

[Traduction du Greffe, rev.2, 09.01.2019]

**TRIBUNAL INTERNATIONAL DU DROIT DE LA MER**

**AFFAIRE DU NAVIRE « NORSTAR »  
AFFAIRE No. 25**

**RÉPUBLIQUE DU PANAMA c. RÉPUBLIQUE ITALIENNE**

**CONTRE-MÉMOIRE DE L'ITALIE**

**Volume 1  
Contre-mémoire**

**11 OCTOBRE 2017**

## TABLE DES MATIÈRES

Page

<b>CHAPITRE 1 : INTRODUCTION .....</b>	<b>1</b>
I. Le Panama fait une caractérisation factuelle erronée du litige dont le Tribunal est saisi	1
II. Les prétentions du Panama relatives à l'article 87.....	1
III. Les prétentions du Panama relatives à l'article 300.....	2
IV. Les nouvelles prétentions du Panama, y compris celles fondées sur la violation des droits de l'homme .....	2
V. La demande de réparation du Panama .....	3
VI. Structure de la présente écriture.....	3
VII. Conclusions.....	4
<b>CHAPITRE 2 : EXPOSÉ DES FAITS.....</b>	<b>5</b>
I. Les faits ayant donné lieu à l'enquête des autorités italiennes qui a conduit à l'ordonnance de saisie.....	5
II. La portée et les motifs juridiques de l'ordonnance de saisie .....	9
III. Les circonstances de temps et de lieu dans lesquelles l'ordonnance de saisie du « Norstar » a été prononcée .....	12
IV. La mainlevée conditionnelle de l'ordonnance de saisie.....	13
V. Le jugement du tribunal de Savone du 13 mars 2003.....	14
VI. L'arrêt de la Cour d'appel de Gênes du 25 octobre 2005 .....	16
<b>CHAPITRE 3 : PRÉTENTION DU PANAMA RELATIVE À LA VIOLATION DE L'ARTICLE 87 .....</b>	<b>19</b>
Introduction .....	19
I. L'article 87 de la Convention n'est pas enfreint en l'espèce parce que le « Norstar » n'exerçait pas sa liberté de navigation lorsque l'ordonnance de saisie a été prononcée ou exécutée .....	19
II. L'ordonnance de saisie porte sur des infractions qui n'ont pas été commises en haute mer .....	23
A. Champ d'application territorial des législations fiscale et douanière italiennes..	23
B. L'ordonnance de saisie ne portait pas sur les activités de soutage du « Norstar » en haute mer .....	25
C. L'Italie n'a pas fait une application extraterritoriale de sa législation et de sa réglementation concernant le « Norstar » et n'a pas réprimé des activités se déroulant en haute mer .....	26
III. L'article 87, paragraphe 2, traite des obligations du Panama et ne saurait être invoqué contre l'Italie en la présente affaire .....	29
<b>CHAPITRE 4 : LA PRÉTENTION DU PANAMA LIÉE À LA VIOLATION DE L'ARTICLE 300 .....</b>	<b>31</b>
Introduction .....	31
I. Le Panama soutient que l'Italie a enfreint l'article 300 par suite de la violation de l'article 87.....	31

II.	La prétention du Panama liée au moment et au lieu où le « Norstar » a été saisi.....	32
III.	La prétention du Panama selon laquelle l'Italie n'aurait pas agi de bonne foi en raison de son comportement durant les négociations et les instances italiennes .....	33
A.	Le Tribunal n'a pas compétence pour connaître des prétentions du Panama .....	34
B.	Le Panama invoque l'article 300 comme disposition autonome .....	35
C.	Le comportement de l'Italie ne dénote pas une absence de mauvaise foi .....	35
1.	<i>Le comportement de l'Italie avant et durant ces instances .....</i>	36
2.	<i>Le comportement de l'Italie dans le cadre des instances italiennes.....</i>	37
IV.	La prétention du Panama selon laquelle l'Italie aurait commis un abus de droit en violation de l'article 300 .....	38
A.	La prétention relative à un abus de droit en violation de l'article 300 ne relève pas du présent différend.....	38
B.	Le Panama invoque l'article 300 comme disposition autonome aussi en ce qui concerne l'abus de droit.....	39
C.	L'Italie n'a pas commis d'abus de droit au regard de l'article 87 .....	40
<b>CHAPITRE 5 : AUTRES PRÉTENTIONS DU PANAMA QUI NE RELÈVENT PAS DE LA COMPÉTENCE DU TRIBUNAL OU SONT IRRECEVABLES.....</b>		<b>41</b>
	Introduction .....	41
I.	Les prétentions fondées sur les articles 92 et 97, paragraphes 1 et 3.....	41
II.	Les prétentions relatives aux droits de l'homme .....	42
<b>CHAPITRE 6 : LA PRÉTENTION DU PANAMA CONCERNANT LA RÉPARATION DES DOMMAGES .....</b>		<b>47</b>
	Introduction .....	47
I.	L'établissement d'un lien de causalité constitue une condition nécessaire de la demande de réparation de dommages .....	47
A.	Le lien de causalité en droit international de la responsabilité de l'Etat .....	47
B.	Plusieurs chefs de préjudice invoqués par le Panama n'ont aucun lien avec la violation de la Convention.....	49
C.	L'interruption du lien de causalité entre le comportement de l'Italie et les préjudices subis par le Panama .....	49
1.	<i>Le défaut de récupération du « Norstar » en 1999.....</i>	50
2.	<i>Le défaut de récupération du « Norstar » après le jugement du tribunal de Savone de 2003 .....</i>	52
II.	Quantification des dommages-intérêts.....	52
A.	Faute contributive et obligation d'atténuer le préjudice .....	52
B.	L'unique chef de préjudice invoqué par le Panama.....	56
C.	Pertes et dommages subis par le propriétaire du navire « Norstar ».....	57
1.	<i>Dommages-intérêts au titre de la perte du navire .....</i>	57
2.	<i>Dommages-intérêts pour le manque à gagner du propriétaire (lucrum cessans).....</i>	58
3.	<i>Poursuite du versement des salaires .....</i>	60
4.	<i>Honoraires des avocats .....</i>	60
5.	<i>Redevances dues à l'Autorité portuaire du Panama .....</i>	61

D.	Préjudices subis par l'affréteur du « Norstar » .....	61
1.	<i>Dommages-intérêts au titre de la perte de la cargaison</i> .....	61
2.	<i>Préjudice subi par l'affréteur correspondant au manque à gagner (lucrum cessans)</i> .....	62
E.	Préjudice matériel et moral causé aux personnes physiques .....	63
<b>CONCLUSIONS ET RÉPARATION DEMANDÉE</b> .....		<b>64</b>
<b>ATTESTATION</b> .....		<b>65</b>

# CONTRE-MÉMOIRE DE L'ITALIE

## CHAPITRE 1 INTRODUCTION

1. Le présent contre-mémoire vise à rectifier les inexactitudes factuelles et les arguments juridiques erronés que le Panama a présentés en rapport avec la présente affaire dans son mémoire du 11 avril 2017.

### **I. Le Panama fait une caractérisation factuelle erronée du litige dont le Tribunal est saisi**

2. Si certains des éléments qui constituent la matrice factuelle de la présente affaire ne sont pas contestés par les Parties, comme le fait que le « Norstar » mouillait au port de Palma de Majorque lorsqu'il a été saisi, il en est d'autres qui font encore l'objet d'un désaccord profond. L'Italie estime que le Panama fait une présentation profondément fallacieuse des faits et s'en sert pour tenter de plaider sa cause devant le Tribunal.

3. Ainsi, cherchant à démontrer que l'article 87 a été enfreint, le Panama prétend que les opérations de soutage du « Norstar » en haute mer sont à l'origine des poursuites pénales engagées en Italie qui ont conduit à la saisie du navire. Cependant, on se rend compte à la lecture du texte même des arrêts concernés que la licéité du soutage n'a jamais été contestée par les autorités italiennes et que le « Norstar » a en réalité été saisi parce qu'il était soupçonné d'être lié à des activités de contrebande et de fraude fiscale.

4. Parallèlement, pour justifier le montant des réparations du préjudice qu'il prétend avoir subi et chercher à le maximiser, le Panama allègue que le « Norstar » était en état de naviguer et pratiquement en parfait état au moment de sa saisie. Et pourtant, les pièces que le Panama lui-même cite montrent que le « Norstar » était en mauvais état lorsqu'il a été saisi.

5. Par ailleurs, afin de convaincre le Tribunal que l'Italie a enfreint les droits de l'homme de ceux qui participaient aux opérations du « Norstar », le Panama invoque la restriction de leur liberté de circulation. Il ressort cependant des preuves documentaires que ces personnes n'ont jamais été détenues et qu'elles n'ont même jamais fait l'objet de mesures, y compris les plus légères possibles, qui auraient pu donner lieu à une quelconque restriction de leur liberté personnelle.

### **II. Les prétentions du Panama relatives à l'article 87**

6. L'argument du Panama selon lequel l'Italie aurait violé l'article 87 repose uniquement sur le postulat que l'Italie aurait exercé sa juridiction de manière extraterritoriale.

7. Pour contrer cet argument, l'Italie démontrera que l'exercice extraterritorial de la juridiction qui ne cause pas d'interférence matérielle avec la circulation d'un navire en haute mer ne constitue pas d'ordinaire un comportement susceptible de violer l'article 87. Etant donné que le « Norstar » se trouvait dans les eaux intérieures espagnoles lorsque l'ordonnance de saisie a été prise et exécutée, l'article 87 de la Convention ne saurait s'appliquer au comportement de l'Italie et n'aurait certainement pas été violé par celui-ci.

8. Deuxièmement, et subsidiairement, l'Italie démontrera que l'ordonnance de saisie n'emportait pas application extraterritoriale de la juridiction territoriale de l'Italie puisqu'elle ne visait pas les activités que le « Norstar » menait en haute mer, mais des infractions dans la commission desquelles le « Norstar » était soupçonné avoir joué un rôle déterminant *sur* le territoire italien.

9. On peut résumer les faits de l'affaire de la manière suivante : le « Norstar » a été saisi dans les eaux intérieures espagnoles pour une infraction qu'il était soupçonné avoir commis en Italie ; l'Italie est le lieu où les agissements criminels en question ont commencé, le « Norstar » y étant avarié en gasoil acheté hors taxes ; l'Italie est le lieu où les infractions de contrebande et de fraude fiscale auraient été réalisées au moment de la réintroduction dudit gasoil en violation des législations douanière et pénale de l'Italie.

### **III. Les prétentions du Panama relatives à l'article 300**

10. Dans son mémoire, le Panama fait valoir que l'Italie a contrevenu à l'article 300 de la Convention en ayant agi de mauvaise foi. L'argument du Panama à cet égard est incohérent et confus.

11. Ainsi, le Panama semble ignorer que c'est uniquement, et exclusivement, au regard de l'article 87 que l'on peut établir si l'article 300 de la Convention a été violé. Vouloir évaluer l'ensemble des agissements de l'Italie, que ce soit devant le Tribunal ou lors des procédures internes, à l'aune du critère de la bonne foi, comme le Panama cherche à le faire, fait échapper cette prétention à la compétence du Tribunal en la présente affaire.

12. Par ailleurs, et là encore uniquement à titre d'exemple, les allégations du Panama selon lesquelles l'Italie aurait agi de mauvaise foi sont absolument dénuées de tout fondement, reposent sur des déclarations apodictiques et sont assurément incompatibles avec la présomption de bonne foi dont l'Italie, comme tout autre Etat, jouit au regard du droit international.

### **IV. Les nouvelles prétentions du Panama, y compris celles fondées sur la violation des droits de l'homme**

13. Dans son mémoire, le Panama fait également valoir des prétentions entièrement nouvelles selon lesquelles :

- a) l'Italie aurait enfreint les articles 92 et 97 de la Convention ;
- b) l'article 300 aurait été enfreint en ce qui concerne la partie relative aux abus de droit ;
- c) un certain nombre de violations des droits de l'homme, dont le principe du respect des procédures régulières et le droit à un procès équitable, auraient été commises<sup>1</sup>.

14. L'Italie démontrera que toutes ces nouvelles prétentions échappent à la compétence du Tribunal ou sont irrecevables. Toutefois, pour ce qui est de celles relatives aux droits de l'homme et afin que ne subsiste aucun doute quant au fait que les autorités italiennes ont pleinement satisfait au principe du respect des procédures régulières, l'Italie montrera

---

<sup>1</sup> Mémoire du Panama, par. 133-136.

brièvement en quoi les autorités italiennes se sont comportées de façon raisonnable, proportionnée et humaine. L'Italie démontrera par exemple que quelques mois seulement après la mise à exécution de l'ordonnance de saisie, les autorités judiciaires italiennes ont accédé à la demande du propriétaire du navire pour obtenir restitution du navire, mais que celui-ci n'en a jamais pris possession ; qu'aucun des défendeurs n'a été placé en détention préventive, ni subi d'autres mesures contraignantes ; que les autorités judiciaires italiennes ont relaxé dans un délai raisonnable tous les défendeurs impliqués dans les opérations du « Norstar » et prononcé la mainlevée définitive de la saisie du navire ; et, enfin, que des voies de recours internes effectives étaient ouvertes à ceux qui estimaient avoir subi un préjudice en rapport avec la saisie et l'immobilisation du « Norstar », mais qu'aucun d'entre eux ne les a exercées. On peut donc difficilement dire que les autorités italiennes ont manqué aux règles procédurales.

## V. La demande de réparation du Panama

15. Enfin, le Panama invoque dans son mémoire plusieurs chefs de préjudice en rapport avec la saisie et l'immobilisation du « Norstar » par l'Italie.

16. L'Italie démontrera en premier lieu que la grande majorité des pertes que le Panama estime avoir subies au nom des personnes impliquées dans les opérations du « Norstar » n'étaient pas liées par un lien de causalité direct à la conduite de l'Italie et qu'en conséquence l'Italie ne peut en être tenue responsable. L'Italie démontrera également que tout lien de causalité susceptible d'avoir existé entre certains comportements et le préjudice subi par le Panama a été rompu en 1999 lorsque le propriétaire du « Norstar » n'a pas récupéré son navire alors que les autorités judiciaires italiennes avaient ordonné la remise du navire contre versement d'une caution raisonnable.

17. A titre subsidiaire, l'Italie démontrera également que par sa négligence et son omission le propriétaire a contribué de manière tout à fait décisive aux pertes que le Panama pourrait avoir subies et qu'en conséquence tout dommage causé au Panama qui serait imputé à l'Italie devrait être évalué à l'aune du critère de la faute concurrente. Enfin, l'Italie démontrera également que les chefs de préjudice invoqués par le Panama sont fondés sur des estimations inexactes et exagérées, qui sont loin de satisfaire au standard de la preuve exigé dans un procès international.

## VI. Structure de la présente écriture

18. Le présent chapitre constitue l'introduction.

19. Au **chapitre 2**, l'Italie traite en détail du contexte factuel du différend. Elle y décrit les faits de la manière la plus exacte possible, gardant à l'esprit que la saisie du « Norstar » s'est produite il y a près de 20 ans.

20. Le **chapitre 3** porte sur l'allégation de violation de l'article 87 de la Convention.

21. Le **chapitre 4** répond aux arguments du Panama selon lesquels l'article 300 de la Convention aurait été enfreint.

22. Au **chapitre 5**, l'Italie traite des nouvelles assertions du Panama fondées sur les articles 92 et 97, paragraphes 1 et 3, et des violations des droits de l'homme.

23. Enfin, le **chapitre 6** traite de la réparation des dommages.

## **VII. Conclusions**

24. L'Italie prie le Tribunal de rejeter toutes les prétentions du Panama aux motifs que, pour les raisons exposées ci-après, elles échappent à la compétence du Tribunal, ne sont pas recevables ou ne sont pas fondées.

## CHAPITRE 2 EXPOSÉ DES FAITS

### Introduction

25. Dans ce chapitre, l'Italie décrit les faits concernant la saisie et l'immobilisation du navire « Norstar ». La narration de l'Italie fera apparaître que les faits décrits par le Panama dans sa requête du 16 novembre 2015 (ci-après, la « requête ») et son mémoire du 11 avril 2017 (ci-après, le « mémoire ») sont dénaturés, erronés et affectés par plusieurs omissions.

26. Dans les sections qui suivent, l'Italie retracera la chronologie des faits qui ont conduit à la saisie et à l'immobilisation du « Norstar », et les développements de la procédure judiciaire à laquelle ces faits ont donné lieu. À cet effet, ce chapitre est divisé en cinq sections. La **section I** explique les faits ayant provoqué l'enquête préalable à la procédure qui a conduit à l'ordonnance d'arraisonnement et de saisie du « Norstar » (ci-après, l'« ordonnance de saisie »). La **section II** traite des motifs juridiques sur lesquels l'ordonnance de saisie s'est fondée ; la **section III** illustre les circonstances de temps et de lieu dans lesquelles l'ordonnance de saisie a été prononcée puis exécutée ; la **section IV** illustre la mainlevée conditionnelle de l'ordonnance de saisie ; la **section V** décrit le jugement du tribunal de Savone du 13 mars 2003 et l'ordonnance de mainlevée de l'immobilisation du « Norstar » (ci-après, l'« ordonnance de mainlevée ») qui en est résultée ; la **section VI** illustre l'appel interjeté par le Procureur de la République près le tribunal de Savone contre la relaxe des personnes impliquées dans les activités liées à l'exploitation du « Norstar » des chefs d'accusation dans la procédure pénale, et la confirmation de cette relaxe par la Cour d'appel de Gênes le 25 octobre 2005.

### I. Les faits ayant donné lieu à l'enquête des autorités italiennes qui a conduit à l'ordonnance de saisie

27. L'enquête sur le « Norstar » a débuté en septembre 1997, au moment où la police fiscale italienne (*Guardia di Finanza*) de Savone a procédé à un contrôle fiscal ordinaire sur les activités de Rossmare International S.a.s (« Rossmare Int'l »), société immatriculée en Italie basée à Savone<sup>2</sup>. L'enquête a initialement porté sur la question du respect par Rossmare Int'l de certaines réglementations fiscales italiennes.

28. Rossmare Int'l se livrait à l'importation-exportation et au commerce national de carburants, lubrifiants et produits pétroliers minéraux. Son activité consistait à fournir ces produits à une clientèle de navires de plaisance. L'associé gérant de Rossmare Int'l était M. Silvio Rossi, de nationalité italienne, qui était également l'unique propriétaire de la société Rossmare di Rossi Silvio (« Rossmare »), négociant en produits pétroliers minéraux, opérant exclusivement en Italie<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> *Notification de notitia criminis contre Silvio Rossi et autres par la police fiscale de Savone, 24 septembre 1998 (annexe A)*, p. 1 de la traduction anglaise de la page 1 de la version italienne. La traduction du passage pertinent de l'italien se lit comme suit : « Le 11 septembre 2009, une procédure de contrôle fiscal général a été engagée contre Rossmare International sas de Rossi Silvio située à Savone, Piazza Rebagliati 1/4, opérant exclusivement à l'étranger dans le domaine du commerce de gros d'huiles et de lubrifiants destinés à l'avitaillement de navires de plaisance, dans l'intention de vérifier la conformité avec les dispositions de la législation fiscale italienne ». [Traduction du Greffe]

<sup>3</sup> *Notification de notitia criminis contre Silvio Rossi et autres par la police fiscale de Savone, 24 septembre 1998 (annexe A)*, p. 1 de la traduction anglaise de la page 1 de la version italienne. La traduction du passage pertinent de l'italien se lit comme suit : « L'associé gérant de la société précitée est M. Rossi Silvio, né à Savone le 8 juin 1948, demeurant à Savone, Via Montegrappa 1/4. M. Rossi est également propriétaire de la société unipersonnelle "Rossmare by Rossi Silvio" qui opère exclusivement en Italie dans le domaine du négoce de produits pétroliers ». [Traduction du Greffe]

29. Le contrôle fiscal originel dont Rossmare Int'l a fait l'objet a révélé l'existence d'un lien, à l'été 1997, entre M. Silvio Rossi et ses sociétés, d'une part, et le « Norstar », navire battant pavillon panaméen, d'autre part.

30. Le « Norstar » était la propriété de la société armatrice Intermarine & Co. AS (« Intermarine »), société de droit norvégien, dont le conseil d'administration incluait M. Arve Einar Morch en qualité de président. Intermarine était elle-même détenue par une autre société norvégienne, Borgheim Shipping, dirigée par le même M. Arve Einar Morch<sup>4</sup>. Intermarine avait conclu une charte-partie avec une société maltaise, Nor Maritime Bunker Company Ltd (« Nor Maritime »). Ce contrat avait pour objet l'affrètement du « Norstar »<sup>5</sup>.

31. Le « Norstar » était donc un navire immatriculé au Panama, appartenant à une société norvégienne et affrété à une société maltaise.

32. Le contrôle fiscal réalisé par la police fiscale italienne a fait apparaître que le « Norstar » était entré à quatre reprises dans des ports étrangers à l'été 1997 : une fois à Gibraltar, une fois à Barcelone et deux fois dans le port italien de Livourne. Dans tous les cas, ces entrées avaient pour but de charger du carburant à bord du navire.

33. En ce qui concerne en particulier le port de Livourne, le « Norstar » a chargé du carburant en deux occasions. Le 28 juin et le 12 août 1997, par l'intermédiaire de M. Rossi, agissant en tant qu'agent de Nor Maritime et Borgheim Shipping, Nor Maritime a acheté et chargé à bord du « Norstar » un total de 844 000 litres de gasoil à usage maritime<sup>6</sup>. Le « Norstar » a déclaré que le gasoil était destiné à constituer ses provisions de bord (« carico di provvista ou provvista di bordo »)<sup>7</sup>.

---

<sup>4</sup> *Notification de notitia criminis contre Silvio Rossi et autres par la police fiscale de Savone, 24 septembre 1998 (annexe A)*, p. 2 de la traduction anglaise de la page 2 de la version italienne. La traduction du passage pertinent de l'italien se lit comme suit : « Il s'est avéré que le pétrolier précité est la propriété de Inter Marine & Co. AS, P.O. Box 1-3140 Borgheim, dont le président du Conseil d'administration est Arve Einar Morch n.m.g. et les autres administrateurs sont Fridtjof Valestrand et Petter Emil Vadis. Il est apparu que la compagnie maritime et le pétrolier Norstar sont gérés par la société Borgheim shipping company P.O. Box 76 N3140 Borgheim (Norvège), elle-même gérée par Arve Einar Morch lui-même ». [Traduction du Greffe]

<sup>5</sup> *Notification de notitia criminis contre Silvio Rossi et autres par la police fiscale de Savone, 24 septembre 1998 (annexe A)*, p. 2 de la traduction anglaise de la page 2 de la version italienne. La traduction du passage pertinent de l'italien se lit comme suit : « Inter Marine Company, par l'intermédiaire de la société Borgheim shipping company a affrété le pétrolier Norstar à la société NOR MARITIME BUNKER COMPANY Ltd, 25 Pinto Wharf Valletta (Malte), dont le dirigeant était Fridtjof Valestrand susmentionné et qui était effectivement gérée par la société Borgheim Shipping elle-même ». [Traduction du Greffe]

<sup>6</sup> La vente à Nor Maritime a été indirecte ; le gasoil avait été acheté à Arja SA et Scandinavian Bunkering AS, deux sociétés immatriculées en Norvège. *Notification de notitia criminis contre Silvio Rossi et autres par la police fiscale de Savone, 24 septembre 1998 (annexe A)*, p. 2 de la traduction anglaise de la page 2 de la version italienne. La traduction du passage pertinent de l'italien se lit comme suit : « Son itinéraire a omis le fait que le gasoil avait été acheté auprès des sociétés norvégiennes 'ARJA SA' et 'SCANDINAVIAN BUNKERING AS' puis vendu par ces mêmes sociétés à NOR MARITIME BUNKER COMPANY Ltd de LA VALLETTE (MALTE) c/o the BORGHEIM SHIPPING COMPANY- SHIPBROKERS-PO Box 76 N3140 BORGHEIM (NORVÈGE) ». [Traduction du Greffe]

<sup>7</sup> *Notification de notitia criminis contre Silvio Rossi et autres par la police fiscale de Savone, 24 septembre 1998 (annexe A)*, p. 2 de la traduction anglaise de la page 2 de la version italienne. La traduction du passage pertinent de l'italien se lit comme suit : « En particulier, Nor Maritime, par l'intermédiaire de Rossi Silvio (qui a prétendu être l'agent à la fois des sociétés Nor Maritime et Borgheim), a acheté du gasoil marine dans le port de Livourne et l'a livré à bord du NORSTAR le 28 juin 1997 et le 12 août 1997, pour un montant total de 844 000 litres en franchise intégrale de taxes et de TVA, le carburant ayant été déclaré destiné à servir de provisions de bord du navire NORSTAR ». [Traduction du Greffe]

34. En raison de la déclaration du « Norstar » selon laquelle le carburant acheté à Livourne était destiné à constituer les propres provisions de bord du navire, ce carburant a été acheté en exemption des droits d'accise (« accise ») et de la TVA (« IVA »)<sup>8</sup>.

35. Contrairement à la destination déclarée lors de l'achat, les investigations menées par la police fiscale italienne ont révélé que le carburant avait en réalité été ultérieurement vendu à des ressortissants italiens et des ressortissants d'autres Etats membres de l'UE, à savoir des entités soumises à la législation fiscale italienne et aux réglementations douanières communautaires et italiennes<sup>9</sup>. En particulier, il est apparu que le « Norstar » s'est livré à la vente de carburant acheté en Italie en exemption de taxes à une clientèle de navires de plaisance immatriculés en Italie et dans d'autres États membres de l'UE, dans les eaux internationales au large des côtes de la ville italienne de San Remo.

36. M. Silvio Rossi est intervenu comme courtier, par l'intermédiaire de sa société Rossmare Int'l<sup>10</sup>, pour la vente du gasoil marine chargé à bord du « Norstar » à Livourne. Rossmare est également la société à laquelle ont été adressées les factures de la vente du carburant en Italie. Rossmare Int'l a ensuite facturé les acheteurs finaux du carburant, c'est-à-dire la clientèle de navires de plaisance<sup>11</sup>.

