

CR 2015/11

Jeudi 23 avril 2015 à 15 heures

Thursday 23 April 2015 at 3 p.m.

10 The PRESIDENT: Please be seated. The sitting is open. The Court meets this afternoon to hear Costa Rica's first round of oral argument.

I give the floor to the Agent of Costa Rica, Ambassador Ugalde.

Mr. UGALDE:

1. Mr. President, eminent Members of the Court, it is an honour for me to appear before you again, this time to defend Costa Rica in this case against the unjustified allegations made by Nicaragua.

2. It is regrettable that Nicaragua should have returned once again to the question of the naming of the Road, which Professor Pellet regards as insulting and excessive¹. These are diversionary tactics. In reply, I would merely say that in 1856, Costa Ricans sacrificed themselves, and gave their lives, in order to liberate Nicaragua from the forces of the filibuster William Walker, who had arrived there at the invitation of one of the factions stirring up civil war. Moreover, Nicaragua has paid tribute to President Juan Rafael Mora Porras on numerous occasions. In 2005, for example, the then President of Nicaragua, Enrique Bolaños, pointed out that the incursion by President Mora Porras in 1856 had not only been authorized by Nicaragua, but had been decisive in the filibusters' defeat and was testimony to the solidarity of the "Costa Rican brothers"². That, Mr. President, is what the name of the Road actually calls to mind.

3. Nicaragua claims that Costa Rica is causing, or might cause, transboundary harm on Nicaragua's territory, by constructing a road which lies solely on Costa Rican territory. Nicaragua is clearly unable to prove such allegations. Its case rests mainly on a set of photographs of the same section of road. The photographs give not the slightest indication of transboundary harm; they merely show that a road is indeed being constructed on Costa Rican territory.

11 4. Nicaragua, which holds sovereignty over the waters of the San Juan River, has not provided the Court with the evidence to support its claims, if indeed such evidence exists. Either Nicaragua has chosen not to produce that evidence, or it is quite simply unable to demonstrate that the construction of the Road is causing any harm, certainly any that is significant. That lack of

¹CR 2015/10, p. 63, para. 30 (Pellet).

²*Dispute regarding Navigational and Related Rights (Costa Rica v. Nicaragua)*, RCR, App. A, para. A.22.

evidence is easily explained: the construction of the Road is not causing any transboundary harm, nor is there any risk of its doing so.

5. Nicaragua has been unable to demonstrate that the construction of the Road risks causing irreparable damage to the rights it has invoked. This very Court has taken the view that “Nicaragua has not established in the current proceedings that the ongoing construction works have led to a substantial increase in the sediment load in the river”³. That was the situation when Nicaragua submitted its request for the indication of provisional measures, and it has not changed.

6. In the absence of tangible evidence to support its allegations, the Nicaraguan expert asks the Court not to confuse a lack of relevant information with a lack of evidence of the impact of the Road on the San Juan River⁴. And Mr. Reichler claims that “[s]ignificance is not . . . a numbers, or a percentages, game”⁵. Mr. President, in the interests of lending its allegations greater substance, Nicaragua might have been expected to take part in certain initiatives, such as a joint monitoring programme⁶. However, it managed to sidestep that possibility⁷. Nicaragua has declined to present data on the volumes of flow and the sediment load in the San Juan River, which it could have measured itself and which would have been of great assistance to the Court in analysing its claims in this case. And the reason for that is that this case has been completely fabricated, in response to the proceedings initiated by Costa Rica, before this same Court, in the *Certain Activities* case. This is a rather clumsy attempt to divert the Court’s attention away from the unlawful practices of Nicaragua which are being examined in the *Certain Activities* case, and which include the military occupation of part of Costa Rica’s territory.

12

7. In response to Nicaragua’s military incursions, and in the face of its threats to Costa Rica’s territorial integrity, Costa Rica elected to declare a state of emergency, and to take steps to facilitate access for the emergency services to the banks of the San Juan River, on the Costa Rican side. In order to do so, Costa Rica decided to construct a road on an existing dirt

³*Construction of a Road in Costa Rica along the San Juan River (Nicaragua v. Costa Rica), Provisional Measures, Order of 13 December 2013, I.C.J. Reports 2013*, p. 407, para. 34.

⁴CR 2015/8, p. 44 (Kondolf).

⁵CR 2015/10, p. 18, para. 27 (Reichler).

⁶CMCR, Ann. 46, Note from the Minister for Foreign Affairs and Worship of Costa Rica to the Minister for Foreign Affairs of Nicaragua, ref. DM-AM-063-13, 6 Feb. 2013.

⁷RCR, p. 26, para. 2.29, and fns. 61-64.

track, and to build new sections of that road. These measures were clearly an eminently reasonable response to Nicaragua's military actions.

8. Mr. President, how a State chooses to respond, under international law, to military incursions and threats to its territorial integrity on the part of a neighbouring State is an entirely sovereign decision. And the decision to construct a road was a sovereign choice on the part of Costa Rica; it is a perfectly lawful measure, which Costa Rica was entitled to take under its domestic law and international law. Nicaragua cannot call that decision into question in any way, a fact which these proceedings must now confirm.

9. It is clear that Nicaragua does not wish Costa Rica to exercise full sovereignty over the whole of its territory. And while opposing the construction of Costa Rica's road, it denies it the enjoyment of its navigational rights. The fact that Nicaragua has always sought to interpret the boundary régime as it sees fit is illustrated by Nicaragua's position at the end of the nineteenth century, and its subsequent rejection by the arbitrator:

“While it is strictly speaking accurate that ‘the right bank of the river as it may stand at any point in time’ shall always be the border line, the commissioner [that is, the Nicaraguan commissioner] is obviously mistaken in believing that the legal location of the line defining the bank of a river will change in accordance with the river's water level.”⁸

13

10. Costa Rica is confident that the Court will see this case for what it really is: an unfortunate attempt to divert attention away from the internationally wrongful acts committed by Nicaragua in the *Certain Activities* case. In short, this case strikes one as an artificial construct, just like the artificial channels constructed by Nicaragua.

11. Mr. President, I shall now outline the programme for Costa Rica's first round of oral argument in this case. First, Mr. Arnaldo Brenes will describe the works to construct the Road and elaborate on the circumstances which led to its construction. Ms Del Mar will then review the current status of the mitigation measures which have been put in place. Lastly today, Professor Kohen will demonstrate that there has been no breach of Nicaraguan sovereignty, or of the obligation to carry out and notify an environmental impact assessment. Tomorrow morning,

⁸*Certain Activities Carried Out by Nicaragua in the Border Area (Costa Rica v. Nicaragua)*, MCR, Ann. 11, Third Award of the Umpire E. P. Alexander in the boundary question between Costa Rica and Nicaragua, reprinted in United Nations, *Reports of International Arbitral Awards*, Vol. XXVIII (2007), pp. 227-230, San Juan del Norte, 22 Mar. 1898.

the Court will be able to examine the evidence submitted by two of Costa Rica's experts, Professor Cowx and Professor Thorne. Tomorrow afternoon, Mr. Wordsworth will demonstrate the lack of any adverse impact on the San Juan River, while Dr. Parlett will respond to the allegations of "significant" transboundary harm. Finally, I shall conclude this first round of oral argument by responding to Nicaragua's requests for remedies.

12. Mr. President, eminent Members of the Court, thank you very much for your attention. Mr. President, may I ask you to give the floor to Mr. Brenes.

The PRESIDENT: Thank you, Excellency. I now give the floor to Mr. Brenes.

M. BRENES :

LA ROUTE ET LES CIRCONSTANCES AYANT PRÉLUDÉ À SA CONSTRUCTION

A. Introduction

1. Monsieur le président, Mesdames et Messieurs de la Cour, je vous souhaite un bon après-midi. Il m'incombe aujourd'hui de vous donner quelques informations de base sur la route 1856, plus simplement appelée «la route» en l'espèce, et sur les circonstances qui ont prélué à sa mise en chantier.

14

2. Contrairement au tableau brossé par le Nicaragua, la route n'est pas un désastre pour l'environnement, tant s'en faut : il s'agit seulement d'une route, en milieu rural, dont certains tronçons sont en cours de construction. Le mois dernier, le Costa Rica a soumis la version intégrale d'un enregistrement vidéo montrant cet ouvrage de Delta Costa Rica à la borne n° II⁹, soit sur toute son étendue le long du fleuve San Juan. Cet enregistrement montre clairement l'état, il y a deux mois, de tout le segment longeant le San Juan et permet ainsi à la Cour de bien apprécier la véritable ampleur de cet ouvrage, qui est pour l'essentiel construit en terrain plat, sur des voies préexistantes, et dont les quelques tronçons construits en terrain escarpé font l'objet de mesures correctives.

⁹ Enregistrement vidéo joint à la lettre ECRPB-026-2015 en date du 3 mars 2015 adressée au greffier par le coagent du Costa Rica.

3. Cet après-midi, je vous montrerai des images de trois tronçons. Je vous montrerai tout d'abord le premier tronçon, qui va de Delta Costa Rica à l'embouchure du Sarapiquí, puis celui où sont censés se trouver la plupart des «points d'érosion marquée» recensés par le Nicaragua, et, enfin, le troisième tronçon qui va jusqu'à la borne n° II, c'est-à-dire jusqu'au point où la route cesse de longer le San Juan pour s'infléchir vers l'intérieur des terres. Pour la commodité de la Cour, une carte représentant l'emplacement de chacun de ces tronçons a été versée au dossier de plaidoiries (document n° 3).

4. Après cette présentation de la route, je reviendrai sur le contexte dans lequel les travaux ont débuté, c'est-à-dire sur le rejet par le Nicaragua du régime frontalier pourtant bien établi entre les deux pays. Cette semaine, le Nicaragua a une nouvelle fois tenté de nier l'état d'urgence auquel le Costa Rica devait faire face¹⁰. La vérité est que la mise en chantier de cette route répondait à ce que le Costa Rica percevait, de manière légitime, comme une situation d'urgence dont le Nicaragua était l'artisan, et dont il a été beaucoup question lors des audiences de la semaine dernière. Cette situation a conduit à l'adoption du décret instituant l'état d'urgence en février 2011¹¹. Ce décret était pleinement conforme à la législation interne du Costa Rica. Je relaterai également les principaux événements qui ont eu lieu après le début des travaux de construction.

5. A ce stade, arrêtons-nous un instant sur la question de la déforestation. En début de semaine, des experts du Nicaragua ont semblé indiquer que les dommages causés au San Juan et la grande quantité de sédiments devant être draguée étaient dus à des activités de déforestation menées au Costa Rica¹². Dans sa réplique, le Nicaragua a présenté une carte qui, selon lui, met en évidence l'évolution, entre 1940 et 1987, du couvert forestier dans la partie costa-ricienne du bassin du San Juan¹³. Cette carte apparaît maintenant sur vos écrans, et se trouve sous le numéro 4 dans votre dossier. Comme il est indiqué dans la référence correspondante, elle est basée sur une étude

15

¹⁰ CR 2015/8, p. 11, par. 3-4 (Argüello) ; CR 2015/10, p. 38-39, par. 25-28 (McCaffrey) ; p. 53, par. 13 (Pellet).

¹¹ Contre-mémoire du Costa Rica (CMCR), annexe 28, décret n° 36440-MP instituant l'état d'urgence, publié le 7 mars 2011 dans le n° 46 de *La Gaceta*.

¹² CR 2015/8, p. 54 (Kondolf) ; CR 2015/9, p. 30 (Andrews).

¹³ Réplique du Nicaragua (RN), figure 1.1, indication générale du couvert forestier au Costa Rica en 1940 et en 1987, p. 17.

de Christoph Kleinn et d'autres auteurs¹⁴, dont le Nicaragua n'a toutefois pas soumis le texte dans ses annexes. Cette étude est néanmoins accessible en ligne, et le Costa Rica l'a versée à votre dossier sous le numéro 5.

6. Dans sa réplique, le Nicaragua présente la figure 1 de la page 20 de l'étude de Kleinn comme la source de son information. Cette figure, actuellement à l'écran, contient les cartes originales dont le Nicaragua s'est servi pour établir sa propre figure censée indiquer l'état, en 1987, du couvert forestier dans la partie costa-ricienne du bassin du San Juan. Or, on trouve à la page 20 du rapport de Kleinn une autre carte qui présente la situation en 1997, et dont le Nicaragua a omis de se servir. Vous la trouverez sous le numéro 5 dans votre dossier. Comme vous pouvez le constater, cette carte donne une tout autre image de la situation. Le document que voici à l'écran, et qui se trouve sous le numéro 6 dans votre dossier, montre le couvert forestier du bassin costa-ricien tel qu'il aurait dû apparaître sur la carte du Nicaragua si celui-ci avait utilisé toutes les informations données par la source originale, au moins jusqu'en 1997. Dans cette zone, le couvert forestier est plus dense qu'indiqué sur la figure produite par le Nicaragua.

7. Une étude plus récente publiée par l'académie nationale des sciences des Etats-Unis d'Amérique montre que, en 2010, le Costa Rica avait conservé 46 % de son couvert forestier, contre 29 % seulement pour le Nicaragua¹⁵. Toujours selon cette étude, dont vous trouverez le texte sous le numéro 7 dans votre dossier, le Nicaragua était le pays d'Amérique centrale qui avait enregistré entre 2001 et 2010 la plus forte perte de biome forestier humide, estimée à 8574 kilomètres carrés, principalement le long de ses reliefs caraïbes¹⁶. En revanche (et je cite l'étude), «le Costa Rica a été le seul pays à enregistrer un gain substantiel (+1477 km²) de biome

¹⁴ Christoph Kleinn *et al.* (2002), «Forest Area In Costa Rica: A Comparative Study of Tropical Forest Cover Estimates Over Time», *Environmental Monitoring and Assessment* 73:17-40, 2002, figure 1, p. 20, disponible à l'adresse suivante : <http://www.sidalc.net/repdoc/A6362i/A6362i.pdf>.

¹⁵ Daniel J. Redo *et al.*, (2012). «Asymmetric forest transition driven by the interaction of socioeconomic development and environmental heterogeneity in Central America», *Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America*, 109 (23), 8839–8844. doi:10.1073/pnas.1201664109, disponible à l'adresse suivante : <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC3384153/>.

¹⁶ *Ibid.*

16 forestier humide, en grande partie près de ses frontières avec le Panama et le Nicaragua ainsi que dans les hauts plateaux du centre du pays»¹⁷.

B. Une présentation de la route plus proche de la réalité

8. Lundi dernier, le juge Tomka a demandé à M. Kondolf quelle était la largeur moyenne du San Juan¹⁸. M. Kondolf a répondu ceci : «Elle est probablement de l'ordre de 100 mètres environ.»¹⁹ Le Costa Rica en a mesuré la largeur au moyen d'images satellite. En réalité, le San Juan s'élargit en aval de la borne n° II, en direction de la mer des Caraïbes, sous l'action de ses affluents. La largeur moyenne du fleuve entre la borne n° II et le point Delta, c'est-à-dire de toute la partie du fleuve longée par la route, est de 292 mètres.

9. Je vais à présent vous présenter des extraits de l'enregistrement vidéo montrant la route. Avant de vous présenter chaque extrait, je projeterai une carte sur vos écrans pour vous permettre de bien situer le tronçon de la route dont il sera question. Vous pourrez constater qu'il ne s'agit pas d'une «autoroute», et que nous sommes assurément bien loin de la M25 londonienne à laquelle M. Sheate a fait référence devant vous²⁰.

10. Vous pouvez maintenant voir à l'écran, et sous le numéro 3 dans votre dossier, la carte représentant toute la partie de la route longeant le San Juan que le Costa Rica vous a soumise²¹. Le premier tronçon que je vais vous montrer va de Delta Costa Rica à Boca Sarapiquí. Un agrandissement se trouve sous le numéro 8 dans votre dossier. Je diffuserai cet extrait de la vidéo en accéléré — contraintes de temps obligent. Le San Juan est visible en haut à droite de vos écrans. Dans cette zone, la largeur moyenne du fleuve avoisine les 500 mètres.

