

INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA

REPORTS OF JUDGMENTS,  
ADVISORY OPINIONS AND ORDERS

THE M/V “NORSTAR” CASE  
(PANAMA *v.* ITALY)

List of cases: No. 25

JUDGMENT

**2019**

TRIBUNAL INTERNATIONAL DU DROIT DE LA MER

RECUEIL DES ARRÊTS,  
AVIS CONSULTATIFS ET ORDONNANCES

AFFAIRE DU NAVIRE « NORSTAR »  
(PANAMA *c.* ITALIE)

Rôle des affaires : No. 25

ARRÊT

Official citation:

*M/V "Norstar" (Panama v. Italy), Judgment,*  
*ITLOS Reports 2018–2019, p. 10*

-----

Mode officiel de citation :

*Navire « Norstar » (Panama c. Italie), arrêt,*  
*TIDM Recueil 2018–2019, p. 10*

10 APRIL 2019  
JUDGMENT

THE M/V “NORSTAR” CASE  
(PANAMA v. ITALY)

AFFAIRE DU NAVIRE « NORSTAR »  
(PANAMA c. ITALIE)

10 AVRIL 2019  
ARRÊT

TRIBUNAL INTERNATIONAL DU DROIT DE LA MER



ANNÉE 2019

Le 10 avril 2019

Rôle des affaires :  
No. 25

AFFAIRE DU NAVIRE « NORSTAR »  
(PANAMA c. ITALIE)

ARRÊT

## Table des Matières

I.	<b>Introduction</b>	1–62
II.	<b>Les conclusions des Parties</b>	63–68
III.	<b>Exposé des faits</b>	69–86
IV.	<b>Les règles d'administration de la preuve</b>	87–99
V.	<b>L'étendue de la compétence</b>	100–146
	<i>La portée du paragraphe 122 de l'arrêt sur les exceptions préliminaires</i>	109–122
	<i>L'article 300 de la Convention</i>	123–129
	<i>L'invocation de l'article 92 et de l'article 97, paragraphes 1 et 3, de la Convention</i>	130–138
	<i>La demande concernant les droits de l'homme</i>	139–146
VI.	<b>L'article 87 de la Convention</b>	147–231
	<b>L'arrêt du Tribunal sur les exceptions préliminaires</b>	148–152
	<b>Les activités menées par le « Norstar »</b>	153–187
	<b>L'article 87, paragraphes 1 et 2, de la Convention</b>	188–231
VII.	<b>L'article 300 de la Convention</b>	232–308
	<b>Le lien entre l'article 300 et l'article 87 de la Convention</b>	232–245
	<b>La bonne foi</b>	246–293
	<i>Le choix du moment de la saisie du « Norstar »</i>	248–251
	<i>Le lieu de la saisie du « Norstar »</i>	252–258
	<i>L'exécution de l'ordonnance de saisie</i>	259–265
	<i>Le manque de communication</i>	266–271
	<i>La rétention d'information</i>	272–275
	<i>Les motifs contradictoires justifiant l'ordonnance de saisie</i>	276–281
	<i>La durée de l'immobilisation et la maintenance du « Norstar »</i>	282–289
	<i>L'article 87, paragraphe 2, de la Convention</i>	290–293
	<b>L'abus de droit</b>	294–308

VIII.	<b>La réparation</b>	309-462
	<b>La causalité</b>	324-370
	<i>Le lien de causalité</i>	324-335
	<i>La rupture du lien de causalité</i>	336-370
	<b>L'obligation d'atténuation du préjudice</b>	371-384
	<b>L'indemnisation</b>	385-461
	<i>La perte du « Norstar »</i>	394-417
	<i>Le manque à gagner subi par le propriétaire</i>	418-433
	<i>La poursuite du versement des salaires</i>	434-438
	<i>Le paiement des redevances et taxes</i>	439-443
	<i>La perte et le préjudice causés à l'affrètement du « Norstar »</i>	444-449
	<i>Le préjudice matériel et moral causé aux personnes</i>	
	<i>physiques</i>	450-452
	<i>Les intérêts</i>	453-462
IX.	<b>Les frais</b>	463-468
X.	<b>Dispositif</b>	469

*Présents* : M. PAIK, *Président* ; MM. NDIAYE, JESUS, COT, LUCKY, PAWLAK, YANAI, KATEKA, HOFFMANN, GAO, BOUGUETAIA, MME KELLY, MM. KULYK, GÓMEZ-ROBLEDO, HEIDAR, CABELLO, MME CHADHA, MM. KITTICHAISAREE, KOLODKIN, MME LIJNZAAD, *juges* ; MM. TREVES, EIRIKSSON, *juges ad hoc* ; M. GAUTIER, *Greffier*.