37. L'enquête réalisée à ce stade par la police fiscale italienne a fourni la preuve d'une conduite potentiellement constitutive d'une infraction au droit pénal italien. En particulier, selon la police fiscale italienne, la conduite décrite ci-dessus peut avoir constitué les infractions pénales suivantes :

- a) évasion fiscale liée aux droits d'accise grevant les huiles minérales (article 40 1) b) du décret législatif n° 504/95)<sup>12</sup> ;
- b) contrebande (article 292-295 du décret présidentiel n° 43/73)<sup>13</sup> ;

---

<sup>8</sup> *Ibid.*

<sup>9</sup> *Notification de notitia criminis contre Silvio Rossi et autres par la police fiscale de Savone, 24 septembre 1998 (annexe A)*, p. 2 de la traduction anglaise de la page 3 de la version italienne. La traduction du passage pertinent de l'italien se lit comme suit : « En bref, le carburant a été effectivement acheté par ROSSMARE INTERNATIONAL Sas, soit dans le territoire de la Communauté, en utilisant des sociétés écrans étrangères (Nor maritime) afin de l'affecter à une utilisation finale à l'étranger (hors de la Communauté) ou [*en utilisant*] d'autres échappatoires (par exemple, en affectant une certaine quantité de carburant aux provisions de bord du navire, alors qu'elle était en fait destinée à être vendue) afin d'acheter le produit en franchise de taxes. Le produit a (ensuite) été chargé à bord du "NORSTAR" anciennement "NORSUPPLY", transporté dans les eaux internationales au large de la côte de San Remo et affecté à l'avitaillement de navires de la Communauté qui l'ont acheté sans payer les taxes applicables aux carburants de ces navires, faits constituant le délit de contrebande prévu et réprimé par l'article 40 du décret législatif numéro 504 du 26/10/1995. Le tout indépendamment de l'utilisation assignée au carburant ». [Traduction du Greffe]

<sup>10</sup> *Notification de notitia criminis contre Silvio Rossi et autres par la police fiscale de Savone, 24 septembre 1998 (annexe A)*, p. 2 de la traduction anglaise de la page 3 de la version italienne. La traduction du passage pertinent de l'italien se lit comme suit : « La société Nor Maritime Bunker co Ltd de La Vallette (Malte) a, au moyen du navire à moteur "NORSTAR", fait commerce du gasoil acheté en franchise de droits et de TVA au large des côtes de San Remo, dans les eaux internationales, afin d'avitailier des navires de plaisance européens, par l'intermédiaire de la société ROSSMARE INTERNATIONAL Sas ». [Traduction du Greffe]

<sup>11</sup> *Notification de notitia criminis contre Silvio Rossi et autres par la police fiscale de Savone, 24 septembre 1998 (annexe A)*, p. 2 de la traduction anglaise de la page 3 de la version italienne. La traduction du passage pertinent de l'italien se lit comme suit : « le produit livré a été facturé à la société ROSSMARE INTERNATIONAL Sas qui l'a à son tour facturé aux divers propriétaires des navires (lesquels n'étaient en gros qu'en contact avec la société italienne) ». [Traduction du Greffe]

<sup>12</sup> *Décret législatif No. 504 du 26 octobre 1995, Article 40 (annexe B)*.

<sup>13</sup> *Décret présidentiel No. 43 du 23 janvier 1973, Articles 2, 253-254 et 292-295bis (annexe C)*.

- c) fraude fiscale au titre de la violation suspectée des droits de douane sur les carburants importés (article 4 1) f) de la loi 516/82)<sup>14</sup>.

38. La police fiscale italienne avait des motifs raisonnables de soupçonner que ces infractions pénales présumées formaient partie d'un plan criminel global, échafaudé par M. Silvio Rossi et impliquant la participation et la complicité des dirigeants de sociétés étrangères, y compris Intermarine, Nor Maritime et Borghheim Shipping, ainsi que celles des capitaines du « Norstar ».

39. En résumé, le plan criminel global présumé consistait à charger à bord du navire « Norstar » le carburant acheté dans le port italien de Livourne en exemption de droits d'accise et de TVA, en vue de sa revente ultérieure à une clientèle de navires de plaisance italiens et de l'UE stationnant en haute mer, qui rentreraient ensuite dans des ports italiens avec du carburant à bord, se soustrayant ainsi potentiellement au paiement des taxes dues en vertu de la législation fiscale italienne. La rentabilité de l'opération aurait été particulièrement élevée, sachant que la TVA et les droits d'accise constituaient alors 70 % du prix du carburant.

40. Plusieurs éléments de preuve collectés pendant l'enquête ont confirmé le soupçon d'existence d'un plan délictueux conçu par M. Rossi et exécuté également au moyen du « Norstar ». Ces éléments avaient notamment trait aux circonstances suivantes :

- a) M. Silvio Rossi avait le contrôle global de l'activité d'achat de carburant à Livourne<sup>15</sup> ;
- b) Rossmare Int'l s.a.s faisait paraître, dans des magazines de nautisme et des sites internet spécialisés, des annonces mentionnant la possibilité de bénéficier de l'avitaillement en carburant sous le régime de l'exemption de taxes<sup>16</sup> ;
- c) Rossmare Int'l s.a.s payait d'avance les frais pour les capitaines et l'équipage du « Norstar », en obtenant ultérieurement le remboursement de la part de l'armateur du navire<sup>17</sup> ;

---

<sup>14</sup> Décret-loi No. 429 du 10 juillet 1982, article 4 (**annexe D**), tel que modifié par la loi n° 516 du 7 août 1982, article 1, modifiant le décret-loi n° 429 du 10 juillet 1982, article 4 (**annexe E**).

<sup>15</sup> Notification de notitia criminis contre Silvio Rossi et autres par la police fiscale de Savone, 24 septembre 1998 (**annexe A**), p. 7 de la traduction anglaise de la page 11 de la version italienne. La traduction du passage pertinent de l'italien se lit comme suit : « M. Rossi organise personnellement l'approvisionnement (nonobstant le fait qu'il soit effectué par des sociétés étrangères) ». [Traduction du Greffe]

<sup>16</sup> Notification de notitia criminis contre Silvio Rossi et autres par la police fiscale de Savone, 24 septembre 1998 (**annexe A**), p. 7 de la traduction anglaise de la page 11 de la version italienne. La traduction du passage pertinent de l'italien se lit comme suit : « ROSSMARE annonce à l'avance (dans des magazines de nautisme et sur un site internet) la possibilité de se ravitailler en produit en franchise de taxes dans les eaux internationales ». [Traduction du Greffe]

<sup>17</sup> Notification de notitia criminis contre Silvio Rossi et autres par la police fiscale de Savone, 24 septembre 1998 (**annexe A**), p. 4 et 7 de la traduction anglaise des pages 4 et 11 de la version italienne. La traduction du passage pertinent de l'italien se lit comme suit : « la société Rossmare International Sas prenait directement à sa charge les frais de l'équipage de cabine du pétrolier et les charges de routine (notamment les frais de nourriture-maintenance) qui, selon les déclarations du propriétaire de Rossmare, étaient remboursés par la société Nor Maritime, laquelle, indirectement contrôlée par la société Rossmare elle-même [...] ».

M. Rossi payait d'avance les frais du capitaine et de l'équipage du navire du NORSTAR (qui étaient ensuite remboursés par la société propriétaire du navire) ». [Traduction du Greffe]

- d) M. Rossi a fourni à l'équipage du « Norstar » un téléphone mobile aux frais de Rossmare Int'l. Ce téléphone servait à transmettre des instructions aux capitaines du « Norstar » à propos de l'activité de revente de carburant<sup>18</sup> ;
- e) Après la revente du carburant à des navires italiens et d'autres navires battant pavillon d'Etats membres de l'UE, M. Rossi a émis de fausses factures adressées à des ressortissants d'Etats non membres de l'UE<sup>19</sup> ;
- f) M. Rossi a organisé, avec d'autres partenaires étrangers (belges) le même type de plan pour l'été 1998<sup>20</sup>.

41. Le 24 septembre 1998, la police fiscale italienne a transmis les conclusions de son enquête au procureur de la République près le tribunal de Savone. Sur la base des informations reçues, le procureur de la République a ouvert une action pénale à l'encontre de M. Rossi et autres sous le numéro 1155/97/21 R.N.R<sup>21</sup>.

## II. La portée et les motifs juridiques de l'ordonnance de saisie

42. Le 11 août 1998, le procureur de la République près le tribunal de Savone a prononcé une ordonnance de saisie du « Norstar » sur le fondement de l'article 253 du Code de procédure pénale italien. Aux termes de l'article 253 :

1. L'autorité judiciaire prononce, en vertu d'une décision motivée, la saisie du corps du délit (*corpus delicti*) et de toute autre chose liée au délit et nécessaire aux fins de l'appréciation des faits de la cause.

---

<sup>18</sup> *Notification de notitia criminis contre Silvio Rossi et autres par la police fiscale de Savone, 24 septembre 1998 (annexe A)*, p. 4 et 7 de la traduction anglaise des pages 4 et 11 de la version italienne. La traduction du passage pertinent de l'italien se lit comme suit : « l'équipage de cabine du Norstar s'est vu attribuer le numéro de téléphone mobile 0337-260104 enregistré au nom de la société Rossmare International Sas, laquelle payait les frais corrélatifs d'abonnement et de consommation [...] ».

M. Rossi fournit (aux frais de ROSSMARE) au capitaine du Norstar un téléphone mobile par lequel il reçoit les instructions concernant l'avitaillement à fournir aux navires de plaisance (l'analyse du trafic des appels sur ce numéro de téléphone mobile a permis d'identifier plusieurs plaisanciers de l'UE qui ont bénéficié du carburant fourni par le Norstar) ». [Traduction du Greffe]

<sup>19</sup> *Notification de notitia criminis contre Silvio Rossi et autres par la police fiscale de Savone, 24 septembre 1998 (annexe A)*, p. 7 de la traduction anglaise de la page 11 de la version italienne. La traduction du passage pertinent de l'italien se lit comme suit : « M. ROSSI a frauduleusement facturé à des non-ressortissants de l'UE des ventes qui étaient destinées à des plaisanciers de l'UE, dans l'intention manifeste de cacher que le destinataire final n'était pas habilité à bénéficier de l'exemption des droits de douane (qui plus est, en contrefaisant matériellement les reçus d'avitaillement complétés par le capitaine du NORSTAR) ». [Traduction du Greffe]

<sup>20</sup> *Ordonnance concernant la requête afin de réexamen de la saisie du Spiro F (annexe F)*, traduction anglaise de la page 10 de la version italienne. La traduction du passage pertinent de l'italien se lit comme suit : « M. Rossi a organisé, ensemble avec ses partenaires belges, une opération similaire pour l'été suivant, dont l'objectif était d'organiser 'des boutiques flottantes de produits en franchise de taxes' ». [Traduction du Greffe]

<sup>21</sup> *Ordonnance de saisie conservatoire du Juge des enquêtes préliminaires du Tribunal de Savone, 24 février 1999 (annexe G)*, p. 2. La traduction du passage pertinent de l'italien se lit comme suit : « en ce qui concerne le NORSTAR, il convient de se référer à la mise en accusation, intervenue pendant la procédure pénale engagée par le cabinet du Procureur de la République de San Remo à l'encontre de plusieurs propriétaires et capitaines de navires qui ont été avitaillés en évasion de taxes, ainsi qu'à l'enquête de la Police fiscale contenue dans la Notification de notitia criminis du 24 septembre 1998 et les déclarations de BIGIO Renzo qui y sont annexées ». [Traduction du Greffe]

2. Les choses ayant directement ou indirectement servi à la commission du délit, ainsi que le produit, le profit ou le prix du délit, sont considérés comme le corps du délit (*corpus delicti*<sup>22</sup>).

43. Le Panama soutient que :

Pour justifier son ordonnance de saisie du « Norstar » et la demande de sa mise à exécution, l'Italie invoquait l'application des dispositions de sa législation pénale énoncées dans l'ordonnance de saisie numéro 1155/97/21 du 11 août 1998, ainsi que la conclusion – erronée – selon laquelle l'activité menée par le navire en haute mer [c'est-à-dire : le soutage] constituait un délit [...].

Tous les éléments de preuves présentés au Tribunal durant la phase des exceptions préliminaires ont montré que les activités auxquelles se livrait le « Norstar » et qui ont motivé sa saisie avaient été menées en haute mer, au large de la mer territoriale de l'Italie, et qu'elles ne relevaient donc pas de la juridiction de cet Etat, ce qui est d'ailleurs indiqué dans sa propre ordonnance de saisie [...].

En ordonnant et en demandant la saisie du « Norstar », dans le cadre de l'exercice de sa compétence pénale sur des activités de soutage en haute mer et de l'application de sa législation douanière auxdites activités, partant en empêchant le « Norstar » de naviguer en haute mer et d'y mener des activités commerciales légitimes, ainsi qu'en engageant des poursuites contre les personnes possédant un intérêt dans les opérations du « Norstar », l'Italie a violé l'obligation de respecter la liberté de navigation en haute mer consacrée par la Convention.<sup>23</sup>

44. En réalité, toutefois, l'ordonnance de saisie n'a pas été prononcée dans le contexte d'une procédure pénale concernant des activités de soutage menées par le « Norstar » en haute mer. Elle est intervenue dans le contexte d'une procédure concernant des infractions présumées qui ont été commises dans le territoire italien et avaient déjà été envisagées par la police fiscale italienne, telles que décrites au paragraphe 39 ci-dessus.

45. C'est ce qui ressort de l'ordonnance de saisie, qui se lit comme suit :

Eu égard à la procédure pénale engagée contre ROSSI SILVIO et autres, du chef du délit prévu et réprimé par les articles 81 2) et 110 du Code pénal, les articles 40 1) B) et 40 4) du décret législatif n° 504/95, les articles 292-295 1) du décret présidentiel n° 43/73 et l'article 4 1) f) de la loi n° 516/82, commis à Savone et d'autres ports de l'État pendant l'année 1997<sup>24</sup>.

46. L'explication de la conduite du « Norstar » est décrite dans l'ordonnance de saisie dans les termes suivants :

---

<sup>22</sup> Code de procédure pénale italien, articles 253, 257, 262, 263, 324, 365 et 606 (**annexe H**), article 253.

<sup>23</sup> Mémoire du Panama, par. 20, 24, 26 et 79 ; soulignement ajouté.

<sup>24</sup> Ordonnance de saisie du Procureur de la République près le Tribunal de Savone, 11 août 1998 (**annexe I**), p.1 ; soulignement ajouté. [Traduction du Greffe]

à l'issue des investigations complexes qui ont été effectuées, il est apparu que ROSSMARE INTERNATIONAL s.a.s., gérée par ROSSI SILVIO, a vendu à titre onéreux, de manière continue et fréquente, des huiles minérales (gasoil et lubrifiants), qu'elle avait achetées en franchise de taxes (en tant que provisions de bord) auprès d'entrepôts douaniers, tant en Italie (Livourne) que dans d'autres États de l'UE (Barcelone), dans l'intention de les revendre en Italie, en se soustrayant ainsi au paiement des droits de douane et des taxes, grâce à l'utilisation fictive de pétroliers qui sont en fait affrétés, et, ce faisant, en se rendant coupable du délit de fraude fiscale au titre du produit vendu à des navires de l'UE. [...]

[les clients du « Norstar »] [ont donné] volontairement et consciemment au produit vendu une destination différente de celle pour laquelle la franchise de taxes a été accordée (au titre de produits achetés en Italie et en Espagne, qui ont ensuite été subrepticement réintroduits dans les territoires douaniers italien, français et espagnol), tout en sachant parfaitement que le produit serait certainement introduit ultérieurement dans le territoire italien et qu'aucune déclaration douanière ne serait faite par les acheteurs<sup>25</sup>.

47. Les délits invoqués au fondement de l'ordonnance de saisie, incriminés par l'article 253 du Code pénal italien, sont particularisés comme suit dans l'ordonnance de saisie :

a) soustraction à l'établissement ou au paiement des droits d'accise sur les huiles minérales en vertu des articles 40 1) b) et 40 4) (« *Sottrazione all'accertamento o al pagamento dell'accisa sugli oli minerali* ») du décret législatif n° 504/95 contenant le « *Testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative* » (Texte unique des dispositions législatives concernant les impôts sur la production et la consommation et les sanctions pénales et administratives corrélatives)<sup>26</sup> ;

b) contrebande en vertu de l'article 292 du décret présidentiel n° 43/73, constituée par le défaut de paiement des droits de douane dus pour des marchandises<sup>27</sup> ;

c) indication, dans la déclaration de revenus ou dans toute annexe ou tous états financiers qui lui sont joints, de produits ou autres revenus, ou de charges ou autres composant négatifs, différents de la réalité en utilisant des documents certifiant des faits qui ne sont pas exacts ou en mettant en place un comportement frauduleux en vue de se soustraire au paiement d'impôts sur le revenu ou les bénéfices, ou au paiement de la TVA, ou d'obtenir un remboursement indu à son profit ou au profit de tiers (article 4 1) f) de la loi n° 516/82)<sup>28</sup>.

---

<sup>25</sup> Ordonnance de saisie du Procureur de la République près le tribunal de Savone, 11 août 1998 (**annexe I**), p.1 ; soulignage ajouté. [Traduction du Greffe]

<sup>26</sup> Décret législatif n° 504 du 26 octobre 1995, article 40 (**annexe B**).

<sup>27</sup> Décret présidentiel n° 43 du 23 janvier 1973, articles 2, 253-254 et 292-295bis (**annexe C**), article 292.

<sup>28</sup> Décret législatif n° 429 du 10 juillet 1982, Article 4 (**annexe D**), tel que modifié par la loi n° 516 du 7 août 1982, article 1, modifiant le décret législatif n° 429 du 10 juillet 1982, Article 4 (**annexe E**).

### III. Les circonstances de temps et de lieu dans lesquelles l'ordonnance de saisie du « Norstar » a été prononcée

48. Comme il a été indiqué précédemment, le procureur près le tribunal de Savone a prononcé l'ordonnance de saisie le 11 août 1998. A la même date, le procureur a sollicité l'entraide judiciaire du Ministre italien de la justice afin que l'ordonnance de saisie soit transmise par voie de commission rogatoire au bureau du procureur espagnol à Palma de Majorque<sup>29</sup>, alors que le « Norstar » se trouvait dans les eaux intérieures de cette ville. Le procureur savait parfaitement que le « Norstar » se trouvait dans les eaux intérieures de Palma de Majorque : c'est pourquoi la commission rogatoire a été uniquement et directement adressée aux autorités judiciaires de Majorque.

49. L'exécution de l'ordonnance de saisie a été effectuée par les autorités judiciaires le 25 septembre 1998, sur requête du juge espagnol compétent datée de la veille<sup>30</sup>. Il semblerait toutefois que, dès le 5 septembre, ces mêmes autorités avaient déjà entrepris la procédure de saisie du « Norstar », ancré dans la baie du port de Palma de Majorque. Il semble qu'elles l'ont fait avec l'assistance de Transcoma Baleares SA<sup>31</sup>, un prestataire de services opérant dans les ports des îles espagnoles.

50. Il n'est pas contesté qu'au moment où l'exécution de l'ordonnance de saisie du « Norstar » a commencé, et jusqu'à son achèvement le 25 septembre, le navire se trouvait et est resté dans les eaux intérieures de Palma de Majorque. Le Panama ne le conteste pas.

51. Or, les eaux intérieures de Palma de Majorque sont également le lieu où le « Norstar » se trouvait le 11 août 1998, date à laquelle l'ordonnance de saisie a été prononcée par le procureur italien et où la demande d'entraide judiciaire corrélative a été envoyée au Ministre italien de la justice, en vue de la transmission de cette ordonnance aux autorités espagnoles. Plusieurs preuves confirment cette circonstance :

a) Le « Norstar » est entré dans les eaux intérieures de Palma de Majorque en mars 1998, plusieurs mois avant le prononcé de l'ordonnance de saisie, et n'en est reparti que le 7 août 2015, lorsqu'il a finalement été enlevé. C'est ce qui ressort en particulier d'un article de journal qui fait partie de la liste des annexes au mémoire du Panama (annexe 16), intitulé : « Des nouvelles de la saisie du navire Norstar », sur [www.diariodemallorca.es](http://www.diariodemallorca.es), daté du 8 août 2015. On lit, dans cet article : « le navire, battant pavillon panaméen, est arrivé à Palma en mars 1998 ». On lit également que « le pétrolier Norstar, qui était abandonné depuis 1998, a été sorti hier [7 août 2015] des locaux des services techniques du port ».

b) Le « Norstar » n'aurait pas pu quitter les eaux intérieures de Palma de Majorque car il se trouvait à l'état d'abandon depuis le 14 avril 1998, c'est-à-dire, nous le rappelons, plusieurs mois avant le prononcé de l'ordonnance de saisie. C'est ce qui ressort du même article annexé au mémoire du Panama, cite au paragraphe a) ci-dessus. Selon cet article, l'« état d'abandon [sic] [du « Norstar »] était tel que la police du port a trouvé à plusieurs reprises des personnes dormant à l'intérieur ». Cet article ajoutait : « les lits défaits, les céréales sur la table, et les serviettes pendant sur les poignées de

<sup>29</sup> Commission rogatoire internationale du Tribunal de Savone aux autorités espagnoles, 11 août 1998 (annexe J).

<sup>30</sup> Procès-verbal de saisie par les autorités espagnoles, 25 septembre 1998 (annexe K).

<sup>31</sup> Procès-verbal de saisie par les autorités espagnoles, 25 septembre 1998 (annexe K), p. 3, de la traduction anglaise de la p. 3 de la version italienne.

porte indiquaient la fuite [*sic*] rapide de l'équipage [et que] les marins qui se trouvaient à bord avaient disparu en quittant le bateau au milieu de la nuit »<sup>32</sup>.

c) Le Panama prétend qu'« [à] la date de sa saisie, le "Norstar" était en état de naviguer »<sup>33</sup>. Toutefois, la vérité est que le « Norstar » se trouvait en si mauvais état technique qu'il était inapte à la navigation hors des eaux intérieures de Palma de Majorque. C'est ce qui ressort en particulier d'une télécopie envoyée par Transcoma Baleares aux autorités portuaires espagnoles de Palma de Majorque, datée du 7 septembre 1998, quelques semaines à peine après le prononcé de l'ordonnance de saisie. Cette télécopie mentionne le mauvais état des chaînes à bord ; l'ancre brisée à tribord ; la panne de l'un des principaux générateurs ; l'absence de tout carburant<sup>34</sup>.

52. En conclusion, à toutes les dates importantes en l'espèce, à savoir celle où l'ordonnance de saisie a été prononcée, celle où la demande a été adressée au Ministre italien de la justice aux fins de sa transmission aux autorités espagnoles et celle où l'ordonnance de saisie a été finalement exécutée, le « Norstar » était stationné dans les eaux intérieures espagnoles, et soumis à la juridiction de l'Espagne.

#### **IV. La mainlevée conditionnelle de l'ordonnance de saisie**

53. Environ quatre mois après l'exécution de l'ordonnance de saisie, le 12 janvier 1999, le propriétaire du « Norstar » a déposé auprès du procureur près le tribunal de Savone une requête sollicitant la révision et la mainlevée de cette mesure. Le procureur a rejeté la requête le 18 janvier 1999, au motif de la poursuite de l'enquête. Le dispositif de la décision rejetant la requête se lit comme suit : « considérant qu'il est toujours nécessaire de détenir le navire aux fins de l'enquête, étant donné que les investigations doivent se poursuivre en vue de la reconnaissance potentielle du navire par ceux qui ont avitaillé de manière illégale [la requête à fin de mainlevée est rejetée] »<sup>35</sup>.

54. À la suite de ce premier rejet le 18 janvier 1999, et seulement quelques semaines après cette date, une autre requête à fin de révision et de mainlevée de l'ordonnance de saisie a été adressée aux autorités italiennes. Cette fois-ci, la requête a été approuvée, sous réserve du paiement d'une caution. Bien qu'il n'ait pas été possible de retrouver le document autorisant la mainlevée du « Norstar » dans le dossier italien, étant donné qu'il s'est écoulé plus de 18 ans depuis les événements, ce fait est attesté par une communication datée du 11 mars 1999, dans laquelle le procureur de la République près le tribunal de Savone demandait à l'ambassade d'Italie à Oslo d'informer Intermarine qu'il pouvait être donné mainlevée de l'immobilisation du « Norstar »<sup>36</sup>. La caution à fournir pour la mainlevée de l'immobilisation du navire a été fixée à 250 millions de liras italiennes (environ 129 000,00 euros), et pouvait être constituée par la fourniture d'une garantie appropriée<sup>37</sup>. Le Panama prétend que le propriétaire du navire a été

---

<sup>32</sup> Mémoire du Panama, annexe 16.

<sup>33</sup> Mémoire du Panama, par. 23.

<sup>34</sup> *Procès-verbal de saisie par les autorités espagnoles, 25 septembre 1998 (annexe K)*, p. 3

<sup>35</sup> *Ordonnance refusant la mainlevée des produits confisqués par le Procureur de la République près le Tribunal de Savone, 18 janvier 1999 (annexe L)*, p. 3 de la traduction anglaise de la page 2 de la version italienne. [Traduction du Greffe]

<sup>36</sup> *Ibid.*

<sup>37</sup> Mémoire du Panama, annexe 8.

informé de cette possibilité le 29 juin 1999<sup>38</sup> ; toutefois, les propres annexes produites par le Panama démontrent qu'il en a été informé le 11 mars 1999<sup>39</sup>.

55. Bien que la mainlevée de son immobilisation ait été autorisée, le « Norstar » n'a jamais été récupéré par son propriétaire, en raison de son incapacité présumée à payer la somme requise<sup>40</sup>.