11. Ce tronçon de la route est le seul qui traverse une zone humide d'importance internationale inscrite sur la Liste de Ramsar, mais sans quitter le territoire costa-ricien.

¹⁷ Daniel J. Redo *et al.*, (2012). «Asymmetric forest transition driven by the interaction of socioeconomic development and environmental heterogeneity in Central America», *Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America*, 109 (23), 8839–8844. doi:10.1073/pnas.1201664109, disponible à l'adresse suivante : <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC3384153/>.

¹⁸ CR 2015/9, p. 22-23 (Tomka). La question posée par le juge Tomka à M. Kondolf était la suivante : «Puis-je vous demander quelle est la largeur moyenne du fleuve ?»

¹⁹ CR 2015/9, p. 23 (Kondolf).

²⁰ *Ibid.*, p. 43 (Sheate).

²¹ Lettre ECRPB-055-2015 en date du 10 avril 2015 adressée au greffier par le coagent du Costa Rica

17

M. McCaffrey a eu tort d'affirmer vendredi dernier que le Costa Rica n'avait pas informé le Secrétariat de la convention de Ramsar des travaux de construction²². Le Costa Rica a non seulement informé le Secrétariat de la construction de ce tronçon de la route à travers la *Humedal Caribe Noreste*²³, mais a également fait rapport sur l'ensemble des travaux exécutés dans cette zone à la suite de l'occupation de son territoire par le Nicaragua²⁴. M. McCaffrey s'est également fourvoyé vendredi lorsqu'il a déclaré que, en construisant la route, le Costa Rica avait modifié les «caractéristiques écologiques» de la zone humide²⁵. L'intégralité de ce tronçon a été construite sur une voie préexistante, quoique non carrossable. L'amélioration de cette voie n'a pas modifié les caractéristiques écologiques de la zone humide. Les Parties s'accordent sur le fait qu'environ la moitié du segment de route longeant le San Juan a été construit sur des chemins ou voies préexistants²⁶.

12. Dans cette zone, la route passe à proximité de plusieurs propriétés isolées qui sont occupées par des riverains costa-riciens. Ces habitations, dont certaines apparaissent à l'écran, sont situées de part et d'autre du segment de route adjacent au fleuve. L'un des principaux buts de la construction de cet ouvrage était de faire en sorte que ces personnes aient accès à des services d'urgence. Observez également la topographie du terrain : il s'agit pour l'essentiel d'un terrain plat.

13. Quelque 72 % de la zone traversée par la route étaient utilisés comme pâturages et avaient donc déjà été déboisés et défrichés, bien avant que celle-ci soit mise en chantier²⁷.

²² Affaire relative à *Certaines activités*, CR 2015/7, p. 38, par. 41 (McCaffrey).

²³ Affaire relative à la *Route*, CMCR, par. 5.33 et annexe 43 (lettre DM-110-12 en date du 28 février 2012 adressée au secrétaire général de la convention de Ramsar par le ministre des affaires étrangères et des cultes du Costa Rica) ; annexe 44 (lettre en date du 6 juin 2012 adressée au ministre des affaires étrangères et des cultes du Costa Rica par le secrétaire général de la convention de Ramsar). Voir également, en l'affaire relative à la *Route*, la duplique du Costa Rica (DCR), p. 115, par. 3.64.

²⁴ Affaire relative à la *Route*, DCR, p. 115, par. 3.64 et annexe 22 (lettre MPCR-ONUG/2014-324 en date du 17 juillet 2013 adressée au secrétaire général de la convention de Ramsar par le représentant permanent du Costa Rica auprès de l'Office des Nations Unies à Genève). Voir également l'annexe 73 (ministère des affaires étrangères et des cultes du Costa Rica, nouveaux travaux dans la zone humide dite *Humedal Caribe Noreste*. Rapport du Secrétariat exécutif de la convention de Ramsar sur les zones humides, juillet 2013).

²⁵ Affaire relative à *Certaines activités*, CR 2015/7, p. 34, par. 33 (McCaffrey).

²⁶ CMCR, par. 1.11. Voir également MN, annexe 1, p. 1-4 ; exposé écrit de M. Kondolf, par. 7.

²⁷ CMCR, appendice A, Colin Thorne, «Evaluation de l'impact sur le fleuve San Juan de la construction de la route frontalière au Costa Rica», par. 5.9.

18

Seuls 23 % de la zone traversée présentaient un couvert forestier²⁸. Partant, sur près des trois quarts de son tracé, la route frontalière a eu un impact faible voire imperceptible sur le territoire costa-ricien, que ce soit en termes d'environnement, d'écologie, d'érosion des sols ou de production de sédiments²⁹. Dans sa réplique, le Nicaragua a laissé entendre que l'impact de cette route sur l'environnement était en fait d'autant plus grave que celle-ci empruntait dans sa majeure partie des routes ou voies rurales préexistantes³⁰. Mais il n'a présenté aucun élément de preuve à l'appui de cette assertion, se bornant à citer un extrait d'une étude de l'OEA de 1996 qui, bien entendu, ne contient aucune analyse spécifiquement consacrée à la route³¹.

14. Dans son contre-mémoire, le Costa Rica a présenté une analyse approfondie de l'évolution entraînée par la construction de la route en termes d'utilisation des terres³². Pour réaliser une telle analyse, il convient tout d'abord de circonscrire une zone d'étude plus vaste que la zone d'impact potentielle. Dans le cas de l'analyse réalisée par le Costa Rica, il a été décidé de prendre pour zone d'étude une bande d'un kilomètre de large située autour du segment de route longeant le San Juan, soit une superficie de près de 10 500 hectares. Entre le point Delta et la borne n° II, la route occupe environ 350 hectares, ce qui représente légèrement plus de 3 % de la zone étudiée³³. La perte de forêt primaire due à la construction de la route se chiffre à environ 68 hectares³⁴, soit à moins de 20 % de la zone occupée par cet ouvrage. La zone totale de forêt touchée par la route ne représente que 0,014 % des quelque 5870 hectares de forêt situés dans la bande étudiée³⁵.

15. Sur la carte générale de la route, qui apparaît de nouveau à l'écran, voici le deuxième tronçon que je vais examiner avec vous. L'agrandissement correspondant se trouve sous le numéro 9 dans votre dossier. Il s'agit de la portion de route qui ne cesse de revenir sur les

²⁸ CMCR, annexe 3, Allan Astorga G. et Andreas Mende, «Route 1856 : analyse de l'évolution de l'utilisation des terres d'après les images satellite prises avant et après la construction de la route frontalière», août 2013, p. 27.

²⁹ *Ibid.*

³⁰ RN, p. 4, par. 1.6.

³¹ *Ibid.*

³² CMCR, annexe 3, Allan Astorga G. et Andreas Mende, «Route 1856 : analyse de l'évolution de l'utilisation des terres d'après les images satellite prises avant et après la construction de la route frontalière», août 2013.

³³ *Ibid.*, p. 27.

³⁴ *Ibid.*, p. 26.

³⁵ *Ibid.*, p. 27.

19 photographies du Nicaragua, et qui est censée mettre en évidence les dommages colossaux qui seraient causés à l'environnement du fleuve San Juan³⁶. Les points numéros 9 c) à 6 a) des «points d'érosion marquée» recensés par M. Kondolf sont situés sur ce tronçon. Comme vous pourrez le constater, les points désignés par M. Kondolf sont identifiés sur l'enregistrement vidéo, pour votre commodité, ainsi que ceux surveillés par l'Université du Costa Rica en vue d'estimer le taux de sédiments libérés par la route. Cet enregistrement est diffusé à sa vitesse normale. Il convient également de noter qu'il a été tourné à une époque où la région était soumise à de fortes précipitations, ce qui permet de voir la route et le fleuve dans de telles conditions. La route et le fleuve apparaissent simplement tels qu'ils peuvent être observés lors d'un survol du territoire costaricien.

16. La Cour constatera que la route est pour l'essentiel en bon état ; d'autres parties n'ont pas été achevées. Le Nicaragua se focalise sur de petits segments. Ainsi qu'observé par M. Thorne dans son rapport :

«Il reste que ces points et tronçons [désignés par M. Kondolf] sont atypiques, et donnent une image peu représentative de la propension à l'érosion des talus de déblai et de remblai de la route autant que de l'ampleur de cette érosion, ainsi que des quantités de sédiments produits susceptibles d'être transportées dans le San Juan par les cours d'eau et les fossés que rencontre la route.»³⁷

17. La Cour remarquera que, dans certaines parties de cet enregistrement, la route n'est pas visible. Ce tronçon de route en cours de construction est de la même couleur que la terre dans ce secteur, c'est-à-dire d'une couleur rougeâtre. Vous pouvez voir quelques exemples des mesures prises par le Costa Rica pour protéger les talus et favoriser la repousse de la végétation, comme la pose d'une fibre de coco de couleur gris-brun. D'autres talus sont couverts d'un revêtement géotextile de couleur noire. Cette partie de la route ne passe pas sur un site protégé en vertu de la convention de Ramsar.

18. A en croire les exposés du Nicaragua, la présence d'une route inesthétique constituerait en elle-même un fait internationalement illicite. Tel n'est évidemment pas le cas. Ainsi que M. Wordsworth et Mme Parlett l'exposeront demain, le Nicaragua n'a été en mesure de produire

³⁶ Cette zone correspond au «secteur 2» illustré sur la carte du même nom qui a été soumise à la Cour : voir lettre HOL-EMB-071 en date du 10 avril 2015 adressée au greffier par l'agent du Nicaragua.

³⁷ Voir DCR, appendice A, Colin Thorne, «Evaluation de l'impact sur le fleuve San Juan de la construction de la route frontalière au Costa Rica : rapport en réponse», 2015, p. 136, par. 7.25.

aucune preuve attestant l'existence de dommages importants, d'où sa stratégie consistant à produire inlassablement des photographies des mêmes sites, ce qu'il a encore fait pas plus tard que le mois dernier³⁸.

19. Examinons maintenant une troisième partie de l'enregistrement vidéo. Le tronçon concerné va du Río Infiernito à la borne n° II, où la route cesse de longer le San Juan pour s'infléchir en direction des terres. L'agrandissement de ce tronçon se trouve sous le numéro 11 dans votre dossier. Etant pressé par le temps, je dois diffuser cette partie de l'enregistrement en vitesse accélérée, cette vidéo demeurant toutefois à la disposition de la Cour et du Nicaragua dans le dossier de l'affaire.

20

20. Nombre des travaux d'atténuation réalisés par la CODEFORSA et le CONAVI sont bien visibles ici — Mme Del Mar reviendra sur ce point. Comme vous pouvez le constater, tout ce tronçon est gravillonné. La plupart des talus ont été stabilisés, ce qui réduit évidemment le ruissellement et le risque d'effondrement. De la végétation y a été plantée et beaucoup de talus sont également couverts d'un revêtement géotextile, deux mesures qui permettent de lutter contre l'érosion en nappe. De longs pans de route sont bordés de fossés maçonnés, ce qui empêche la formation de ravines dues à la concentration des eaux de ruissellement. En terrain escarpé, des dissipateurs d'énergie en gradins remplissent la même fonction. Certains talus ont été revêtus de fibre de coco afin de freiner le ruissellement de surface et d'empêcher la formation de rigoles ou de ravines. La fibre de coco favorise également la régénération du couvert végétal. Les ponceaux et ponts ont été renforcés à tous les points de passage de cours d'eau. Il peut être constaté que des milliers d'arbres ont été plantés de part et d'autre de la route.

21. Il est évident que, tout au long de la présente instance, le Nicaragua s'est obstiné à faire valoir les mêmes photographies, en particulier celles du secteur n° [2] examiné plus tôt. Dans sa réplique, certaines de ces photographies reviennent à plusieurs reprises. Ainsi, la figure 2.22³⁹ correspond à la figure 5.2⁴⁰, la figure 2.23⁴¹ à la figure 5.3⁴², la figure 2.24⁴³ à la figure 5.4⁴⁴, et la

³⁸ Lettre HOL-EMB-048 en date du 23 mars 2015 adressée au greffier par l'agent du Nicaragua, appendice A.

³⁹ RN, p. 62.

⁴⁰ *Ibid.*, p. 168.

⁴¹ *Ibid.*, p. 63.

⁴² *Ibid.*, p. 168.

figure 2.25⁴⁵ à la figure 5.5⁴⁶. Le Nicaragua a encore reproduit certaines de ses photographies préférées dans la série de cartes qu'il a soumises dernièrement à la Cour, qui n'en avait pourtant demandé qu'une seule⁴⁷.

21 22. En outre, les photographies sur lesquelles le Nicaragua se fonde ne sont pas les plus récentes qui soient disponibles. Par exemple, l'un de ses conseils vous a présenté deux photographies de la route⁴⁸ la semaine dernière, dans le cadre de l'affaire relative à *Certaines activités*. Celles-ci figurent sous le numéro 10 dans votre dossier d'aujourd'hui. Ces photographies, dont le Nicaragua a omis de vous donner la date précise, ont été prises le 10 mai 2012 au plus tard, soit il y a près de trois ans⁴⁹. Que vous ayez une fausse image de l'état actuel de la route ne semble poser aucun problème au Nicaragua.

C. Le contexte dans lequel les travaux de construction de la route ont commencé

23. Monsieur le président, venons-en à présent à un autre point : il s'agit du contexte dans lequel les travaux de construction de la route ont commencé⁵⁰ et, en particulier, du rejet par le Nicaragua, à travers ses activités et revendications concernant la zone frontalière, du régime pourtant bien établi à cet égard entre les deux Etats⁵¹. Lors des audiences tenues la semaine dernière en l'affaire relative à *Certaines activités*, nombre des faits ayant mené à la construction de la route ont été exposés, parmi lesquels :

- a) premièrement, l'occupation par l'armée nicaraguayenne d'un territoire costa-ricien situé à Isla Portillos ;
- b) deuxièmement, la montée des tensions entre les deux pays ; et

⁴³ RN, p. 63.

⁴⁴ *Ibid.*, p. 169.

⁴⁵ *Ibid.*, p. 64.

⁴⁶ *Ibid.*, p. 169.

⁴⁷ Lettre HOL-EMB-071 en date du 10 avril 2015 adressée au greffier par l'agent du Nicaragua ; lettre ECRPB-057-2015 en date du 13 avril 2015 adressée au greffier par le coagent du Costa Rica.

⁴⁸ Dossier de plaidoiries du Nicaragua, 17 avril 2015, onglet n° 20.

⁴⁹ Affaire relative à *Certaines activités*, contre-mémoire du Nicaragua (CMN), p. 107, note 222.

⁵⁰ Voir CMCR, par. 2.21-2.24.

⁵¹ *Ibid.*, par. 1.13-1.14.

c) troisièmement, le renforcement de la présence militaire nicaraguayenne dans la zone frontalière.

24. Cette situation a été encore aggravée par l'obstination du Nicaragua à empêcher le Costa Rica d'exercer son droit de libre navigation sur le San Juan, en violation du droit reconnu à celui-ci par le traité de limites de 1858 et par la Cour dans son arrêt du 13 juillet 2009 en l'affaire du *Différend relatif à des droits de navigation et des droits connexes*⁵².

25. La façon dont j'ai énuméré ces événements pourrait donner l'impression qu'ils ont eu lieu de manière successive. En fait, ils étaient concomitants. Conjointement, ils forment le contexte dans lequel les travaux de construction de la route ont commencé.