Dans l'*Affaire du navire « Norstar »*

*entre*

le Panama,

*représenté par*

M. Nelson Carreyó Collazos, LL.M., docteur en droit, ABADAS (associé principal), avocat (Panama),

*comme agent* ;

*et*

M. Olrik von der Wense, LL.M., ALP Rechtsanwälte (associé), avocat, Hambourg (Allemagne),

M. Hartmut von Brevern, avocat, Hambourg (Allemagne),

*comme conseils* ;

Mme Mareike Klein, LL.M., conseil juridique indépendant, Cologne (Allemagne),

Mme Miriam Cohen, professeure assistante de droit international, Université de Montréal, membre du barreau du Québec, Montréal (Canada),

*comme avocates* ;

Mme Swantje Pilzecker, ALP Rechtsanwälte (collaboratrice), avocate, Hambourg (Allemagne),

M. Jarle Erling Morch, Intermarine (Norvège),

M. Arve Einar Morch, gérant, Intermarine (Norvège),

*comme conseiller,*

*et*

l'Italie,

*représentée par*

Mme Gabriella Palmieri, Vice-avocate générale de l'Etat (Italie),

*comme agent ;*

M. Giacomo Aiello, procureur général (Italie),

*comme co-agent ;*

*et*

M. Attila Tanzi, professeur de droit international, Université de Bologne (Italie),  
membre collaborateur, 3VB Chambers, Londres (Royaume-Uni),

*comme conseil principal et avocat ;*

Mme Ida Caracciolo, professeure de droit international, Université de  
Campanie « Luigi Vanvitelli », membre du barreau de Rome (Italie),

Mme Francesca Graziani, professeure associée de droit international,  
Université de Campanie « Luigi Vanvitelli », Caserte et Naples, Italie,

M. Paolo Busco, membre du barreau de Rome, *European Registered Lawyer* au-  
près du barreau d'Angleterre et du Pays de Galles, 20 Essex Street Chambers,  
Londres (Royaume-Uni),

*comme conseils et avocats ;*

M. Gian Maria Farnelli, Université de Bologne (Italie),



M. Ryan Manton, membre du barreau de Nouvelle-Zélande, collaborateur, Three Crowns LLP, Paris (France),

*comme conseils ;*

M. Niccolò Lanzoni, Université de Bologne (Italie),

Mme Angelica Pizzini, Université *Roma Tre* (Italie),

*comme assistants juridiques,*

LE TRIBUNAL,

ainsi composé,

après délibéré,

*rend l'arrêt suivant :*

## **I. Introduction**

1. Par requête du 16 novembre 2015 déposée au Greffe du Tribunal le 17 décembre 2015 (ci-après, la « requête »), la République du Panama (ci-après, le Panama) a introduit une instance contre la République italienne (ci-après, l'Italie) dans un « différend qui oppose les deux Etats concernant l'interprétation et l'application de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer [...] en lien avec la saisie et l'immobilisation par l'Italie du navire *Norstar*, pétrolier battant pavillon panaméen. »

2. A la requête déposée au Greffe était jointe une lettre datée du 2 décembre 2015 de la Vice-Présidente et Ministre des affaires étrangères du Panama informant le Tribunal que M. Nelson Carreyó avait été désigné comme agent « en l'affaire concernant la saisie du navire « NORSTAR » ».

3. Le 17 décembre 2015, le Greffier transmet copie certifiée conforme de la requête et de la lettre au Ministre italien des affaires étrangères et de la coopération internationale et à l'Ambassadeur d'Italie en Allemagne.

4. Les originaux de la requête et de la lettre furent reçus par le Greffe le 21 décembre 2015.
5. Dans sa requête, le Panama invoquait comme fondement de la compétence du Tribunal les déclarations faites par les Parties en vertu de l'article 287 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (ci-après, la « Convention »).
6. Dans sa requête, le Panama demandait que le différend soit renvoyé devant la Chambre de procédure sommaire du Tribunal, conformément à l'article 15, paragraphe 3, du Statut du Tribunal (ci-après, le « Statut »). Dans sa lettre du 17 décembre 2015, le Greffier invita le Gouvernement italien à faire connaître sa position à ce sujet dans les meilleurs délais, et au plus tard le 8 janvier 2016.
7. Le 17 décembre 2015, l'affaire fut inscrite au rôle des affaires en tant qu'affaire No. 25.
8. Agissant en vertu de l'Accord sur la coopération et les relations entre l'Organisation des Nations Unies et le Tribunal international du droit de la mer du 18 décembre 1997, le Greffier, par lettre du 18 décembre 2015, porta la requête à la connaissance du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.
9. Conformément à l'article 24, paragraphe 3, du Statut, le Greffier, par note verbale du 21 décembre 2015, notifia la requête aux Etats Parties à la Convention.
10. Par lettre du 29 décembre 2015 adressée au Greffier, le Ministre italien des affaires étrangères et de la coopération internationale notifia au Tribunal la nomination de Mme Gabriella Palmieri, vice-avocate générale de l'Etat, comme agent en l'affaire.
11. Par lettre datée du même jour adressée au Greffier, l'agent de l'Italie a répondu à la proposition du Panama concernant le renvoi de l'affaire devant la Chambre de procédure sommaire et indiqué que l'Italie « préférerait que l'affaire soit portée devant le Tribunal plénier. »
12. Conformément à l'article 45 du Règlement du Tribunal (ci-après, le « Règlement »), le Président du Tribunal tint des consultations avec les représentants des Parties au siège du Tribunal, le 28 janvier 2016, afin de recueillir

leurs vues au sujet des questions de procédure en l'affaire. Au cours de ces consultations, le Président informa les Parties que, conformément à l'article 108, paragraphe 1, du Règlement, l'affaire serait portée devant le Tribunal plénier.