## V. Le jugement du tribunal de Savone du 13 mars 2003

56. Le 13 mars 2003, le tribunal de Savone a rendu son jugement sur la procédure pénale, relaxé les défendeurs et ordonné la mainlevée inconditionnelle et la restitution du « Norstar » à Intermarine<sup>41</sup>.

57. Le Panama soutient que :

[l]e tribunal de Savone (chambre pénale) a reconnu l'absence de raisons de croire qu'un délit avait été commis dans les eaux territoriales italiennes et dit que l'achat de carburant destiné à être stocké à bord de navires de plaisance en dehors de la limite de la mer territoriale n'était pas assujéti au paiement de droits d'importation. Par voie de conséquence, il a prononcé la relaxe des personnes impliquées de tous les chefs d'accusation.<sup>42</sup>

58. Le motif de relaxe cité par le Panama n'est pas exact. En réalité, la relaxe a été prononcée pour les motifs suivants :

a) en premier lieu, en ce qui concerne le délit de « soustraction à l'établissement ou au paiement des droits d'accise sur les huiles minérales en vertu des articles 40 1) b) et 40 4) du décret législatif n° 504/95 », au motif que la législation fiscale italienne n'exige pas qu'un navire de plaisance, avitaillé à l'étranger en franchise de TVA et de droits d'accise, déclare le carburant et paie les droits de douane lors de son retour dans les eaux et les ports italiens, à moins que ce carburant ne soit déchargé ou consommé dans le territoire douanier italien<sup>43</sup> ;

b) en second lieu, en ce qui concerne le délit de « contrebande en vertu de l'article 292 du décret présidentiel n° 43/73 », au motif que le défaut de mention du carburant exempté dans le manifeste du navire ne constitue pas un acte de contrebande, étant donné que les dispositions pertinentes de la loi italienne (décret présidentiel

---

<sup>38</sup> Mémoire du Panama, par. 28.

<sup>39</sup> Mémoire du Panama, annexe 8.

<sup>40</sup> Mémoire du Panama, par. 28.

<sup>41</sup> *Jugement du tribunal de Savone, 13 mars 2003 (annexe M)*.

<sup>42</sup> Mémoire du Panama, par. 29.

<sup>43</sup> *Jugement du tribunal de Savone, 13 mars 2003 (annexe M)*, p. 9, par. 5 de la traduction anglaise de la page 11 de la version italienne. La traduction du passage pertinent de l'italien se lit comme suit : « À la lumière des considérations qui précèdent, l'achat de carburant destiné à être stocké à bord par des navires de plaisance en dehors des eaux territoriales et en vue de son introduction subséquente dans les eaux territoriales n'est pas assujéti au paiement de droits d'importation, pour autant que le carburant ne soit pas consommé dans le territoire douanier ou déchargé à terre.

En conséquence, quiconque organise la fourniture de carburant offshore [...] ne commet aucun délit quand bien même saurait-il que le carburant diesel sera utilisé par des navires de plaisance voguant vers les côtes italiennes ». [Traduction du Greffe]

n° 43/73 ne contiennent aucune disposition explicite sanctionnant ce défaut, à tout le moins en ce qui concerne les produits pétroliers<sup>44</sup> ;

c) en troisième lieu, en ce qui concerne le délit de fraude fiscale en vertu de l'article 4 1) f) de la loi n° 516/82, au motif de l'absence de preuve suffisante établissant si le volume de gasoil réimporté a atteint la valeur seuil fixée par la loi italienne pour que ce délit soit constitué (7,5 millions de lires italiennes, soit 3 873,00 euros)<sup>45</sup>.

59. Le Panama soutient également que « l'Italie n'a pas donné à l'Espagne d'instructions sur la manière d'exécuter ladite décision, de telle sorte que rien n'a été fait en ce sens »<sup>46</sup>. En vérité, cependant, le dispositif du jugement du 13 mars 2003, ordonnant la mainlevée de l'immobilisation du « Norstar » et acquittant les défendeurs a été transmis dès le 18 mars 2003 – cinq jours seulement après la date de la décision – aux autorités espagnoles compétentes<sup>47</sup>. Dans cette communication, le tribunal de Savone demandait aux autorités espagnoles d'informer le gardien du navire de la mainlevée de l'immobilisation du « Norstar », de veiller à la restitution effective du navire à son propriétaire et d'envoyer ensuite confirmation de la mainlevée aux autorités italiennes<sup>48</sup>.

60. Par lettre en date du 17 avril 2003, les autorités judiciaires espagnoles ont donné instruction au service maritime provincial, émanation du Ministère espagnol de l'intérieur, de lever l'immobilisation du navire « Norstar » conformément à la décision des autorités judiciaires italiennes. Le 21 juillet 2003, l'immobilisation a donc été levée par le service maritime provincial, en vertu de l'ordonnance n° 84/03. Le lendemain, le capitaine du service maritime provincial a informé les autorités judiciaires espagnoles compétentes que l'immobilisation du « Norstar » avait été levée, et a joint à cette notification les pièces justificatives pertinentes<sup>49</sup>.

---

<sup>44</sup> *Jugement du tribunal de Savone, 13 mars 2003, (annexe M)*, p. 9, par. 5 de la traduction anglaise de la page 10 de la version italienne. La traduction du passage pertinent de l'italien se lit comme suit : « [t]outefois, l'absence d'indication des provisions de bord dans le manifeste du navire n'équivaut pas à un acte de contrebande, et ce pour les motifs suivants :

a) une violation formelle, tel que le simple défaut d'indication des produits en franchise de droits de douane dans le manifeste, ne peut pas être englobée dans la formulation effectivement large de l'article 292 du texte consolidé punissant la fraude aux droits de douane ;

b) il est expressément prévu qu'un délit soit passible d'une amende proportionnée au montant des droits de douane non payés en raison d'une fraude – en conséquence, cette amende ne peut pas s'appliquer aux produits importés sous un régime de franchise de taxes – si le manifeste du navire manque d'indiquer certains des produits (article 302 du décret présidentiel 43/73) ;

c) le texte consolidé 43/73 ne contient aucune disposition similaire à l'article 3 de la loi 1409/56 punissant le transport de tabac produit à l'étranger sans qu'il en soit fait mention dans le manifeste du navire et faisant référence aux dispositions applicables en matière de contrebande ». [Traduction du Greffe]

<sup>45</sup> *Décret présidentiel n° 43 du 23 janvier 1973, articles 2, 253-254 et 292-295bis (annexe C)*, Article 295bis.

<sup>46</sup> *Mémoire du Panama*, par. 35.

<sup>47</sup> *Communications aux autorités espagnoles du jugement du 13 mars 2003, 18 mars 2003 (annexe N)*.

<sup>48</sup> *Ibid.* La traduction du passage pertinent de l'italien se lit comme suit : « Je me réfère à la procédure précitée et vous adresse sous ce pli une copie certifiée conforme du dispositif du jugement prononcé par ce tribunal le 14 mars 2003, ordonnant la mainlevée de l'immobilisation du navire à moteur « Norstar » et sa restitution à la société Intermarine A.S. [...]».

Je vous demande donc de bien vouloir exécuter la décision de mainlevée de l'immobilisation précitée et d'informer le gardien du navire de cette décision.

Il vous appartiendra ensuite de vérifier que le navire a bien été repris et de m'envoyer la preuve correspondante ». [Traduction du Greffe]

<sup>49</sup> *Notification de la mainlevée de l'immobilisation du « Norstar » par les autorités espagnoles, 22 juillet 2003 (annexe O)*.

61. Le Panama prétend en outre que :

[L'Italie] ne s'est pas non plus employée à contacter le propriétaire, l'affréteur ou l'Etat du pavillon pour qu'ils puissent prendre les dispositions nécessaires aux fins de la restitution du navire à son ayant droit.<sup>50</sup>

62. Ici encore, le Panama affirme un fait inexact. En réalité, le 21 mars 2003, le tribunal de Savone a demandé au Ministère italien de la justice de transmettre à la société norvégienne Intermarine une notification l'informant de la mainlevée de l'immobilisation du « Norstar »<sup>51</sup>. Le 3 avril 2003, le Ministère italien de la justice a également sollicité l'entraide judiciaire du Ministère norvégien de la justice afin que tous les documents pertinents concernant la mainlevée de l'immobilisation du « Norstar » soient signifiés à M. Morch<sup>52</sup>. Le Ministère norvégien de la justice a confirmé aux autorités italiennes, par lettre du 23 juillet 2003, que tous les documents pertinents et communications corrélatives avaient été signifiés à M. Morch le 2 juillet 2003<sup>53</sup>. Les communications émanant des autorités italiennes informaient également le propriétaire du navire que ce dernier pouvait être récupéré dans les trente jours suivant la réception de cette notification, après quoi, conformément à la loi applicable, le juge pourrait ordonner la vente du navire aux enchères<sup>54</sup>.

63. Le Panama, tout en se plaignant généralement du manque de communication de la part des autorités italiennes, caractérise cette notification comme une « menace » pour le propriétaire du « Norstar »<sup>55</sup>. Au contraire, la notification était un acte juridiquement contraignant, adopté dans l'intérêt du propriétaire du navire et exigé en vertu de la loi italienne aux fins de garantir une procédure régulière<sup>56</sup>.

64. Le « Norstar » n'a jamais été récupéré par son propriétaire.

## VI. L'arrêt de la Cour d'appel de Gênes du 25 octobre 2005

65. Le 20 août 2003, le procureur de la République près le tribunal de Savone a interjeté appel du jugement d'acquiescement rendu par le tribunal de Savone devant la Cour d'appel de Gênes<sup>57</sup>.

66. Le Panama tente sans cesse, dans tout son mémoire, de faire passer l'idée que cet appel a en quelque sorte empêché la mainlevée de l'immobilisation du « Norstar » et aggravé les dommages découlant de l'immobilisation.

---

<sup>50</sup> Mémoire du Panama, par. 35.

<sup>51</sup> Mémoire du Panama, annexe 12. La traduction du passage pertinent de l'italien se lit comme suit : « Je vous informe par les présentes que le tribunal de Savone – dans le cadre de la procédure 14/03/03 – a ordonné la mainlevée de l'immobilisation du « Norstar » et sa restitution à Intermarine AS Corporation ». [Traduction du Greffe]

<sup>52</sup> *Demande d'entraide judiciaire du Ministère italien de la Justice au Ministère norvégien de la Justice, 3 avril 2003 (annexe P)*.

<sup>53</sup> *Notification de la mainlevée de l'immobilisation du « Norstar » à M. Morch par le Ministère norvégien de la Justice, 23 juillet 2003 (annexe Q)*.

<sup>54</sup> *Ibid.* La traduction du passage pertinent de l'italien se lit comme suit : « [s]elon la loi italienne, le délai limite pour récupérer le navire est fixé à trente jours à compter de la date de réception de la présente communication. A défaut de récupération, le juge ordonnera la vente ». [Traduction du Greffe]

<sup>55</sup> Mémoire du Panama, par. 31.

<sup>56</sup> *Décret présidentiel n° 115 du 30 mai 2002, articles 150-151 (annexe R)*.

<sup>57</sup> *Appel du Procureur de la République près le tribunal de Savone, 20 août 2003 (annexe S)*.

67. Dans sa requête, le Panama a prétendu que :

[...] Par arrêt du 13 mars 2003, la cour pénale de Savone a prononcé la relaxe [...]. Cela étant, cette décision n'était pas définitive et le procureur a interjeté appel devant la Cour d'appel de Gênes, qui a confirmé la décision rendue en première instance par sa décision d'octobre 2005 [...] <sup>58</sup>.

68. Dans le mémoire, le Panama affirme que :

Le 20 août 2003, avant que cette menace ne soit mise à exécution, le procureur de la République près le tribunal de Savone a interjeté appel du jugement du 13 mars devant la cour d'appel de Gênes, alors qu'il savait parfaitement que sa décision d'ordonner la saisie du « Norstar » et de demander la mise à exécution de cette saisie était illicite, et que plus le temps passerait, plus les dommages causés par cette décision illicite s'aggravaient <sup>59</sup>.

69. Il s'agit d'une déformation flagrante des faits. L'acte d'appel concernait uniquement, et exclusivement, la relaxe des personnes impliquées dans le plan délictueux présumé, mais n'avait aucun impact, quel qu'il soit, sur la question de la mainlevée de l'immobilisation du « Norstar ». En effet, le dispositif du jugement du tribunal de Savone concernant la mainlevée de l'immobilisation du navire n'a jamais formé partie de l'appel du procureur <sup>60</sup>. La mainlevée de l'immobilisation du « Norstar » est donc devenue irrévocable et définitive en vertu des articles 565 et 648 du Code de procédure pénale italien.

70. La Cour d'appel de Gênes a rendu son arrêt à la suite de l'appel interjeté par le procureur le 25 octobre 2005. Dans cet arrêt, la Cour a confirmé la décision de relaxe du tribunal de Savone, étant donné que les actes dont les défendeurs étaient prévenus ne constituaient pas des infractions pénales <sup>61</sup>.

71. Le sort du « Norstar » est révélé par les annexes produites par le Panama. L'Italie a appris, à la lecture du mémoire du Panama, que le « Norstar » avait été sorti du port de Palma de Majorque en août 2015, à la suite d'une vente aux enchères publiques approuvée par l'autorité portuaire locale. Global PGM, société opérant dans le secteur du recyclage, l'a acheté pour transformer le navire en acier <sup>62</sup>.

72. En ce qui concerne les personnes impliquées dans la procédure pénale, deux seulement des prévenus faisaient effectivement partie de l'équipage du « Norstar » : M. Tore Husefest, de nationalité norvégienne, et M. Renzo Biggio, de nationalité italienne. MM. Husefest et Biggio occupaient tous deux le poste de capitaines. Dès le tout début de la procédure en 1999,

---

<sup>58</sup> Requête du Panama, paragraphe 8.

<sup>59</sup> Mémoire du Panama, paragraphe 32 ; notes bas de page omises.

<sup>60</sup> *Appel du Procureur de la République du Tribunal de Savone, 20 août 2003 (annexe S)*, p. 6 de la traduction anglaise de la page 5 de la version italienne. La traduction du passage pertinent de l'italien se lit comme suit : « Par ces motifs [...] nous sollicitons que la Cour d'appel de Gênes réforme le jugement dont appel, et condamne ROSSI SILVIO, BIGGIO RENZO, MELEGARI BRUNO, MORCH ARVE ENAIR, HUSEFEST TORE, BOCCHIOLA MASSIMO et FALZON JOSEF aux peines sollicitées en vertu du présent acte d'appel ». [Traduction du Greffe]

<sup>61</sup> *Arrêt de la Cour d'appel de Gênes, 25 octobre 2005 (annexe T)*, p. 7-9 de la traduction anglaise des pages 7-9 de la version italienne.

<sup>62</sup> Mémoire du Panama, annexe 16.

MM. Husefest et Biggo, comme tous les autres prévenus, n'ont jamais été mis en détention ni soumis à aucune autre mesure privative ou restrictive de leur liberté personnelle.

73. Cela est confirmé par le fait que la commission rogatoire envoyée aux autorités espagnoles ne contient aucune demande du procureur de la République visant à restreindre la liberté personnelle des personnes accusées des délits<sup>63</sup> En outre, les procès-verbaux des interrogatoires des accusés, réalisés par le procureur italien en date du 27 décembre 2002, portent la mention « libre et présent » (« libero presente »), à côté du nom de M. Biggio, et « libre et absent » (« libero contumace ») à côté du nom de M. Husefest. Cela signifie que tant M. Biggio que M. Husefest étaient « libres », c'est-à-dire non sujets à une mesure quelconque limitant leur liberté personnelle : M. Biggio était présent à l'interrogatoire, M. Husefest était absent et uniquement représenté par son avocat<sup>64</sup>.

---

<sup>63</sup> *Commission rogatoire internationale du tribunal de Savone adressée aux autorités espagnoles, 11 août 1998 (annexe J).*

<sup>64</sup> *Procès-verbal verbatim de l'audience du tribunal de Savone, 27 décembre 2002 (annexe U).*

## CHAPITRE 3 PRÉTENTION DU PANAMA RELATIVE À LA VIOLATION DE L'ARTICLE 87

### Introduction

74. Dans le présent chapitre, l'Italie répond à la prétention du Panama selon laquelle l'Italie aurait violé l'article 87 de la Convention. A la **section I**, l'Italie explique que lorsque l'ordonnance de saisie a été prise et exécutée, le « Norstar » ne jouissait pas du droit à la liberté de navigation inscrit à l'article 87, paragraphe 1, parce qu'il se trouvait dans les eaux intérieures espagnoles. Etant donné que le « Norstar » ne jouissait de toute façon pas de la liberté de navigation, aucune violation de ce droit ne peut avoir eu lieu ; à la **section II**, l'Italie explique que, contrairement à ce que soutient le Panama, les infractions visées dans l'ordonnance ne se sont pas produites en haute mer et que la législation italienne n'a jamais été appliquée de façon extraterritoriale ; à la **section III**, l'Italie explique les raisons pour lesquelles l'article 87, paragraphe 2, n'a pas été violé par l'Italie en la présente espèce, ni ne pouvait l'être.

#### **I. L'article 87 de la Convention n'est pas enfreint en l'espèce parce que le « Norstar » n'exerçait pas sa liberté de navigation lorsque l'ordonnance de saisie a été prononcée ou exécutée**

75. L'Italie estime que lorsque l'ordonnance de saisie a été prise à l'encontre du « Norstar », la demande de mise à exécution adressée aux autorités espagnoles et l'ordonnance mise à exécution, le navire se trouvait dans les eaux intérieures espagnoles et ne jouissait donc pas de la liberté de navigation prévue à l'article 87, paragraphe 1. En conséquence, aucune violation de l'article 87, paragraphe 1, ne peut s'être produite à l'égard du Panama.

76. Aux fins de la présente section, la première question à aborder porte sur le type de comportement que l'article 87, paragraphe 1, prohibe. En outre, il est nécessaire de déterminer la zone maritime dans laquelle ce comportement a eu lieu concernant le « Norstar ».

77. Les dispositions pertinentes de l'article 87, paragraphe 1, de la Convention sur la « Liberté de la haute mer » se lisent comme suit :

La haute mer est ouverte à tous les Etats, qu'ils soient côtiers ou sans littoral. La liberté de la haute mer s'exerce dans les conditions prévues par les dispositions de la Convention et les autres règles du droit international. Elle comporte notamment pour les Etats, qu'ils soient côtiers ou sans littoral :

a) la liberté de navigation.

78. La liberté de navigation désigne le droit de tout Etat de voir les navires qui battent son pavillon naviguer en haute mer sans interférence d'un autre Etat, hormis pour les restrictions prévues par la Convention et d'autres règles du droit international<sup>65</sup>.

79. La corrélation entre la liberté de la haute mer et la circulation sans entrave des navires ressort clairement du mémoire que le Secrétariat de l'ONU a adressé à la Commission du droit international au début de ses travaux sur le droit de la mer, où il s'est exprimé en ces termes :

---

<sup>65</sup> Albert J. Hoffmann, *Navigation, Freedom of*, in R. Wolfrum (dir.), *Max Planck Encyclopedia of Public International Law* (OUP 2012, vol. VII), à la p. 572 ; Tullio Treves, *Navigation*, R.J. Dupuy, D. Vignes, *A Handbook on the New Law of the Sea* (Nijhoff 1991, vol. 2), à la p. 836 (« La notion de libre navigation [...] signifie que chaque Etat est en droit d'exiger – toute exception prévue par le droit international exceptée – que les navires battant son pavillon ne subissent pas d'interférence de la part des autres Etats »). [Traduction du Greffe]

L'idée essentielle contenue dans le principe de liberté de la haute mer est l'idée d'interdiction d'*interférence de tout pavillon dans la navigation* en temps de paix.<sup>66</sup>

80. La situation type où l'article 87, paragraphe 1, de la Convention serait considéré comme violé serait celle dans laquelle un Etat interfère avec la navigation d'un navire étranger en haute mer par des mesures coercitives ou par toute autre interférence physique avec la circulation du navire. Dès 1921, le tribunal chargé de statuer en l'affaire *Wanderer* entre le Royaume-Uni et les Etats-Unis avait déclaré que :

Le principe fondamental du droit maritime international est qu'aucune nation ne peut exercer de droit *de visite et de recherche* sur des navires étrangers faisant un usage régulier de la haute mer, sauf en temps de guerre ou par compromis.<sup>67</sup>

81. De plus, il ressort de la jurisprudence du Tribunal que lorsque la violation de l'article 87, paragraphe 1, a été invoquée, les faits contestés portaient généralement sur la conduite d'un Etat côtier sous forme d'interférence physique avec la navigation d'un navire étranger.

82. Dans l'affaire de l'« Arctic Sunrise », la violation de l'article 87 invoquée par les Pays-Bas consistait en le fait d'avoir procédé « à l'arraisonnement, à l'inspection, à la perquisition, à la saisie et à l'immobilisation de l'« Arctic Sunrise » »<sup>68</sup>.

83. Dans l'affaire du navire « Saiga », le comportement attaqué consistait en

[...] l'attaque contre le Saiga et son équipage dans la zone économique exclusive de la Sierra Leone, l'immobilisation et la saisie du navire et le déchargement de sa cargaison de gazole [...].<sup>69</sup>

84. Dans l'affaire du « Volga », la Russie s'est plainte que les forces australiennes aient arraisonné et immobilisé le navire alors qu'il se trouvait en haute mer, avant de le forcer à changer de cap sous escorte militaire<sup>70</sup>.

85. Dans leur opinion individuelle jointe à l'arrêt du Tribunal en date du 4 novembre 2016, les juges Wolfrum et Attard ont indiqué que la liberté de navigation devait avant tout s'interpréter comme une garantie face aux mesures coercitives, déclarant que :

Compte tenu de l'objet et du but de l'article 87, cette disposition garantit *en tout premier lieu* la liberté de mouvement des navires en haute mer contre

---

<sup>66</sup> *Memorandum présenté par le Secrétariat (A/CN.4/32)*, in *Annuaire de la Commission du droit international*, 1950, vol. II, p. 69 : « L'idée essentielle contenue dans le principe de liberté de la haute mer est l'idée d'interdiction d'*interférence de tout pavillon dans la navigation* en temps de paix de tout autre pavillon » (italique ajoutée).

<sup>67</sup> *Owners, officers and men of the "Wanderer" v. United States (United Kingdom v. United States of America)*, 9 December 1921, R.S.A., vol. VI, p. 69-77 [Traduction du Greffe].

<sup>68</sup> « Arctic Sunrise » (*Royaume des Pays-Bas c. Fédération de Russie*), *mesures conservatoires, ordonnance du 25 octobre 2013*, *TIDM Recueil 2013*, par. 33.

<sup>69</sup> *Navire « SAIGA » (No. 2) (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée)*, arrêt, *TIDM Recueil 1999*, par. 28.

<sup>70</sup> *Affaire du « Volga » (Fédération de Russie c. Australie)*, *prompte mainlevée*, requête soumise par la Fédération de Russie, par. 6-12 (consultable à l'adresse : [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case\\_no\\_11/application\\_russ\\_fed\\_fr.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_11/application_russ_fed_fr.pdf)).

les *mesures de coercition* que pourraient prendre des Etats autres que l'Etat du pavillon ou les Etats autorisés à cet effet par ce dernier.<sup>71</sup>

86. Et de poursuivre :

Le point décisif est que l'article 87 offre une garantie contre les mesures de coercition prises par un Etat autre que l'Etat du pavillon qui entraveraient la liberté de déplacement du navire concerné.<sup>72</sup>

87. Il est possible que, dans certaines circonstances, un comportement qui ne constitue pas une mesure coercitive puisse enfreindre l'article 87, paragraphe 1, mais tel n'est pas le cas en l'espèce. La liberté de navigation doit avant tout être interprétée comme la garantie de ne pas subir de mesures de coercition.

88. Aux fins de la présente section, la question est donc de savoir si, lorsque les autorités espagnoles ont mis à exécution l'ordonnance de saisie, le « Norstar » se trouvait dans une zone où il jouissait de la liberté de navigation au sens de l'article 87, paragraphe 1, lu en conjonction avec l'article 58, paragraphe 1.

89. A cet égard, la zone géographique où s'applique la liberté de navigation visée à l'article 87, paragraphe 1, est clairement circonscrite par la Convention. La liberté de navigation n'est pas un droit dont les Etats jouissent dans toutes les zones maritimes, mais uniquement en haute mer, c'est-à-dire sur

toutes les parties de la mer qui ne sont comprises ni dans la zone économique exclusive, la mer territoriale ou les *eaux intérieures* [italique ajoutée] d'un Etat, ni dans les eaux archipélagiques d'un Etat archipel.<sup>73</sup>

90. Par ailleurs, l'article 58, paragraphe 1, étend la liberté de navigation de la haute mer à la zone économique exclusive.

91. Le comportement qui serait constitutif d'une interférence avec la liberté de navigation au sens de l'article 87, paragraphe 1, ne s'est pas produit dans une zone de la mer où le « Norstar » jouissait de la liberté de navigation conformément à la Convention. Au moment où l'ordonnance de saisie du « Norstar » a été exécutée par l'Espagne, en septembre 1998, le navire n'était ni en haute mer ni dans la zone économique exclusive d'un Etat côtier ; il se trouvait dans les eaux intérieures de Palma de Majorque, où il avait pénétré de façon volontaire en mars 1998 et où il stationnait depuis plusieurs mois.

92. Le Panama ne conteste pas que l'ordonnance de saisie a été mise à exécution lorsque le « Norstar » se trouvait dans les eaux intérieures espagnoles<sup>74</sup>. De surcroît, l'Italie a démontré que l'ordonnance de saisie et la demande visant à ce qu'elle soit transmise à l'Espagne sont datées d'une époque où le navire se trouvait dans les eaux intérieures de Palma de Majorque.

---

<sup>71</sup> Navire « Norstar » (*Panama c. Italie*), *exceptions préliminaires, opinion individuelle commune de MM. Wolfrum et Attard*, juges, *TIDM Recueil 2016*, par. 34 ; italiques ajoutées.

<sup>72</sup> *Ibid.*, par. 38.

<sup>73</sup> Article 86 de la Convention.