26. Lors des audiences de la semaine dernière en l'affaire relative à *Certaines activités*, la Cour a été entretenue de l'occupation par l'armée nicaraguayenne de la partie septentrionale d'Isla Portillos, territoire costa-ricien jusque-là incontesté⁵³, ainsi que des dommages causés à cette zone par le Nicaragua⁵⁴. Je ne reviendrai pas sur le sujet ici. Toutefois, je dois faire observer que, selon l'un des arguments du Nicaragua, la route «n'a de toute évidence que très peu, voire rien à voir avec les événements intervenus dans la région en litige [en l'affaire relative à *Certaines activités*] et n'est [donc] pas lié[e] à un «état d'urgence»⁵⁵. Cet argument est contredit par ceux que le Nicaragua avait lui-même avancés en faveur de ses demandes reconventionnelles en l'affaire relative à *Certaines activités* et de la jonction des deux instances. En effet, il avait alors affirmé que les faits relatifs aux deux affaires s'étaient produits dans la même zone⁵⁶, au cours de la même période⁵⁷ et s'inscrivaient dans le cadre d'un même ensemble factuel⁵⁸.

27. Le Nicaragua a demandé pourquoi la route «ne s'étend[ait] nullement jusqu'à cette zone, mais s'arrêt[ait] bien avant, au point où le San Juan donne naissance au Colorado»⁵⁹. La réponse à

⁵² CR 2015/4, p. 10-22 (Del Mar).

⁵³ CR 2015/2, p. 16, par. 4 (Ugalde Álvarez); p. 19, par. 2-3 (Ugalde); p. 49-52, par. 13-19 (Kohen); et CR 2015/3, p. 10, par. 2-3 (Wordsworth).

⁵⁴ CR 2015/3, p. 17-20, par. 31-38 (Wordsworth).

⁵⁵ RN, par. 1.23. Voir également le mémoire du Nicaragua (MN), par. 1.10.

⁵⁶ Affaire relative à *Certaines activités*, observations écrites du Nicaragua sur la recevabilité de ses demandes reconventionnelles, 30 janvier 2013, par. 2.16.

⁵⁷ *Ibid.*, par. 2.18.

⁵⁸ *Ibid.*, par. 2.20.

⁵⁹ MN, par. 1.7 et 2.18. Voir également CR 2015/10, p. 33, par. 8 (McCaffrey).

cette question est très simple. La route avait pour objet d'établir une liaison terrestre permettant d'assurer la protection de la zone frontalière contre de nouvelles actions du Nicaragua et, en particulier, une liaison terrestre entre les différents postes de police situés le long de la frontière, ainsi qu'un moyen d'accès aux services d'urgence. Il ne s'agissait pas de donner à la police costa-ricienne un accès direct à Isla Portillos. Ainsi que nous l'avons expliqué la semaine dernière, face à l'occupation de son territoire par l'armée nicaraguayenne, le Costa Rica a réagi en ayant recours à un mode de règlement pacifique, et non en cherchant à faire parler les armes⁶⁰.

28. Il n'est pas commun pour un pays de voir une partie de son territoire être occupée par les forces armées d'un pays voisin. Le Costa Rica a choisi de ne pas s'engager dans un conflit armé avec le Nicaragua⁶¹. Il a fait usage de moyens diplomatiques et politiques, en faisant notamment appel à l'Organisation des Etats américains⁶² puis à la justice, en introduisant une instance devant la Cour. Le Costa Rica doit, comme tout autre Etat, prendre, dans la limite de ses pouvoirs et de ses frontières, des mesures afin de protéger sa population et son territoire souverain. C'est précisément ce qu'il a fait. Tel est le contexte dans lequel la route a vu le jour.

23

29. Les actes accomplis par le Nicaragua pour empêcher le Costa Rica d'exercer son droit de libre navigation sur le fleuve San Juan ont également été relatés assez longuement la semaine dernière par Mme Del Mar⁶³. Les nombreuses violations du droit de libre navigation du Costa Rica étaient d'autant plus lourdes de conséquences qu'elles allaient de pair avec l'occupation de la partie septentrionale d'Isla Portillos par l'armée nicaraguayenne, faisant immédiatement craindre pour la sécurité de la population de cette région⁶⁴. Le Nicaragua a lui-même reconnu que, pour certaines personnes vivant dans des localités isolées le long de la rive costa-ricienne du San Juan, ce fleuve était le seul moyen dont elles disposaient pour se déplacer⁶⁵.

⁶⁰ CR 2015/4, p. 44 (Wordsworth).

⁶¹ *Ibid.*

⁶² Affaire relative à *Certaines activités*, mémoire du Costa Rica (MCR), p. 23-25, par. 1.10-1.11 ; p. 76-91, par. 3.21-3.49.

⁶³ CR 2015/4, p. 10-22, par. 1-40 (Del Mar).

⁶⁴ CMCR, annexe 69, «Nicaraguan immigration denies entry to journalists through San Juan River» [le service d'immigration nicaraguayen barre le passage à des journalistes sur le San Juan], *La Nación* (Costa Rica), 22 octobre 2010.

⁶⁵ Affaire relative à *Certaines activités*, CMN, annexe 12, avis technique relatif à l'étude de l'impact sur l'environnement du «projet visant à l'amélioration de la navigabilité du fleuve San Juan de Nicaragua», 28 novembre 2008, p. 263.

30. La construction de la route était une mesure d'infrastructure appropriée pour répondre aux menaces auxquelles le Costa Rica se trouvait alors exposé, compte tenu en particulier de la nécessité pour celui-ci d'assurer la mobilisation de ses forces de police, de ses services d'urgence voire, au besoin, le déplacement de la population riveraine du fleuve. Le manque d'une route permettant à la police costa-ricienne d'accéder à la zone frontalière le long du fleuve San Juan a été démontré au cours de la procédure en l'affaire du *Différend relatif à des droits de navigation*⁶⁶, le poste de La Cureña ayant même dû être fermé en septembre 1999 car il était trop difficile d'accès par voie terrestre⁶⁷. L'accès à d'autres postes de police situés le long de la frontière était également limité. Ainsi, le poste de police de Boca Sarapiquí n'était accessible que par le cours d'eau du même nom, tandis que celui de Boca San Carlos n'était accessible par voie terrestre que pendant la saison sèche.

31. Le croquis qui s'affiche à l'écran, et qui figure sous le numéro 12 dans votre dossier, indique l'emplacement des postes de police costa-riciens situés le long de la frontière avec le Nicaragua (Delta Costa Rica, embouchure du Sarapiquí, embouchure du San Carlos et Los Chiles). Il montre également l'emplacement de La Cureña, petite localité où se trouvait l'ancien poste de police.

24 32. Le poste de police de Delta, en particulier, n'était accessible que par le fleuve Colorado. Or, pour y accéder, il fallait soit se rendre en avion à Barra del Colorado puis remonter le fleuve, soit gagner celui-ci par Puerto Lindo, une localité située à plus de 17 kilomètres au sud du poste qui était également difficile d'accès par voie terrestre en raison du mauvais état de la route.

33. La nécessité d'établir un accès à cette zone est devenue évidente lorsque, quelques jours seulement après le début de l'occupation de la partie septentrionale d'Isla Portillos par l'armée nicaraguayenne, le président du Nicaragua a tenu certains propos. En effet, le président Ortega a annoncé publiquement que le Nicaragua pouvait revendiquer des droits sur le Colorado, un fleuve

⁶⁶ *Différend relatif à des droits de navigation et des droits connexes (Costa Rica c. Nicaragua)*, arrêt, C.I.J. Recueil 2009 ; MCR, p. 127-128, par. 5.121-5.122 ; voir également CR 2009/2, p. 16, par. 7 (Brenes) ; CR 2009/3, p. 18, par. 35 (Crawford) ; p. 46, par. 12 (Parlett).

⁶⁷ *Différend relatif à des droits de navigation et des droits connexes (Costa Rica c. Nicaragua)*, arrêt, C.I.J. Recueil 2009 ; MCR, par. 5.121.

pourtant situé intégralement en territoire costa-ricien sur lequel le Nicaragua n'a aucunement le droit de naviguer.

34. Voici à l'écran la traduction d'un article de presse relatant cette déclaration, faite le 13 novembre 2010, selon laquelle le Nicaragua pouvait revendiquer des droits sur le fleuve Colorado⁶⁸. Il s'agit du document n° 13 dans votre dossier. La déclaration du président Ortega se lit comme suit :

«Le Nicaragua fournit au Costa Rica 90 % des eaux du Colorado, alors que le débit de son propre fleuve n'est pas rétabli, pas plus que l'embouchure de celui-ci ; cependant que nous continuons à nettoyer notre fleuve et à créer un débouché à travers l'île de Harbor Head, le Costa Rica devrait accepter que nous bénéficions du même traitement que lui et puissions naviguer sur le fleuve Colorado.»⁶⁹

35. La proposition du président Ortega tendant à soumettre cette revendication de droits à la Cour sonnait faux étant donné que, tout juste quelques jours auparavant, le Nicaragua avait commencé à occuper une partie d'Isla Portillos, ainsi que la Cour le sait. A cette époque, il avait également accru sa présence militaire dans la zone⁷⁰. Le Costa Rica craignait donc, de manière légitime, que l'armée nicaraguayenne ne tente de naviguer sur le fleuve Colorado. La crainte d'une nouvelle aggravation par le Nicaragua de son différend avec le Costa Rica était telle que, dans une déclaration sous serment devant le congrès costa-ricien, le ministre de la sécurité publique du Costa Rica a fait état du risque de voir le Nicaragua tenter d'emprunter par la force le fleuve Colorado⁷¹.

36. Le rejet pur et simple, par le Nicaragua, du régime frontalier pourtant bien établi entre les deux Etats s'est en outre manifesté une nouvelle fois lorsque, quelques mois plus tard, celui-ci a déclaré que la province costa-ricienne de Guanacaste était en fait nicaraguayenne et qu'il entendait la revendiquer. Vous voyez à présent à l'écran, ainsi que sous le numéro 14 dans votre dossier, la traduction d'un article de presse dans lequel le président Ortega est cité comme ayant déclaré, lors

25

⁶⁸ CMCR, annexe 71, «Nicaragua will request before the ICJ navigation through Río Colorado» [le Nicaragua demandera à la Cour internationale de Justice à pouvoir naviguer sur le fleuve Colorado], *El 19* (Nicaragua), 13 novembre 2010.

⁶⁹ *Ibid.*

⁷⁰ CMCR, annexe 70, «Nicaragua reinforces troops at the border» [le Nicaragua renforce ses troupes à la frontière], *La Nación* (Costa Rica), 24 octobre 2010.

⁷¹ CMCR, annexe 17, Costa Rica, déclaration sous serment de M. José María Tijerino, ministre costa-ricien de la sécurité publique, devant la commission spéciale permanente de contrôle des recettes et dépenses publiques, procès-verbal de la cinquantième session extraordinaire (extrait), 29 janvier 2013.

d'une allocution publique, que «Guanacaste ... appart[enait] au Nicaragua»⁷². Il ne s'agissait pas d'un lapsus. La même affirmation a été répétée le 13 août 2013, cette fois devant un public comprenant les plus hauts responsables de l'armée nicaraguayenne⁷³. Après avoir réaffirmé que Guanacaste était un territoire nicaraguayen, le président Ortega a ajouté : «Il s'agit de milliers de kilomètres carrés, et non pas uniquement de trois ou de 2,8 kilomètres carrés dans le territoire nicaraguayen de Harbour Head, au sein de la zone humide.» Ce document figure sous le numéro 15 dans votre dossier. Le Costa Rica fait observer que, alors que ces déclarations ont été prononcées en 2011 et 2013, il a fallu attendre la semaine dernière pour entendre le Nicaragua reconnaître que la question de Nicoya⁷⁴, et donc de Guanacaste, avait été définitivement réglée par le traité de limites de 1858.

37. Le fait que le Nicaragua revendique des droits sur le fleuve Colorado alors même que son armée occupait depuis peu la partie septentrionale d'Isla Portillos, un territoire costa-ricien, a fait prendre clairement conscience au Costa Rica qu'il ne pouvait accéder par voie terrestre à son poste de police de Delta, ce qui ferait sérieusement obstacle à toute tentative qu'il pourrait faire en vue de protéger son territoire et sa population contre une éventuelle action armée du Nicaragua.

38. Dans ce contexte, la priorité absolue du ministre costa-ricien de la sécurité publique était d'assurer un accès terrestre le long de la frontière ainsi que la communication entre les villages et certains postes de police. C'est la raison pour laquelle il a adressé au ministre des travaux publics, le 1^{er} décembre 2010, une lettre l'informant que le conseil de sécurité nationale avait conclu que l'accès aux secteurs de Delta Costa Rica, Boca Río Sarapiquí, Puerto Lindo et Los Chiles était très limité et trop aléatoire, et demandant que les routes d'accès fassent l'objet de travaux de réfection pour permettre le transport par véhicule⁷⁵. A la suite de cette demande, des travaux ont débuté en décembre 2010 pour améliorer l'état d'une piste de terre reliant Delta Colorado et la localité de Fatima, afin d'assurer une liaison terrestre directe entre Puerto Viejo de Sarapiquí et le poste de

⁷² CMCR, annexe 16, Nicaragua, «Conférence inaugurale de l'année universitaire 2011, 6 avril 2011», transcription d'un discours prononcé par le président Ortega.

⁷³ *Ibid.*, annexe 80, «33rd Anniversary of the Naval Force» [trente-troisième anniversaire des forces navales], *El 19* (Nicaragua), 14 août 2013.

⁷⁴ CR 2015/5, p. 16, par. 32 (Argüello).

⁷⁵ CMCR, annexe 37, lettre n° 2278-2010 en date du 1^{er} décembre 2010 adressée au ministre costa-ricien des travaux publics et des transports par le ministre costa-ricien de la sécurité publique.

26

police de Delta⁷⁶. Ces travaux ont par la suite été étendus aux localités de Boca Sarapiquí-Trinidad pour permettre l'accès au poste de police qui s'y trouvait⁷⁷. Il s'agit du tronçon de route que je vous ai montré dans la première partie de l'enregistrement vidéo.

39. Le Nicaragua a cherché à mettre en doute le lien existant entre le projet routier et l'état d'urgence, étant donné que les travaux sur ce tronçon ont débuté avant l'adoption du décret de février 2011⁷⁸. Toutefois, comme je l'ai expliqué, les travaux sur cette partie de la route n'étaient qu'une première étape, consistant à améliorer l'état d'une piste de terre préexistante. A la suite de l'adoption du décret, ils ont été intégrés au chantier plus vaste de construction.

40. Outre la nécessité d'assurer un accès terrestre aux autres postes susmentionnés, il était également devenu urgent de faire en sorte qu'une communication terrestre puisse être établie tout le long de la frontière elle-même, pour faciliter les déplacements non seulement des forces de police mais aussi des habitants de la région. Il était craint que, dans l'hypothèse où le Nicaragua provoquerait une confrontation armée, les habitants des localités riveraines reculées n'aient aucun moyen d'évacuer le secteur, le Nicaragua s'obstinant à tenter d'empêcher le Costa Rica d'exercer son droit de libre navigation sur le San Juan. Dans le contexte des actes et des déclarations d'hostilité du Nicaragua que je viens de mentionner, il fallait absolument que les Costa-Riciens de ces localités reculées disposent d'un autre moyen d'évacuation si nécessaire.

41. C'est dans ces circonstances que le Gouvernement costa-ricien a pris, le 21 février 2011, le décret exécutif n° 36440-MP. Ce décret instaurait, en conséquence de la violation par le Nicaragua de la souveraineté costa-ricienne, l'état d'urgence dans les municipalités situées tout le long de la frontière entre les deux Etats⁷⁹.

