

## Opinion dissidente commune de MM. les juges Cot, Pawlak, Yanai, Hoffmann, Kolodkin, Mme la juge Lijnzaad et M. le juge *ad hoc* Treves

(Traduction du Greffe)

1. Pour les raisons exposées ci-après, nous n'avons malheureusement pas été en mesure de voter en faveur des deux éléments clés du dispositif de l'arrêt qui figurent aux alinéas 1) et 4) du paragraphe 469 : la conclusion selon laquelle l'Italie a enfreint l'article 87, paragraphe 1, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (ci-après la « Convention »), et la décision qui en découle d'accorder au Panama une indemnité pour la perte du navire « Norstar ».

2. La question centrale est de savoir si l'article 87 de la Convention – « Liberté de la haute mer » – est applicable et a été enfreint en l'espèce.

\* \* \*

3. La majorité admet que l'ordonnance de saisie du « Norstar » prise par le procureur de la République près le tribunal de Savone (Italie) visait des infractions qui auraient été commises sur le territoire italien<sup>1</sup>. Dans le même temps, elle est d'avis que cette ordonnance, en particulier lorsqu'on la considère à la lumière de la demande de sa mise à exécution adressée par le procureur aux autorités espagnoles « visait » aussi les activités de soutage menées par le « Norstar » en haute mer<sup>2</sup>. En outre, la majorité considère que « les éléments de preuve montrent qu'en réalité les activités de soutage du « Norstar » en haute mer faisaient non seulement partie intégrante des activités visées par l'ordonnance de saisie et son exécution, mais en constituaient même un élément central »<sup>3</sup>. Elle conclut ensuite que « l'article 87 de la Convention pourrait s'appliquer en l'espèce »<sup>4</sup>.

1 Arrêt, par. 169.

2 Ibid., par. 172 à 177 et par. 186.

3 Ibid., par. 186.

4 Ibid., par. 187.

4. La majorité déclare qu'elle « ne met pas en doute le droit de l'Italie d'enquêter sur les personnes impliquées dans des infractions commises sur son territoire et de les poursuivre », mais indique que « ce sont les mesures prises par l'Italie à l'égard des activités menées par le « Norstar » en haute mer qui intéressent le Tribunal »<sup>5</sup>.

5. La majorité note que « le caractère ouvert et libre de la haute mer s'accompagne d'un [...] corollaire, qui est que, sauf cas exceptionnel, aucun Etat ne peut exercer sa juridiction sur un navire étranger en haute mer » et que « [c]e principe est clairement énoncé à l'article 92 de la Convention »<sup>6</sup>.

6. La majorité est d'avis que « le soutage en haute mer relève de la liberté de navigation et doit s'exercer dans les conditions définies par la Convention et les autres règles du droit international », et « estime par conséquent que le soutage de navires de plaisance effectué par le « Norstar » en haute mer relève de la liberté de navigation visée à l'article 87 de la Convention »<sup>7</sup>.

7. Selon la majorité, « [é]tant donné qu'aucun Etat ne peut exercer sa juridiction sur des navires étrangers en haute mer, [...] toute entrave apportée à la navigation de navires étrangers ou tout exercice par un Etat de sa juridiction sur ces navires en haute mer constitue une violation de la liberté de navigation, à moins que cela ne soit prévu par la Convention ou d'autres traités internationaux »<sup>8</sup>. Elle considère également que « même des actes qui n'impliquent ni entrave physique ni coercition en haute mer peuvent constituer une infraction à la liberté de navigation »<sup>9</sup>.

8. De l'avis de la majorité, « tout acte qui soumet les activités d'un navire étranger en haute mer à la juridiction d'Etats autres que l'Etat du pavillon enfreint la liberté de navigation, sauf dans les cas exceptionnels expressément prévus par la Convention ou d'autres traités internationaux »<sup>10</sup>. Elle estime également que « l'application par l'Italie de ses législations pénale et douanière aux activités de soutage du « Norstar » en haute mer pourrait, en soi, [...] constituer une violation de la liberté de navigation prévue à l'article 87 de la Convention »<sup>11</sup>.