<sup>74</sup> Mémoire du Panama, par. 66.

93. Enfin, l'ordonnance de saisie du « Norstar » a été prise et exécutée à un moment où le navire ne se trouvait pas dans une zone de la mer où il jouissait de la liberté de navigation ; en conséquence, aucune infraction à la liberté de navigation du Panama ne peut avoir eu lieu.

94. Le Panama ne semble pas accepter le raisonnement de l'Italie lorsqu'il évoque la possibilité que des « interventions » se produisant dans une zone de la mer où un navire ne jouirait pas de la liberté de navigation pourraient malgré tout être contraire à l'article 87, paragraphe 1. Dans son mémoire, il dit que :

les mesures prises par les Etats pour entraver la liberté de navigation dont jouissent les autres Etats ne se limitent pas aux interventions qui se déroulent en haute mer, mais peuvent également se manifester sous la forme de mesures visant à saisir illicitement un navire dans un port dans le but de l'empêcher de regagner en haute mer.<sup>75</sup>

95. Et d'ajouter :

En ordonnant et en demandant la saisie du Norstar [...] partant en empêchant le Norstar de naviguer en haute mer et d'y mener des activités commerciales légitimes [...], l'Italie a violé l'obligation de respecter la liberté de navigation en haute mer consacrée par la Convention.<sup>76</sup>

96. Et de poursuivre :

Si l'Italie avait respecté l'article 87 [...] le Norstar aurait pu continuer à accéder à la haute mer.<sup>77</sup>

97. Toutefois, d'après la jurisprudence du Tribunal, la liberté de navigation inscrite à l'article 87, paragraphe 1, ne peut s'interpréter dans le sens où un navire serait protégé face aux mesures prises par un Etat côtier visant à l'empêcher de quitter un port afin de gagner la haute mer.

98. Comme le Tribunal l'a souligné dans l'affaire du « Louisa » :

L'article 87 ne peut s'interpréter d'une manière qui accorderait [à un navire] le droit d'appareiller et de gagner la haute mer alors qu'il a été immobilisé dans le cadre de poursuites judiciaires.<sup>78</sup>

99. En conséquence, d'un point de vue juridique, l'impossibilité dans laquelle se trouvait le « Norstar » de quitter le port de Palma de Majorque ne constitue pas une violation de l'article 87, paragraphe 1 ; même si le « Norstar » avait eu le droit de quitter le port au regard de l'article 87, paragraphe 1, – ce qui n'était pas le cas – rien ne dit qu'il aurait pu l'exercer compte tenu des circonstances factuelles de l'affaire.

100. En effet, il aurait été extrêmement difficile, voire impossible, pour le « Norstar » de quitter les eaux intérieures espagnoles en raison de l'état d'abandon et de délabrement dans

---

<sup>75</sup> Mémoire du Panama, par. 82.

<sup>76</sup> Mémoire du Panama, par. 79.

<sup>77</sup> Mémoire du Panama, par 94.

<sup>78</sup> *Navire « Louisa » (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Royaume d'Espagne)*, arrêt, *TIDM Recueil 2013*, par. 109.

lequel il avait sombré depuis avril 1998. L’assertion du Panama selon laquelle la demande de saisie du « Norstar » a « empêché ce navire de naviguer en haute mer et d’y mener des activités commerciales légitimes » travestit la vérité de façon éhontée et pêche déjà par sa présentation erronée des faits. Comme il est rappelé au **chapitre 2** du présent contre-mémoire, le navire était sujet à des problèmes structurels critiques qui l’empêchaient de naviguer et a même été abandonné à un moment donné par son équipage pour se convertir en refuge de fortune pour sans-abris<sup>79</sup>. Dans ces circonstances, la liberté de circulation du « Norstar » était beaucoup plus théorique que réelle.

101. En conclusion, tant à la date où l’ordonnance de saisie a été prise et sa demande de mise à exécution adressée aux autorités espagnoles qu’à la date où la mise à exécution a effectivement eu lieu, le « Norstar » n’était pas en train d’exercer sa liberté de navigation car il se trouvait dans les eaux intérieures espagnoles. L’argument du Panama selon lequel la liberté de navigation implique la liberté de quitter les eaux intérieures d’un Etat côtier n’est pas davantage tenable au regard de la jurisprudence du Tribunal. Enfin, même si le Panama était fondé à dire que la liberté de navigation impliquait le droit pour un navire de quitter un port afin de gagner la haute mer, les faits de la présente espèce montrent que le « Norstar » n’était en réalité pas en mesure de quitter les eaux intérieures espagnoles en raison du fait de l’état de délabrement dans lequel il se trouvait.

## **II. L’ordonnance de saisie porte sur des infractions qui n’ont pas été commises en haute mer**

102. Dans la sous-section précédente, l’Italie a expliqué que la question du respect de l’article 87, paragraphe 1, devait être appréciée au regard de la zone où un navire se trouve lorsque le comportement constitutif d’une infraction à l’article 87, paragraphe 1, se produit. La position de l’Italie est que, l’ordonnance de saisie du « Norstar » ayant été prise et exécutée lorsque le navire se trouvait dans une zone de la mer où il ne jouissait pas de la liberté de navigation, il ne peut y avoir eu infraction à l’article 87, paragraphe 1.

103. Cela étant, étant donné que l’intégralité du mémoire du Panama s’articule autour de la thèse selon laquelle l’article 87 a été violé par suite de l’application extraterritoriale de la juridiction, la présente sous-section démontrera que, en tout état de cause, l’ordonnance de saisie prise par le procureur italien visait des infractions dont le lieu de commission n’était pas la haute mer.

### **A. Champ d’application territorial des législations fiscale et douanière italiennes**

104. Le Panama prétend que « [l]’Italie ne peut réprimer unilatéralement des actes qui se sont produits en haute mer, en dehors de son territoire. »<sup>80</sup> Il ajoute que « [l]’article 87 de la Convention interdit à l’Italie d’étendre l’application de sa législation et de sa réglementation douanières à la haute mer. »<sup>81</sup> On ne sait pas très bien ce que le Panama veut dire lorsqu’il emploie le terme « réprimer » et dit que l’Italie a étendu sa législation à la haute mer. Si l’on s’en tient au sens habituel des mots, réprimer un comportement en haute mer ou étendre la législation d’un Etat à la haute mer, signifierait que le champ d’application territorial d’une loi qui a été adoptée s’étend aux zones maritimes où un Etat ne serait pas en droit d’exercer sa juridiction.

---

<sup>79</sup> *Supra*, par. 51.

<sup>80</sup> Mémoire du Panama, par. 65.

<sup>81</sup> *Ibid.*, par. 87.

105. Les assertions du Panama concernant le fait que l'Italie a réprimé un comportement qui s'est produit en haute mer sont erronées. Le champ d'application de la législation italienne sur laquelle l'ordonnance de saisie se fonde est strictement territorial.

106. Cela est pleinement conforme au principe général de la territorialité inscrit dans le Code pénal italien.

107. L'article 3 dispose que :

Le droit pénal italien s'impose à quiconque, de nationalité italienne ou étrangère, qui réside sur le territoire de l'Etat, sauf exception prévue par le droit public interne ou le droit international.<sup>82</sup>

108. L'article 6 dispose que :

Quiconque commet une infraction sur le territoire de l'Etat est puni d'après les lois italiennes.<sup>83</sup>

109. La notion de « territoire de l'Etat » est expliquée en ces termes à l'article 4, paragraphe 2, du Code pénal italien :

Aux fins du droit pénal, le terme « territoire de l'Etat » désigne le territoire de la « République », [celui des colonies] et tout autre lieu placé sous la souveraineté de l'Etat. Les navires et les aéronefs de l'Italie sont réputés former le territoire de l'Etat où qu'ils se trouvent, à moins qu'ils ne soient soumis, par application du droit international, à un droit local étranger (art. 2, 3 et 4 du Code de la navigation).<sup>84</sup>

110. Toute dérogation au principe de territorialité au sens du droit pénal italien ne peut avoir qu'un caractère exceptionnel<sup>85</sup>.

111. Il n'y a rien dans la législation et réglementation visées dans l'ordonnance de saisie qui déroge au principe général de la territorialité. Il en va de même pour toutes les lois invoquées à l'appui des chefs d'accusation ayant trait au « Norstar ».

112. En particulier, l'article 2 du décret présidentiel n° 43 de 1973, sur le fondement duquel reposait le troisième chef d'accusation définit clairement le champ d'application géographique de la législation douanière comme suit :

Le territoire délimité par la frontière constitue le territoire douanier. Les eaux territoriales se trouvent au sein du territoire douanier, sauf pour l'utilisation de machines, matériaux et autres produits au titre de l'article 132. Aux fins de la perception des droits de douane, les eaux enserrées entre le *lido* et la ligne de base au sens du décret présidentiel n° 816 du 26 avril 1977 sont assimilées aux eaux territoriales.<sup>86</sup>

---

<sup>82</sup> *Code pénal italien, articles 3, 4, 6, 7, 8, 81 et 110 (annexe V), article 3.* [Traduction du Greffe]

<sup>83</sup> *Ibid.*, article 6.

<sup>84</sup> *Ibid.*, article 4 2).

<sup>85</sup> *Ibid.*, articles 7 et 8.

<sup>86</sup> *Décret du Président de la République n° 43 du 23 janvier 1973, articles 2, 253 et 254 et 292 à 295 bis (annexe C), article 2.*

B. L'ordonnance de saisie ne portait pas sur les activités de soutage du « Norstar » en haute mer

113. Dans sa requête et son mémoire, le Panama affirme maintes et maintes fois que c'est en raison de ses activités de soutage en haute mer que le « Norstar » a été saisi et immobilisé.

114. Par exemple, au paragraphe 5 de sa requête, le Panama affirme que :

Dans sa décision, le procureur a indiqué que l'avitaillement en mer de mégayachts contrevenait à plusieurs articles du Code pénal italien en ce qu'il s'agissait d'un moyen de faire des affaires en échappant au contrôle des douanes.<sup>87</sup>

115. Dans son mémoire, le Panama indique en outre que :

En saisissant un navire au motif qu'il se *livrait à des activités de soutage* [italique ajoutée] en haute mer, l'Italie a violé le principe de la liberté de la haute mer et la liberté de navigation du Panama, et contrevenu à l'article 87 de la Convention.<sup>88</sup>

116. Le Panama maintient que :

En exerçant sa compétence pénale pour appliquer ou imposer sa législation douanière en rapport avec les activités de soutage du Norstar, l'Italie n'a pas agi en conformité avec les obligations qui lui incombent à l'égard du Panama en vertu de l'article 87 de la Convention [...].<sup>89</sup>

117. Le Panama soutient que l'ordonnance de saisie prise à l'encontre du « Norstar » l'a été « au motif qu'il se livrait à des activités de soutage »<sup>90</sup>, ce qui est parfaitement absurde. Comme il est indiqué au **chapitre 2** du présent contre-mémoire, ni l'enquête préliminaire de la police financière italienne, ni l'ordonnance de saisie du procureur ne visaient les activités de soutage du « Norstar ». Celui-ci a été saisi et immobilisé non en raison de ses activités de soutage, mais parce qu'il constituait le corps du délit dans une série d'infractions consistant essentiellement en des activités de contrebande et de fraude fiscale.

118. C'est ce qui ressort de la procédure interne en question, où les enquêtes, les poursuites en justice et la relaxe des défendeurs étaient toutes fondées sur l'application de la législation italienne concernant des infractions présumées qui auraient été commises exclusivement dans les eaux territoriales et/ou sur le territoire italiens. C'est ce qui ressort également explicitement de la lecture des documents ci-après, que le Panama semble avoir ignorés :

a) Premièrement, l'ordonnance rejetant la demande de mainlevée de la saisie datée du 18 janvier 1999. L'ordonnance se lit comme suit :

« Il n'est pas contesté que le Norstar pouvait se livrer à des opérations de soutage ; ce qui est contesté, c'est que l'activité menée était fort différente du soutage (à ce propos, les reçus de livraison de soute délivrés aux

<sup>87</sup> Requête du Panama, par. 5.

<sup>88</sup> Mémoire du Panama, par. 78.

<sup>89</sup> *Ibid.*, par. 83.

<sup>90</sup> *Ibid.*

plaisanciers l'ont été de manière frauduleuse en application d'un accord entre ROSSI et ARVE). »<sup>91</sup>

b) Deuxièmement, l'appel interjeté par le procureur de la République près le tribunal de Savone en date du 18 août 2003. Le texte de l'appel se lit comme suit « les prévenus, par consentement mutuel, s'étaient livrés à une activité qui avait les apparences du soutage »<sup>92</sup>, et d'ajouter :

« nous ne contestons pas le fait que les navires saisis pouvaient ou non se livrer à des opérations de soutage, mais nous affirmons que l'activité ainsi menée était fort différente en fait du soutage. »<sup>93</sup>

119. Le Panama consacre également une part importante de son mémoire à expliquer que le soutage en haute mer est une activité licite<sup>94</sup>. De toute évidence, l'Italie ne conteste pas qu'il en est ainsi. Cela étant, elle souhaite préciser qu'en s'étendant aussi longuement sur la licéité du soutage, ce qu'aucune des parties de conteste, le Panama ne cherche qu'à détourner l'attention du véritable point qui fait débat. Les pages qui suivent présente une caractérisation correcte des infractions présumées qui ont conduit à ce qu'une ordonnance de saisie soit prise contre le « Norstar ».

C. L'Italie n'a pas fait une application extraterritoriale de sa législation et de sa réglementation concernant le « Norstar » et n'a pas réprimé des activités se déroulant en haute mer

120. Dans son arrêt du 4 novembre 2016, le Tribunal a indiqué ce qui suit :

Il est possible de considérer que l'ordonnance de saisie prise par le procureur du tribunal de Savone à l'encontre du « Norstar » à raison d'activités qu'il menait en haute mer et la demande de sa mise à exécution adressée par le procureur du tribunal de Savone constituent une violation des droits du Panama en tant qu'Etat du pavillon au regard de l'article 87. En conséquence, le Tribunal en conclut que ledit article est pertinent en l'espèce.<sup>95</sup>

121. L'Italie reconnaît que durant la procédure incidente les parties n'ont pas débattu en détail du champ d'application de l'ordonnance de saisie et que, dans le cadre des arguments préliminaires exposés par les parties, le Tribunal a considéré que cette ordonnance de saisie visait des activités du « Norstar » en haute mer. Toutefois, dans le cadre du débat sur le fond concernant la question de savoir si l'article 87 a été enfreint, l'Italie expliquera que l'ordonnance de saisie ne visait pas les activités menées par le « Norstar » en haute mer.

---

<sup>91</sup> *Ordonnance du procureur de la République près le tribunal de Savone rejetant la demande de mainlevée de la saisie des biens confisqués, 18 janvier 1999 (annexe L)*, p. 2 de la traduction anglaise de l'original italien (p. 1 de l'original). [Traduction du Greffe]

<sup>92</sup> *Appel interjeté par le procureur de la République près le tribunal de Savone, 20 août 2003 (annexe S)*, à la p. 2 de la traduction anglaise de l'original italien (p. 1 de l'original).

<sup>93</sup> *Ibid.*

<sup>94</sup> *Mémoire du Panama*, par. 72 et 81.

<sup>95</sup> *Navire « Norstar » (Panama c. Italie), exceptions préliminaires, arrêt, TIDM Recueil 2016*, par. 122 ; soulignement ajouté.

122. Dans son mémoire, le Panama élude ce fait et ne cesse de répéter que l'Italie a appliqué sa législation de manière extraterritoriale au « Norstar » en lien avec des activités qu'il menait lorsqu'il était en haute mer.

123. En particulier, le Panama soutient que :

En saisissant le Norstar, l'Italie a fait une application extraterritoriale de ses lois<sup>96</sup>.

124. Et de poursuivre :

Si l'Italie avait respecté l'article 87 [...] le Norstar aurait pu continuer à accéder à la haute mer. La Convention deviendrait insignifiante si un Etat était autorisé à ordonner et demander la saisie de tout navire étranger pour une infraction qui se serait produite en dehors de sa propre juridiction.<sup>97</sup>

125. Aux audiences sur les exceptions préliminaires soulevées par l'Italie, le conseil du Panama a indiqué que :

L'Italie a également omis de reconnaître que le jugement de son tribunal prononçant la mainlevée du « Norstar » était basé sur le fait qu'aucun des délits dont il était accusé n'avaient été confirmés car, pour tenter des poursuites au pénal contre le « Norstar », il était nécessaire de prouver en quel lieu les activités incriminées s'étaient produites : si elles avaient eu lieu en dehors des eaux territoriales, aucun délit n'aurait été commis.<sup>98</sup>

126. Une fois de plus, le Panama fait une description fallacieuse des motifs juridiques sur lesquels repose l'ordonnance de saisie. Il convient une fois de plus de noter que l'ordonnance de saisie visait des infractions fiscales et douanières qui auraient été commises dans des zones qui relevaient de la pleine juridiction italienne. Aucun doute n'est permis à cet égard, comme il ressort des considérations suivantes.

127. Premièrement, la loi italienne dispose que :

Une infraction est réputée avoir été commise sur le territoire de l'Etat lorsque l'action ou l'omission constitutive de l'infraction s'y est produite, en tout ou en partie, ou lorsque les faits qui sont la conséquence de cette action ou omission s'y sont produits.<sup>99</sup>

128. En conséquence, et au regard des faits exposés par l'Italie au **chapitre 2**<sup>100</sup>, les infractions visées par le procureur étaient des infractions commises sur le territoire italien.

129. Deuxièmement, l'ordonnance elle-même indique que les infractions ont été commises sur le territoire italien :

---

<sup>96</sup> Mémoire du Panama, par. 65.

<sup>97</sup> Mémoire du Panama, par. 94, soulignage ajouté.

<sup>98</sup> TIDM/PV.16/A25/3/Rev.1, à la p. 24, lignes 43-48.

<sup>99</sup> *Code pénal italien, articles 3, 4, 6, 7, 8, 81 et 110 (annexe V)*, Article 6.

<sup>100</sup> *Supra*, par. 37 et 47.

A l'issue d'une enquête complexe, il est apparu que la société ROSSMARE INTERNATIONAL s.a.s., dont ROSSI SILVIO est le gérant, vend régulièrement à de nombreux clients des huiles minérales (gazole et lubrifiants) qu'elle achète hors taxes (en tant qu'avitaillement) dans des entrepôts douaniers en Italie (Livourne) et dans d'autres Etats de l'UE (Barcelone), afin de les revendre en Italie, et se soustrait ainsi au paiement des droits de douane et des impôts en se servant de manière frauduleuse de pétroliers, en réalité affrétés, et commet aussi une fraude fiscale subséquente sur les produits vendus à des navires de l'UE ; [...]

Il est prouvé que des contacts ont effectivement eu lieu entre le navire devant être saisi et la côte de l'Etat (par l'examen de relevés et d'observations figurant dans des rapports de navigation, de documents consultés à terre et grâce au recours à des services d'observation) et donné lieu à la violation des législations douanière et fiscale par suite de la vente de biens de contrebande sur le territoire de l'Etat [...].<sup>101</sup>

130. Troisièmement, la commission rogatoire que le tribunal de Savone a adressée aux autorités espagnoles le 11 août 1998 explique que les principales raisons qui ont poussé les autorités italiennes à ouvrir une enquête et prendre une ordonnance de saisie étaient :

le fait que Rossi ait été parfaitement au courant que de nombreuses opérations d'avitaillement en gasoil visaient spécifiquement à réintroduire concomitamment et illégalement le produit dans le territoire de la Communauté (en l'espèce, l'Italie).<sup>102</sup>

131. Quatrièmement, le jugement du tribunal de Savone daté du 13 mars 2003 indique que :

il incombe à la juridiction nationale d'établir si des marchandises ont été introduites dans un territoire douanier ou dans la mer territoriale en violation de la réglementation douanière.<sup>103</sup>

132. Cinquièmement, contrairement à ce que dit le Panama<sup>104</sup>, ce n'est pas parce que les infractions susvisées n'ont pas été commises sur le territoire italien que les prévenus ont été relaxés, mais parce que les autorités judiciaires ont considéré que l'élément matériel des infractions en question n'était pas manifeste dans la conduite des prévenus<sup>105</sup>.

133. En résumé, le « Norstar » a été saisi pour obtenir les preuves qui étaient nécessaires pour établir si les défendeurs avaient commis certaines infractions sur le territoire italien.

134. Comme il est indiqué au **chapitre 2**, l'objectif des autorités italiennes était d'établir l'existence d'un plan criminel articulé comme suit : premièrement, achat de gasoil par le

---

<sup>101</sup> Ordonnance de saisie rendue par le procureur de la République près le tribunal de Savone, 11 août 1998 (**annexe I**), p. 1 de la traduction anglaise de l'original italien (p. 1 de l'original) ; soulignage ajouté. [Traduction du Greffe]

<sup>102</sup> Commission rogatoire internationale adressée par le tribunal de Savone aux autorités espagnoles, 11 août 1998 (**annexe J**), p. 4 de la traduction anglaise de l'original italien (p. 6 de l'original) ; soulignage ajouté. [Traduction du Greffe]

<sup>103</sup> Jugement rendu par le tribunal de Savone, 13 mars 2003 (**annexe M**), p. 7, par. 3 de la traduction anglaise de l'original italien (p. 10, par. 3 de l'original) ; soulignage ajouté. [Traduction du Greffe]

<sup>104</sup> *Supra*, par. 125, citant TIDM/PV.16/A25/3/Rev.1, à la p. 24, lignes 43-48.

<sup>105</sup> *Supra*, par. 58.

« Norstar » dans le port italien de Livourne en franchise des droits d'accise et de la TVA ; deuxièmement, vente du gasoil à des plaisanciers, qu'ils soient italiens ou ressortissants de l'UE, en haute mer au moyen de fausses factures tout en sachant que le gasoil serait réintroduit dans les eaux territoriales italiennes ; troisièmement, réintroduction du gasoil dans les eaux territoriales italiennes en échappant ainsi au paiement des droits de douane<sup>106</sup>.

135. En résumé, l'Italie est le lieu où le comportement criminel objet de l'enquête a commencé, le « Norstar » y étant avitaillé en gasoil acheté en franchise des droits d'accise ; l'Italie est le lieu où les infractions de contrebande et de fraude fiscale auraient été réalisées au moment de la réintroduction du gasoil en violation des législations douanière et pénale.

136. On peut donc en conclure que si le carburant acheté par soutage avait été consommé ou revendu en haute mer ou hors des eaux territoriales espagnoles, les autorités italiennes n'auraient pas ordonné la saisie du « Norstar ».

137. Pour toutes ces raisons, l'argument du Panama sur l'application extraterritoriale de la législation italienne au « Norstar » ne tient pas.

### **III. L'article 87, paragraphe 2, traite des obligations du Panama et ne saurait être invoqué contre l'Italie en la présente affaire**

138. Il est tout aussi erroné pour le Panama d'invoquer le deuxième alinéa de l'article 87<sup>107</sup>. Dans le mémoire du Panama, il est dit que :

[L]’ordonnance et la demande de saisie émanant de l’Italie ont eu une incidence défavorable sur l’utilisation de la haute mer par le navire panaméen et toutes les personnes impliquées dans ses activités.

Le principe général de la maxime latine *sic utere tuo alienum non laedas* s’applique dans le sens où un Etat ne devrait pas amener les navires battant son pavillon à faire des choses en haute mer qui interfèrent, de manière malveillante ou abusive, avec les intérêts des autres utilisateurs, ou leur permettre de le faire. [...]

Par son comportement illicite, l’Italie a interféré de façon abusive avec les intérêts du Panama en tant qu’Etat du pavillon ayant compétence exclusive sur le Norstar en haute mer.<sup>108</sup>

139. L'article 87, paragraphe 2, dispose à propos de la liberté de la haute mer que :

Chaque Etat exerce ces libertés en tenant dûment compte de l'intérêt que présente l'exercice de la liberté de la haute mer pour les autres Etats, ainsi que des droits reconnus par la Convention concernant les activités menées dans la Zone.

140. Dans le cadre du présent différend, c'est le Panama qui, en sa qualité de requérant, invoque l'article 87 et la liberté de navigation qu'il protège ; en conséquence, c'est au Panama que s'adresse l'obligation énoncée à l'article 87, paragraphe 2, et non à l'Italie.

---

<sup>106</sup> Commission rogatoire internationale adressée par le tribunal de Savone aux autorités espagnoles, 11 août 1998 (annexe J), à la p. 4 de la traduction anglaise de l'original italien (p. 6 de l'original).

<sup>107</sup> Mémoire du Panama, par. 79.

<sup>108</sup> *Ibid.*, par. 96-98.

141. En conséquence, l'Italie n'a pas non plus violé le paragraphe 2 de l'article 87 de la Convention.

## CHAPITRE 4 LA PRÉTENTION DU PANAMA LIÉE À LA VIOLATION DE L'ARTICLE 300

### Introduction

142. Dans son mémoire, le Panama soutient que « l'Italie ne s'est pas acquittée de bonne foi des obligations qui lui incombent en vertu de l'article 87 de la Convention »<sup>109</sup>. Sa prétention relative à la violation de l'article 300 se trouve dans un certain nombre de déclarations éparses. On peut les classer en quatre arguments principaux :

- a) Premièrement, l'Italie n'a pas agi de bonne foi parce qu'elle a violé l'article 87<sup>110</sup> ;
- b) Deuxièmement, l'Italie n'a pas agi de bonne foi parce qu'elle a attendu plusieurs années avant de saisir le « Norstar » et procédé à la saisie dans les eaux intérieures espagnoles ;
- c) Troisièmement, « l'Italie n'a pas agi de bonne foi car elle a retardé ces procédures [et] omis de répondre aux communications »<sup>111</sup> et en raison de son comportement dans les procédures pénales afférentes au « Norstar » ;
- d) Quatrièmement, « [l']Italie a exercé sa compétence d'une manière qui constitue un abus de droit »<sup>112</sup>.