42. Le décret a été pris conformément à la législation costa-ricienne, et notamment à la loi nationale sur l'état d'urgence et la prévention des risques⁸⁰. Il a été soumis à trois reprises au

⁷⁶ CMCR, par. 2.22.

⁷⁷ *Ibid.*

⁷⁸ CR 2015/10, p. 39, par. 28 (McCaffrey) ; voir aussi p. 53, par. 13 (Pellet).

⁷⁹ CMCR, annexe 28, décret exécutif n° 36440-MP publié le 7 mars 2011 dans le n° 46 de *La Gaceta*.

⁸⁰ *Ibid.*, annexe 23, loi nationale sur l'état d'urgence et la prévention des risques, loi n° 8488 du 11 janvier 2006.

27 moins à l'examen de la Cour constitutionnelle du Costa Rica, qui l'a chaque fois déclaré conforme à la Constitution costa-ricienne⁸¹.

43. Selon le cadre juridique dans lequel s'inscrit le décret et la jurisprudence de sa Cour constitutionnelle, le Costa Rica n'avait, en droit interne, aucune obligation de procéder à une évaluation de l'impact sur l'environnement⁸². Il a fourni dans son mémoire de nombreux extraits de la jurisprudence de sa Cour constitutionnelle traitant cette question. Par exemple, la Cour constitutionnelle a conclu dans un arrêt rendu en 2006 que «la [non-]réalisation d'une évaluation de l'impact sur l'environnement ou ... de rapports techniques par les autorités compétentes, étant donné l'état de nécessité et d'urgence en raison duquel il [était] impossible d'[en] attendre les résultats», n'était pas «anticonstitutionnel[le]»⁸³. Le droit international n'imposait pas non plus au Costa Rica de réaliser pareille évaluation. M. Kohen traitera cette question de manière plus approfondie cet après-midi.

44. De toute évidence, compte tenu de la situation d'urgence particulière à laquelle était exposé le Costa Rica, qui exigeait que son gouvernement réagisse rapidement et efficacement pour assurer la protection de son territoire et de sa population, il était impossible de réaliser une évaluation de l'impact sur l'environnement avant le début des travaux. En pareilles circonstances, selon la réglementation administrative costa-ricienne, une activité entreprise sans que son impact sur l'environnement ait été évalué au préalable peut faire l'objet ultérieurement d'une étude analogue, appelée «diagnostic environnemental»⁸⁴. Ce type d'étude comporte deux objectifs principaux : d'une part, déterminer les effets négatifs et les risques que comporte l'activité pour l'environnement et, d'autre part, recommander les mesures de contrôle nécessaires pour prévenir ou atténuer ces effets et risques⁸⁵. Le Costa Rica a réalisé un diagnostic environnemental au sujet de la route.

⁸¹ CMCR, annexe 31, Costa Rica, arrêt n° 2012-3266 de la Cour constitutionnelle, 7 mars 2012 ; annexe 30, Costa Rica, arrêt n° 2012-8420 de la Cour constitutionnelle, 22 juin 2012 ; annexe 32, Costa Rica, arrêt n° 2013-008257 de la Cour constitutionnelle, 21 juin 2013.

⁸² *Ibid.*, annexe 21, Costa Rica, arrêt n° 2003-6322 de la Cour constitutionnelle, 3 juillet 2003 ; annexe 24, Costa Rica, arrêt n° 2006-6336 de la Cour constitutionnelle, 10 mai 2006.

⁸³ *Ibid.*, annexe 24, Costa Rica, arrêt n° 2006-6336 de la Cour constitutionnelle, 10 mai 2006.

⁸⁴ *Ibid.*, annexe 27, Costa Rica, arrêté ministériel 02752 de 2009, guide technique pour le diagnostic de l'impact sur l'environnement (EDA), 2 novembre 2009.

⁸⁵ *Ibid.*, par. 2.35.

28

45. Dans ce contexte, les travaux effectués initialement constituaient une mesure d'urgence visant seulement à construire des infrastructures permettant, au besoin, de gagner la frontière ou de se déplacer le long de celle-ci⁸⁶. Compte tenu de la durée des travaux prévus, le ministère costa-ricien des travaux publics a, par l'intermédiaire du CONAVI, fait appel à des entrepreneurs locaux, et la route projetée a été divisée en cinq tronçons, chacun étant attribué à un entrepreneur différent afin que les travaux urgents puissent être réalisés simultanément sur tous les tronçons⁸⁷. Vous pouvez voir à l'écran, ainsi que sous le numéro 16 dans le dossier de plaidoiries, la carte officielle établie par le CONAVI⁸⁸, qui montre la route reliant Los Chiles à Delta Costa Rica. Sont également représentés, au moyen de couleurs différentes, les cinq tronçons attribués aux divers entrepreneurs.

46. Les entrepreneurs engagés par le CONAVI ont dû mettre en œuvre des solutions de fortune, en installant par exemple de petits ponts et ponceaux constitués de rondins et de conteneurs de métal, afin d'assurer un accès immédiat aux localités situées le long de la frontière, et de permettre aux engins et au personnel nécessaires aux travaux de se rendre d'un endroit à l'autre⁸⁹. Malheureusement, le chantier a essuyé deux revers majeurs. Tout d'abord, en décembre 2011, le CONAVI s'est trouvé à court de fonds, ce qui a freiné les travaux. Ensuite, en mai 2012, le Gouvernement costa-ricien a décelé ce qui semblait être des irrégularités dans certains contrats, et les travaux sont restés au point mort afin que les enquêtes nécessaires aient pu être menées à bien sur les plans administratif et pénal. A la suite de cet épisode, il a été décidé que la passation de tous les contrats relatifs à la route obéirait à certains principes supplémentaires, comme la soumission à un appel d'offres public, afin d'assurer une transparence maximale et un contrôle public. Bien évidemment, cela a ralenti l'ensemble du processus, y compris l'adjudication de la conception des plans définitifs. Mme Del Mar reviendra sur la situation actuelle dans un instant.

D. Conclusions

47. Monsieur le président, en conclusion :

⁸⁶ CMCR, par. 2.26.

⁸⁷ *Ibid.*, par. 2. 30.

⁸⁸ *Ibid.*, figure 2.2.

⁸⁹ *Ibid.*, par. 2.31.

29

- a) La route a été construite en réaction aux opérations militaires et menaces du Nicaragua.
- b) Il s'agissait d'un projet d'infrastructure civile entrepris pour assurer une communication terrestre le long de la frontière et, ainsi, offrir un accès aux services d'urgence ainsi qu'un moyen de déplacement, en cas de besoin, aux riverains costa-riciens empêchés par le Nicaragua de naviguer sur le fleuve San Juan.
- c) Dans ces conditions, le Costa Rica n'était pas en mesure d'informer au préalable l'Etat qui occupait son territoire, à savoir le Nicaragua, de ses travaux de construction ni de procéder à une évaluation formelle de l'impact de ce chantier sur l'environnement.

48. Mesdames et Messieurs de la Cour, je vous remercie de votre aimable attention. Monsieur le président, je vous saurais gré de bien vouloir appeler à la barre Mme Del Mar, qui examinera les mesures d'atténuation mises en œuvre par le Costa Rica.

The PRESIDENT: Thank you. I now give the floor to Ms Del Mar.

Mme DEL MAR :

MESURES D'ATTÉNUATION PRISES PAR LE COSTA RICA

A. Introduction

1. Monsieur le président, Mesdames et Messieurs de la Cour, je vais me pencher sur la question des mesures d'atténuation prises par le Costa Rica. Le Nicaragua ne vous a pas brossé un tableau complet et à jour de la situation, même s'il reconnaît que certaines mesures ont été prises. Il ne manque jamais de souligner que le Costa Rica a choisi de ne pas contre-interroger M. Weaver. Si le Costa Rica a pris cette décision, c'est parce que son expert, M. Thorne, ne tient pas compte des effets positifs des mesures d'atténuation lorsqu'il évalue la quantité de sédiments qui peut se déverser dans le fleuve San Juan. Autrement dit, ces mesures ne font pas partie de l'équation. L'argumentation du Costa Rica n'en dépend pas.

2. Je commencerai par une vue d'ensemble des mesures d'atténuation prises par le Costa Rica avant de mettre la Cour au fait de ce qui a été réalisé en divers endroits.

B. Vue d'ensemble des mesures d'atténuation

30

3. Les travaux d'atténuation et de contrôle ont été mis en œuvre par le CONAVI, qui est un département du ministère costa-ricien des travaux publics et des transports, et la CODEFORSA, qui est une organisation non gouvernementale⁹⁰. Les travaux du CONAVI et de la CODEFORSA concernent nombre des sites où, selon les experts du Nicaragua, l'érosion est la plus grave⁹¹. Des photographies de ces travaux ainsi que leur emplacement figurent dans le volume 2 du dossier de plaidoiries. Je parle du dossier de format A3. Ces mesures sont notamment les suivantes : pose d'un revêtement de gravier pour stabiliser la route et la protéger de l'érosion de surface ; compactage des talus de remblai meuble avec aménagement de terrasses ; protection des talus de déblai et de remblai contre l'érosion de surface par application de nattes de fibre de coco et ensemencement hydraulique ; évacuation dans des lieux sécurisés de la terre accumulée au pied des talus ; gestion des eaux de ruissellement à l'aide de bermes, de fossés bétonnés et, au besoin, de dissipateurs d'énergie ; installation de clôtures anti-érosion et de trappes pour intercepter et retenir les sédiments produits par l'érosion ; installation de ponceaux dotés de structures d'entrée et de sortie en béton pour stabiliser les points de passage de petits cours d'eau et remplacement des passerelles en bois au niveau des passages de cours d'eau plus importants⁹².

4. De plus, un important programme de reboisement et de régénération du couvert végétal est en cours dans la zone située entre Delta Costa Rica et le secteur de Río Pocosol à Los Chiles. Pendant la première phase de son plan de reboisement, de juin à décembre 2012, la CODEFORSA a planté 26 575 arbres auxquels s'ajoutent les 24 134 autres plantés durant la seconde phase, de décembre 2013 à juillet 2014⁹³. Moins de 6 % de ces arbres n'ont pas survécu ; ils ont été tous identifiés et remplacés au cours de ces deux phases⁹⁴. Au total, ce sont 50 709 arbres de variétés indigènes qui ont été plantés dans une zone de 46 hectares adjacente à la route et/ou au

⁹⁰ Duplique déposée par le Costa Rica (DCR), annexe 12, Comisión de Desarrollo Forestal de San Carlos (CODEFORSA) *Restoration and rehabilitation of ecosystems affected by the construction of the Juan Rafael Mora Porras border road, Ruta 1856*, novembre 2014 ; rapport trimestriel de la CODEFORSA, novembre 2014, p. 4.

⁹¹ Voir DCR, appendice A, rapport de M. Thorne, 2015, par. 7.20 et 7.26.

⁹² Voir DCR, appendice A, rapport de M. Thorne, 2015, par. 7.20 ; voir aussi, DCR, annexe 11, CONAVI, *Works on National Road 1856 : Before and After*, décembre 2014.

⁹³ DCR, annexe 13, 2014 CODEFORSA rapport, p. 4.

⁹⁴ Voir appendice A, rapport de M. Thorne, 2015, p. 128, par. 7.10.

fleuve San Juan. Tous les sites reboisés font l'objet d'un suivi et de plans d'entretien sur place jusqu'en septembre 2016⁹⁵.

31

5. La CODEFORSA entreprend également un programme intégré de lutte contre l'érosion sur la route⁹⁶ qui consiste notamment à creuser des terrasses sur les talus, remodeler et améliorer le système d'évacuation de l'eau. Des mesures ont été prises pour protéger les talus de l'érosion causée par l'impact des gouttes de pluie, gérer l'écoulement afin d'éviter l'érosion en nappe et le ravinement, et pour améliorer la stabilité⁹⁷. Ces travaux doivent se poursuivre jusqu'en septembre 2016, comme le précise le rapport de la CODEFORSA pour 2014⁹⁸.

6. En droit costa-ricien, les procédures administratives et de passation des marchés comportent un certain nombre d'étapes, dont une procédure d'appel, avant que toute nouvelle construction puisse être entreprise. Les dates initialement prévues pour l'achèvement des plans définitifs de la route ont donc été repoussées. Un nouveau processus d'appel d'offres sera organisé dès que la CONAVI recevra les nouveaux plans.

C. Les sept emplacements

7. Je voudrais maintenant faire le point sur les mesures d'atténuation. En novembre 2013, lors de l'audience relative à la demande en indication de mesures conservatoires déposée par le Nicaragua, le Costa Rica a identifié sept emplacements le long de la route où il effectuerait des travaux⁹⁹. Vous les voyez à l'écran. Je vais vous donner le détail de ce qui y a été fait.

8. Le premier de ces emplacements correspond au «SES» — site fortement marqué par l'érosion — n° 4.1. En voici une photographie. Elle vous a été montrée par le conseil du Nicaragua mardi¹⁰⁰. Juste en-dessous de cette photo, vous pouvez lire «Kondolf (2014)...», c'est la

⁹⁵ DCR, annexe 13, 2014 CODEFORSA rapport, p. 18.

⁹⁶ DCR, appendice A, rapport de M. Thorne, 2015, p. 130, par. 7.13.

⁹⁷ *Ibid.*, p. 131, par. 7.14.

⁹⁸ DCR, annexe 12, rapport trimestriel de la CODEFORSA, novembre 2014, p. 253 ; p. 303, tableau 2.

⁹⁹ CR 2013/29, p. 20, par. 24 (Brenes) ; CR 2013/31, p. 12, par. 16 (Parlett).

¹⁰⁰ Dossier de plaidoiries du Nicaragua, 21 avril 2015, onglet n° 16, AP1-2, photographie le long du bas de la page.

source de la photo et cela indique où celle-ci peut-être trouvée dans les pièces de procédure. Ce n'est pas sa date car elle a été prise deux ans auparavant, en 2012¹⁰¹.

32

9. Ce que le Nicaragua ne vous a pas montré cette semaine, c'est une photographie plus récente du même emplacement qu'il a prise en mars de cette année¹⁰² et présentée à la Cour. Vous la voyez maintenant à l'écran. Comme vous le constatez, la zone est beaucoup plus verte. Les travaux entrepris par le Costa Rica sont visibles : façonnage des talus, construction d'une berme, c'est-à-dire d'une terrasse qui rompt la pente, capte et draine tout écoulement, et bétonnage de la berme ainsi que d'un fossé qui se trouve directement le long de la route. Les photographies «avant et après» figurant dans le rapport établi par la CONAVI en 2014 et annexées à la duplique du Costa Rica¹⁰³ montrent dans le détail l'installation de la berme et du fossé bétonné à cet endroit.

10. Une capture d'écran de la vidéo de la route prise par le Costa Rica en février de cette année¹⁰⁴ illustre également les travaux réalisés à cette endroit. On y voit les deux fossés bétonnés. Ils sont marqués en rouge. L'un longe directement la route. L'autre est situé dans une berme entre la route et le fleuve. Les deux fossés drainent toute l'eau jusqu'à un terrain plat où elle se disperse dans cette zone verte, couverte de végétation. Les mesures d'atténuation prises à cet endroit sont donc conformes aux vues exprimées par M. Weaver dans son exposé écrit : «Une conception et une construction routières correctes devraient permettre à l'eau qui s'écoule de la surface de la route et des fossés de se disperser et de s'évacuer correctement, de manière à ce que l'érosion soit réduite au minimum et la pollution des cours d'eau et des zones humides soit évitée ou rigoureusement minimisée.»¹⁰⁵ Vous voyez également combien la zone a reverdi par rapport à 2012, date de la photo que le Nicaragua vous a montrée mardi, et qui se trouve sous l'onglet n° 19 du volume 1 du dossier de plaidoiries.