---

5 Ibid., par. 212.

6 Ibid., par. 216 et 217.

7 Ibid., par. 219.

8 Ibid., par. 222.

9 Ibid., par. 223.

10 Ibid., par. 224.

11 Ibid.

9. De l'avis de la majorité, le principe de la juridiction exclusive de l'Etat du pavillon, qui est un élément inhérent à la liberté de navigation prévue à l'article 87 de la Convention, « interdit non seulement l'exercice de la compétence d'exécution en haute mer par des Etats autres que l'Etat du pavillon, mais aussi l'extension de leur compétence normative aux activités licites conduites en haute mer par des navires étrangers »<sup>12</sup>.

10. La majorité estime que « si un Etat applique ses législations pénale et douanière à la haute mer et incrimine les activités qui y sont menées par des navires étrangers, cela constitue une violation de l'article 87 de la Convention, sauf [dans] les cas prévus par la Convention ou d'autres traités internationaux » et « [qu']il en serait ainsi même si l'Etat s'abstenait de faire exécuter ces législations en haute mer »<sup>13</sup>. Elle est d'avis que « même lorsque l'exécution a lieu dans les eaux intérieures, l'article 87 peut être applicable et être violé si un Etat applique ses législations pénale et douanière en dehors de son territoire aux activités de navires étrangers en haute mer et les incrimine » et que « [c'] est précisément ce qu'a fait l'Italie en l'espèce »<sup>14</sup>.

11. La majorité estime par conséquent que « l'article 87, paragraphe 1, de la Convention est applicable en l'espèce et que l'Italie, en étendant l'application de ses législations pénale et douanière à la haute mer, en délivrant l'ordonnance de saisie et en demandant aux autorités espagnoles de l'exécuter, – ce qu'elles ont fait – a violé la liberté de navigation dont jouissait le Panama en qualité d'Etat du pavillon du « Norstar » en vertu de cette disposition »<sup>15</sup>.

12. L'arrêt en conclut que « l'Italie, par l'ordonnance de saisie du « Norstar » délivrée par le procureur près le tribunal de Savone, la demande d'exécution et la saisie et l'immobilisation du navire, a enfreint l'article 87, paragraphe 1, de la Convention »<sup>16</sup>.

\* \* \*

13. Nous sommes convaincus du fait que dans les circonstances de l'espèce, l'article 87, paragraphe 1, de la Convention n'est pas applicable et qu'il n'est par

---

12 Ibid., par. 225.

13 Ibid.

14 Ibid., par. 226.

15 Ibid.

16 Ibid., par. 230.

conséquent pas susceptible d'être enfreint. Qui plus est, nous sommes d'avis que même si l'article 87, paragraphe 1 avait été applicable – *quod non* –, il n'aurait pas été enfreint par l'Italie.

14. Pour que l'article 87 de la Convention puisse être enfreint, il faudrait en premier lieu qu'il soit applicable à la conduite en question. Celle-ci est en l'espèce tout d'abord constituée par le fait que l'Italie a pris l'ordonnance de saisie et demandé à l'Espagne de la mettre à exécution. Dans son arrêt sur les exceptions préliminaires déjà, le Tribunal a dit que l'ordonnance de saisie prise 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 « constitu[ai]ent une violation des droits du Panama en tant qu'Etat du pavillon au regard de l'article 87 »<sup>17</sup>. Le Tribunal a ensuite conclu que l'article 87 était « pertinent en l'espèce »<sup>18</sup>. Nous sommes toutefois d'avis que la pertinence de cet article n'implique pas nécessairement son applicabilité. La pertinence peut suffire à établir la compétence du Tribunal, mais elle ne suffit pas à démontrer lors de l'examen au fond que cet article s'applique à la conduite en question.

15. L'article 87 de la Convention protège la liberté de déplacement des navires avant tout de l'exercice par des Etats autres que l'Etat du pavillon de la compétence d'exécution en haute mer. Comme l'ont précisé les juges Wolfrum et Attard dans leur *Opinion individuelle commune* en la présente affaire, « [c] ompte tenu de l'objet et du but de l'article 87, cette disposition garantit en tout premier lieu la liberté de déplacement des navires en haute mer des 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>19</sup>.