143. Le présent chapitre vise à contrer chacun de ces arguments, ainsi que les autres allégations du Panama. La **section I** traite de l'assertion du Panama selon laquelle l'Italie aurait enfreint l'article 300 de la Convention par suite de la violation présumée de l'article 87. La **section II** traite de l'argument du Panama d'après lequel le moment et le lieu de la saisie du « Norstar » dénotent la mauvaise foi de l'Italie. La **section III** traite de l'allégation du Panama selon laquelle l'Italie n'a pas fait preuve de bonne foi dans ses échanges diplomatiques avec le Panama et dans la procédure interne afférente au « Norstar » et à ceux impliqués dans ses opérations. Enfin, la **section IV** traite de l'argument du Panama selon lequel l'Italie a fait un usage abusif des droits que la Convention lui confère.

### I. Le Panama soutient que l'Italie a enfreint l'article 300 par suite de la violation de l'article 87

144. L'article 300 de la Convention se lit comme suit :

Les Etats Parties doivent remplir de bonne foi les obligations qu'ils ont assumées aux termes de la Convention et exercer les droits, les compétences et les libertés reconnus dans la Convention d'une manière qui ne constitue pas un abus de droit.<sup>113</sup>

---

<sup>109</sup> *Ibid.*, par. 100.

<sup>110</sup> *Ibid.*, par. 114.

<sup>111</sup> *Ibid.*, par. 103.

<sup>112</sup> *Ibid.*, chapitre 3, section III, sous-section 4.

<sup>113</sup> Article 300 de la Convention.

145. Dans son mémoire, le Panama soutient qu'un « Etat n'agit pas de bonne foi lorsqu'il est considéré avoir violé une disposition de la Convention ou qu'il agit en contradiction avec celle-ci. »<sup>114</sup> Et de poursuivre :

Dans la présente affaire, l'Italie n'a pas agi de bonne foi. Elle a tout d'abord manqué à cette obligation en violant son obligation de respecter la liberté de navigation prévue à l'article 87 en saisissant et immobilisant le *Norstar* et en arrêtant son équipage alors qu'elle n'avait pas compétence pour ce faire.<sup>115</sup>

146. L'argument du Panama est que l'Italie a violé l'article 300 au regard de l'article 87 précisément parce qu'elle a enfreint l'article 87. Sans préjudice des arguments de l'Italie sur l'absence de violation de l'article 87 exposés précédemment, la position du Panama sur l'article 300 est parfaitement absurde. S'il est vrai, comme le soutient le Panama, que la violation d'une disposition de la Convention équivaut à ne pas remplir de bonne foi les obligations énoncées dans cette disposition, il en résulterait logiquement que l'article 300 serait enfreint à chaque fois qu'un Etat contrevient à la Convention. Cette conclusion n'est pas tenable et le Panama n'est pas en mesure de citer une quelconque source à l'appui de son argument.

## **II. La prétention du Panama liée au moment et au lieu où le « *Norstar* » a été saisi**

147. Parmi les nombreux arguments mis en avant par le Panama pour prouver que l'Italie n'a pas rempli de bonne foi les obligations que l'article 87 met à sa charge, seuls deux entretiennent un certain lien avec la liberté de navigation énoncée dans cette disposition.

148. Premièrement, le Panama soutient que l'Italie savait que le « *Norstar* » procédait à de telles opérations de soutage « de 1994 à 1998 » et n'a rien fait durant ces quatre années pour réprimer pénalement cette activité. On peut donc difficilement dire que c'est de bonne foi qu'elle a soudainement décidé de traiter les actions de « *Norstar* » comme une infraction.

149. Deuxièmement, en ordonnant et demandant la saisie du « *Norstar* » avant la date à laquelle ses autorités judiciaires ont décidé de lever la saisie du navire et de relaxer ceux impliqués dans ses opérations et juste avant que le « *Norstar* » ne navigue vers la haute mer, l'Italie a une nouvelle fois manqué de faire preuve de bonne foi et agi de manière disproportionnée au détriment de l'Etat souverain du Panama et de toutes les personnes possédant un intérêt dans le navire immatriculé sous son pavillon. L'Italie a profité du fait que le navire était ancré au port, ce qui en a facilité la saisie et l'immobilisation, pour étendre illicitement sa juridiction à des actes commis en haute mer.

150. Les circonstances alléguées par le Panama sont loin de prouver que l'Italie a agi de mauvaise foi. Au contraire, elles corroborent l'argument de l'Italie selon lequel son comportement était conforme à la Convention.

151. Pour ce qui est du premier argument, l'Italie explique en détail aux **chapitres 2 et 3** du contre-mémoire que le « *Norstar* » n'a pas été saisi et immobilisé en raison des opérations de soutage auxquelles il se livrait en haute mer ; au contraire, il a été saisi et immobilisé parce qu'il était soupçonné de faire partie d'un plan criminel global visant à la commission des infractions de fraude fiscale et de contrebande sur le territoire italien. Le fait que le « *Norstar* » n'ait été saisi qu'en 1998 s'explique donc tout simplement par le fait que ce n'est qu'à ce moment-là que

---

<sup>114</sup> Mémoire du Panama, par. 108.

<sup>115</sup> *Ibid.*, par. 114.

l'enquête de la police fiscale italienne a mis au jour que le navire aurait participé aux infractions indiquées. L'argument du Panama démontre tout au plus que ce n'étaient pas les opérations de soutage du « Norstar » qui préoccupaient les autorités italiennes et prouve la diligence dont ont fait preuve ses autorités d'instruction.

152. La deuxième assertion du Panama ne prouve pas non plus la mauvaise foi, mais uniquement que l'Italie a agi en parfaite conformité avec la loi. Si le « Norstar » a été saisi dans les eaux intérieures de l'Espagne, c'est précisément pour éviter d'enfreindre la disposition de la Convention sur la liberté de navigation en haute mer.

153. Les allégations du Panama d'après lesquelles l'Italie n'aurait pas agi de bonne foi sont infondées et apodictiques, et reposent uniquement sur des présomptions. Et pourtant, la sentence arbitrale du *Lac Lanoux* affirmait déjà que « il est un principe général de droit bien établi selon lequel la mauvaise foi ne se présume pas. »<sup>116</sup>

154. Ce principe a maintes fois été réaffirmé depuis. Dans l'*Affaire relative à la compétence en matière de pêcheries*, le juge Weeramantry a expliqué que « les Etats bénéficient d'une présomption de bonne foi en ce qui concerne toutes leurs actions »<sup>117</sup>. De même, dans la déclaration qu'il a jointe à l'arrêt du Tribunal en l'*Affaire relative aux travaux de poldérisation par Singapour à l'intérieur et à proximité du détroit de Johor (mesures conservatoires)*, le juge Anderson a indiqué que « en contentieux, la bonne foi doit être présumée, tout comme elle l'est dans les relations diplomatiques conformément aux principes de la Charte des Nations Unies. »<sup>118</sup>

155. Dans ces circonstances, la prétention du Panama échoue également à remplir le standard de preuve exigé.

### **III. La prétention du Panama selon laquelle l'Italie n'aurait pas agi de bonne foi en raison de son comportement durant les négociations et les instances italiennes**

156. D'après le Panama :

l'article 87 garantit un droit à la liberté de navigation en haute mer à tous les Etats tout en leur faisant obligation de respecter la liberté d'autrui de naviguer sans ingérence indu. C'est dans ce contexte que l'article 87 trouve à s'appliquer en la présente instance.<sup>119</sup>

157. Le Panama a beau dire que l'article 300 s'applique en l'espèce au regard de l'article 87, il formule un certain nombre d'allégations concernant le manque de bonne foi qui sont sans rapport aucun avec l'article 87. Au contraire, ces allégations portent, d'une part, sur la question de la conduite de l'Italie durant les négociations avec le Panama avant et pendant l'instance internationale devant le Tribunal de céans et, d'autre part, sur la question du comportement de l'Italie durant les instances italiennes. En particulier, le Panama affirme que :

---

<sup>116</sup> *Arbitrage du Lac Lanoux (France c. Espagne)*, [1957] ILR 24, à la p. 126.

<sup>117</sup> *Compétence en matière de pêcheries (Espagne c. Canada)*, *compétence de la Cour, opinion dissidente de M. Weeramantry, vice-président*, I.C.J. Reports 1998, au par. 37.

<sup>118</sup> *Travaux de poldérisation à l'intérieur et à proximité du détroit de Johor (Malaisie c. Singapour)*, *mesures conservatoires, ordonnance du 8 octobre 2003, déclaration de M. Anderson, juge*, TIDM Recueil 2003, par. 3.

<sup>119</sup> Mémoire du Panama, par. 102.

l'Italie n'a pas agi de bonne foi car elle a retardé ces procédures [et] omis de répondre aux communications.<sup>120</sup>

158. Et que l'Italie aurait manqué à son obligation de bonne foi en :

s'absten[ant] de lever l'immobilisation du navire alors même que ses propres tribunaux avaient déclaré qu'aucune infraction n'avait été commise [et] en immobilisant le navire comme corps du délit pendant un laps de temps excessif et au mépris (*sic*) des décisions de ses propres tribunaux.<sup>121</sup>

159. L'Italie aurait également agi de mauvaise foi « en attrayant en justice les personnes impliquées dans les opérations du Norstar » et « en laissant la procédure pénale durer 5 ans » sans offrir de réparation aux prévenus alors même que ceux-ci ont été relaxés<sup>122</sup>.

160. Enfin, d'après le Panama, l'Italie aurait également manqué à la bonne foi en gardant le bien sous sa juridiction et son autorité sans le restituer en temps utile aux personnes autorisées, contrairement aux injonctions claires et définitives de ses propres autorités judiciaires.

A. Le Tribunal n'a pas compétence pour connaître des prétentions du Panama

161. Le Panama formule toutes ces allégations dans la section de son mémoire intitulée « L'Italie ne s'est pas acquittée de bonne foi des obligations que la Convention met à sa charge »<sup>123</sup>. Cela étant, en faisant référence d'une manière générale aux « obligations que la Convention met à [l]a charge » de l'Italie, le Panama fait mine d'ignorer sa propre déclaration selon laquelle l'article 300 est pertinent dans le contexte de l'article 87, mais aussi l'arrêt du Tribunal du 4 novembre 2016.

162. Dans cet arrêt, le Tribunal a circonscrit l'objet du différend entre les parties. Au paragraphe 132, il a déclaré que :

l'article 87 de la Convention sur la liberté de la haute mer était pertinent en l'espèce. Il estime que la question se pose de savoir si l'Italie a rempli de bonne foi les obligations qu'elle assume au titre de l'article 87 de la Convention.<sup>124</sup>

163. D'après la décision du Tribunal et les déclarations du Panama lui-même, l'évaluation de la conduite de l'Italie en vue d'établir une éventuelle violation de l'article 300 doit être effectuée au regard des obligations que l'Italie assume au titre de l'article 87 et non au regard de l'une quelconque des obligations que la Convention met à la charge de l'Italie<sup>125</sup>.

164. La conduite de l'Italie durant ses négociations avec le Panama et dans le cadre des instances italiennes est sans rapport avec les obligations que l'Italie assume au regard de l'article 87. Aussi, la conduite de l'Italie dans ses négociations diplomatiques avec le Panama

---

<sup>120</sup> *Ibid.*, par. 103.

<sup>121</sup> *Ibid.*, par. 124.

<sup>122</sup> *Ibid.*, par. 115.

<sup>123</sup> *Ibid.*, par. 31.

<sup>124</sup> *Navire « Norstar » (Panama c. Italie), exceptions préliminaires, arrêt, TIDM Recueil 2016*, par. 132 ; soulignage ajouté.

<sup>125</sup> *Infra*, par. 193-198.

et dans le cadre des instances italiennes est sans rapport avec le litige qui oppose les parties, tel qu'il a été circonscrit par le Tribunal dans son arrêt du 4 novembre 2016.

B. Le Panama invoque l'article 300 comme disposition autonome

165. Sans préjudice des arguments qui précèdent, le Tribunal a indiqué ce qui suit dans son arrêt du 4 novembre 2016 :

il ressort du libellé de l'article 300 de la Convention que celui-ci ne saurait être invoqué de façon autonome.<sup>126</sup>

166. Ce faisant, le Tribunal s'inscrit dans une jurisprudence constante. Dans l'affaire du « Virginia G », le Tribunal a aussi dit que :

il ne suffit pas que le demandeur affirme de manière générale que le défendeur a manqué à l'obligation de bonne foi et a agi d'une manière qui constitue un abus de droit, sans préciser les dispositions de la Convention qui auraient été violées à cet égard.<sup>127</sup>

167. Et le Tribunal d'expliquer que :

le demandeur, lorsqu'il invoque l'article 300 de la Convention, doit donc préciser, en renvoyant chaque fois à un article déterminé, quels sont les obligations et les droits spécifiques qui n'auraient pas été mis en œuvre de bonne foi par le défendeur ou qui auraient été exercés d'une manière constituant un abus de droit.<sup>128</sup>

168. Même si, de façon purement hypothétique, le Tribunal n'avait pas limité l'application de l'article 300 aux obligations assumées par l'Italie au titre de l'article 87, le Panama aurait quand même échoué à identifier les dispositions de la Convention que l'Italie aurait violées par les comportements décrits aux paragraphes 157 à 160 susmentionnés. Le Panama invoque l'article 300 comme disposition autonome, ce qui est contraire à la jurisprudence constante du Tribunal sur l'interprétation de l'article 300. Dans ces circonstances, la prétention du Panama selon laquelle le comportement de l'Italie durant les négociations avec le Panama est constitutif d'une violation de l'article 300 devrait être rejetée.

C. Le comportement de l'Italie ne dénote pas une absence de mauvaise foi

169. Sans préjudice des arguments exposés précédemment, les allégations du Panama selon lesquelles le comportement de l'Italie décrit aux paragraphes 157 à 160 serait contraire à la bonne foi sont elles aussi dépourvues de fondement. Une fois de plus, les allégations du Panama reposent sur des déclarations factuelles erronées qui ne satisfont pas au standard de la preuve nécessaire pour lever la présomption de bonne foi qui entoure le comportement de l'Etat.

---

<sup>126</sup> Navire « Norstar » (*Panama c. Italie*), exceptions préliminaires, arrêt, *TIDM Recueil 2016*, par. 131. Pareillement, *Affaire du navire « Louisa » (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Royaume d'Espagne)*, arrêt, *TIDM Recueil 2013*, par. 137.

<sup>127</sup> Navire « Virginia G » (*Panama/Guinée-Bissau*), arrêt, *TIDM Recueil 2014*, par. 398 ; soulignage ajouté.

<sup>128</sup> *Ibid.*, par. 399.

## 1. *Le comportement de l'Italie avant et durant ces instances*

170. La première allégation du Panama est que l'Italie aurait manqué à la bonne foi car elle aurait « retardé ces procédures »<sup>129</sup>. Dire de l'Italie qu'elle a retardé ces instances est parfaitement faux. L'Italie a toujours fait preuve d'une coopération sans faille à l'égard du Panama devant le Tribunal. Il est regrettable que le Panama lance de telles accusations gratuites sans même citer un seul cas à l'appui de son argument.

171. En outre, tout retard dans l'introduction des instances est imputable au Panama et à lui seul. Il convient de rappeler que le Panama a évoqué l'introduction d'une instance internationale pour la première fois en 2001 ; il a réitéré sa position en 2002, puis a sombré dans le silence le plus complet pendant 5 ans et 7 mois avant d'engager une action. Au total, 14 ans se sont écoulés entre le moment où le Panama a évoqué pour la première fois l'introduction d'une instance internationale et le moment où celle-ci a été effectivement introduite. Il ne fait aucun doute que ces instances sont tardives. Mais il ne fait pas de doute non plus que tout retard est à mettre sur le compte des choix effectués par le Panama en sa capacité de requérant en la présente affaire.

172. En vérité, on ne saurait invoquer l'absence partielle de réponse de l'Italie aux communications du Panama pour mettre sur le compte de l'Italie le retard pris dans l'introduction de la présente affaire. Un requérant est libre d'engager à tout moment une action contre un défendeur lorsque les négociations ont peu de chance d'aboutir<sup>130</sup>. Le Panama a librement choisi de poursuivre ses tentatives de négociation avec l'Italie dans des circonstances où il n'était aucunement tenu de le faire, même lorsque les perspectives de parvenir à un règlement négocié étaient inexistantes.

173. Comme le Tribunal lui-même l'a fait observer :

le Panama était donc fondé à estimer que poursuivre ses tentatives visant à un échange de vues ne pouvait pas aboutir à un résultat positif et donc qu'il s'était acquitté de son obligation au regard de l'article 283 de la Convention.<sup>131</sup>

174. L'allégation du Panama selon laquelle l'Italie est responsable de l'introduction tardive de ces instances est démentie de surcroît par le fait que la déclaration faite par le Panama au titre de l'article 287 de la Convention pour conférer compétence au Tribunal n'a été faite que le 29 avril 2015. La déclaration prévue à l'article 287 constitue une condition juridique fondamentale à l'introduction de « ces instances » et le Panama était absolument le seul à pouvoir la remplir.

175. Le Panama fait aussi valoir que l'absence de réponse de l'Italie serait contraire à la bonne foi<sup>132</sup>. Un certain nombre de considérations doivent être faites à propos de cette déclaration.

176. Premièrement, le Panama déclare que :

---

<sup>129</sup> Mémoire du Panama, par. 114.

<sup>130</sup> *Travaux de poldérisation à l'intérieur et à proximité du détroit de Johor (Malaisie c. Singapour), mesures conservatoires, ordonnance du 8 octobre 2003, TIDM Recueil 2003*, par. 48 : « la Malaisie n'était pas tenue, dans les circonstances de l'espèce, de poursuivre un échange de vues lorsqu'elle a conclu que cet échange ne pouvait pas aboutir à un résultat positif ».

<sup>131</sup> *Navire « Norstar » (Panama c. Italie), exceptions préliminaires, arrêt, TIDM Recueil 2016*, par. 217.

<sup>132</sup> Mémoire du Panama, par. 114.

Rien ne justifie qu'elle n'ait pas répondu aux efforts de communication déployés par le Panama.<sup>133</sup>

177. L'Italie a expliqué durant la procédure incidente devant le Tribunal qu'elle ne considérait pas M. Carreyó comme étant le représentant légitime du Panama. Elle a déclaré que :

ce n'est pas aux communications diplomatiques du Panama que l'Italie n'a pas répondu, c'est tout simplement à M. Carreyó puisque ce dernier n'était pas investi du pouvoir de négocier avec l'Italie au sujet des faits de l'espèce.<sup>134</sup>

178. L'Italie a précisé que, à son avis :

Monsieur Carreyó [n'avait pas] le pouvoir de représenter le Panama au niveau diplomatique vis-à-vis de l'Italie<sup>135</sup>.

179. Même si la position de l'Italie était erronée en droit, cela ne veut pas dire que, comme le laisse entendre le Panama, c'est uniquement par mauvaise foi que l'Italie n'a pas répondu aux communications.

180. Le Panama a également dit qu'il :

sait maintenant que le silence de l'Italie est le signe d'un manque délibéré de bonne foi de sa part et qu'en ne répondant à aucune des communications envoyées concernant la saisie illicite du Norstar, et notamment en le dissimulant, l'Italie a agi en contravention avec l'article 300 de la Convention.<sup>136</sup>

181. La nature tautologique des arguments du Panama est frappante. L'argumentation du Panama consiste uniquement à dire qu'il « *sait* » à présent que le silence de l'Italie est le reflet de son manque de bonne foi, pour en conclure apodictiquement que l'Italie a contrevenu à l'obligation de bonne foi inscrite à l'article 300. Le Panama présume, sans apporter d'élément propre à étayer sa position, que c'est par mauvaise foi que l'Italie a gardé le silence. En substance, le Panama présume la mauvaise foi de l'Italie. Non seulement l'explication fournie par l'Italie pour expliquer son silence prouve que cela est faux, mais l'assertion du Panama est également contraire au principe qui veut que la bonne foi se présume<sup>137</sup>.

## 2. *Le comportement de l'Italie dans le cadre des instances italiennes*

182. Le Panama prétend également que certains comportements de l'Italie dans le cadre des instances pénales italiennes dénotent un manque de bonne foi. Les assertions factuelles erronées et l'absence de tout élément prouvant la mauvaise foi de l'Italie sont également le dénominateur commun de ces assertions.

---

<sup>133</sup> *Ibid.*, par. 121.

<sup>134</sup> *Observations et conclusions écrites de la République italienne en réponse aux observations et conclusions de la république du Panama*, par. 9.

<sup>135</sup> ITLOS/PV.16/A25/1, à la p. 14, lignes 42 et 43.

<sup>136</sup> Mémoire du Panama, par. 121 et 122.

<sup>137</sup> *Supra*, par. 153 et 154.

183. Premièrement, d'après le Panama, l'Italie a immobilisé le navire pendant un laps de temps excessif et ne l'a pas relâché lorsque les tribunaux italiens ont décidé qu'aucune infraction n'avait été commise et qu'il devait être restitué aux propriétaires. Ces affirmations sont erronées en fait, comme il a déjà été démontré au **chapitre 2**. La restitution du navire a rapidement été proposée contre le versement d'une caution ; à la fin de l'instance, l'immobilisation a été levée de façon inconditionnelle, mais le propriétaire n'a jamais repris possession du navire. Même si les allégations du Panama étaient correctes en fait, le Panama n'explique pas, et prouve encore moins, en quoi elles indiquent un manque de bonne foi.

184. Deuxièmement, le Panama déclare que l'Italie a attiré en justice les personnes impliquées dans les opérations du « Norstar » et laissé l'instance pénale trainer cinq ans sans offrir d'indemnisation aux prévenus après leur relaxe. Encore une fois, le Panama fait une interprétation erronée des faits et du droit. Le système judiciaire italien prévoit des mécanismes d'indemnisation pour ceux qui estiment avoir subi un préjudice du fait d'une procédure judiciaire<sup>138</sup> ; cela étant, aucun des prévenus n'en a tiré parti. Par ailleurs, le Panama n'explique pas en quoi engager des poursuites contre des personnes accusées d'une infraction, ou la durée d'une instance pénale, est le signe d'un manque de bonne foi.

#### **IV. La prétention du Panama selon laquelle l'Italie aurait commis un abus de droit en violation de l'article 300**

185. Le Panama prétend dans son mémoire que l'Italie a exercé sa juridiction d'une manière qui constitue un abus de droit.

##### **A. La prétention relative à un abus de droit en violation de l'article 300 ne relève pas du présent différend**

186. La question de savoir si l'Italie a violé l'article 300 en commettant un abus de droit est sans rapport avec le présent différend entre le Panama et l'Italie devant le Tribunal au regard de l'arrêt du Tribunal du 4 novembre 2016. Il convient de rappeler une fois de plus que le Tribunal a déclaré au paragraphe 132 que :

la question se pose de savoir si l'Italie a rempli de bonne foi les obligations qu'elle assume au titre de l'article 87 de la Convention. Le Tribunal est donc d'avis que l'article 300 de la Convention est pertinent en l'espèce.<sup>139</sup>

187. Si la deuxième phrase du paragraphe indique que l'article 300 se rapporte au présent différend entre les parties, la première phrase vient préciser cette déclaration. En effet, l'article 300 est uniquement pertinent pour apprécier si l'Italie a rempli de bonne foi les obligations qu'elle assume au titre de l'article 87 de la Convention.

188. Le Panama tente de brouiller les notions d'abus de droit et de bonne foi en affirmant qu'elles sont étroitement liées<sup>140</sup>. Le fait que les deux dispositions sont étroitement liées ne signifie toutefois pas qu'elles sont identiques. Parmi les obligations imposées par l'article 300, on doit distinguer entre :

##### **a) les obligations de respecter ses obligations de bonne foi ;**

---

<sup>138</sup> *Observations et conclusions écrites de la République italienne en réponse aux observations et conclusions de la république du Panama*, par. 121 et 154-156.

<sup>139</sup> *Navire « Norstar » (Panama c. Italie), exceptions préliminaires, arrêt, TIDM Recueil 2016*, par. 132.

<sup>140</sup> *Mémoire du Panama*, par. 107.

b) les obligations de ne pas commettre d'abus de droit.

189. En conséquence, lorsqu'un tribunal décide que l'article 300 s'applique à un certain différend, il précise aussi laquelle des deux obligations prescrites par l'article 300 est pertinente, à moins que les deux le soient.

190. Le tribunal constitué en vertu de l'annexe VII pour statuer en l'affaire de la zone marine protégée des Chagos a ainsi estimé que l'article 300 s'appliquait au différend et que la compétence du Tribunal englobait l'article 300 « en ce qui concerne l'abus de droit »<sup>141</sup>.

191. En la présente affaire, le Tribunal a lui aussi circonscrit l'application de l'article 300 à la question de savoir si l'Italie avait rempli ses obligations de bonne foi.

192. La question de savoir si l'Italie a commis un abus de droit outrepassé donc la compétence du Tribunal en la présente affaire.

B. Le Panama invoque l'article 300 comme disposition autonome aussi en ce qui concerne l'abus de droit

193. Sans préjudice de l'argument qui vient d'être exposé, le Panama fait également erreur dans la manière dont il invoque l'article 300. Le Panama déclare que :

L'article 300 de la Convention protège expressément les Etats de tout abus de droit et le Panama l'invoque en ce qui concerne la manière d'exercer la compétence reconnue par la Convention.<sup>142</sup>

194. En invoquant l'article 300 de cette manière, le Panama se trompe à deux égards.

195. Premièrement, le Panama ne tient pas compte du fait que le Tribunal a circonscrit l'application de l'article 300 au seul article 87 et non globalement à « la manière d'exercer la compétence reconnue par la Convention. ».

196. Deuxièmement, même si l'article 300 était pertinent indépendamment de l'article 87, le Panama n'a toujours pas démontré l'existence d'un lien avec l'une quelconque des dispositions de la Convention qu'il soupçonne l'Italie d'avoir violée en exerçant ses droits ou sa juridiction en vertu de la Convention.