¹⁰¹ RN, annexe 1, Kondolf, *Erosion et dépôt de sédiments de la route 1856 dans le fleuve San Juan*, juillet 2014, p. 90 (photographie en haut à droite).

¹⁰² Photographie présentée à la Cour par le Nicaragua, 23 mars 2015, p. 7, RKM 8.4.

¹⁰³ DCR, annexe 11, CONAVI, *Works on National Road 1856: Before and After* (Travaux sur la route nationale 1856 : avant et après) décembre 2014, p. 224, point T-38.

¹⁰⁴ Vidéo prise le 18 février 2015, présentée par le Costa Rica à la Cour sous couvert d'une lettre ECRBP-026-2015 en date du 3 mars 2015.

¹⁰⁵ Exposé écrit de M. Weaver, p. 15, par. 39.

33

11. Le deuxième emplacement où le Costa Rica a effectué les travaux d'atténuation qu'il avait annoncés correspond au site fortement marqué par l'érosion n° 7.3 identifié par M. Kondolf. Le conseil du Nicaragua vous en a montré une photographie mardi¹⁰⁶. Cette photographie est maintenant à l'écran. Elle figure dans le rapport de M. Kondolf de 2014 mais a été prise en 2012¹⁰⁷. Le Nicaragua ne vous a pas non plus montré la photo plus récente, prise en mars de cette année, du même talus au même endroit. Cette photo apparaît maintenant à l'écran, du côté droit¹⁰⁸. Comme vous le voyez, la route est en bien meilleur état. La végétation a poussé aux alentours. Les travaux entrepris ont consisté ici à creuser des terrasses selon les contours du talus, à bétonner un fossé, à réaliser un ensemencement hydraulique et à installer des clôtures anti-érosion et des trappes pour retenir les sédiments. Les photographies «avant et après» qui figurent dans le rapport du CONAVI pour 2014, et qui sont maintenant à l'écran¹⁰⁹, montrent le résultat de ces mesures de façon plus détaillée. Vous pouvez voir le façonnage de la pente ainsi que les clôtures anti-érosion et les trappes retenant les sédiments. La route porte maintenant un revêtement.

12. Le troisième emplacement est situé à un kilomètre en aval de l'embouchure de la rivière Infiernito. Il correspond au site fortement marqué par l'érosion n° 7.4 identifié par M. Kondolf. Les travaux qui y ont été réalisés sont aussi illustrés dans le détail par des photographies «avant et après» contenues dans le rapport du CONAVI pour 2014¹¹⁰. Là aussi, il a fallu creuser des terrasses le long des contours des talus, bétonner les fossés et installer des clôtures anti-érosion. Ces clôtures sont les lignes noires régulières perpendiculaires à la pente. Pour donner à la Cour une vue d'ensemble, cette photo a été prise d'un hélicoptère survolant ce tronçon de la route.

13. Le quatrième emplacement correspond à la zone fortement marquée par l'érosion n° 8 identifiée par M. Kondolf. Le mois dernier, le Nicaragua a remis à la Cour une photographie

¹⁰⁶ Dossier de plaidoiries du Nicaragua, 21 avril 2015, onglet n° 16, AP1-3 (photographie de gauche).

¹⁰⁷ RN, annexe 1, Kondolf, *Erosion and Sediment Delivery to the Rio San Juan from Route 1856*, (Erosion et dépôt de sédiments de la route 1856 dans le fleuve San Juan), juillet 2014, p. 94 (photographie en haut à droite).

¹⁰⁸ Photographie présentée à la Cour par le Nicaragua, 23 mars 2015, RKM 8.4.

¹⁰⁹ DCR, annexe 11, CONAVI, *Works on National Road 1856: Before and After* (Travaux réalisés sur la route nationale 1856 : avant et après), décembre 2014, p. 239, point T-58b.

¹¹⁰ *Ibid.*, p. 240, point T-63.

récente de cette zone¹¹¹. Cette photographie montre le tissu géotextile placé sur les pentes pour les protéger. D'autres mesures prises à cet endroit sont détaillées dans le rapport de la CODEFORSA pour 2014¹¹². On y voit des photographies de drains installés à la base d'un déblai et d'un remblai dans le but d'entraîner tout ruissellement éventuel dans les trappes situées au bout des drains. Une vidéo présentée par le Costa Rica en février montre une autre vue de cet emplacement. On y distingue un tissu géotextile de couleur foncée protégeant les talus. Cette vidéo s'arrête en bordure d'une zone boisée, où la route ne passe pas.

14. Le cinquième emplacement où le Costa Rica a mené des travaux de réfection comme il s'y était engagé correspond à la zone fortement marquée par l'érosion n°9, identifiée par M. Kondolf, et figure dans un grand nombre des photographies que le Nicaragua aime montrer. Vous avez vu la première d'entre-elles lundi lorsque M. Reichler a présenté à la Cour un gros plan d'une image par satellite¹¹³. Elle apparaît maintenant sur votre écran. Une fois de plus la source, que nous avons soulignée en rouge, est le rapport de M. Kondolf en 2014¹¹⁴. Cette photographie vous a été montrée de nouveau par M. Pellet mardi¹¹⁵, citant la même source mais un autre numéro de page car elle revient huit fois dans le rapport précité¹¹⁶. Elle date toutefois de 2013. Cette image, sans doute bien connue de la Cour elle-même puisqu'elle apparaît deux fois dans le document de seize pages que le Nicaragua lui a présenté il y a quelques jours¹¹⁷, n'est pas représentative de l'état actuel de ce tronçon de la route, comme je vais vous le montrer.

15. Une autre image de ce même emplacement que le Nicaragua affectionne est une photographie plus récente prise d'un hélicoptère le 1^{er} mars de cette année¹¹⁸. Elle apparaît à deux reprises dans le document de seize pages que le Nicaragua a présenté à la Cour il y a quelques

¹¹¹ Photographie présentée à la Cour par le Nicaragua, 23 mars 2015, RKM 16.1.

¹¹² DCR, annexe 12, CODEFORSA rapport trimestriel, novembre 2014, p. 275.

¹¹³ Dossier de plaidoiries du Nicaragua, 20 avril 2015, onglet n° 3, p. 3.

¹¹⁴ RN, annexe 1, Kondolf, *Erosion and Sediment Delivery to the Rio San Juan from Route 1856* (Erosion et dépôt de sédiments de la route 1856 dans le fleuve San Juan), juillet 2014, p. 5.

¹¹⁵ Dossier de plaidoiries du Nicaragua, 21 avril 2015, onglet n° 16, AP1-4.

¹¹⁶ RN, annexe 1, Kondolf, *Erosion and Sediment Delivery to the Rio San Juan from Route 1856* (Erosion et dépôt de sédiments de la route 1856 dans le fleuve San Juan), juillet 2014, p. 5, 14, 18, 21, 24, 26, 29.

¹¹⁷ Nicaragua, «Locations Discussed in Key Studies» (Emplacements examinés dans des études clefs), 10 avril 2015, p. 5 et 6.

¹¹⁸ Photographie présentée à la Cour par le Nicaragua, 23 mars 2015, RKM 18.

35

jours¹¹⁹. M. Reichler la lui a aussi montrée lundi¹²⁰. On peut y voir le géotextile de couleur foncée que le Costa Rica a placé sur les talus pour les protéger. On ne distingue cependant pas d'autres travaux car les arbres les cachent. Ces travaux sont illustrés dans le détail par les photographies «avant et après» figurant dans le rapport du CONAVI pour 2014¹²¹ : compactage et façonnage des matériaux instables sur les talus, construction d'accotements, installation de nattes en fibre de coco sur les pentes pour les protéger et végétalisation. La vidéo d'un survol de la zone en février de cette année montre aussi les travaux réalisés, en particulier les nattes en fibre de coco qui recouvrent les pentes et sont de couleur gris clair. Le géotextile, si vous pouvez le voir, est de couleur plus foncée. Les pentes ont été refaçonnées. Vous pouvez voir à l'écran l'emplacement identifié par M. Kondolf comme étant le site fortement marqué par l'érosion n° «9a» ; une vaste trappe est installée au pied du talus pour intercepter tout écoulement et vous observerez que la pente est recouverte de géotextile. A cet endroit, environ 140 mètres, en terrain plat, séparent la route du fleuve San Juan. Cette précision est importante compte tenu de l'image qui va suivre. C'est une photographie du même endroit prise par le Nicaragua le mois dernier¹²², et qui figure à la fin de la vidéo que je viens de vous montrer. On la voit à deux reprises dans le document que le Nicaragua a présenté à la Cour au début de ce mois¹²³. M. Reichler et M. Pellet l'ont également montré à la Cour, le premier lundi¹²⁴, et le second mardi¹²⁵. Cette photographie ne permet pas de visualiser la distance de 140 mètres qui sépare la route et les talus d'une part, et le fleuve de l'autre, comme nous l'avons vue dans la vidéo. Ils semblent beaucoup plus proche qu'ils ne le sont vraiment.

16. Le sixième emplacement correspond au site fortement marqué par l'érosion n° 10 identifié par M. Kondolf. Le Nicaragua en a pris des photos récentes, qu'il a présentées à la Cour

¹¹⁹ Nicaragua, «Locations discussed in key studies» (Emplacements examinés dans des études clés), 10 avril 2015, p. 5 (photographie en bas à gauche) et 7 (photographie en haut à droite).

¹²⁰ Dossier de plaidoiries du Nicaragua, 20 avril 2015, onglet n° 3, p. 4.

¹²¹ DCR, annexe 11, CONAVI, *Works on National Road 1856: Before and After*, (Travaux sur la route nationale 1856: avant et après), décembre 2014, p. 421.

¹²² Photographie présentée à la Cour par le Nicaragua, 23 mars 2015, RKM 17.7.

¹²³ Nicaragua, «Locations discussed in Key Studies», (Emplacements examinés dans des études clés), 10 avril 2015, p. 5 et 7 (en haut à gauche).

¹²⁴ Dossier de plaidoiries du Nicaragua, 20 avril 2015, onglet n° 4, p. 4.

¹²⁵ *Ibid.*, 21 avril 2015, onglet n° 16, AP1-5 (photographie à gauche).

le mois dernier. L'une d'elles apparaît maintenant sur votre écran¹²⁶. Cette photographie est centrée sur la route et aucune mesure d'amélioration n'y est facilement repérable. Cependant, si vous regardez attentivement sur les côtés gauche et droit, des panneaux de géotextile de couleur foncée protégeant les pentes sont partiellement visibles. Une autre image du même endroit apparaît maintenant à l'écran¹²⁷. Elle a été prise par le Nicaragua le mois dernier. Comme vous le voyez, la zone est très verdoyante. Mais là aussi, les travaux réalisés par le Costa Rica n'apparaissent pas clairement. Il faut zoomer au maximum sur la zone située à l'arrière-plan pour qu'apparaisse le travail de protection des talus à cet endroit, qui était visible sur les côtés de la photographie que je viens de vous montrer. Le Nicaragua n'a pas porté ces photographies plus récentes à l'attention de la Cour immédiatement avant la présente audience. C'est la photographie que vous voyez maintenant à l'écran qu'il a choisi d'inclure dans le document présenté à la Cour au début du mois¹²⁸. Elle a été prise en octobre 2012, est antérieure aux travaux entrepris et ne reflète pas l'état actuel de la route.

17. Les septième et huitième emplacements où le Costa Rica a entrepris des travaux d'amélioration, comme il l'avait annoncé, représentent une zone qui inclut l'ensemble du *caño Cureña*. Il s'agissait de construire un pont, ainsi que le montrent ces photographies «avant et après» qui figurent dans le rapport CONAVI pour 2014¹²⁹.

36

18. Le Costa Rica a donc entrepris le travail de réfection qu'il avait annoncé lors de l'audience de novembre 2013. Ce travail fait l'objet d'un contrôle et d'un entretien réguliers.

D. L'état actuel d'autres «emplacements fortement marqués par l'érosion»

19. Je vais consacrer le temps qui me reste à rectifier ce qui a été dit au sujet de l'état actuel de la route à d'autres «emplacements fortement marqués par l'érosion». Les étiquettes que le Conseil du Nicaragua attribue à certaines des photographies qu'il vous a montrées les jours précédents risquent de donner une fausse impression. A l'écran, vous voyez une photographie que

¹²⁶ Photographie présentée à la Cour par le Nicaragua, 23 mars 2015, RKM 21.8.

¹²⁷ *Ibid.*, RKM 20.8.

¹²⁸ Nicaragua, «Locations discussed in Key Studies», (Emplacements examinés dans des études clés), 10 avril 2015, p. 9 et 10 (photographie en bas de la page).

¹²⁹ DCR, annexe 11, CONAVI, *Works on National Road 1856: Before and After*, (Travaux sur la route nationale 1856 : avant et après), décembre 2014, p. 251, point C-86.

le Conseil du Nicaragua vous a projetée mardi¹³⁰. Comme d'autres photographies que je vous ai déjà montrées, celle-ci cite comme source le rapport de M. Kondolf de 2014. Pourtant, elle a été prise en octobre 2012¹³¹. Une photographie récente de cet emplacement prise par le Nicaragua le mois dernier apparaît maintenant à l'écran¹³². Elle montre que la zone a reverdi. C'est elle qu'il aurait fallu montrer à la Cour.

20. Deux autres photographies que le Conseil du Nicaragua a montrées à la Cour mardi sont de nature à induire en erreur. Celle qui apparaît à l'écran a été décrite comme ayant été présentée en mars de cette année¹³³ — comme vous le voyez, on y lit source photographie 2015, immédiatement en dessous. Cette photo a pourtant été prise en octobre 2012¹³⁴. Une photographie plus récente du même endroit apparaît maintenant sur le côté droit de votre écran¹³⁵. Contrairement à l'autre, la photographie de 2015, à droite, montre que le talus a considérablement reverdi.

21. Je vais maintenant vous montrer une autre photographie que le Conseil du Nicaragua a présentée à la Cour¹³⁶. Elle aussi datait prétendument de 2015 — vous pouvez le voir juste en dessous de la photo. Ce n'est pas exact. La photographie a été prise en octobre 2012¹³⁷, il y a deux ans et demi.

37

E. Conclusion

22. Monsieur le président, le Costa Rica continuera d'entreprendre des travaux de réfection de la route là où ils s'avèrent nécessaires et à les surveiller. La construction de la route reprendra dès que les plans seront prêts. Le Costa Rica a l'espoir qu'une coopération fructueuse pourra

¹³⁰ Dossier de plaidoiries du Nicaragua, 21 avril 2015, onglet n° 16, AP1-10 (photographie au bas de la page).

¹³¹ Réplique du Nicaragua, annexe 1, Kondolf, *Erosion and Sediment Delivery to the Río San Juan from Route 1856* (Erosion et dépôt de sédiments de la route 1856 dans le fleuve San Juan), juillet 2014, p. 102.

¹³² Photographie présentée à la Cour par le Nicaragua, 23 mars 2015, p. 41, RKM 24.3.

¹³³ Dossier de plaidoiries du Nicaragua, 21 avril 2015, onglet n° 16, AP1-11 (photographie dans le coin gauche en bas).

¹³⁴ RN, annexe 1, Kondolf, *Erosion and Sediment Delivery to the Río San Juan from Route 1856* (Erosion et dépôt de sédiments de la route 1856 dans le fleuve San Juan), juillet 2014, p. 104.

¹³⁵ Photographie présentée à la Cour par le Nicaragua, 23 mars 2015, p. 43, RKM 36.7.

¹³⁶ Dossier de plaidoiries du Nicaragua, 21 avril 2015, onglet n° 16, AP1-11.

¹³⁷ RN, annexe 1, Kondolf, *Erosion and Sediment Delivery to the Río San Juan from Route 1856* (Erosion et dépôt de sédiments de la route 1856 dans le fleuve San Juan), juillet 2014, p. 103 (coin en haut à droite).

s'instaurer entre les Parties en partant d'un désir sincère d'agir pour la protection de l'environnement des deux pays.