16. En l'espèce, il n'est pas contesté que l'ordonnance a été mise à exécution dans les eaux intérieures espagnoles, dans lesquelles le « Norstar » était entré volontairement. De plus, l'Italie, en sa qualité de partie à la Convention

17 *Navire « Norstar » (Panama c. Italie), exceptions préliminaires, arrêt, TIDM Recueil 2016, p. 73, par. 122.*

18 *Ibid.*

19 *Affaire du navire « Norstar » (Panama c. Italie), exceptions préliminaires, opinion individuelle commune de MM. les juges Wolfrum et Attard, par. 34. « [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. En l'espèce, aucune mesure de ce genre n'a eu lieu en haute mer », *ibid.*, par. 38.*

européenne de 1959 sur l'entraide judiciaire en matière pénale<sup>20</sup>, à laquelle l'Espagne est également partie, n'a pas été obligée de saisir le navire en haute mer, car le mécanisme de commissions rogatoires prévu par ladite Convention lui a fourni un outil juridique reconnu pour obtenir la saisie du navire dans le port de Palma de Majorque, en Espagne.

17. L'article 87 peut également protéger les navires en haute mer de la compétence normative des Etats autres que l'Etat du pavillon. Pour la majorité, la liberté de navigation interdit non seulement l'exercice de la compétence d'exécution en haute mer par des Etats autres que l'Etat du pavillon, mais aussi l'extension de leur compétence normative aux activités licites conduites en haute mer par des navires étrangers<sup>21</sup>.

18. Toutefois, pour qu'un Etat puisse exercer sa compétence normative en matière pénale sur une quelconque activité, en particulier sur une activité conduite en dehors de son territoire, il doit qualifier cette activité d'activité illicite qui la fait relever de la législation pénale et ne peut pas se contenter de la mentionner ou de la décrire. Cette activité doit être réprimée par la législation de l'Etat concerné.

19. De plus, rien n'indique, dans le texte de la Convention, dans ses *travaux préparatoires*, dans d'autres traités internationaux, dans le droit international coutumier ou dans la pratique des Etats, que l'article 87 et l'article 92, son corollaire, excluent complètement le droit qu'ont les Etats autres que les Etats du pavillon d'exercer leur compétence normative en matière pénale sur des activités menées en haute mer. Guilfoyle, s'appuyant sur *Le droit international public de la mer : le temps de paix* de Gidel et sur l'arrêt rendu en l'*Affaire du « Lotus »*, écrit que « [l]'exclusivité de la juridiction [...] ne crée qu'une interdiction d'exercer la **compétence d'exécution** sur les navires étrangers en haute mer ; au titre de la **compétence normative**, il est possible que nombre d'Etats continuent d'attacher des conséquences juridiques à des actes commis à bord d'un navire en haute mer »<sup>22</sup>.

20. La majorité, en l'espèce, limite l'effet d'interdiction que l'article 87 a sur la compétence normative de l'Etat aux « activités licites » des navires étrangers

20 Strasbourg, 20/04/1959 ; STE n° 030.

21 Voir par. 9, supra.

22 A. Proelss (dir.), *United Nations Convention on the Law of the Sea. A Commentary*, 2017, p. 700 et 701. L'auteur fait référence à : G. Gidel, *Le droit international public de la mer : le temps de paix*, vol. I (1932), p. 261 ; *Affaire du « Lotus »*, Arrêt n° 9, 1927, C.P.J.I., série A, n° 10, p. 4.

en haute mer. Il semblerait qu'on puisse en déduire qu'il n'est pas interdit à un Etat autre que l'Etat du pavillon, conformément au droit international, d'étendre sa compétence normative aux activités illicites menées par des navires étrangers ou des personnes en haute mer.

21. L'Italie a déclaré que sa législation pénale est fondée sur la stricte application du principe de territorialité<sup>23</sup>. Elle n'a pas exercé sa compétence pénale – ni d'exécution ni normative – à l'égard des activités de soutage du « *Norstar* » en haute mer. La législation italienne n'incrimine pas les activités de soutage des navires étrangers en haute mer et l'Italie n'a jamais prétendu que le soutage des méga-yachts auquel le « *Norstar* » se livrait en haute mer était illicite au regard de son droit interne et du droit international<sup>24</sup>. En l'espèce, les autorités italiennes ont exercé leur compétence pénale à l'égard des infractions présumées d'évasion fiscale et de contrebande<sup>25</sup> qui étaient considérées, au regard de la législation italienne, comme ayant été commises sur le territoire italien<sup>26</sup>.