197. Toujours en ce qui concerne la partie de l'article 300 relative à l'abus de droit, il est en principe nécessaire d'établir un lien avec des dispositions spécifiques de la Convention. Dans l'affaire des Chagos, le tribunal a expliqué que :

En ce qui concerne l'article 300 et l'abus de droit, le Tribunal convient avec les parties qu'une prétention soumise sur le fondement de l'article 300 est nécessairement liée à la violation présumée d'une autre disposition de la Convention.<sup>143</sup>

---

<sup>141</sup> *Chagos Marine Protected Area Arbitration (Mauritius v. United Kingdom)*, affaire n° 2011-03 de la CPA, sentence, 18 mars 2015, par. 323 d) [Traduction du Greffe].

<sup>142</sup> Mémoire du Panama, par. 125.

<sup>143</sup> *Chagos Marine Protected Area Arbitration (Mauritius v. United Kingdom)*, affaire n° 2011-03 de la CPA, sentence, 18 mars 2015, par. 303 [traduction du Greffe].

198. L'obligation d'identifier précisément la disposition à laquelle l'article 300 est lié n'est pas remplie en invoquant d'une manière générale l'incompatibilité des actions d'un Etat avec *la manière d'exercer la compétence reconnue par la Convention* puisqu'une grande partie de la Convention est consacrée à réglementer l'exercice des droits et de la juridiction.

C. L'Italie n'a pas commis d'abus de droit au regard de l'article 87

199. Même si, contrairement aux arguments de l'Italie, le Tribunal devait décider que la composante de l'article 300 relative à l'abus de droit est applicable en la présente affaire, cette composante n'aurait malgré tout pas été violée au regard de l'article 87.

200. La condition nécessaire pour déterminer si un Etat a commis un abus de droit au regard du droit international est d'établir que cet Etat avait bien un droit à exercer. Un commentaire récent de la Convention explique que :

L'interdiction de l'abus de droit entre en ligne de compte dans les situations où les normes juridiques internationales fournissent aux acteurs un pouvoir discrétionnaire vaste, voire illimité, d'exercer un droit.<sup>144</sup>

201. Tel n'est clairement pas le cas en l'espèce : l'article 87, que le Panama invoque, ne confère pas un tel droit ou une telle juridiction à l'Italie en la présente affaire, et impose uniquement des obligations à l'Italie à l'égard du Panama. En particulier, c'est le Panama, en tant que requérant en l'affaire, qui invoque une violation de sa liberté de navigation et c'est uniquement au Panama que l'article 87 de la Convention confère des droits en la présente affaire.

202. Dans le même sens, le Panama estime que l'Italie « a violé [l'article 300] parce qu'elle n'a pas respecté son obligation internationale de tenir dûment compte des intérêts des autres Etats dans leur jouissance de la liberté de la haute mer »<sup>145</sup>. Comme il a déjà été expliqué au **chapitre 3**<sup>146</sup>, l'obligation de tenir dûment compte des droits des autres Etats inscrite à l'article 87, paragraphe 2, lie les Etats qui exercent leur liberté de navigation sur le fondement de l'article 87, paragraphe 1. C'est une nouvelle fois le Panama qui invoque l'article 87, paragraphe 1, en la présente espèce et c'est donc uniquement à lui, et non à l'Italie, que s'impose l'obligation prévue au paragraphe 2 de l'article 87.

---

<sup>144</sup> Killian O'Brian, *Article 300. Good faith and abuse of rights*, in Alexander Proelß, *United Nations Convention on the Law of the Sea. A Commentary* (Hart, 2017), à la p. 1942. [Traduction du Greffe]

<sup>145</sup> Mémoire du Panama, par. 126.

<sup>146</sup> *Supra*, par. 138-141.

## CHAPITRE 5

### AUTRES PRÉTENTIONS DU PANAMA QUI NE RELÈVENT PAS DE LA COMPÉTENCE DU TRIBUNAL OU SONT IRRECEVABLES

#### Introduction

203. Dans son mémoire, le Panama prétend que l'Italie a enfreint les articles 92 et 97, paragraphes 1 et 3, de la Convention<sup>147</sup>.

204. Il prétend également que l'Italie a enfreint des normes internationales relatives à la protection des droits de l'homme.

205. Dans les pages qui suivent, l'Italie démontre que les prétentions relatives aux articles 92 et 97, paragraphes 1 et 3, et celle concernant les droits de l'homme ne relèvent pas de la compétence du Tribunal ou sont irrecevables. La **section I** traite de l'allégation d'infraction desdits articles, et la **section II** de l'allégation d'infraction des dispositions concernant les droits de l'homme.

#### I. Les prétentions fondées sur les articles 92 et 97, paragraphes 1 et 3

206. Dans son mémoire, le Panama affirme que :

[e]n ordonnant la saisie du Norstar dans l'exercice de sa compétence pénale et fiscale pour des activités de soutage menées par le Panama en haute mer, l'Italie a aussi enfreint les articles 92 et 97, paragraphes 1 et 3, de la Convention. Affirmer qu'un autre Etat que l'Etat du pavillon a juridiction entraîne inévitablement une friction internationale.<sup>148</sup>

207. Le Panama invoque certes les articles 92 et 97, paragraphes 1 et 3, de la Convention, mais il ressort clairement des conclusions figurant au chapitre 5 de son mémoire qu'il ne cherche pas à obtenir du Tribunal que celui-ci déclare que l'Italie aurait enfreint ces dispositions. D'ailleurs, le Panama n'a pas le droit de demander au Tribunal qu'il prononce une telle déclaration.

208. Au paragraphe 132 de son arrêt du 4 novembre 2016, le Tribunal a circonscrit la portée du différend qui oppose les parties en l'espèce, jugeant que :

l'article 87 de la Convention sur la liberté de la haute mer était pertinent en l'espèce. [Le Tribunal] estime que la question se pose de savoir si l'Italie a rempli de bonne foi les obligations qu'elle assume au titre de l'article 87 de la Convention. Le Tribunal est donc d'avis que l'article 300 de la Convention est pertinent en l'espèce.<sup>149</sup>

209. En décidant que seuls les articles 87 et 300 étaient pertinents en l'espèce, le Tribunal a limité sa compétence à la détermination de savoir si l'une ou l'autre de ces dispositions, ou les deux, ont été enfreintes par l'Italie. En conséquence, la question de savoir si les articles 92 et

---

<sup>147</sup> Mémoire du Panama, par. 92.

<sup>148</sup> *Ibid.*

<sup>149</sup> *Affaire du navire « Norstar » (Panama c. Italie), exceptions préliminaires, arrêt, TIDM Recueil 2016, par. 132.*

97, paragraphes 1 et 3, ont été enfreints ne relève pas de la compétence du Tribunal, telle que circonscrite par lui dans le cadre de la procédure incidente.

210. Par ailleurs, le Panama n'est pas en droit d'étendre le différend devant le Tribunal en formulant dans son mémoire de nouvelles prétentions qui ne figurent pas dans sa requête. Dans l'affaire du navire « Louisa », le Tribunal a expliqué ce qui suit :

s'il est loisible aux plaidoiries subséquentes de chercher à éclairer les termes de la requête, ces plaidoiries ne doivent pas dépasser les limites de la demande contenue dans ladite requête. Pour résumer, un différend porté devant le Tribunal par voie de requête ne saurait être transformé en un autre différend dont la nature ne serait pas la même.<sup>150</sup>

211. Dans la même affaire, le Tribunal a décidé que pour être recevable, « il est (...) nécessaire qu'une demande découle directement de la requête ou qu'elle soit implicitement contenue dans celle-ci »<sup>151</sup>.

212. Cette position correspond à la jurisprudence de la Cour internationale de Justice. Dans l'affaire de *Certaines terres à phosphates à Nauru (Nauru c. Australie)*, la Cour, citant sa propre jurisprudence, a jugé que :

il ne saurait suffire que des liens de nature générale existent entre [la demande originelle et la demande additionnelle]. Il convient que la demande additionnelle soit implicitement contenue dans la requête (*Temple de Préah Vihear, fond, C.I.J. Recueil 1962*, p. 36) ou découle « directement de la question qui fait l'objet de cette requête » (*Compétence en matière de pêcheries (République fédérale d'Allemagne c. Islande), fond, C.I.J. Recueil 1974*, p. 203, par. 72).<sup>152</sup>

213. Les nouvelles prétentions du Panama ne sont pas contenues implicitement dans sa requête et n'en découlent pas non plus directement. Il s'agit au contraire de prétentions entièrement autonomes fondées sur des dispositions de la Convention qui ne sont pas englobées dans la requête du Panama et qui transformeraient la présente espèce en « un autre différend dont la nature ne serait pas la même »<sup>153</sup>.

214. En soi, les prétentions formées par le Panama en vertu des articles 92 et 97, paragraphes 1 et 3, de la Convention ne relèvent pas de la compétence du Tribunal en l'espèce et leur soumission tardive font qu'elles ne sont pas recevables.

## II. Les prétentions relatives aux droits de l'homme

215. Dans son mémoire, le Panama soutient que :

---

<sup>150</sup> *Affaire du navire « Louisa » (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Royaume d'Espagne)*, arrêt, TIDM Recueil 2013, par. 143.

<sup>151</sup> *Ibid.*, par. 142.

<sup>152</sup> *Certaines terres à phosphates à Nauru (Nauru c. Australie)*, exceptions préliminaires, arrêt, C.I.J. Recueil 1992, par. 67.

<sup>153</sup> *Affaire du navire « Louisa » (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Royaume d'Espagne)*, arrêt, TIDM Recueil 2013, par. 143.

en appliquant sa législation douanière et en ordonnant et demandant la saisie du *Norstar*, l'Italie a violé ses obligations internationales en matière de droits de l'homme et de libertés fondamentales, ainsi que l'exécution de leurs obligations par les personnes possédant un intérêt dans les opérations du *Norstar* ou ayant participé à celles-ci, et ne s'est donc pas conformé aux principes d'une procédure régulière.<sup>154</sup>

216. Cette prétention du Panama ne relève pas de la compétence du Tribunal.

217. Selon l'article 287 de la Convention, le Tribunal est compétent pour connaître de tout différend concernant l'interprétation ou l'application de la Convention. L'article 293 dispose que, dans l'exercice de sa compétence au titre de l'article 287, le Tribunal applique la Convention et les autres règles du droit international qui ne sont pas incompatibles avec celle-ci d'après l'article 293. Le Panama se réfère à l'article 293, mais il est manifeste que l'invocation qu'il fait des dispositions relatives aux droits de l'homme ne s'inscrit pas dans le cadre de la définition du droit applicable par le Tribunal. Au contraire, le Panama cherche à étendre la compétence du Tribunal en lui demandant de déclarer que l'Italie a enfreint d'autres règles du droit international, y compris des dispositions relatives aux droits de l'homme, indépendamment de la Convention.

218. Cela ressort clairement du mémoire du Panama, et en particulier des conclusions qui figurent au chapitre 5.

219. Tout au long du mémoire, le Panama énumère plusieurs dispositions externes à la Convention que l'Italie aurait enfreintes. Il s'agit notamment de l'article 17 de la Déclaration universelle des droits de l'homme<sup>155</sup> ; des articles 17 et 54 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne<sup>156</sup> ; des articles premier et 2 du Protocole n° 1 à la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales<sup>157</sup> ; de l'article 4 du Protocole n° 2 à la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales<sup>158</sup>.

220. Dans ses conclusions, le Panama prie ensuite le Tribunal de

dire et juger [...] que l'Italie a enfreint [...] d'autres règles du droit international, comme celles qui protègent les droits de l'homme et les libertés fondamentales des personnes participant aux activités du « *Norstar* ». <sup>159</sup>

221. Toutefois, le Tribunal n'est pas compétent pour se prononcer de la sorte dans les circonstances de l'espèce.

222. Un tribunal constitué en vertu de l'annexe VII l'a clairement affirmé dans l'affaire de l'« *Artic Sunrise* ». Aux paragraphes 197 et 198 de sa sentence, il a expliqué que :

Le Tribunal estime que, si nécessaire, il peut prendre en considération le droit international général relatif aux droits de l'homme afin de déterminer si les mesures visant à assurer le respect de la loi, telles que l'arraisonnement, la saisie et

---

<sup>154</sup> Mémoire du Panama, par. 133.

<sup>155</sup> *Ibid.*, par. 139.

<sup>156</sup> *Ibid.*, par. 140 et 141.

<sup>157</sup> *Ibid.*, par. 142 et 143.

<sup>158</sup> *Ibid.*, par. 148.

<sup>159</sup> *Ibid.*, par. 260 2.

l'immobilisation de l'Arctic Sunrise, ainsi que l'arrestation et la détention des personnes se trouvant à bord, étaient raisonnables et proportionnées. Ce serait interpréter les dispositions applicables de la Convention en fonction du contexte pertinent. Ce n'est toutefois pas la même chose que de décider s'il y a eu infraction aux articles 9 et 12, paragraphe 2, du Pacte international relatif aux droits civils et politiques en tant que tels, et pareille détermination n'est pas non plus nécessaire. Ce traité dispose en effet de son propre régime d'application et il n'appartient pas au Tribunal de se substituer audit régime. Par conséquent, pour ce qui est de l'interprétation et de l'application des dispositions de la Convention qui autorisent la saisie ou l'immobilisation de navires et l'arrestation ou la détention de personnes, le Tribunal peut, en vue de statuer sur les prétentions des Pays-Bas relatives à l'interprétation et à l'application de la Convention, et comme l'y autorise l'article 293, prendre en considération, dans la mesure nécessaire, des règles de droit international coutumier qui ne sont pas incompatibles avec la Convention, y compris les normes internationales de droits de l'homme. Le Tribunal n'estime pas avoir compétence pour appliquer directement des dispositions telles que les articles 9 et 12, paragraphe 2, du Pacte international relatif aux droits civils et politiques, ni pour se prononcer sur des infractions à ces dispositions.<sup>160</sup>

223. L'Italie soutient que les mêmes considérations s'appliquent, *mutatis mutandis*, à la présente espèce.

224. Sans préjuger de ce qui précède, en alléguant que l'Italie a violé les droits de l'homme, le Panama avance un argument entièrement nouveau qui ne faisait pas partie de sa requête initiale. A cet égard, l'Italie souhaite invoquer les mêmes arguments que ceux dont elle s'est prévalu aux paragraphes 206 à 214 du présent chapitre au sujet des articles 92 et 97, paragraphes 1 et 3, de la Convention.

225. Il s'ensuit que les prétentions du Panama relatives aux violations des droits de l'homme que l'Italie aurait commises ne relèvent pas de la compétence du Tribunal et sont, en tout état de cause, irrecevables.

226. Considérant que, pour les raisons exposées dans les paragraphes qui précèdent, elle n'estime pas nécessaire de procéder à un examen détaillé de la substance des dispositions relatives aux droits de l'homme invoquées par le Panama, l'Italie tient toutefois à souligner que sa conduite était parfaitement conforme au principe du respect d'une procédure régulière et aux considérations générales d'humanité qui s'appliquent en droit de la mer<sup>161</sup>.

227. Le Panama affirme que l'Italie a violé des droits comme la liberté personnelle, le droit à un procès équitable et le droit procédural à un recours effectif et à des réparations réelles<sup>162</sup>. Il se plaint également du fait que l'Italie aurait violé ces droits de l'homme en ce qui concerne le « propriétaire, l'affréteur, le capitaine et [l']équipage » du « Norstar »<sup>163</sup>. Il déclare par ailleurs que « l'Italie a violé ses obligations internationales en matière de droits de l'homme [des] personnes possédant un intérêt dans les opérations du Norstar ou ayant participé à celles-ci »<sup>164</sup>. Tout cela appelle quelques considérations.

---

<sup>160</sup> *The Arctic Sunrise Arbitration (Netherlands v. Russia)*, affaire n° 2014-12 de la CPA, sentence sur le fond, 14 août 2015, par. 197 et 198 ; soulignement ajouté. [Traduction du Greffe]

<sup>161</sup> *Navire « SAIGA » (No. 2) (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée)*, Arrêt, *TIDM Recueil 1999*, par. 155. Voir également l'*Affaire du Déroit de Corfou*, Arrêt du 9 avril 1949 : *C.I.J. Recueil 1949*, par. 22.

<sup>162</sup> Mémoire du Panama, par. 134.

<sup>163</sup> *Ibid.*, par. 147.

<sup>164</sup> *Ibid.*, par. 133.

228. Premièrement, en ce qui concerne la liberté personnelle et le droit à un procès équitable, le Tribunal a défini la notion de détention pour les besoins de la Convention dans les affaires du « Camouco » et du « Monte Confourco ». Dans l'affaire du « Camouco », le Tribunal a considéré qu'il y avait détention lorsque le capitaine du navire était placé sous contrôle judiciaire et se trouvait dans l'impossibilité de quitter le pays du fait que son passeport lui avait été retiré<sup>165</sup>. Dans l'affaire du « Monte Confourco », le Tribunal a également jugé que le fait de retirer son passeport à une personne et de l'empêcher de quitter un pays correspondait à une détention<sup>166</sup>.

229. En l'espèce, les critères correspondant à cette définition « extensive » de la notion de détention n'ont même pas été remplis : non seulement les capitaines du « Norstar » n'ont jamais été emprisonnés, mais leur libertés individuelles n'ont même jamais fait l'objet de la moindre restriction, à telle enseigne que les autorités judiciaires italiennes ont informé les prévenus qu'ils seraient jugés par défaut<sup>167</sup>. Toute prétention concernant la légitimité de la détention des membres de l'équipage du « Norstar » ne saurait donc prospérer puisqu'aucune mesure restrictive de liberté n'a jamais été prise à leur encontre. Et ce, en dépit du fait qu'une privation de liberté aurait été parfaitement légitime dans le cadre de la procédure pénale. Par ailleurs, outre que le Panama n'explique pas sa prétention voulant que l'Italie ait méconnu le droit à un procès équitable<sup>168</sup>, cette prétention est absolument dénuée de tout fondement en fait.

230. Deuxièmement, en ce qui concerne le droit à un recours effectif, le Tribunal a, dans l'affaire du « Tomimaru », expliqué que la confiscation d'un navire ne devrait pas « être effectuée par le truchement de procédures contraires aux normes internationales garantissant les voies de droit »<sup>169</sup>. Lorsqu'il a développé cette notion, le Tribunal a expliqué qu'une décision de confiscation

ne devrait pas être prise de manière à priver le propriétaire du navire de l'accès aux voies de recours judiciaires nationales ou d'empêcher l'Etat du pavillon d'engager la procédure de prompt mainlevée prévue par la Convention.<sup>170</sup>

231. En l'espèce, toute restriction du droit à jouir librement de la propriété a eu lieu dans le cadre de l'instance pénale régie par le Code de procédure pénale italien et dans le respect des garanties offertes par cette procédure ; le propriétaire du « Norstar » n'a pas été privé « de l'accès aux voies de recours judiciaires nationales » pour demander la mainlevée de l'immobilisation du « Norstar », mais il les a au contraire exercées avec succès<sup>171</sup> ; par ailleurs, comme cela est indiqué dans les exceptions préliminaires, le propriétaire du « Norstar », comme les autres prévenus, aurait pu engager une procédure interne en Italie afin d'obtenir réparation

---

<sup>165</sup> « Camouco » (*Panama c. France*), *prompte mainlevée, arrêt*, TIDM Recueil 2000, par. 71.

<sup>166</sup> « Monte Confurco » (*Seychelles c. France*), *prompte mainlevée, arrêt*, TIDM Recueil 2000, par. 90.

<sup>167</sup> Ordonnance fixant l'audience, rendue par le tribunal de Savone le 8 novembre 2001 (**annexe W**). L'anglais de cette annexe est la traduction de la page 4 de l'original italien (« avertissant les accusés qu'en cas de non-comparution, ils seraient jugés par contumace ») [traduction du Greffe].

<sup>168</sup> Mémoire du Panama, par. 136.

<sup>169</sup> « Tomimaru » (*Japon c. Fédération de Russie*), *prompte mainlevée, arrêt*, TIDM Recueil 2005-2007, par. 76.

<sup>170</sup> *Ibid.*

<sup>171</sup> *Supra*, par. 53 et 54.

de tout dommage qu'il aurait subi du fait de la procédure pénale italienne, mais il ne l'a pas fait<sup>172</sup>.

232. Par conséquent, les prétentions du Panama relatives aux droits de l'homme ne relèvent pas de la compétence du Tribunal et sont en tout état de cause irrecevables ; elles sont en outre objectivement dénuées de tout fondement.

---

<sup>172</sup> *Observations et conclusions écrites de la République italienne en réponse aux observations et conclusions de la République du Panama*, par. 121 et 154 à 156.

## CHAPITRE 6 LA PRÉTENTION DU PANAMA CONCERNANT LA RÉPARATION DES DOMMAGES

### Introduction

233. Dans les chapitres précédents de ce contre-mémoire, l'Italie a soutenu que sa conduite en rapport avec la saisie et l'immobilisation du « Norstar » a été conforme à la Convention.

234. Dans le cas où le Tribunal n'admettrait pas les arguments de l'Italie et jugerait qu'une violation de la Convention a effectivement été commise, l'Italie consacrerait le présent chapitre à la question de la réparation des dommages sollicitée par le Panama. À cet effet, ce chapitre est divisé en deux sections.

235. La **section I** traite de la question du lien de causalité entre la conduite prétendument illicite de l'Italie et les dommages allégués par le Panama. À cet effet, la **sous-section I** aborde en termes généraux la question du lien de causalité dans le droit international régissant la responsabilité de l'Etat ; la **sous-section II** argue que plusieurs chefs de préjudice invoqués par le Panama ne sont pas liés par un lien de causalité à la conduite de l'Italie ; la **sous-section III** explique qu'à supposer même qu'il ait existé, à un moment quelconque, entre la conduite de l'Italie et les dommages dont se prévaut le Panama, ce lien a été interrompu par la propre conduite du propriétaire du « Norstar ».

236. La **section II** traite de la question de la quantification des dommages-intérêts, dans le cas où un lien de causalité serait constaté entre l'un quelconque des dommages invoqués et la conduite de l'Italie. À cet effet, la **sous-section I** traite de la contribution du propriétaire du navire aux dommages prétendument subis par le Panama et du fait qu'il s'est abstenu de les atténuer ; la **sous-section II** conteste la légitimité et le quantum de chacun des chefs de préjudice invoqués par le Panama.

#### I. L'établissement d'un lien de causalité constitue une condition nécessaire de la demande de réparation de dommages

##### A. Le lien de causalité en droit international de la responsabilité de l'Etat

237. Afin d'établir l'existence d'un droit à réparation, il est nécessaire que le demandeur prouve l'existence d'un lien de causalité entre l'acte illicite incriminé et le préjudice subi.

238. L'article 31 1) du *Projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat* de la Commission du droit international (CDI) dispose à cet effet que l'Etat responsable est tenu de réparer intégralement le préjudice, uniquement si ce préjudice est « causé » par le fait internationalement illicite<sup>173</sup>.

239. L'existence du lien de causalité entre la conduite illicite et le préjudice ne doit pas être présumée à la légère. Ainsi se trouve également définie l'étendue des préjudices indemnifiables. Comme le souligne la CDI :

---

<sup>173</sup> CDI, *Projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat pour fait internationalement illicite et commentaires y relatifs*, in *Annuaire de la Commission du droit international*, 2001, vol. II, deuxième partie, p. 97, commentaire de l'article 31, par. 1.

c'est uniquement '[I]e préjudice [...] résultant du fait internationalement illicite de l'Etat' qui doit être intégralement réparé. Cette formulation vise à indiquer que l'objet de la réparation est, globalement, le préjudice résultant du fait internationalement illicite et imputable à celui-ci, et non toutes les conséquences de ce fait.<sup>174</sup>

240. En outre, la relation entre la conduite et le préjudice est décrite par la CDI dans les termes suivants : le préjudice doit être « direct », « proche », « prévisible » et « consécutif » et ne doit pas être trop « spéculatif » ou « incertain »<sup>175</sup>. En d'autres termes, le préjudice dont la réparation est demandée doit être la conséquence directe de la conduite illicite du défendeur.

241. En ligne avec ce qui précède, dans l'affaire du navire « Virginia G », le Tribunal a expliqué que seuls les dommages et pertes qui sont des « conséquences directes »<sup>176</sup> et qui sont liés par un « lien direct »<sup>177</sup> à la conduite violant la Convention peuvent donner lieu à réparation. Cette approche s'inscrit dans la lignée de la jurisprudence des tribunaux internationaux. On citera, à titre d'exemple, l'affaire *Dix*, dans laquelle il a été jugé que :

les gouvernements, comme les personnes physiques, ne sont responsables que des conséquences directes et naturelles de leurs actes. Le droit international, comme le droit national, exclut l'indemnisation des conséquences éloignées.<sup>178</sup>

242. Dans le mémoire du Panama, la question du lien entre les violations de la Convention prétendument commises par l'Italie et les dommages-intérêts demandés est traitée de manière sommaire, et dans des termes qui ne respectent pas le principe du lien de causalité direct. Les paragraphes 168-169 se lisent comme suit :

[...U]n dommage se serait-il produit si l'Italie n'avait pas ordonné et demandé la saisie du *Norstar* ? Quoi que ce soit s'oppose-t-il à ce que l'ordre et la demande de saisie émanant de l'Italie soient traités comme étant la cause du dommage ? [...] L'application par l'Italie de sa législation douanière pour ordonner et demander la saisie du *Norstar* était la condition *sine qua non* de son comportement illicite. Sans un tel ordre, la responsabilité et l'action en réparation n'auraient pas eu lieu d'être.<sup>179</sup>

243. Sur la base de cette généralisation hâtive et de cette interprétation large du lien de causalité, le Panama réclame des dommages-intérêts très importants à l'Italie. En particulier, le Panama demande que l'Italie soit condamnée à payer des dommages-intérêts qui incluent :

[L]a valeur marchande du navire (fret y compris), le manque à gagner

---

<sup>174</sup> CDI, *Projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat pour fait internationalement illicite et commentaires y relatifs*, in *Annuaire de la Commission du droit international*, 2001, vol. II, deuxième partie, p. 98, commentaire de l'article 31, paragraphe 9, soulignage ajouté.