23. Monsieur le président, Mesdames et Messieurs de la Cour, telle est ma conclusion. Je vous remercie de votre attention. Monsieur le président, serait-ce un bon moment pour faire une pause-café ?

The PRESIDENT: Yes indeed, Madam. The Court will adjourn for a 15-minute break.

The Court adjourned from 4.10 p.m. to 4.30 p.m.

The PRESIDENT: Please be seated. I give the floor to Professor Kohen.

Mr. KOHEN:

There has been no breach of the 1858 Treaty, or of Nicaragua's territorial sovereignty, or of the obligation to carry out and notify an environmental impact study

1. Mr. President, Members of the Court, it is my task to commence examination of the obligations which the Applicant in this case wrongly considers to have been breached by Costa Rica. My presentation will address the alleged breaches of the 1858 Treaty and of the sovereignty and national integrity of Nicaragua on the one hand, and, on the other, of the obligation to carry out and notify an environmental impact study. I accordingly begin with the obligations relating to the Treaty of Limits of 1858 and the territorial sovereignty and integrity of Nicaragua.

A. The road in no way violates the provisions of the 1858 Treaty of Limits

2. Surprisingly, to say the least, Nicaragua has attempted to associate its claim of alleged environmental damage with another equally fanciful claim, based on the violation of its territorial sovereignty and integrity, and hence of the 1858 Treaty of Limits¹³⁸. Looking more closely, we can better comprehend Nicaragua's true aims in putting forward this claim. I will return to this, however, later.

38

¹³⁸ *Construction of a Road*, MN, p. 141, paras. 4.31-4.32; RN, pp. 159, 161, 164, 165-167, paras. 5.3, 5.10, 5.12, 5.14-5.18; CR 2015/10, p. 62, para. 27 (Pellet).

3. Members of the Court, as we saw last week, the Treaty of 15 April 1858 is a core component of the relationship between the two countries. This Treaty definitively settled the boundary issues. In that settlement, the River San Juan plays a key role. As a result of foreign influences associated with the construction of an interoceanic canal, it was agreed that the river boundary would lie along the Costa Rican bank, leaving all of the waters of the San Juan to Nicaragua. However, there was at the same time a counterpart, indissolubly linked to such sovereignty over the waters, representing both an essential condition of that recognition and a key limitation thereon: namely Costa Rica's perpetual right of navigation for commercial purposes. In your 2009 Judgment you summarized the position in the plainest and clearest of terms:

“[a] simple reading and of Article VI shows that the Parties did not intend to establish any hierarchy as between Nicaragua's sovereignty over the river and Costa Rica's right of free navigation, characterized as ‘perpetual’, with each of these affirmations counter-balancing the other. Nicaragua's sovereignty is affirmed only to the extent that it does not prejudice the substance of Costa Rica's right of free navigation in its domain, the establishment of which is precisely the point at issue; the right of free navigation, albeit ‘perpetual’, is granted only on condition that it does not prejudice the key prerogatives of territorial sovereignty”¹³⁹.

4. Your 2009 Judgment also briefly recalled the content of other dispositions of the Treaty in the following terms:

“Other provisions of the 1858 Treaty, though of less importance for the purposes of the present case, are not without relevance as regards the right of navigation on the river. This applies in particular to Article IV, which obliges Costa Rica to contribute to the security of the river ‘for the part that belongs to her of the banks’, to Article VIII, which obliges Nicaragua to consult Costa Rica before entering into any agreements with a third State for canalization or transit on the river, and of course to Article II, which establishes the border as the Costa Rican bank on the section of the river which is at issue in this dispute.”¹⁴⁰

39

5. Mr. President, Members of the Court, we might ask ourselves how the construction of a road on Costa Rican territory can infringe any of the rights or obligations deriving from the 1858 Treaty. There is rather every reason for asserting that, on the contrary, as a result of this road Costa Rica is a better position to fulfil its duty to contribute to the security of the river in accordance with Article IV of the Treaty. In 2009 you decided, and I quote: “this provision [Article IV], contrary to what Costa Rica contends, does not accord it any right of navigation in

¹³⁹*Dispute regarding Navigational and Related Rights (Costa Rica v. Nicaragua)*, Judgment, I.C.J. Reports 2009, p. 237, para. 48.

¹⁴⁰*Ibid.*, p. 234, para. 38.

ordinary circumstances. It places an obligation upon it to ‘safeguard’ the river from within its own territory.”¹⁴¹

6. In its Memorial, Nicaragua itself recognizes that this provision “is not without relevance for the present case”¹⁴². We may then ask ourselves how a 140-km stretch of the River San Juan, for which Costa Rica is responsible under Article IV, can effectively be guarded solely from three unconnected border posts and without any possibility of navigating on the river. Moreover, as you also noted, this obligation to contribute to the security of the river also derives from the Fournier-Sevilla Agreement of 9 February 1956¹⁴³. This obligation — I would add, this right of Costa Rica — to safeguard the common border is undoubtedly of importance for the examination of the issues raised by this case. Such importance falls to be assessed not only in light of the crisis in bilateral relations provoked by the invasion, and by Nicaragua’s claim of sovereignty over Isla Portillos, but also in connection with the day-to-day situation on the ground and, in particular, in relation to the fight against drug and people trafficking, illegal immigration and smuggling. We may indeed ask ourselves the following question: what or whose ends are served by Nicaragua’s campaign against the construction of Route 1856?

40

7. Another key element should be mentioned here in regard to the relationship between the construction of the road and the 1858 Treaty. In your 2009 Judgment in the *Navigational Rights* case, you stated that certain necessary implications needed to be drawn from the Treaty, given that the Parties had chosen a boundary running along the bank and that, at the time, “there was already a population inhabiting the Costa Rican side of the boundary”¹⁴⁴. You also noted in your Judgment “the great difficulty of travelling inland, due to the limited inland communications network”¹⁴⁵. Members of the Court, the construction of the road, rather than being a breach of the 1858 Treaty, constitutes a basic exercise of Costa Rica’s sovereignty deriving from the Treaty, namely for the benefit of those living on the bank of the river.

¹⁴¹*Dispute regarding Navigational and Related Rights (Costa Rica v. Nicaragua)*, Judgment, I.C.J. Reports 2009, p. 247, para. 83.

¹⁴²*Construction of a Road*, MN, para. 4.11.

¹⁴³*Dispute regarding Navigational and Related Rights (Costa Rica v. Nicaragua)*, Judgment, I.C.J. Reports 2009, p. 230, para. 23.

¹⁴⁴*Ibid.*, p. 246, paras. 77-78.

¹⁴⁵*Ibid.*, para. 78.

8. During the oral phase of the *Navigational Rights* case, Nicaragua even suggested that Costa Rica should build a road on its territory along the San Juan, seeking to justify its view that, if there was a communication problem in the Costa Rican border area, that did not justify navigation on the San Juan; Nicaragua's counsel explained: "if roads are muddy or even non-existent, it is the responsibility of Costa Rica, not Nicaragua, to maintain or construct them"¹⁴⁶. And I would add: all the more so, given that the right of navigation, whether for commercial or non-commercial purposes, which you recognized as being enjoyed by Costa Rica under the Treaty, is currently being nullified by Nicaragua, as we saw last week¹⁴⁷.

9. In its written pleadings, Nicaragua claims, however, to have identified three breaches of the régime established by the 1858 Treaty: the violation of Nicaraguan territorial integrity¹⁴⁸, the violation of Nicaragua's navigational rights¹⁴⁹, and the obligation to give notice of construction of the road¹⁵⁰. In the first round of oral argument, perhaps because of its "pirouettes" in regard to the applicable law — to which Costa Rica will return later — the Applicant has remained somewhat discreet on the subject of these alleged breaches, while failing to refute the statements in our own written pleadings¹⁵¹.

41

10. Let us start with the alleged violation of territorial sovereignty and integrity. I must admit that Nicaragua has somewhat toned down its original claim. After referring to an "invasion" of Nicaraguan territory¹⁵², certainly not a military one — I would remind you that Costa Rica does not have an army — but purportedly by way of sedimentation . . . , Nicaragua then talks of the violation of its territorial sovereignty under the 1858 Treaty through the alleged intentional release of sediment and the subsequent change in the configuration of the river¹⁵³. This calls for a number of comments.

¹⁴⁶CR 2009/5, p. 41, para. 42 (McCaffrey).

¹⁴⁷CR 2015/4, pp. 15-21, paras. 18-37 (Del Mar).

¹⁴⁸*Construction of a Road*, MN, p. 141, paras. 4.31-4.32; RN, paras. 5.3, 5.10, 5.12, 5.14-5.18.

¹⁴⁹*Ibid.*, paras. 4.23, 4.15, 4.41 (i), 6.14; RN, paras. 5.22-5.25.

¹⁵⁰*Ibid.*, paras. 5.42-5.57; RN, paras. 5.26-5.34.

¹⁵¹*Construction of a Road*, CMCR, paras. 4.7-4.17; RCR, paras. 3.12-3.19.

¹⁵²*Construction of a Road*, MN, para. 4.13.

¹⁵³*Ibid.*, paras. 5.18-5.19.

11. First of all, two key points should be emphasized: Costa Rica does not dispute Nicaragua's sovereignty, over either the waters or the bed of the San Juan River. Costa Rica has never exercised the slightest authority, or carried out the least activity, on Nicaraguan territory. That is more than enough to dismiss Nicaragua's complaint of violation of its territorial sovereignty and integrity.

12. Secondly, Nicaragua's allegations have not been supported by any evidence. Not one scrap of evidence of any kind of intentional release of anything whatsoever into the river. Not one scrap of evidence — not the very slightest! — of an imagined change in the configuration of the river. On the other hand, cutting and diverting meanders, as Nicaragua has done on the lower San Juan, would indeed constitute a change in the configuration of the river; but in no way can this be said of the natural appearance or disappearance of sediment deltas — which Nicaragua has not even proved to result from the construction of the road.

13. Mr. President, it is one thing to collect sediment and deliberately discharge it into the territory of another State, as we have seen that Nicaragua has done in the *Certain Activities* case¹⁵⁴, it is quite another for sediment to be carried into the river by the action of weather or erosion.

42

Furthermore, the mere fact that sediment from Costa Rica reaches the San Juan does not in itself constitute a violation of any international obligation¹⁵⁵. If the opposite were true, then both States would have been in violation of the other's sovereignty from the very moment the 1858 Treaty entered into force: Lake Nicaragua and the tributaries of both countries have carried sediment into the San Juan and the Colorado ever since the basin existed. It is only natural: fluvial processes are the most common way of transporting sediment, and the San Juan is a particularly sediment-heavy river.

14. If Nicaragua claims that the appearance of sediment deltas in some parts of the river is equivalent to "changing the configuration" of the river, then that is a gross abuse of the language. Moreover, the existence of sediment deltas is not at all new for this river. To claim that they appeared in the San Juan after the construction of the road flies in the face of reality. Proof of this

¹⁵⁴*Certain Activities*, MCR, paras. 5.63-5.66; Ann. 225; CR 2015/2, p. 20, para. 7 (Ugalde).

¹⁵⁵*Construction of a Road*, RCR, paras. 3.11-3.13.

is the existence of such deltas along both banks of the river¹⁵⁶. Ms Parlett will address this issue in more detail tomorrow.

15. What is more, and quite remarkably, this is the first time in the history of the Court that a State reporting environmental harm caused by a neighbouring State has alleged violation of a boundary treaty on account of the transboundary nature of the environmental harm it considers itself to have suffered. In the *Gabčíkovo-Nagymaros* case, neither Slovakia nor Hungary claimed any alleged violations of the Paris Peace Treaty of 10 February 1947¹⁵⁷, which delimited the boundary between Hungary and Czechoslovakia. Hungary alleged violation of the 1956 Treaty governing the State border régime and the 1976 Treaty on the management of boundary waters. Those treaties did not delimit the boundary but laid down a number of rules for its demarcation, maintenance and governance, and for the use of boundary waters and highways¹⁵⁸. The Court did not rely on those treaties in its Judgment¹⁵⁹.

43

16. It was only in a Note Verbale of 14 February 1992 that Hungary further asserted that the construction of “Variant C” was in contravention of “the principles of sovereignty and territorial integrity, [and] the inviolability of State borders”¹⁶⁰. The Court did not even consider this line of reasoning in determining either the unlawfulness of “Variant C” or the merits of Hungary’s position in respect of countermeasures¹⁶¹.

17. In the *Pulp Mills* case, Argentina claimed violations by Uruguay of the Statute of the River Uruguay, a treaty concluded in 1975 establishing “the joint machinery necessary for the optimum and rational utilization of the River Uruguay”¹⁶². Argentina did not allege any violation by Uruguay of the 1961 Treaty marking the boundary in the River Uruguay¹⁶³.

¹⁵⁶*Construction of a Road*, MCR, paras. 3.51-3.52; MCR, App. A, figs. 35, 36, 37, 38; RCR, paras. 2.88-2.90; DCR, App. A, figs. 5.2, 5.3.

¹⁵⁷United Nations, *Treaty Series (UNTS)*, Vol. 41, p. 135.

¹⁵⁸*Gabčíkovo-Nagymaros Project (Hungary/Slovakia)*, Memorial of Hungary, paras. 4.29-4.32, 4.33-4.35, 4.45 and 4.50.

¹⁵⁹*Gabčíkovo-Nagymaros Project (Hungary/Slovakia)*, Judgment, *I.C.J. Reports 1997*, p. 65, paras. 105-106.

¹⁶⁰*Ibid.*, p. 49, para. 64. See also the letter from Prime Minister J. Antall of Hungary to Prime Minister Strásky of Czechoslovakia, 28 Sep. 1992, Memorial of Hungary, Vol. 4, Ann. 98.

¹⁶¹*Ibid.*, Judgment, p. 54, para. 78; pp. 55-57, paras. 82-87.

¹⁶²*Pulp Mills on the River Uruguay (Argentina v. Uruguay)*, Memorial of Argentina, paras. 3.31-3.157; *ibid.*, Judgment, *I.C.J. Reports 2010 (I)*, p. 47, para. 67 and p. 73, para. 169.

¹⁶³*UNTS*, Vol. 635, p. 91.

18. It would thus indeed seem, Mr. President, Members of the Court, that Nicaragua is confusing obligations to respect the territorial integrity and sovereignty of States and treaties establishing boundaries with the obligation not to cause significant transboundary harm. The former obligation is thus irrelevant. My colleagues will return to the absence of any breach in respect of the latter obligation tomorrow.

44 19. At this stage, the aim of the Applicant in claiming make-believe violations of the 1858 Treaty and of its territorial sovereignty and integrity is clear. It seeks to create a mirror image of the proceedings instituted by Costa Rica concerning activities carried out by Nicaragua in the border area, and in particular the occupation of and claim to part of Isla Portillos. More seriously still, this argument has been put forward to deny yet again Costa Rican rights of free navigation on the San Juan. Thus, we read in the Applicant's Memorial: "Therefore, as far as Costa Rica has breached its obligations regarding the San Juan River and prejudiced Nicaragua's sovereign prerogatives on the River, it has lost — *lost!* Mr. President — its right of free navigation."¹⁶⁴

20. Costa Rica strongly objects to Nicaragua's standing policy of using all available means in its attempt to nullify Costa Rica's rights of free navigation under the 1858 Treaty.

21. As for the impairment of Nicaragua's freedom of navigation as a result of the alleged appearance of sediment deltas on the Costa Rican bank of the San Juan, this is perplexing, Mr. President. It is no doubt because it is so ludicrous that Nicaragua did not dwell on this argument at the beginning of the week and instead referred vaguely to the fact that the accumulation of sediment exacerbates obstacles to navigation¹⁶⁵. Members of the Court, navigation on the San Juan has continued in the same way as it did before the road was built. I refer of course to Nicaraguan navigation. We know what the situation is in respect of Costa Rican navigation rights¹⁶⁶. There is thus no need to linger over this quite implausible argument¹⁶⁷, which the Applicant appears to have abandoned.

