à San Juan del Norte : aussi résolurent-ils rapidement de gagner le Costa Rica, par le fleuve San Juan et la rivière Sarapiquí. Voyons ce que le jésuite Rafael Pérez déclare dans le troisième volume de son ouvrage :

«et ils décidèrent d'entrer sans bruit, de sorte que leurs ennemis n'aient pas vent de leur présence jusqu'à leur arrivée à la capitale ; ainsi, ils remontèrent le fleuve San Juan jusqu'à sa jonction avec son affluent, la rivière Sarapiquí, et, descendant cette rivière sur toute sa portion navigable, ils gagnèrent l'intérieur du Costa Rica puis continuèrent sur la route terrestre moins fréquentée».»

[Original espagnol : non reproduit]

ANNEXE 4

**ELÍAS ZELEDÓN CARTÍN, VIAJES POR LA REPÚBLICA DE COSTA RICA, VOLUME II
(SAN JOSÉ, 1997), P. 302 (EXTRAIT)**

[Traduction française établie par le Greffe à partir de la traduction anglaise de l'original espagnol fournie par le Costa Rica]

Le Colorado fut remonté jusqu'au fleuve San Juan.

Du côté nicaraguayen comme du côté costa-ricien, on trouve de petites exploitations agricoles.

.....

[Original espagnol : non reproduit]