<sup>175</sup> CDI, *Projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat pour fait internationalement illicite et commentaires y relatifs*, in *Annuaire de la Commission du droit international*, 2001, vol. II, deuxième partie, p. 98, commentaire de l'article 31, par. 10.

<sup>176</sup> Navire « Virginia G » (*Panama/Guinée-Bissau*, arrêt, *TIDM Recueil 2014*, p. 4, par. 435.

<sup>177</sup> *Ibid.*, par. 436.

<sup>178</sup> *Affaire Dix*, Opinion de la Commission américano-vénézuélienne, *R.I.A.A.*, 1903-1905, vol. IX, p. 119 ; soulignage ajouté. [Traduction du Greffe]

<sup>179</sup> Mémoire du Panama, par. 168-169.

(réalisé et futur), le préjudice financier subi par le propriétaire et l'affréteur, les souffrances de toutes les personnes poursuivies à tort et privées ou dépossédées de leurs biens, les frais de représentation en Italie, au Panama et à Hambourg, les frais d'immatriculation dus à l'Autorité maritime du Panama et tous les frais occasionnés jusqu'au dépôt de la demande.<sup>180</sup>

244. Dans les pages qui suivent, l'Italie démontrera que les préjudices dont le Panama se prévaut et réclame réparation, ne sont pas liés par un lien de causalité direct à la violation de la Convention dont il est fait état, ou, si un lien de causalité direct a existé, que ce lien a été rompu par la propre conduite du propriétaire du navire.

B. Plusieurs chefs de préjudice invoqués par le Panama n'ont aucun lien avec la violation de la Convention

245. Dans l'affaire du navire « Virginia G » le Tribunal a traité la question de l'existence d'un lien de causalité entre les dommages-intérêts réclamés par le Panama et le comportement de la Guinée-Bissau dans les termes suivants :

S'agissant des réparations au navire, le Tribunal considère que les dommages qui ont été réparés et pour lesquels le Panama réclame une indemnisation ne satisfont pas tous à la condition du lien de causalité avec la confiscation du navire.<sup>181</sup>

246. Le même raisonnement devrait s'appliquer, *mutatis mutandis*, à la demande formulée par le Panama à l'encontre de l'Italie en l'espèce. En particulier, l'Italie soutient que les divers chefs de préjudice invoqués n'ont aucun lien de causalité avec la prétendue violation de la Convention par l'Italie, ou, en toute hypothèse, que ce lien serait si éloigné que ces chefs de préjudice ne constitueraient pas les « conséquences directes et naturelles » requises des actes de l'Italie<sup>182</sup>.

247. Les préjudices qui auraient un lien direct avec le comportement de l'Italie, parmi tous les chefs de préjudice invoqués par le Panama, seraient uniquement le préjudice direct résultant de la perte du navire par le propriétaire du « Norstar »<sup>183</sup> et le préjudice découlant de la perte de la cargaison subie par l'affréteur<sup>184</sup>.

248. L'Italie signalera, à la **sous-section II** de la **section II**, dans quels cas il est impossible de considérer qu'il existe un lien direct au titre des divers chefs de préjudice invoqués par le Panama.

C. L'interruption du lien de causalité entre le comportement de l'Italie et les préjudices subis par le Panama

249. Si un lien de causalité est établi entre le comportement de l'Italie et les préjudices invoqués par le Panama, ce lien de causalité n'a pas été ininterrompu, mais plutôt rompu par le propre comportement du propriétaire du « Norstar ».

---

<sup>180</sup> *Ibid.*, par. 181.

<sup>181</sup> *Affaire du navire « Virginia G » (Panama/Guinée-Bissau), arrêt, TIDM Recueil 2014, p.4, par.442.*

<sup>182</sup> *Affaire Dix*, Opinion de la Commission américano-vénézuélienne, *R.I.A.A.* 1903-1905, vol. IX, p. 119.

<sup>183</sup> Mémoire du Panama, par. 195-199.

<sup>184</sup> *Ibid.*, par. 230.

250. La jurisprudence et la doctrine s'accordent à considérer qu'il faut non seulement qu'il existe un lien de causalité entre un certain comportement et le préjudice subi, mais également que ce lien soit *ininterrompu*.

251. Dans l'affaire *Décision administrative No. II*, le tribunal arbitral a jugé ce qui suit :

La question n'est pas de savoir combien de maillons peuvent exister dans la chaîne du lien de causalité reliant l'acte de l'Allemagne au préjudice subi, *dès lors qu'il n'y a aucune rupture* de la chaîne et que le préjudice peut être relié clairement, indubitablement et précisément, maillon par maillon, à l'acte de l'Allemagne.<sup>185</sup>

252. De la même manière, le deuxième rapport sur la responsabilité de l'Etat, préparé par le professeur Arangio-Ruiz, fait référence à l'exigence d'un « lien de causalité clair et continu entre le fait illicite et le préjudice pour lequel des dommages-intérêts sont réclamés »<sup>186</sup>.

253. Le Panama se demande : « quoi que ce soit s'oppose-t-il à ce que l'ordre et la demande de saisie émanant de l'Italie soient traités comme étant la cause du dommage [...] »<sup>187</sup>. En dépit de la rhétorique du Panama, la réponse n'est pas négative. La réponse est positive, étant donné que le comportement du Panama a rompu tout lien de causalité qui pouvait avoir existé entre les actes allégués de l'Italie et les préjudices subis.

254. Cela s'est produit a) lorsque le propriétaire du « Norstar » s'est abstenu de récupérer le navire après que la mainlevée de son immobilisation ait été autorisée en 1999 ; ou b) en toute hypothèse, lorsque le propriétaire du « Norstar » s'est abstenu de récupérer le navire après le jugement du tribunal de Savone de 2003, qui a ordonné la mainlevée inconditionnelle de son immobilisation.

#### 1. Le défaut de récupération du « Norstar » en 1999

255. Ainsi que nous l'avons exposé au **chapitre 2**, le procureur de la République près le tribunal de Savone a accepté, en janvier 1999, la requête du propriétaire du « Norstar » sollicitant la mainlevée de l'immobilisation du navire. Il a subordonné cette mainlevée au paiement d'une caution de 250 millions de liras (environ 145 000 dollars ou 125 000 euros). Le propriétaire du « Norstar » n'a pas récupéré le navire, étant donné que, selon le Panama, il était dans l'incapacité de payer une telle somme<sup>188</sup>. Pour expliquer cette incapacité, le Panama évoque « l'immobilisation prolongée du navire l'ayant privé de toute source de revenus »<sup>189</sup>.

256. En subordonnant la mainlevée de la saisie du navire à la constitution d'une caution, le procureur a agi conformément aux dispositions du Code de procédure pénale italien<sup>190</sup>. Ces dispositions sont elles-mêmes conformes à la pratique consacrée en vertu de laquelle il peut être donné mainlevée de la saisie d'un navire, pratiquée par un Etat côtier, « lorsqu'une caution ou

---

<sup>185</sup> *Décision administrative n° II (Etats-Unis-Allemagne)*, R.I.A.A. 1923, vol. VII, p. 23. [Traduction du Greffe]

<sup>186</sup> *Deuxième rapport sur la responsabilité de l'Etat, par M. Gaetano Arangio-Ruiz, rapporteur spécial* (Document A/CN.4/425), in *Annuaire de la Commission du droit international*, vol. II, première partie, p. 12-13, par. 37.

<sup>187</sup> Mémoire du Panama, par. 168.

<sup>188</sup> *Ibid.*, par. 28.

<sup>189</sup> *Ibid.*

<sup>190</sup> *Code de procédure pénale italien, articles 253, 257, 262, 263, 324, 365 et 606 (annexe H)*, articles 262-263.

une garantie suffisante a été fournie »<sup>191</sup>. En demandant le paiement d'une caution, le procureur a donc agi d'une manière raisonnable et proportionnée, et en conformité avec les principes du droit international et du droit national.

257. La demande de paiement d'une caution était légitime et justifiée et, qui plus est, le montant de cette caution était parfaitement raisonnable. Dans l'affaire du navire « Saiga », le Tribunal a examiné le critère du caractère raisonnable posé par l'article 292 de la Convention pour évaluer la légitimité d'une caution ou d'une garantie financière. Il a constaté que :

[C]e critère englobe le montant, la nature et la forme de la caution ou de la garantie financière. L'équilibre global à établir en montant, forme et nature de la caution doit être raisonnable.<sup>192</sup>

258. Dans l'affaire du « Camouco », le Tribunal a en outre expliqué que le critère à prendre en compte pour évaluer si une caution est raisonnable :

[Inclut] la gravité des infractions imputées, les sanctions imposées ou pouvant l'être en vertu des lois de l'Etat qui a immobilisé le navire, la valeur du navire immobilisé et celle de la cargaison saisie, le montant de la caution imposée par l'Etat qui a immobilisé le navire, ainsi que la forme sous laquelle la caution est exigée.<sup>193</sup>

259. En l'espèce, le « Norstar » a été saisi en tant que *corpus delicti* au cours d'une procédure pénale concernant des délits graves, à savoir la contrebande et la fraude fiscale.

260. En outre, le montant de la caution demandée était significativement inférieur à celui qui est généralement exigé dans le contexte de procédures pénales impliquant la saisie d'un navire étranger. Ces cautions sont généralement de l'ordre d'un million d'euros au moins. La caution fixée par le procureur en l'espèce s'élevait à environ 10 % de cette somme.

261. Dans l'affaire du navire « Saiga », le Tribunal a jugé raisonnable d'ajouter une garantie financière d'un montant de 400 000 dollars à la garantie constituée de gasoil, d'un montant d'environ 1 million de dollars, et a subordonné la mainlevée de la saisie du navire au paiement d'un montant total de 1,4 million de dollars<sup>194</sup>. Dans l'affaire du « Camouco », le Tribunal a considéré qu'une caution d'un montant de 8 millions de francs français (environ 1,2 million d'euros) était raisonnable<sup>195</sup> ; dans l'affaire du « Monte Confurco », le Tribunal a fixé la caution à 18 millions de francs français<sup>196</sup> (environ 2,7 millions d'euros).

262. Le Panama déclare que le propriétaire ne pouvait pas payer la caution demandée, « l'immobilisation prolongée du navire l'ayant privé de toute source de revenus », mais l'Italie

---

<sup>191</sup> Articles 73 2) et 292 1) CNUDM. Voir également « Monte Confurco » (*Seychelles c. France*), *Prompte mainlevée, arrêt*, TIDM Recueil 2000, p. 86, par. 41.

<sup>192</sup> *Affaire du navire « Saiga » (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Guinée)*, *Prompte mainlevée, arrêt*, TIDM Recueil 1997, p. 16, par. 82.

<sup>193</sup> *Affaire du « Camouco » (Panama c. France)*, *Prompte mainlevée, arrêt*, TIDM Recueil 2000, p. 10, par. 67.

<sup>194</sup> *Affaire du navire « Saiga » (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Guinée)*, *Prompte mainlevée, arrêt*, TIDM Recueil 1997, p. 16, par. 35 et 85.

<sup>195</sup> *Affaire du « Camouco » (Panama c. France)*, *Prompte mainlevée, arrêt*, TIDM Recueil 2000, p. 10, par. 74.

<sup>196</sup> *Affaire du « Monte Confurco » (Seychelles c. France)*, *Prompte mainlevée, arrêt*, TIDM Recueil 2000, p. 86, par. 93.

note que cette déclaration du Panama n'est soutenue par aucune preuve justifiant de la situation financière réelle du propriétaire du « Norstar ».

263. En toute hypothèse, les motifs pour lesquels le propriétaire a choisi de ne pas payer la caution sont indifférents, et ne changent rien au fait que cette caution était objectivement raisonnable et légale.

264. Enfin, en ce qui concerne l'« immobilisation prolongée » dont se plaint le Panama, l'Italie souhaite faire observer que a) le propriétaire n'a déposé une requête à fin de mainlevée de la saisie que le 12 janvier 1999 ; et b) la mainlevée de la saisie du navire, contre dépôt d'une caution, a été communiquée à l'ambassade d'Italie à Oslo, pour transmission au propriétaire du navire, le 11 mars 1999<sup>197</sup>. En dépit du fait que le Panama prétend que la décision de mainlevée a été communiquée le 29 juin 1999<sup>198</sup>, contrairement à ce qui est indiqué dans l'annexe 8 à son mémoire, le fait est qu'il ne s'est écoulé que cinq mois entre la demande de mainlevée formée par le propriétaire du navire et la date à laquelle il a eu effectivement connaissance de la mainlevée. On peut difficilement parler d'une « immobilisation prolongée » susceptible de priver une société armatrice de toute source de revenus.

265. En conclusion, le Panama ne peut pas prétendre que les dommages qu'il a subis sont la conséquence de l'ordonnance de saisie de l'Italie. Au contraire, ils sont la conséquence directe du choix du propriétaire de ne pas payer une caution qui était justifiée, conforme à la pratique consacrée et d'un montant parfaitement raisonnable.

## 2. *Le défaut de récupération du « Norstar » après le jugement du tribunal de Savone de 2003*

266. Sans préjudice de l'argument de l'Italie selon lequel le lien de causalité – si tant est qu'il ait existé – a été rompu en 1999, le fait par le propriétaire du navire de ne pas avoir récupéré ce dernier après le jugement du tribunal de Savone du 13 mars 2003 constituerait encore une autre interruption du lien de causalité entre la saisie du « Norstar » et les dommages dont se prévaut le Panama.

267. Ainsi qu'il a été rappelé au **chapitre 2**, le tribunal de Savone : a relaxé tous les défendeurs impliqués ; a ordonné la mainlevée de la saisie et la restitution inconditionnelle et immédiate du « Norstar » ; a transmis l'ordonnance de mainlevée aux autorités espagnoles et leur a demandé d'informer le gardien du navire de la mainlevée de celui-ci ; a demandé aux autorités espagnoles de veiller à la restitution effective du navire à son propriétaire et d'envoyer ensuite confirmation de cette restitution aux autorités italiennes<sup>199</sup>.

268. Dans ces circonstances, tout préjudice subi par le Panama en relation avec la saisie et l'immobilisation du navire après 2003 n'a pas été causé par la conduite de l'Italie, mais plutôt par la conduite du propriétaire du « Norstar ».

## II. **Quantification des dommages-intérêts**

### A. **Faute contributive et obligation d'atténuer le préjudice**

269. Dans les paragraphes précédents, l'Italie a démontré que la conduite du propriétaire du

---

<sup>197</sup> Mémoire du Panama, annexe 8.

<sup>198</sup> Mémoire du Panama, par. 28.

<sup>199</sup> *Supra*, par. 56-64.

navire après la saisie et l'immobilisation du « Norstar » a rompu le lien de causalité entre l'ordonnance de saisie et les dommages dont se prévaut le Panama.

270. Si le Tribunal devait considérer que la conduite du propriétaire du navire n'a pas brisé le lien de causalité dans les termes décrits ci-dessus, il n'en demeurerait pas moins que sa conduite doit néanmoins être prise en compte dans la perspective de la faute contributive et de l'obligation d'atténuer le préjudice aux fins de la quantification des dommages-intérêts réclamés par le Panama.

271. Selon des principes bien établis du droit international, la contribution de la victime au dommage doit être prise en considération dans le chiffrage de l'indemnisation due à la partie victime<sup>200</sup>. Le principe de la faute contributive ou de la faute concurrente a été codifié dans l'article 39 du projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat de la CDI, qui se lit comme suit :

Pour déterminer la réparation, il est tenu compte de la contribution au préjudice due à l'action ou à l'omission, intentionnelle ou par négligence, de l'Etat lésé ou de toute personne ou entité au titre de laquelle réparation est demandée.<sup>201</sup>

272. Comme l'a expliqué la CDI, « il ne serait ni équitable ni conforme à une application appropriée de la théorie du lien de causalité de tenir l'Etat auteur responsable de tous les dommages »<sup>202</sup>, si l'acte illicite de l'Etat a joué un rôle décisif mais non exclusif dans la production du dommage.

273. Les situations envisagées par la CDI en vertu de l'article 39 sont précisément celles

[O]ù le préjudice a été causé par le fait internationalement illicite d'un Etat, [...] mais où l'Etat lésé ou la personne victime de la violation a contribué matériellement aux dommages par sa négligence ou par une action ou omission délibérée, situations qui sont désignées, dans les systèmes juridiques nationaux, par les notions de « négligence contributive », « faute concurrente », « faute de la victime », etc.<sup>203</sup>

274. Le principe de la faute contributive s'applique également à la question de la saisie prétendument illégale d'un navire par un Etat. Parmi les exemples utilisés par la CDI pour décrire la contribution d'un Etat lésé au préjudice, la CDI cite la situation suivante :

---

<sup>200</sup> *Affaire du S.S. "Wimbledon"* (Royaume-Uni, France, Italie & Japon c. Allemagne), arrêt, 17 août 1923, in *C.P.J.I. Série A*, No. 1. Voir également C.I.J. dans l'affaire « *LaGrand* » : « La Cour reconnaît que l'Allemagne peut être critiquée pour la manière dont l'instance a été introduite et pour le moment choisi pour l'introduire [...] ». (*LaGrand (Allemagne c. Etats-Unis d'Amérique)*, arrêt, *C.I.J. Recueil 2001*, p. 466, par. 57)). Consciente des conséquences de la soumission tardive de la demande, la Cour indique qu'elle « aurait pris ces facteurs en considération si la conclusion de l'Allemagne avait comporté une demande à fin d'indemnité » (*ibid.*, par. 116).

<sup>201</sup> CDI, *Projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat pour fait internationalement illicite et commentaires y relatifs*, in *Annuaire de la Commission du droit international*, 2001, vol. II, deuxième partie, p. 31, à la p. 109, article 39.

<sup>202</sup> *Rapport de la Commission du droit international sur les travaux de sa quarante-cinquième session (3 mai-23 juillet 1993)* (UN Doc. A/48/10) in *Annuaire de la Commission du droit international*, 1993, vol. II, deuxième partie, p. 59, Commentaire de l'article 6 bis, par. 6.

<sup>203</sup> CDI, *Projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat pour fait internationalement illicite et commentaires y relatifs*, in *Annuaire de la Commission du droit international*, 2001, vol. II, deuxième partie, p. 109, Commentaire de l'article 39, par. 1.

[S]i un navire appartenant à un Etat est illégalement saisi par un autre Etat et que, pendant la durée de la saisie, il subit des avaries imputables à la négligence du capitaine, il pourra être simplement requis de l'Etat auteur qu'il rende le navire dans l'état endommagé dans lequel il se trouve.<sup>204</sup>

275. Les articles de la CDI attestent également de l'existence d'un principe d'atténuation du préjudice, exprimé dans les termes suivants :

[L]a partie lésée peut perdre son droit à indemnisation dans la mesure où elle n'a pas atténué le dommage.<sup>205</sup>

276. La victime d'un acte illicite est censée adopter un comportement visant à atténuer le préjudice, indépendamment du point de savoir si elle a contribué au préjudice ou si elle est totalement innocente<sup>206</sup>.

277. En l'espèce, le propriétaire du « Norstar » a contribué par son comportement à causer le préjudice et, en toute hypothèse, a manqué d'atténuer tout préjudice ayant pu être causé. Ce comportement consiste dans les actes ou omissions ci-après :

a) En 1999, le propriétaire du « Norstar » s'est abstenu de payer la caution raisonnable requise par le procureur italien près le tribunal de Savone, alors que ce paiement aurait permis de libérer immédiatement le navire.

b) Le Panama prétend que le propriétaire du « Norstar » n'était pas en mesure de payer la somme d'argent requise, mais ce même propriétaire n'a jamais sollicité la révision de la décision fixant le montant de la caution ni demandé que ce montant soit revu. Or, il disposait de recours judiciaires pour ce faire en vertu du droit italien. Ainsi, il aurait pu, en vertu de l'article 263, paragraphe 5, du Code de procédure pénale, interjeter appel de la décision du procureur de la République devant le juge en charge des enquêtes préliminaires<sup>207</sup>. S'il avait été débouté de son appel, il aurait pu former un pourvoi sur un point de droit, conformément à la jurisprudence constante de la Cour de

---

<sup>204</sup> CDI, *Projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat pour fait internationalement illicite et commentaires y relatifs*, in *Annuaire de la Commission du droit international*, 2001, vol. II, deuxième partie, p. 31, à la p. 110, Commentaire de l'article 39, par. 4.

<sup>205</sup> CDI, *Projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat pour fait internationalement illicite et commentaires y relatifs*, in *Annuaire de la Commission du droit international*, 2001, vol. II, deuxième partie, p. 31, à la p. 92, Commentaire de l'article 31, par. 11. Voir note 467 : « Dans l'affaire de la *Demande d'indemnisation des frais afférents à la maîtrise des éruptions de puits*, un comité de la Commission d'indemnisation des Nations Unies a noté qu' « en vertu des principes généraux du droit international concernant l'atténuation des dommages [...] le requérant non seulement [a] le droit mais [est] aussi tenu de prendre des mesures raisonnables [...] en vue d'atténuer les pertes, les dommages ou le préjudice causés », rapport du 15 novembre 1996, (S/AC.26/1996/5/Annex) (voir supra note 461), par 54 ». Le principe de l'atténuation des dommages a également été reconnu par la CIJ dans l'affaire relative au *Projet Gabčíkovo-Nagymaros* : « La Slovaquie a aussi soutenu que son action était motivée par une obligation d'atténuer des dommages lorsqu'elle a réalisé la variante C. Elle a déclaré que « c'est un principe de droit international qu'une partie lésée du fait de la non-exécution d'un engagement pris par une autre partie doit s'employer à atténuer les dommages qu'elle a subis ». Il découlerait d'un tel principe qu'un Etat lésé qui n'a pas pris les mesures nécessaires à l'effet de limiter les dommages subis ne serait pas en droit de réclamer l'indemnisation de ceux qui auraient pu être évités. Si ledit principe pourrait ainsi fournir une base pour le calcul des dommages et intérêts, en revanche, il ne saurait justifier ce qui constitue par ailleurs un fait illicite » (*Projet Gabčíkovo-Nagymaros (Hongrie c. Slovaquie)*, arrêt, C.I.J. Recueil 1997, p. 48-49, par. 68).

<sup>206</sup> CDI, *Projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat pour fait internationalement illicite et commentaires y relatifs*, in *Annuaire de la Commission du droit international*, 2001, vol. II, deuxième partie, p. 31, à la p. 92, Commentaire de l'article 31, par. 11.

<sup>207</sup> *Code de procédure pénale italien*, articles 253, 257, 262, 263, 324, 365 et 606 (**annexe H**), Article 263.

cassation. En outre, en vertu des articles 257 et 324 du Code de procédure pénale, il aurait été possible de solliciter une révision intégrale de l'ordonnance de saisie devant le tribunal de la capitale de la province où siège l'autorité judiciaire qui a ordonné cette mesure de saisie<sup>208</sup>.

c) Une procédure de prompt mainlevée aurait pu être engagée en vertu de l'article 292 de la Convention afin de tenter d'obtenir la mainlevée immédiate de la saisie du « Norstar ». Le Panama, comme le propriétaire du navire, auraient pu déposer une requête à fin de prompt mainlevée mais ont choisi de ne pas le faire.

d) En 2003, le propriétaire s'est abstenu de récupérer le navire, à la suite de la mainlevée inconditionnelle de sa saisie ordonnée par le tribunal de Savone. Selon le Panama, la restitution du « Norstar » était « impossible » pour les raisons suivantes : « le navire était totalement perdu, l'Italie ayant laissé s'écouler cinq années » sans que l'Italie ait effectué « les travaux essentiels à sa maintenance », ni « aucune démarche faite pour mettre à jour ses certificats et renouveler sa classification »<sup>209</sup>.

278. Pour commencer, le Panama s'abstient d'expliquer comment le navire en est arrivé au mauvais état, qui, selon le Panama, a rendu sa restitution « impossible ». En outre, il convient de préciser qu'il n'incombait pas à l'Italie d'effectuer les travaux essentiels à la maintenance du navire « Norstar », ni de mettre à jour ses certificats et de renouveler sa classification. Toute réclamation concernant les modalités d'exécution de l'ordonnance de saisie et des dommages ayant pu en résulter, ne doit pas être adressée à l'Italie. Comme indiqué dans l'opinion individuelle de M. le juge Ndiaye, jointe à l'arrêt du Tribunal du 4 novembre 2016 :

[C']est donc l'Italie [...] qui est responsable des actes des autorités espagnoles commis en son nom [...]. L'Espagne n'était comptable que des modalités de la saisie, c'est-à-dire de la protection de l'intégrité du navire et de l'équipage lors de la saisie.<sup>210</sup>

279. Le propriétaire du « Norstar » s'est abstenu d'exercer tout autre recours qui lui était ouvert en vertu de la loi nationale afin d'obtenir réparation de tout dommage prétendument subi en relation avec la saisie et l'immobilisation du navire. En particulier, en vertu de l'article 2043 du Code civil italien, quiconque cause un dommage illicite à autrui, par un acte intentionnel ou négligence, est tenu d'indemniser la victime<sup>211</sup>.

280. Le Panama a attendu 18 ans avant d'engager la présente procédure. Bien que le Tribunal ait jugé que l'action du Panama n'était pas prescrite du fait de la prescription extinctive, l'introduction tardive de la présente procédure devrait au moins avoir une incidence sur la quantification des dommages et intérêts réclamés par le Panama en vertu des principes de la faute contributive et de l'obligation d'atténuer le préjudice.

281. A la lumière de tout ce qui précède, si le Tribunal devait conclure qu'il existe un lien de causalité entre le comportement de l'Italie et le préjudice prétendument subi par le Panama et que ce lien n'a pas été interrompu, tant la forme que le quantum de l'indemnisation devraient

---

<sup>208</sup> Code de procédure pénale italien, articles 253, 257, 262, 263, 324, 365 et 606 (annexe H), articles 257 et 324.

<sup>209</sup> Mémoire du Panama, par. 31.