22. La majorité est d'avis que l'ordonnance de saisie « visait » les activités de soutage menées par le « *Norstar* » en haute mer. Si par « viser » on entend « concerner » (comme le verbe « concern » employé tout d'abord dans la version anglaise de l'arrêt), cela peut être considéré comme exact, mais s'il l'on entend « cibler » (comme le verbe « target » employé peu après dans la version anglaise de l'arrêt), c'est inexact, comme je vais le démontrer ci-après.

23 Contre-mémoire, par. 106 à 112.

24 « Il n'est pas contesté que le NORSTAR peut se livrer à des activités de soutage ; en revanche, la contestation porte sur le fait que l'activité exercée était largement différente de l'activité de soutage (en l'occurrence, il convient de noter que les « bunkers receipts » adressés aux propriétaires de yachts ont été frauduleusement adressés sur la base d'un accord entre [Silvio] ROSSI et [Morch] ARVE) ». Bureau du procureur de la République près le tribunal de Savone, Ordonnance refusant la mainlevée des produits confisqués par le procureur de la République près le tribunal de Savone, 18 janvier 1999, duplique, vol. 2, annexe C, p. 2 de la traduction anglaise. « [[N]ous 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 [...] ». Appel interjeté par le bureau du procureur de la République, 20 août 2003, duplique, annexe D, p. 3 de la traduction française.

25 Voir, par exemple, contre-mémoire, par. 37, 39, 46 et 47 ; duplique, vol. 1, par. 13, 15, 18 et 19.

26 Contre-mémoire, par. 105 à 112 ; 117 et 118, 121 et 127 à 137 ; « 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 ». article 6, par. 2, Code pénal italien, *Publié au Journal officiel de la République italienne n° 251, en date du 26 octobre 1930*, contre-mémoire, annexe v.

23. Il est exact que les activités de soutage auxquelles le « *Norstar* » se livrait en haute mer étaient décrites dans l'ordonnance de saisie et d'autres documents connexes publiés par les autorités italiennes dans le cadre de la procédure pénale contre le ressortissant italien M. Silvio Rossi et plusieurs autres personnes. Habituellement, les pièces du dossier de poursuite décrivent l'ensemble des différentes étapes de la conduite de l'auteur présumé des faits, y compris la possession et l'utilisation de l'objet (*corpus delicti*) en tant qu'instrument de l'infraction alléguée et la conduite qui a fait partie du projet criminel allégué. Cette description, toutefois, ne signifie pas nécessairement que la possession et l'utilisation d'un éventuel *corpus delicti*, ou la conduite elle-même, est illégale ou délictueuse. Cela ne signifie pas non plus que l'existence de poursuites et du dossier de poursuite qui les décrivent leur confère un caractère délictueux ou les cible. Chaque élément de la chaîne des événements qui conduit à une infraction n'a pas nécessairement un caractère délictueux en soi.

25. Le projet criminel qui a fait l'objet d'enquêtes diligentées par le ministère public italien comprenait trois grandes composantes : 1) le carburant était acheté sur le territoire italien à des fins autres que celles déclarées, pour éviter de payer des taxes, 2) le carburant devait être vendu à un coût réduit aux méga-yachts se trouvant en dehors des eaux territoriales italiennes en utilisant le « *Norstar* », sachant qu'à l'issue de la transaction 3) le carburant serait réintroduit sur le territoire italien sans faire l'objet d'une déclaration.

26. Etant donné que le navire jouait un rôle dans la conduite délictueuse alléguée, les activités de soutage du « *Norstar* » étaient pertinentes pour l'affaire pénale sur laquelle les autorités italiennes enquêtaient. Dans l'ordonnance de saisie, le procureur public a dû décrire comment le « *Norstar* » avait été utilisé comme *corpus delicti*, en particulier pour transporter le carburant bénéficiant de la franchise de taxe jusqu'à un point situé hors des eaux territoriales italiennes, où il devait être utilisé pour ravitailler les méga-yachts. Néanmoins, rien ne donne à penser que ces activités de soutage, pertinentes pour la poursuite des auteurs des infractions alléguées, étaient en elles-mêmes illicites ou délictueuses en vertu du droit italien ou que l'ordonnance de saisie et la demande d'exequatur émises dans le cadre de l'exercice de la compétence pénale italienne les considéraient comme des infractions criminelles ou les visaient en tant que telles. En effet, seuls le premier et le troisième éléments du projet susmentionné ont été visés et ont donné lieu à des poursuites par l'Italie.