¹⁶⁴ *Construction of a Road*, MN, para. 4.9.

¹⁶⁵ CR 2015/10, p. 13, para. 13 (Reichler).

¹⁶⁶ CR 2015/4, pp. 15-21, paras. 18-37 (Del Mar).

¹⁶⁷ *Construction of a Road*, RCR, para. 3.15.

22. Finally, Mr. President, in the written stage of the proceedings Nicaragua claimed the violation of an alleged Costa Rican obligation under the 1858 Treaty of Limits, whereby Nicaragua should have been notified of the construction of the road¹⁶⁸. There is nothing in that Treaty to support the existence of such an obligation. Nicaragua argues that, since the Court recognized that Nicaragua's obligation to notify Costa Rica of any regulation concerning the right of free navigation results from the 1858 Treaty, Costa Rica should therefore do likewise in respect of the construction of the road. We have already explained: Nicaragua's obligation to notify its regulations follows from the existence of Costa Rican rights of free navigation. The 1858 Treaty also obliges Nicaragua to notify and consult with Costa Rica in respect of any canalization works¹⁶⁹. For its part, Nicaragua has no rights, of any kind whatsoever, over Costa Rican territory. Neither the 1858 Treaty, nor its interpretation by Cleveland or the Court's 2009 Judgment, imposes on Costa Rica an obligation of notification concerning the construction of a road on Costa Rican territory.

45

23. It is clear, Members of the Court, that in constructing the road Costa Rica neither violated the territorial sovereignty and integrity of Nicaragua, nor the 1858 Treaty. Quite the contrary, it exercised its sovereignty for the benefit of its border population and its security requirements — although this does not appear to be to the liking of Nicaragua.

B. Costa Rica did not breach its obligations with respect to the conduct and notification of an environmental impact assessment

24. Members of the Court, I now turn to the question of the alleged breach of obligations with respect to the conduct and notification of an environmental impact assessment. For the sake of brevity, from here on I shall use the abbreviation "EIA". The Court's task is in fact simplified by the fact that the two Parties now agree on the existence of an international obligation to carry out and notify an EIA when there is a risk of significant transboundary harm. I shall now explain to the Court that Costa Rica has not, in the particular circumstances of the case, breached that obligation.

25. I shall consider in turn four reasons showing that there is no such breach:

¹⁶⁸*Construction of a Road*, RN, paras. 5.26-5.29.

¹⁶⁹*Certain Activities*, MCR, Ann. 1, Treaty of Limits of 15 April 1858, Art. VIII.

- first, the threshold for triggering the obligation to carry out the transboundary impact study has not been reached by the construction of the road;
 - second, even if that threshold had been reached, the emergency situation created by Nicaragua’s activities and threats exempts Costa Rica from any prior obligation to produce and notify an EIA;
 - third, Nicaragua’s conduct, both in respect of Costa Rica’s requests for information and discussion regarding the road and in respect of its failure to implement an EIA and notify Costa Rica of its own projects likely to have a transboundary impact, precludes Nicaragua from asserting any breach by Costa Rica; and
- 46** — fourth, in the context of this case, the requirements for an EIA were met through Costa Rica’s subsequent conduct of impact studies and mitigation and prevention activities.

(a) *The threshold for preparing an EIA has not been reached*

26. Mr. President, under international law an EIA is required when there is a risk of significant transboundary harm, according to the terminology used in a number of international instruments¹⁷⁰, or “a significant adverse impact in a transboundary context”, to use that of the Court in the case of the *Pulp Mills on the River Uruguay*¹⁷¹. International law does not impose this obligation in respect of every action which a State undertakes or authorizes on its territory, where such action does not have harmful effects beyond that territory¹⁷².

(i) Absence of risk

27. Article 2 of the ILC Articles on the Prevention of Transboundary Harm uses the term “risks” in the sense of risks “taking the form of a high probability of causing significant transboundary harm”. In other words, not every risk per se is envisaged. It is a matter of degree. As the commentary to Article 2 states, “[i]t is . . . the combined effect of ‘risk’ and ‘harm’ which

¹⁷⁰For example, the Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context, Espoo, 25 Feb. 1991, *UNTS* 1989, 309; Convention on Biological Diversity, 1992, *UNTS* 1760, 79; the UNEP EIA Goals and Principles, Principle 1, (GA res. 42/184); the International Law Commission’s draft Articles on the Prevention of Transboundary Harm from Hazardous Activities, Art. 1.

¹⁷¹*Pulp Mills on the River Uruguay (Argentina v. Uruguay)*, Judgment, *I.C.J. Reports 2010 (I)*, p. 83, para. 204.

¹⁷²ILC’s Commentary to Article 1 of the International Law Commission’s draft Articles on the Prevention of Transboundary Harm from Hazardous Activities, para. 13.

sets the threshold”¹⁷³. As for the “significant” nature of the harm, I shall quote the ILC commentary *in extenso*:

47

“The term ‘significant’ is not without ambiguity and a determination has to be made in each specific case. It involves more factual considerations than legal determination. It is to be understood that ‘significant’ is something more than ‘detectable’ but need not be at the level of ‘serious’ or ‘substantial’. The harm must lead to a real detrimental effect on matters such as, for example, human health, industry, property, environment or agriculture in other States. Such detrimental effects must be susceptible of being measured by factual and objective standards.”¹⁷⁴

28. Members of the Court, the real question is therefore whether the works on Route 1856 risked causing significant or substantial transboundary harm. I shall use some of the key terms of the ILC. First, whether there is “a high probability” that more than “detectable” harm will be caused. At this stage, it is clear that the only possible effect of the construction works would be an increase in the sediment load in the San Juan. Contrary to what our opponents claim, in no way could the construction of a road with characteristics like ours cause such an increase in the sediment load as to be equivalent to significant harm. Neither to the San Juan, nor to any protected areas on the Nicaraguan side of the river. After the Applicant’s first round of oral argument, it has not been shown that there was any transboundary harm. The absence of harm will be confirmed tomorrow during the experts’ testimony and my colleagues’ ensuing presentations.

29. I admit that the absence of transboundary harm does not necessarily imply that there was no risk, in the same way that, if there is any harm, that does not necessarily mean that there was previously a risk. But, Members of the Court, you will agree with me that while the absence of harm suggests an absence of risk, the existence of harm, on the other hand, indicates the *possibility* of a risk. It is a question of scale. We have before us a modest construction project and a sizeable river, which carries sediment. Mr. President, if there is no evidence of risk, then there is no obligation to conduct an EIA.

¹⁷³ILC’s Commentary to Article 1 of the International Law Commission’s draft Articles on the Prevention of Transboundary Harm from Hazardous Activities, Commentary to Art. 2, p. 417, para. 2.

¹⁷⁴*Ibid.*, para. 4.

(ii) If the Espoo Convention were applicable, it would not have been breached by Costa Rica

48 30. Mr. Sheate wrongly claims that the construction of Route 1856 would not be in compliance with the Espoo Convention, if it were applicable¹⁷⁵. Both Mr. Sheate and Professor Craik agree that Route 1856 does not meet the criteria for activities listed in Appendix 1 of the Espoo Convention requiring an EIA¹⁷⁶. That document refers to *motorways* and *express roads*. Members of the Court, as you have just this minute seen: the modest Route 1856 is neither one nor the other. Mr. Sheate's comparison to the widening of the M25 motorway around London, when I asked him for an example of a similar road that had been subject to as much scientific assessment, is irrelevant, and the same applies to the high-speed rail link¹⁷⁷.

31. According to the expert called by Nicaragua, it is rather the criteria set by Appendix III of the Espoo Convention that led him to the conclusion he drew¹⁷⁸. Appendix III sets out general criteria to assist in the determination of activities requiring *discussions* between the Parties to ascertain whether an EIA is necessary. It is thus Article 2, paragraph 5, of the Espoo Convention that is referred to in Appendix III. It is not enough, as Mr. Sheate believes¹⁷⁹, for one or other of the examples in Appendix III to be present for that automatically to mean that an EIA is required. Thus, as Professor Craik points out: "were the Espoo Convention to apply (which it does not), Costa Rica would not owe a [*sic*] obligation to conduct an EIA, but rather would at most owe a duty to engage in 'discussions' with a concerned party"¹⁸⁰. Furthermore, I shall show in a few moments that Costa Rica suggested holding discussions and that Nicaragua did not take it up on its offer.

(iii) Proximity is not a sufficient criterion

32. Knowing that there is no real risk of significant harm, our friends on the other side of the Bar make much of the road's proximity to the river. Members of the Court, mere proximity to the

¹⁷⁵Written Statement of Mr. William R. Sheate, paras. 10-12.

¹⁷⁶Report by Mr. Neil Craik, RCR, Ann. 1, para. 4.6. Written Statement of Mr. William R. Sheate, para. 10.

¹⁷⁷CR 2015/9, p. 43 (Sheate).

¹⁷⁸Written Statement of Mr. William R. Sheate, para. 10.

¹⁷⁹*Ibid.*

¹⁸⁰Neil Craik, "The Requirement to Perform a Prior Environmental Impact Assessment", 15 Jan. 2015, para. 4.6.

49 river is not a sufficient criterion to require an EIA. Proximity is not in and of itself, and far from automatically, synonymous with a risk of significant harm. There is no such presumption establishing a “proximity=risk” equation. The risk must be backed up by the existence of proof. Otherwise, any activity close to the river would require an impact study by Costa Rica and its notification to Nicaragua, which would clearly be excessive. I must say that I have found no proof of such a risk, either in Mr. Sheate’s reports or in Nicaragua’s written pleadings. Moreover, even in the case of rivers whose waters are shared, there is no obligation to assess and notify the impact of every river-related activity carried out by riparians, as shown in the *Pulp Mills* case with which the Court is very familiar¹⁸¹.

33. Here, Members of the Court, we are not even dealing with a river-related activity. On the contrary, it is rather a means of transport that takes traffic away from the river, thus reducing the direct impacts and risks arising from navigation. Furthermore, unlike Nicaragua, which has practically closed navigation to Costa Ricans, Route 1856 is open to everyone and thus benefits not only Costa Rican riparians but also riparians on the other side of the San Juan.

34. The cases heard by the Court concerning watercourses are very different from this one. The *Gabčíkovo-Nagymaros* case concerned works located on the Danube itself. The *Pulp Mills* case concerned mills using water and discharging effluent into the river in the course of industrial production. The latter case between Argentina and Uruguay is also of interest here for another reason: the Parties did not agree as to whether the plans for the mills should be subject to the procedure laid down by the Statute of the River Uruguay; yet no one suggested, for example, that a prior EIA was required to establish resorts or tourist activity on or by the river. Thus, it is not every activity close to or even on a river that is synonymous with an obligation to prepare an EIA.

50 35. A road, moreover a modest one such as that being constructed by Costa Rica, is not an industrial activity and does not *a fortiori* dump any chemicals in the river. In fact, nothing is dumped in the river as a result of its construction. The sediment that flows naturally into the river, Members of the Court, is not in itself a toxic substance or a POP (persistent organic pollutant).

¹⁸¹*Pulp Mills on the River Uruguay (Argentina v. Uruguay), Judgment, I.C.J. Reports 2010 (I), p. 83, para. 204.*

36. The case initiated by Nicaragua is also distinct from the one we debated last week. Costa Rica's complaints against Nicaragua concern dredging activities which change the bed, the course and the régime of the river, and which are liable to affect not only Costa Rica's general customary rights, but also the treaty rights derived by it from the 1858 Treaty and its interpretation by Arbitrator Cleveland and by the Court.

37. As for the receiving environment, Mr. Brenes has already discussed the different areas traversed by the road and Nicaragua's exaggerations. Mr. Sheate also mentions the overall size of the road¹⁸², but he could not be unaware that approximately half of the road was built on pre-existing stretches, as Mr. Kondolf acknowledges¹⁸³. On top of the fact that he failed to read all the scientific documentation analysing the impact of the road on the receiving environment¹⁸⁴, such an omission on the part of Mr. Sheate does little for the credibility of his conclusions. It was up to Nicaragua to prove the existence of a risk of significant harm and it has not done so.

38. Everything I have just set out, as well as the reasons previously stated in the course of the written proceedings, show that Costa Rica has not violated the relevant provisions of the Convention on Biological Diversity¹⁸⁵ or the Ramsar Convention on Wetlands¹⁸⁶ either.

51 (b) *International law provides an emergency exemption to the obligation to carry out an EIA*

39. Members of the Court, I will now leave to one side the question of the risk threshold triggering the obligation to carry out an EIA and come to my second point. Even assuming, *quod non*, that such a threshold has been reached, Costa Rica was not obliged by international law to produce an EIA before deciding to construct Route 1856.

40. Mr. President, last Monday Nicaragua's expert acknowledged that the invasion of one's territory and the threat of force may constitute emergency situations in which it is not possible to carry out a prior EIA. He also recognized that EIA régimes in various parts of the world allow for

¹⁸²William R. Sheate, Comments on the lack of EIA for the San Juan Border Road in Costa Rica, RN, Vol. II, Ann. 5, p. 299; Written Statement of Mr. William R. Sheate, 15 Mar. 2015, para. 18.

¹⁸³MN, Ann. 1, p. 6.

¹⁸⁴CR 2015/9, p. 42.

¹⁸⁵CMCR, paras. 5.8-5.12.

¹⁸⁶*Ibid.*, paras. 5.32-5.33.

such assessments to be dispensed with for projects relating to national security¹⁸⁷. Professor Craik conducts a detailed study in his report, to which I refer you, and arrives at the following conclusion:

“The presence of an emergency exemption in international law is consistent with the obligation of states to use due diligence. In the case of an emergency, it is not ‘reasonable’ nor within the degree of care ‘expected of a good Government’ to require it to delay urgent activities in order to conduct an EIA. The exemption is consistent with the deference that international law provides to states to determine the contents of their EIA instruments, as it leaves it up to states to determine whether and how they shall implement an emergency exception.”¹⁸⁸

41. And this conclusion is supported by a long list of national and international instruments which recognize the right not to carry out an EIA in emergency situations¹⁸⁹. You can see just some of them on the screen. This is therefore the primary rule governing international obligations relating to EIAs when an emergency exemption exists. There is no need to refer to the secondary rules of responsibility, to use Roberto Ago’s terminology, regarding circumstances precluding wrongfulness. Nor is it necessary to refer to the — highly interesting — but otherwise irrelevant observations of my colleague Stephen McCaffrey, whose remarks on the relationship between national and international law are equally immaterial¹⁹⁰.

52

42. Mr. Brenes has explained to you the urgent situation created by Nicaragua itself, as well as Nicaragua’s misunderstanding of Costa Rica’s domestic law, which contains and has implemented the emergency exemption. I will not go back over this. It is difficult to deny that Costa Rica had good reason in the circumstances to regard itself as being in a situation of emergency.

43. Members of the Court, a State which has been invaded by another, which lives with the threat of seeing another part of its territory entered without its permission (because there is no other way to describe Nicaragua’s position in respect of its alleged right to navigate the Colorado), a State which has to suffer claims being made in respect of another part of its territory (over which its sovereignty was recognized by an 1858 treaty), should such a State notify the State treating it in

¹⁸⁷CR 2015/9, pp. 36-37.

¹⁸⁸Professor Neil Craik, “The Requirement to Perform a Prior Environmental Impact Assessment”, 14 January 2015, RCR, Vol. II, Ann. 1, para. 5.5.

¹⁸⁹*Ibid.*, para. 5.2; RCR, pp. 95-101, paras. 3.31-3.39.