<sup>210</sup> Affaire du navire « Norstar » (Panama c. Italie), Exceptions préliminaires, opinion individuelle de M. le Juge Ndiaye, TIDM mémoires, procès-verbaux et documents 2016, p. 25 ; soulignage ajouté.

<sup>211</sup> Exceptions préliminaires écrites soulevées par l'Italie en vertu de l'article 294, paragraphe 3, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, par.12.

tenir compte de la contribution du Panama à la production du préjudice, et de l'absence de tout effort, quel qu'il soit, en vue d'atténuer le préjudice.

282. L'Italie se fonde à ce propos sur le commentaire de l'article 39 du projet d'articles de la CDI, qui dispose ce qui suit :

Le comportement de l'Etat lésé ou de toute personne ou entité pour laquelle réparation est demandée, doit être pris en compte pour déterminer la forme et l'étendue de la réparation [soulignage ajouté]. Cette disposition est conforme au principe selon lequel tout préjudice découlant d'un fait internationalement illicite doit être réparé intégralement — mais rien de plus —. Elle va aussi dans le sens du principe de l'égalité entre l'Etat responsable et la victime de la violation.<sup>212</sup>

#### B. L'unique chef de préjudice invoqué par le Panama

283. En préambule, l'Italie souhaite attirer l'attention du Tribunal sur le fait que la quantification des dommages et intérêts réclamés par le Panama repose sur une série de déclarations vagues et générales, et sur l'affirmation de certains faits, dont l'ensemble est manifestement inférieur au seuil probatoire requis par les juridictions internationales. En effet, la quantification des dommages et intérêts n'échappe pas à la règle générale d'administration de la preuve, selon laquelle *onus probandi incumbit actori*.

284. L'allocation correcte du fardeau de la preuve en droit international est illustrée par la CIJ dans l'affaire *Activités militaires et paramilitaires*, où la Cour a constaté : « [T]outefois [...] c'est en définitive au plaideur qui cherche à établir un fait qu'incombe la charge de la preuve »<sup>213</sup>.

285. Les modalités de quantification des dommages et intérêts réclamés par le Panama ne répondent pas à la norme exigée en matière de preuve, et l'Italie considère que le Panama ne s'est pas acquitté du fardeau de la preuve qui pesait sur lui en vertu des règles d'administration de la preuve.

286. Outre le fait qu'il ne s'est pas acquitté du fardeau de la preuve, le Panama ne respecte aucune norme de neutralité dans son évaluation du préjudice. Il semble plutôt guidé par le but de gonfler toutes les sommes qui lui sont prétendument dues par l'Italie. Bien qu'il soit compréhensible qu'un demandeur applique, pour l'évaluation de son préjudice, des critères qui lui sont favorables, cet exercice ne doit pas intervenir d'une manière qui oblitère toute objectivité de l'estimation. A titre d'exemple, le Panama cite dans son mémoire le fait qu'en ligne avec l'arrêt du Tribunal dans l'affaire du navire « Saiga » (n° 2)<sup>214</sup>, il appliquera des taux d'intérêt alternatifs de 3,6 ou 8 % sur les sommes prétendument dues par l'Italie<sup>215</sup>. Toutefois, le Panama entend en réalité appliquer – dans tous les cas sauf un<sup>216</sup> – le taux d'intérêt le plus élevé de 8 %. Cette position est difficilement compatible avec l'arrêt du Tribunal dans l'affaire

---

<sup>212</sup> CDI, *Projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat pour fait internationalement illicite et commentaires y relatifs*, in *Annuaire de la Commission du droit international*, 2001, vol. II, deuxième partie, p. 31, à la p. 110, Commentaire de l'article 39, par. 2 ; soulignage ajouté.

<sup>213</sup> *Activités militaires et paramilitaires au Nicaragua et contre celui-ci (Nicaragua c. Etats-Unis d'Amérique)*, Compétence et recevabilité, arrêt, C.I.J. Recueil 1984, p. 392, par. 101.

<sup>214</sup> *Affaire du navire « SAIGA » (No. 2) (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Guinée)*, arrêt, TIDM Recueil 1999, p. 10, par. 173.

<sup>215</sup> Mémoire du Panama, par. 186.

<sup>216</sup> *Ibid.*, par. 248 et s.

du navire « Saiga » (n° 2), dans lequel le taux d'intérêt le plus élevé de 8 % n'a été appliqué qu'au titre de la valeur du gasoil, tandis qu'un taux d'intérêt de 6 % a été appliqué dans tous les autres cas<sup>217</sup>.

287. Dans les pages qui suivent, l'Italie traitera chacun des chefs de préjudice invoqués par le Panama.

C. Pertes et dommages subis par le propriétaire du navire « Norstar »

1. *Dommages-intérêts au titre de la perte du navire*

288. Dans son Mémoire, le Panama argue ce qui suit :

Les dommages-intérêts réclamés au titre de la perte totale du « Norstar » s'élèvent par conséquent à : 625 000,00 dollars des Etats-Unis, majorés des intérêts au taux de 8 %<sup>94</sup>, qui courent à compter du 25 septembre 1998.<sup>218</sup>

289. Le Panama fonde son évaluation sur un document intitulé « Attestation délivrée le 4 avril 2001 par CM OLSEN A/S aux fins de l'estimation de la valeur du navire-citerne motorisé "Norstar" » (le « document Olsen »)<sup>219</sup>. M. CM Olsen, auteur du document Olsen, semble être un courtier maritime basé en Norvège<sup>220</sup>. Le document Olsen donne une évaluation qui est à la fois inexacte et disproportionnée, et ce pour trois motifs.

290. En premier lieu, l'évaluation ne repose pas sur une inspection physique du « Norstar » et/ou un examen de ses certificats de classification. En particulier, le document Olsen a reconnu ce qui suit :

[N]ous n'avons pas inspecté physiquement le navire et/ou ses certificats de classification. Toute personne ou société qui souhaiterait avoir une estimation plus précise devra inspecter le navire et ses certificats de classification pour s'assurer que les informations données dans les présentes sont correctes.<sup>221</sup>

291. Une estimation basée sur ces prémisses est nécessairement erronée, que ce soit sur le plan méthodologique ou en termes de résultat de l'évaluation. Au demeurant, le document Olsen met lui-même en doute sa propre exactitude<sup>222</sup>.

292. En second lieu, et en relation avec le point qui vient d'être soulevé, il apparaît qu'en l'absence de tout examen physique du navire, le document Olsen peut avoir été influencé par la déclaration du Panama selon laquelle : « [I]e 24 septembre 1998, date de sa saisie, le "Norstar" était en excellent état »<sup>223</sup>. Le Panama prétend également qu'au moment où le « Norstar » a été libéré en 2003 « il était en très mauvais état, devenu inapte à la navigation et dépourvu de

---

<sup>217</sup> *Affaire du navire « SAIGA » (No. 2) (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Guinée)*, arrêt, TIDM Recueil 1999, p. 10, par. 173.

<sup>218</sup> Mémoire du Panama, par. 199.

<sup>219</sup> *Ibid.*, par. 195.

<sup>220</sup> Mémoire du Panama, annexe 5.

<sup>221</sup> *Ibid.* : soulignage ajouté. [Traduction du Greffe]

<sup>222</sup> *Ibid.*

<sup>223</sup> Mémoire du Panama, par. 195.

certificats et d'attestation de classification valides », <sup>224</sup> et était « une perte totale [pour le] propriétaire » <sup>225</sup>.

293. L'Italie n'a aucun motif de douter que tel ait été l'état du « Norstar » au moment de sa libération ; toutefois, le Panama n'a produit aucune preuve que le navire ait été en bien meilleur état cinq ans auparavant. Au contraire, comme l'Italie l'a démontré au **chapitre 2** <sup>226</sup>, le « Norstar » était tout sauf en bon état : il était dans un état d'abandon consternant dans le port de Palma de Majorque, l'un de ses moteurs était hors service, des pièces étaient cassées et il servait de refuge de fortune à des personnes sans abri <sup>227</sup>.

294. En troisième lieu, et sans préjudice des défauts critiques du document Olsen identifiés ci-dessus, le Panama confond les critères utilisés pour l'estimation du préjudice causé par la perte directe avec les critères utilisés pour l'estimation du *lucrum cessans*, à laquelle il consacre une autre section de son mémoire. Le document Olsen indique en effet :

Cette estimation de valeur est donnée sous condition que le navire soit exploité en vertu d'un affrètement de 4 ans au minimum, au taux de 2 850,- dollars américains (deux mille huit cent cinquante) par jour pour la première année, avec indexation automatique pour chaque année suivante. <sup>228</sup>

2. *Dommages-intérêts pour le manque à gagner du propriétaire (lucrum cessans)*

295. Dans son mémoire, le Panama déclare ce qui suit :

Selon le calcul du manque à gagner, son montant pour la période du 25 septembre 1998 à juin 2010 s'élève à 11 675 484,39 dollars des Etats-Unis. Ce montant doit être majoré des intérêts au taux annuel de 8 %. <sup>229</sup>

296. L'article 36 2) du projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat de la CDI dispose que l'indemnité couvre le manque à gagner (*lucrum cessans*) « dans la mesure où celui-ci est établi » <sup>230</sup>. Les juridictions internationales ont traditionnellement adopté une approche prudente de l'indemnisation du manque à gagner, étant donné que cette indemnisation exige l'existence d'un lien de causalité direct entre le comportement en cause et le manque à gagner <sup>231</sup>. En général, les tribunaux internationaux n'accordent une indemnité au titre du manque à gagner qu'à condition que le préjudice soit la conséquence du déroulement normal des événements trouvant leur origine dans le fait illicite.

297. Dans l'affaire *Diallo*, la Cour internationale de Justice a estimé que le manque à gagner peut d'une manière générale donner droit à indemnisation ; toutefois, elle a clarifié que ce manque à gagner doit être prouvé. Dans cette affaire, la personne réclamant réparation avait reçu un certificat d'indigence de la part de la Guinée, signalant qu'elle était au chômage. En

---

<sup>224</sup> *Ibid.*, par. 196.

<sup>225</sup> *Ibid.*, par. 198.

<sup>226</sup> *Supra*, par. 51.

<sup>227</sup> Mémoire du Panama, annexe 16 ; *supra*, par. 51.

<sup>228</sup> Mémoire du Panama, annexe 5, p.2. [Traduction du Greffe]

<sup>229</sup> Mémoire du Panama, par. 210.

<sup>230</sup> CDI, *Projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat pour fait internationalement illicite et commentaires y relatifs*, in *Annuaire de la Commission du droit international*, 2001, vol. II, deuxième partie, p. 31, à la p. 98, article 36.

<sup>231</sup> *Supra*, par. 237-244.

conséquence, la Cour a jugé ce qui suit :

La Guinée n'explique pas davantage à la satisfaction de la Cour en quoi les détentions de M. Diallo auraient provoqué l'interruption du versement de la rémunération que M. Diallo aurait pu recevoir en sa qualité de gérant des deux sociétés [...].

Dans ces circonstances, la Guinée n'a pas prouvé à la satisfaction de la Cour que M. Diallo aurait subi une perte de rémunération professionnelle à la suite de ses détentions illicites<sup>232</sup>.

298. Outre le fait qu'il n'a pas prouvé l'existence d'un lien de causalité entre le comportement de l'Italie et son manque à gagner, le Panama n'a fourni aucune quantification objective de son prétendu manque à gagner. La demande d'indemnisation du Panama souffre d'un manque cruel de preuves.

299. En premier lieu, l'annexe 18, dans laquelle le Panama a chiffré son manque à gagner, n'est qu'une liste de chiffres énumérés sans aucune explication, sans même parler de critères objectifs, dont l'Italie ou ce Tribunal pourrait vérifier la solidité.

300. En second lieu, le manque à gagner prévisionnel du Panama est de nature totalement spéculative et se fonde sur des événements qui sont, au mieux, incertains. Le Panama doit par moments invoquer l'argument selon lequel une preuve écrite est erronée pour tenter de justifier ses demandes au titre du manque à gagner<sup>233</sup>. A titre d'exemple, le mémoire du Panama indique ce qui suit à propos du contrat de charte-partie :

Tout d'abord, [...] il faut partir du principe [soulignage ajouté] que la charte-partie aurait été exécutée jusqu'à son terme (c'est-à-dire jusqu'au 26 juin 2003) et que l'affréteur l'aurait prolongée en exerçant deux fois l'option de renouvellement d'un an (c'est-à-dire jusqu'au 26 juin 2005). [...] La possibilité de prolonger deux fois d'une année la charte-partie avait été convenue oralement lors de sa signature originelle, d'une part par MM. Arve Einar Mørch et Petter E. Vadis (respectivement président du directoire et gérant de la société propriétaire), de l'autre par M. Frithjof Valestrand, gérant de la Nor Maritime Bunker Co. Ltd., l'affréteur, même si le document présente à tort cette option dans les termes suivants : « *Le propriétaire s'oblige à mettre à la disposition de l'affréteur, en contrepartie du versement d'un loyer, le navire pour une durée de 5 (cinq) ans, avec 1 (une) option de prolongation d'1 (un) an de cette durée* »<sup>234</sup>.

301. En troisième lieu, les chiffres du Panama sont en toute hypothèse irréalistes et affectés par une forte exagération des profits que l'exploitation du « Norstar » était en mesure de générer.

302. A titre d'exemple, le Panama soutient que le propriétaire aurait profité de l'exploitation du navire 365 jours par an pendant plusieurs années<sup>235</sup>. Cela n'est guère réaliste, sachant que

---

<sup>232</sup> *Affaire Ahmadou Sadio Diallo (République de Guinée c. République Démocratique du Congo)*, Indemnisation, Arrêt, C.I.J. Recueil 2012, p. 324, par. 45-46.

<sup>233</sup> Mémoire du Panama, par. 207.

<sup>234</sup> *Ibid.*, par. 205

<sup>235</sup> Mémoire du Panama, annexe 18.

chaque navire exige au moins des mises périodiques en cale sèche pour des besoins de maintenance et administratifs. En outre, la charte-partie à temps produite par le Panama stipule que « les armateurs ont le droit et l'obligation de mettre le navire en cale sèche à intervalles réguliers de 24 mois »<sup>236</sup>. Le Panama surestime donc l'utilisation potentielle du « Norstar », qui était un navire de 32 ans à la date de sa saisie et exigeait donc une maintenance fréquente.

303. Par ailleurs, en calculant le manque à gagner sur la base des revenus du propriétaire du navire, le Panama oublie, et c'est un élément essentiel, de déduire des revenus générés par le propriétaire du navire tous les coûts directs et indirects de l'exploitation du « Norstar ». Le Panama oublie de prendre en considération, entre autres, les coûts liés : a) à la maintenance et la mise en cale sèche du navire, qui relevaient de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la charte-partie à temps<sup>237</sup> ; b) à la sécurité, ces coûts découlant des directives de l'OMI ; c) à l'impôt sur les sociétés et aux autres droits ou taxes.

### 3. *Poursuite du versement des salaires*

304. Selon le Panama, après la saisie du navire, le propriétaire a dû continuer de verser les salaires de l'équipage jusqu'à la fin décembre 1998, sans pouvoir les financer par le loyer d'affrètement. En conséquence, le Panama indique dans son mémoire :

Ce montant brut représente pour le propriétaire une perte supplémentaire que l'Italie doit également rembourser, de même que les intérêts au taux annuel de 8 %. Le Panama affirme donc avoir subi un dommage s'élevant à : 19 100,00 dollars des Etats-Unis (montant brut), qui doit être majoré d'intérêts au taux annuel de 8 % courant à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1999<sup>238</sup>.

305. Ici encore, il n'existe aucun lien de causalité direct entre le préjudice allégué par le Panama et le comportement de l'Italie<sup>239</sup>. En outre, aucune preuve n'est produite à l'appui de ces assertions.

### 4. *Honoraires des avocats*

306. Le Panama demande au Tribunal de condamner l'Italie à payer tous ses honoraires d'avocat relatifs à la procédure de saisie et d'immobilisation du navire « Norstar ».

307. Selon le Panama, ces honoraires d'avocat incluent : i) les honoraires du cabinet juridique Abogados Bufete Feliu, Palma de Majorque (12 200,00 dollars des Etats-Unis) ; ii) les honoraires d'avocat pendant la période comprise entre la saisie et la requête déposée devant le Tribunal international du droit de la mer (33 405,83 dollars plus 19 838,15 euros) ; iii) les honoraires d'avocat relatifs à la procédure devant le Tribunal (20 796,00 dollars plus 95 551,48 euros)<sup>240</sup>. Le Panama majore ces sommes d'intérêts au taux de 8 %.

308. En premier lieu, en ce qui concerne la procédure devant ce Tribunal, l'article 34 du Statut du Tribunal dispose que « [à] moins que le Tribunal n'en décide autrement, chaque partie supporte ses frais de procédure ». Le Tribunal n'a jamais dérogé à cette règle dans sa jurisprudence.

<sup>236</sup> Mémoire du Panama, annexe 2, p. 54, par. 22, l. 299.

<sup>237</sup> Mémoire du Panama, annexe 2, p. 5, par. 22, l. 304.

<sup>238</sup> Mémoire du Panama, chapitre IV, partie II, section 3 (« Poursuite du versement des salaires »).

<sup>239</sup> *Supra*, par. 237-244.

<sup>240</sup> Mémoire du Panama, chapitre IV, partie II, section 4 (« Honoraires des avocats »).

309. Selon le Panama,

[e]n l'espèce, compte tenu de la conduite adoptée par l'Italie pendant toutes ces années, il existe des motifs suffisants pour que le Tribunal envisage de s'écarter de la règle générale susmentionnée et que les frais de procédure occasionnés par la défense des droits du Panama et de toutes les personnes impliquées dans les opérations du Norstar soient entièrement supportés par l'Italie<sup>241</sup>.

310. L'Italie s'en remet à la sagesse du Tribunal pour décider si la conduite de l'Italie dans l'affaire du « Norstar » est d'une gravité telle qu'elle exige de s'écarter de la jurisprudence constante du Tribunal.

311. En second lieu, en ce qui concerne les autres frais juridiques invoqués dans le mémoire du Panama, il est manifeste qu'ils se rapportent également à la présente procédure devant le Tribunal, comme le Panama le reconnaît lui-même<sup>242</sup>. En tant que tels, ils relèveraient également de la même catégorie que les frais de procédure visés à l'article 34 du Statut du Tribunal.

#### 5. *Redevances dues à l'Autorité portuaire du Panama*

312. Dans son mémoire, le Panama déclare :

Le propriétaire du navire doit à l'Autorité maritime du Panama des redevances et des taxes, dont le total s'élève à 122 315,20 dollars des Etats-Unis, comme le montre une attestation détaillée délivrée le 30 mars 2017 par ladite Autorité. Ce montant représente donc une perte supplémentaire pour le propriétaire, qui doit également être remboursée par l'Italie. Le Panama affirme avoir subi ces dommages. Par conséquent, le Panama demande le versement de dommages et intérêts au titre des redevances et taxes payées ou dues à l'Autorité maritime du Panama, à hauteur du montant brut ci-après : 122 315,20 dollars des Etats-Unis.<sup>243</sup>

313. L'absence de lien de causalité entre la conduite de l'Italie et le préjudice invoqué à ce titre par le Panama est manifeste. Les redevances dues à l'Autorité portuaire du Panama ne sont pas liées à l'activité économique d'un navire. Elles découlent du fait qu'un navire particulier est immatriculé dans le registre maritime panaméen. En conséquence, le fait que le propriétaire du navire doit un montant total de 122 315,20 dollars des Etats-Unis n'est aucunement lié au fait illicite prétendument commis par l'Italie. Le propriétaire du « Norstar » aurait dû payer ces redevances quand bien même ce navire n'aurait-il jamais été saisi.

#### D. *Préjudices subis par l'affréteur du « Norstar »*

##### 1. *Dommages-intérêts au titre de la perte de la cargaison*

314. Dans son mémoire, le Panama déclare :

---

<sup>241</sup> Mémoire du Panama, par. 188.

<sup>242</sup> *Ibid.*, par. 218. Voir par exemple les frais engagés pour les services de M<sup>e</sup> Carreyo et du cabinet juridique Remé Rechtsanwálte en vue de préparer la saisine du Tribunal.

<sup>243</sup> Mémoire du Panama, par. 222.

Au moment où il a été saisi, le « Norstar » avait à bord une cargaison de 177,566 tonnes de gasoil. Au prix de 612 dollars des Etats-Unis la tonne, la valeur de sa cargaison s'établissait à 108 670,39 dollars des Etats-Unis. L'Italie aurait dû rendre ce gasoil à l'affréteur, mais il a été soit réutilisé, soit éliminé. En conséquence, l'Italie doit rembourser à l'affréteur la valeur de la cargaison à la date de la saisie (24 septembre 1998), majorée d'intérêts au taux annuel de 8 % courant à compter de cette date. La demande de dommages-intérêts au titre de la perte de la cargaison s'élève par conséquent à : 108 670,39 dollars des Etats-Unis<sup>244</sup>.

315. Le Panama n'a jamais fourni la preuve que du carburant ait été chargé à bord du « Norstar » au moment de sa saisie, ni prouvé la quantité du carburant (éventuellement) et son prix. La seule preuve dont dispose l'Italie qui pourrait clarifier la question, à savoir le procès-verbal de saisie des autorités espagnoles du 25 septembre 1998<sup>245</sup>, n'indique pas que du carburant était chargé à bord du navire lorsqu'il a été saisi.

2. *Préjudice subi par l'affréteur correspondant au manque à gagner (lucrum cessans)*

316. Le Panama déclare :

Nous demandons par conséquent au titre des dommages-intérêts en réparation du préjudice subi par l'affréteur au titre de son manque à gagner, la somme de : 1 010 136, 98 dollars des Etats-Unis<sup>246</sup>.

317. En premier lieu, comme indiqué aux paragraphes 237-244, les préjudices prétendument subis par l'affréteur sont si éloignés des violations dont le Panama prétend avoir été victime du fait de la conduite de l'Italie qu'aucun lien de causalité ne peut être établi entre cette conduite et ces préjudices.

318. En second lieu, les prétentions du Panama sont totalement injustifiées et de nature spéculative. L'Italie se permet de renvoyer le Tribunal aux observations qu'elle a formulées à propos de l'estimation spéculative que le Panama avance à propos du manque à gagner du propriétaire du navire.

319. En troisième lieu, les estimations du Panama ne sont pas crédibles, en toute hypothèse, étant donné qu'elles se fondent sur les assertions verbales de personnes physiques qui ont participé aux opérations du « Norstar » et au plan prétendument criminel dans lequel ce dernier a été impliqué. C'est ce qui ressort clairement du mémoire du Panama, où on lit :

Le montant de ce manque à gagner ne peut en l'occurrence qu'être estimé, car l'accès aux documents relatifs aux profits que réalisait l'affréteur n'est plus possible [...] Toutefois, entre 1998 et 2005, on estime que l'affréteur d'un navire comme le « Norstar » pouvait aisément espérer réaliser un bénéfice d'au moins 150 000,00 dollars des Etats-Unis par an en se livrant au soutage de méga-yachts au large. Cela a été confirmé par Monsieur Silvio

---

<sup>244</sup> *Ibid.*, par. 230.

<sup>245</sup> *Procès-verbal de saisie des autorités espagnoles, 25 septembre 1998 (annexe K)*.

<sup>246</sup> *Mémoire du Panama*, par. 235.

Rossi, courtier dans le secteur du soutage au large de méga-yachts en Méditerranée.<sup>247</sup>

E. Préjudice matériel et moral causé aux personnes physiques

320. Dans son mémoire, le Panama réclame une indemnisation au titre du préjudice matériel et moral causé à différentes personnes physiques liées au « Norstar », y compris celles qui ont entretenu une relation très faible avec le navire. Ses demandes concernent le préjudice psychologique, le préjudice de réputation et la perte d'emplois.

321. En ce qui concerne les demandes du Panama, l'Italie souhaite faire observer que, comme indiqué dans la section précédente du présent chapitre, il n'existe aucun lien de causalité entre la procédure pénale engagée contre les personnes mentionnées dans le mémoire du Panama et la prétendue violation par l'Italie de l'article 87 de la Convention. En effet, la procédure contre ces personnes aurait en toute hypothèse été engagée, indépendamment même de la question de la saisie du « Norstar » qui a été saisi en tant que *corpus delicti*. Pour emprunter à la question rhétorique du Panama et la paraphraser : – un dommage se serait-il produit si l'Italie n'avait pas ordonné et demandé la saisie du « Norstar » ? – Si le dommage dont se prévaut le Panama est lié à la procédure pénale engagée contre les personnes physiques participant à l'exploitation du « Norstar », la réponse est très certainement affirmative. Cette procédure aurait été engagée indépendamment de la saisie du « Norstar », et de toute ordonnance de saisie prononcée à l'encontre de ce dernier.

322. Pour les mêmes raisons, tous les honoraires d'avocat réclamés par le Panama au titre de cette procédure ne sont pas la conséquence de la saisie ou de l'immobilisation du « Norstar », et, comme tels, ne peuvent pas être réclamés par le Panama dans le contexte de la présente procédure.

---

<sup>247</sup> *Ibid.*, par. 233-234.

## CONCLUSIONS ET RÉPARATION DEMANDÉE

323. L'Italie prie le Tribunal de débouter le Panama de toutes ses prétentions, soit qu'elles ne relèvent pas de la compétence du Tribunal, soit qu'elles ne sont pas recevables, soit qu'elles échouent au fond, pour les raisons exposées précédemment.

L'Agent de la République Italienne  
(*Signé*)

Mme Gabriella Palmieri, Avvocato dello Stato  
Le 11 octobre 2017

## ATTESTATION

Conformément aux articles 63, paragraphe 1, et 64, paragraphe 3, du Règlement du Tribunal, je certifie que les copies du présent contre-mémoire, y compris les documents contenus dans le volume 2 du contre-mémoire, sont des copies conformes des documents y visés et que les traductions en anglais fournies par la République Italienne sont exactes.

L'Agent de la République Italienne  
(*Signé*)

Mme Gabriella Palmieri, Avvocato dello Stato  
Le 11 octobre 2017