27. Le fait que les activités de soutage du « *Norstar* » aient été incluses dans la description de la conduite délictueuse alléguée dans l'ordonnance de saisie et les autres documents connexes peut être considéré comme suffisant

pour déterminer que l'ordonnance concernait également ces activités, et que par conséquent l'article 87 de la Convention peut être pertinent et, partant, estimer, comme le Tribunal l'a fait, qu'il a compétence pour connaître de la présente affaire. Toutefois, cela n'est pas suffisant pour estimer que l'Italie, en émettant cette ordonnance, a visé les activités de soutage du « *Norstar* » en haute mer et les a considérées comme des infractions. Par conséquent, ce fait n'est pas suffisant pour conclure en l'espèce que l'article 87 est applicable, et encore moins que l'Italie a enfreint celui-ci.

28. De plus, même si l'on accepte, aux fins du raisonnement, que décrire les activités de soutage dans l'ordonnance de saisie contribue à prouver que l'Italie a visé les activités de soutage du « *Norstar* » en haute mer et les a considérées comme des infractions, étendant ce faisant sa compétence normative à ces activités, ce qui rend l'article 87 applicable, nous estimons que l'Italie n'a toujours pas enfreint l'article 87 de la Convention.

29. En principe, le soutage en haute mer peut être considéré comme une activité licite. En tant que telle, elle est protégée par l'article 87 (et par l'article 92) de la Convention de la compétence normative des Etats autres que l'Etat du pavillon du navire ravitailleur.

30. Toutefois, dans la présente affaire, même si l'Italie, en exerçant sa compétence normative en matière pénale, visait les activités du « *Norstar* » en haute mer, elle ne visait pas le soutage en tant que tel. En fait, l'objet de l'enquête était l'utilisation du navire comme *moyen* de transport et de ravitaillement en carburant pour l'achat duquel les taxes dues n'auraient pas été payées sur son territoire et qui aurait ensuite été réintroduit en contrebande sur son territoire. L'Italie pouvait légitimement enquêter sur cette activité par ailleurs licite, qui en l'occurrence faisait partie intégrante du projet criminel allégué.

31. Il est largement admis qu'un Etat peut étendre sa compétence normative à une conduite au-delà de son territoire lorsqu'un élément constitutif d'une infraction alléguée s'est produit sur son territoire ou s'il y a un lien suffisant avec celui-ci. Il peut le faire, en particulier, si l'infraction alléguée dont la conduite fait partie intégrante a débuté sur son territoire ou si elle s'est achevée sur son territoire et, du moins dans certains cas, si l'infraction alléguée produit des effets nocifs sur son territoire<sup>27</sup>. Comme cela a été constaté, la plupart des codes pénaux d'Europe continentale disposent habituellement que « les infractions

---

27 Voir, par exemple : Brownlie's *Principles of public international law*, 8<sup>e</sup> éd. J. Crawford, Oxford University Press, 2012, p. 458 et 459 ; C. Ryngaert, *Jurisdiction in international law*, 2<sup>e</sup>



sont considérées comme ayant été commises sur le territoire lorsqu'un de ses éléments constitutifs a été commis sur ledit territoire »<sup>28</sup>. Le Code pénal italien, en son article 6, cité dans l'arrêt, ne fait pas exception.

32. Même si l'Italie a exercé sa compétence normative en matière pénale à l'égard de la conduite en question en haute mer, elle l'a fait concernant une partie intégrante du délit allégué (évasion fiscale), qui a commencé sur son territoire (l'achat du carburant à des fins ayant fait l'objet d'une déclaration erronée dans les ports italiens), s'est achevé sur son territoire (réintroduction du carburant non déclaré dans les eaux intérieures italiennes) et a eu des effets sur le territoire italien (dommage financier dû au non-paiement de taxe). Puisque l'infraction alléguée a commencé et s'est achevée sur le territoire italien, il ne fait aucun doute que le lieu de l'infraction était l'Italie et non la haute mer.