¹⁹⁰CR 2015/10, pp. 34-38, paras. 9-23 (McCaffrey).

this manner of how it intends to deal with the threat, ask it for information, wait several months for a response, then produce an EIA, transmit it, wait again for a response from the State which is the source of the problem and then proceed to start on the work? This surreal chain of events is essentially what Nicaragua is asking you to uphold.

53 44. Costa Rica has done its utmost to avoid an armed confrontation with Nicaragua. Its police forces were in the area when it learnt of the first incursions by Nicaragua¹⁹¹. Given Nicaragua's massive military deployment, the Costa Rican Government chose to avert any loss of human life and avoid initiating an armed conflict, with its incalculable consequences. Instead, it opted for peaceful means, both by having recourse to dispute settlement procedures (the OAS, good offices of third States, the Court) and by reliance on internal defence. Faced with the risk of a further violation of its territorial sovereignty and integrity, Costa Rica thus chose to respond by using peaceful means and undertaking urgent infrastructure work, in order to improve access to the human communities and police posts located along the boundary. It is clear, even for those who are not experts in security, that an isolated border region is harder to defend than a boundary with a highway running beside it. Not forgetting the special circumstances created by Costa Rica's inability to navigate the San Juan as a result of Nicaragua's conduct.

45. This threat was not an imaginary one, Mr. President. As the Members of the Court are already aware, Nicaragua's armed forces failed even to respect the Court's Order of 8 March 2011, and have entered and occupied the territory that is the subject of the dispute joined by the Court with this one. Just a few days ago, Members of the Court, Nicaragua told you that it considered itself entitled, under a distorted reading of the Cleveland Award, to occupy the Costa Rican bank of the San Juan River temporarily and to cause damage to Costa Rican territory¹⁹². Perhaps it is on the basis of this astonishing claim that Nicaragua even considers itself entitled to produce to the Court photographs taken on Costa Rican territory, showing the unauthorized presence there of its personnel! We will return to that next week. But, for the purposes of this case, I would note that Nicaragua's unlawful activities on Costa Rican territory are continuing, even as these two cases are

¹⁹¹*Certain Activities*, MCR, p. 72, para. 3.10; CR 2011/1, p. 29, para. 19 (Ugalde).

¹⁹²CR 2015/5, pp. 38-39, para. 33 (Pellet).

pending before the Court. This is a simple demonstration of how the emergency situation created by Nicaragua in 2010 is far from over.

(c) *Nicaragua's conduct precludes any breach by Costa Rica in regard to an EIA*

46. There is a further specific element in this case which shows that Costa Rica has not been in breach of its obligations in connection with an environmental impact assessment: namely, Nicaragua's attitude. On the one hand, we have to consider its conduct in relation to Costa Rica's request for information relating to Route 1856, and on the other, its conduct in terms of the works and projects that it has itself undertaken and which cause, or risk causing, significant harm to Costa Rica. I will begin with Nicaragua's attitude to the information requested by Costa Rica regarding the road.

47. Members of the Court, before an EIA can be undertaken, certain information is required. It was up to Nicaragua to provide Costa Rica with that information. As my esteemed colleague
54 Steve McCaffrey so well explains it—albeit in relation to the use of watercourses or drainage basins, but in terms transposable to the situation that we are addressing here:

“Obviously then, for a state to ensure that its own use is equitable and reasonable, it must be provided with a variety of kinds of data and information by its co-riparians. And since what is equitable can change with changing circumstances, whether they be of natural or human origin, the information must be regularly updated.”¹⁹³

48. I should like to emphasize two important points in this regard. The first: as you can see in the note at tab 44 of your folders and on the screen, it was Costa Rica that asked Nicaragua for information on 29 November 2011, and stated itself ready to discuss environmental issues of common interest in connection with the mediation undertaken by Mexico and Guatemala in the context of the crisis generated by Nicaragua's occupation of Isla Portillos¹⁹⁴. Nicaragua provided nothing, nothing at all. It ignored the proposals for environmental discussions. It simply requested an immediate halt to the construction, stating, without further explanation, that it considered that

¹⁹³Stephen McCaffrey, *The Law of International Watercourses*, 2nd ed., Oxford, Oxford University Press, 2007, p. 402.

¹⁹⁴Note DM-AM-601-11 of 29 Nov. 2011 from the Minister for Foreign Affairs and Worship of Costa Rica to the Minister for Foreign Affairs of Nicaragua, CMCR, Vol. III, Ann. 39.

the road would cause serious damage to the San Juan River¹⁹⁵. A few weeks later, it instituted these proceedings before this Court¹⁹⁶. Not only did Nicaragua fail to provide any scientific documentation, or accept Costa Rica's proposals for discussions on the overall environmental issues. But subsequently it also refused to allow Costa Rica's technical experts to measure the sedimentary load carried by the river, and even objected to a joint monitoring exercise¹⁹⁷.

55

49. The second point that I now wish to stress is the following: it has become clear at this stage of the proceedings that Nicaragua does not possess the necessary information for a proper assessment of the situation of the San Juan regarding flow, water quality or sedimentary load, or, at all events, does not wish to share it with Costa Rica, or even with your Court. In these circumstances, in view of the fact that Costa Rica made a request for information and proposed discussions — to neither of which Nicaragua deigned to respond, Costa Rica cannot be blamed for any breach of the obligation to produce an EIA.

50. Let us now turn to Nicaragua's actions in relation to its own obligation to conduct an EIA and notify that assessment to Costa Rica. We are struck by the total absence in this case of either study or notification. Costa Rica learned of the plans to dredge the San Juan only from press reports. It requested information on those plans on 26 January 2006¹⁹⁸, 5 May 2006¹⁹⁹, in August 2009²⁰⁰, and again in 2010²⁰¹. Nicaragua never transmitted any information to Costa Rica. The first piece of information received was in the judges' folder presented by Nicaragua on 4 January 2011, in this Hall, at the hearings on the first provisional measures²⁰². Furthermore, the purported EIA was incomplete, and no study of the transboundary impact, in particular in relation to the impact on the Río Colorado, has to date been carried out.

¹⁹⁵Note MRE/DVM/AJST/500/11/11 of 29 Nov. 2011, Nicaragua's Application instituting proceedings of 22 Dec. 2011, Ann. 17.

¹⁹⁶Nicaragua's Application instituting proceedings of 22 Dec. 2011.

¹⁹⁷RCR, paras. 2.29-2.33.

¹⁹⁸*Certain Activities*, MCR, Ann. 41, Note DM-37-06 dated 26 Jan. 2006, to the Nicaraguan Minister for Foreign Affairs from the Minister for Foreign Affairs and Worship of Costa Rica.

¹⁹⁹*Ibid.*, Ann. 43, Note DM-187-06 dated 5 May 2006 to the Nicaraguan Minister for Foreign Affairs from the Minister for Foreign Affairs and Worship of Costa Rica.

²⁰⁰*Ibid.*, Ann. 45, Note DM-637-09 dated 27 Aug. 2009 to the Nicaraguan Minister for Foreign Affairs from the Minister for Foreign Affairs and Worship of Costa Rica.

²⁰¹*Ibid.*, Ann. 46, Note DM-AM-156-10 dated 12 July. 2010 to the Nicaraguan Minister for Foreign Affairs from the Minister for Foreign Affairs and Worship of Costa Rica.

²⁰²*Certain Activities*, CR 2011/2, pp. 16-17, para. 39 (Argüello).

51. The same applies to construction of an airport on the Ramsar site within the San Juan River conservation area, immediately adjacent to San Juan del Norte Bay, territory under the joint sovereignty of both States and very close to the area occupied by Nicaragua in 2010²⁰³. Again, not the slightest notification of any EIA.

56 52. I could continue at length listing these activities by Nicaragua which could potentially result in transboundary harm, but I am going to confine myself today to reference to the “pharaonic” project of an interoceanic canal. Members of the Court, you have at tabs 59 and 60 of your folders information on the subject which lies in the public domain, and at tabs 45 and 46, the Notes sent by Costa Rica asking Nicaragua for information²⁰⁴. All of this should require no comment when viewed in the context of the Applicant’s complaints regarding the impact of the Road in terms of deforestation, of the river’s fauna, of sedimentation, etc. First, in light of the fact that at several periods in history, including recently, Nicaragua has envisaged construction of an interoceanic canal along the San Juan. It was only on 13 May 2013 that the Nicaraguan Government informed the Costa Rican Government of its decision not to construct the canal along the San Juan²⁰⁵. Can we for a moment imagine the impact of an interoceanic canal on the San Juan — on the protected zones and their flora and fauna — on both sides of the border? Can we now compare it with the potential impact of Route 1856 on this same environment? Moreover, even along the chosen line, which you can see on the screen, it is clear that this canal, which will pass through Lake Nicaragua, will have an undeniable impact on the entire San Juan basin. Mr. President, despite Costa Rica’s requests, Nicaragua has not provided the slightest information and has apparently not carried out its own EIA. Members of the Court, by its conduct, Nicaragua has barred itself from invoking any breach by Costa Rica of obligations to conduct and notify an EIA.

(d) *The scientific studies conducted suffice to demonstrate the existence of an EIA*

53. Mr. President, Members of the Court, notwithstanding the emergency situation which we have described, Costa Rica did nonetheless undertake or request several impact and assessment

²⁰³CMCR, para. 1.22.

²⁰⁴RCR, Vol. IV, Anns. 21 and 31.

²⁰⁵*Ibid.*, Ann. 21.

studies, which must be regarded as constituting an EIA. As witness-expert Mr. Sheate confirmed on Monday, an EIA is a process, not a single document. In the documentation in this case, you have 22 scientific reports relating to the construction of Route 1856, including an environmental diagnostic assessment (EDA) of the impact on the environment of Route 1856, which our opponents have as heavily criticized as they have extensively utilized it.

57

54. In this regard, I must admit to having followed with a certain amusement Mr. Lowenstein's presentation on the alleged "ecological damage" to the San Juan, in which he made frequent reference to the EDA²⁰⁶, while unable to provide any evidence whatever from Nicaragua on the matter. That shows two things: (1) the serious character of the study carried out by Costa Rica's Tropical Scientific Center, namely the EDA and its update, and (2) the absence of any information from Nicaraguan concerning its own river.

55. As Mr. Brenes has explained to you, the construction of the road is still incomplete and the various construction companies involved have to present studies that include the environmental aspect, which must then be approved by the competent State body, CONAVI. In those studies, account has to be taken of the EDA, as well as of its recent update. This procedure, Members of the Court, all forms part of an EIA process. There is thus nothing to justify Nicaragua's assertion that, because these measures were not taken prior to commencement of the works, no EIA has been carried out. This substantial series of studies will include all necessary damage-prevention assessments. As even Mr. Sheate recognized, mitigation and monitoring operations are all part of the process. There is no justification for the extreme formalism with which Nicaragua persists in approaching the matter. Nicaragua now possesses an abundance of information concerning Route 1856 and its environmental impact. Costa Rica is complying with its international obligations in the matter, and will continue to do so in the future.

Conclusions

56. I come now, Mr. President, to my concluding remarks. As you know, Members of the Court, Nicaragua is preventing Costa Rica's normal exercise of its right of free navigation on the San Juan, and has objected to the San Juan being used for the resupply of Costa Rican police

²⁰⁶CR 2015/10, pp. 24-28, paras. 3-14 (Loewenstein).

58

boundary posts and the relief of their personnel, despite a co-operation agreement, which it has declared null and void²⁰⁷. As I have explained, Nicaragua has invaded Costa Rican territory and modified its geography, laid claim to territory whose ownership has been settled for more than a century and a half, threatened to exercise a non-existent right of navigation on the River Colorado, and since last week, even claims the right to harm and “temporarily” occupy Costa Rican territory. If all that does not allow a State to take action at its border, including the construction of a road along that border, without first presenting an EIA to the State having caused the state of emergency, then the security of States would effectively cease to exist.

57. There is surely something unconscionable about a State, which, having first constructed a *caño*, then, secretly, two others, in flagrant breach of the provisional measures ordered by this Court, thus grossly transforming the nature of an area which does not even belong to it, and without even the slightest environmental impact assessment, then comes and complains that the State which has been the victim of these actions is constructing a defensive road on its own territory.

58. Mr. President, Members of the Court, simply “crying wolf” does not entitle one to claim that an environmental obligation has been breached, whether that breach be procedural, like that which I have just discussed, or substantive, like those that my colleagues will address tomorrow. The only real argument put forward by Nicaragua is the proximity of the road to the river. That does not suffice. Our opponents must demonstrate the existence of significant transboundary harm. They have not done so. *A fortiori*, we will see tomorrow that they are also unable to prove any damage to the San Juan.

59. If I may say so, I believe that Nicaraguan sovereignty has not been affected one jot by the construction of the road. On the other hand, Costa Rica, in exercise of its sovereignty, has improved the living conditions of its riparian population and strengthened its security in the face of a neighbour which is conducting itself in an aggressive and vindictive manner.

60. In 2006, you stated in another case that “account must be taken of the need to safeguard the continued conservation of the river environment and the rights of economic development of the

²⁰⁷*Dispute regarding Navigational and Related Rights (Costa Rica v. Nicaragua)*, Judgment, I.C.J. Reports 2009, p. 231, para. 26.

59

riparian States”²⁰⁸. Ultimately, Mr. President, Members of the Court, it is all a question of balance — balance between sustainable development and protection of the environment. One cannot be considered without the other. The same balance is required between the security of States, and above all of their populations, and protection of the environment. Environmental protection cannot act as a bar to development and security. Costa Rica respectfully requests you to assess the Parties’ rights and obligations in light of this essential equilibrium.

61. I thank you, Mr. President, Members of the Court, for your kind attention.

The PRESIDENT: Thank you, Professor. That closes Costa Rica’s oral argument for this afternoon. Before adjourning the hearing, I shall give the floor to Members of the Court who would like to put questions to Costa Rica. I will do so in order of seniority.

I first give the floor to Judge Bennouna.

Judge BENNOUNA: Thank you, Mr. President. As you have just said, my question is addressed to Costa Rica. According to Professor Marcello Kohen’s presentation, Costa Rica considers that the international obligation to carry out an environmental impact assessment depends on whether there is a significant or substantial transboundary risk. Can Costa Rica explain to the Court:

— First, how can the existence of such a risk be established, so that Costa Rica might be required to carry out an EIA before implementing its road project?

— Secondly, if, as Costa Rica appears to suggest, it is for Nicaragua to demonstrate this risk, how is the latter to provide the evidence of the risk?

I thank you, Mr. President.

The PRESIDENT: Thank you, Judge Bennouna. I now give the floor to Judge Greenwood.

Le juge GREENWOOD : Merci, monsieur le président. Ma question s’adresse également au Costa Rica.

²⁰⁸*Pulp Mills on the River Uruguay (Argentina v. Nicaragua), Provisional Measures, Order of 13 July 2006, I.C.J. Reports 2006, p. 133, para. 80.*

60

Si j'ai bien compris le conseil du Costa Rica cet après-midi — et si tel n'est pas le cas, on voudra bien m'en excuser —, j'ai cru l'entendre dire que la route construite par le Costa Rica était à la disposition des riverains des deux côtés du fleuve. Je saurais gré au Costa Rica de confirmer qu'il a bien dit que les riverains habitant au Nicaragua avaient la possibilité d'utiliser la route. Dans cette hypothèse, je lui serais reconnaissant de bien vouloir préciser dans quelles conditions les riverains du Nicaragua ont accès à la route.

The PRESIDENT: Thank you, Judge Greenwood. The written texts of the questions will shortly be communicated to the Parties. Costa Rica is invited to reply to them either during the remainder of its first round of argument, or during the second round of argument in this case. Thank you. The sitting is closed.

The Court rose at 5.40 p.m.