33. Dans ces circonstances, la conduite en haute mer n'était qu'un élément de l'infraction alléguée qui s'est déroulée sur le territoire italien. Ainsi, le lien avec l'Italie était plus que suffisant pour justifier, en vertu du droit international, l'exercice par l'Italie de sa compétence normative en matière pénale.

34. A notre avis, peu importe en l'espèce que l'exercice de la compétence à l'égard des activités en haute mer soit qualifié de « territorial » ou d'« extraterritorial ». Même dans ce dernier cas, l'exercice par l'Italie de sa compétence normative en matière pénale à l'égard de la conduite en haute mer aurait été conforme au droit international.

35. Il n'est pas raisonnable de séparer le droit de l'Italie d'enquêter sur les personnes impliquées dans des infractions fiscales commises sur son territoire et de les poursuivre et étroitement liées au « *Norstar* » de son droit d'exercer sa compétence normative en matière pénale à l'égard de la conduite du navire en haute mer<sup>29</sup>. La conduite en haute mer pour laquelle le navire a été utilisé, qu'elle ait été ou non visée par l'Italie, a joué un rôle dans les délits qui auraient été commis sur le territoire italien. Le navire a été un instrument utilisé à la fois sur le territoire italien et en dehors de celui-ci pour commettre ces infractions. Nous ne voyons pas comment, dans ces circonstances, l'article 87, paragraphe 1, peut interdire à l'Italie d'ordonner la saisie du « *Norstar* » en tant que

---

éd., Oxford University Press, 2015, p. 78 et 79 ; Chr. Staker, « Jurisdiction », in *International law*, 5<sup>e</sup> éd. M.D. Evans, Oxford University Press, p. 297 et 298.

28 C. Ryngaert, op. cit., p. 101 et 102.

29 Voir par. 4, supra.

*corpus delicti* et de faire exécuter cette ordonnance lorsque le navire a pénétré dans les eaux intérieures de façon volontaire.

36. Enfin, nous sommes convaincus qu'un Etat peut exercer sa compétence normative en matière pénale à l'égard de la conduite en haute mer lorsque cette conduite fait partie intégrante d'une infraction qui aurait été commise sur son territoire, non pas lorsque cela est justifié ou autorisé par le droit international mais lorsque cela n'est pas interdit par le droit international<sup>30</sup>. L'article 87 de la Convention n'énonce pas une telle interdiction. Par conséquent, même si, *quod non*, l'Italie, au moyen de l'ordonnance de saisie et la demande d'exequatur, a exercé sa compétence normative en matière pénale à l'égard du ravitaillement de méga-yachts en haute mer avec du carburant pour l'achat duquel les taxes n'auraient pas été payées sur son territoire et qui aurait été ensuite introduit en contrebande sur son territoire, elle l'a fait conformément au droit international.

(signé) Jean-Pierre Cot

(signé) Stanislaw Michal Pawlak

(signé) Shunji Yanai

(signé) Albert J. Hoffmann

(signé) Roman A. Kolodkin

(signé) Liesbeth Lijnzaad

(signé) Tullio Treves

30 « Mais il ne s'ensuit pas que le droit international défend à un Etat d'exercer, dans son propre territoire, sa juridiction dans toute affaire où il s'agit de faits qui se sont passés à l'étranger et où il ne peut s'appuyer sur une règle permissive du droit international. Pareille thèse ne saurait être soutenue que si le droit international défendait, d'une manière générale, aux Etats d'atteindre par leurs lois et de soumettre à la juridiction de leurs tribunaux des personnes, des biens et des actes hors du territoire, et si, par dérogation à cette règle générale prohibitive, il permettait aux Etats de ce faire dans des cas spécialement déterminés. Or, tel n'est certainement pas l'état actuel du droit international. Loin de défendre d'une manière générale aux États d'étendre leurs lois et leur juridiction à des personnes, des biens et des actes hors du territoire, il leur laisse, à cet égard, une large liberté, qui n'est limitée que dans quelques cas par des règles prohibitives ; pour les autres cas, chaque État reste libre d'adopter les principes qu'il juge les meilleurs et les plus convenables ». *Affaire du « Lotus », Arrêt no 9, 1927, P.C.I.J., Série A, n° 10, p. 19.*