13. Ayant recueilli les vues des Parties, le Président décida par ordonnance du 3 février 2016, conformément aux articles 59 et 60 du Règlement, que les dates d'expiration des délais de présentation des pièces de procédure seraient les suivantes : le 28 juillet 2016 pour le mémoire du Panama et le 28 janvier 2017 pour le contre-mémoire de l'Italie. Le 3 février 2016, le Greffier transmit copie de l'ordonnance à chacune des Parties.

14. Le Tribunal ne comprenant pas de membre de la nationalité des Parties, chacune d'elles a fait usage du droit que lui confère l'article 17, paragraphe 3, du Statut de désigner un juge *ad hoc*. Par lettre du 20 février 2016, l'agent du Panama informa le Greffier que le Panama avait désigné M. Gudmundur Eiriksson pour siéger en qualité de juge *ad hoc* en l'affaire. La Greffière adjointe du Tribunal transmit copie de la lettre à l'Italie le 22 février 2016.

15. Par lettre du 23 février 2016, l'agent de l'Italie informa le Greffier que l'Italie avait désigné M. Tullio Treves pour siéger en qualité de juge *ad hoc* en l'affaire. Le Greffier transmit copie de la lettre au Panama le 24 février 2016.

16. L'Italie ne souleva pas d'objection à la désignation de M. Eiriksson comme juge *ad hoc*, et le Panama ne souleva pas d'objection à la désignation de M. Treves comme juge *ad hoc*. Le Tribunal n'éleva pas non plus d'objection à ces désignations. Par conséquent, le Greffier, agissant sur le fondement de l'article 19, paragraphe 3, du Règlement, informa les Parties par lettres séparées du 16 mars 2016 que MM. Eiriksson et Treves seraient admis à participer à la procédure en qualité de juges *ad hoc* après avoir prononcé la déclaration solennelle prévue à l'article 9 du Règlement.

17. Le 11 mars 2016, soit dans le délai prévu à l'article 97, paragraphe 1, du Règlement, l'Italie déposa au Tribunal des « exceptions préliminaires écrites soulevées en vertu de l'article 294, paragraphe 3, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer » (ci-après, les « exceptions préliminaires ») dans lesquelles elle « contest[ait] [...] la compétence du Tribunal et la recevabilité de la demande du Panama ». Le Greffier notifia le jour même les exceptions préliminaires de l'Italie au Panama. Dès réception des exceptions par le Greffe, la procédure sur le fond fut suspendue conformément à l'article 97, paragraphe 3, du Règlement.

18. A l'audience publique du 19 septembre 2016, MM. Treves et Eiriksson prononcèrent la déclaration solennelle prévue à l'article 9 du Règlement.

19. A l'audience publique du 4 novembre 2016, le Tribunal rendit son arrêt sur les exceptions préliminaires (*Navire « Norstar » (Panama c. Italie), exceptions préliminaires, arrêt, TIDM Recueil 2016, p. 44*). Au paragraphe 316 de l'arrêt, il décida comme suit :

1) Par 21 voix contre 1,

*Rejette* les exceptions soulevées par l'Italie à la compétence du Tribunal et dit qu'il a compétence pour connaître du différend.

[...]

2) Par 20 voix contre 2,

*Rejette* les exceptions soulevées par l'Italie à la recevabilité de la requête du Panama et dit que la requête est recevable.

20. Une copie de l'arrêt fut remise à chaque Partie à l'audience publique du 4 novembre 2016. Par lettre du 25 novembre 2016, copie de l'arrêt fut également transmise au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, conformément à l'article 125, paragraphe 3, du Règlement.

21. Conformément à l'article 45 du Règlement, à la demande du Président, le Greffier envoya une lettre datée du 4 novembre 2016 aux Parties pour recueillir leurs vues sur la suite de la procédure au fond. Le Panama informa le Tribunal de ses vues par communication reçue le 15 novembre 2016 et l'Italie fit de même par communications reçues les 12 et 21 novembre 2016.

22. Conformément à l'article 59 du Règlement, le Président, ayant recueilli les vues des Parties, décida, par ordonnance du 29 novembre 2016, que les dates d'expiration des délais de présentation des écritures seraient les suivantes : le 11 avril 2017 pour le mémoire du Panama et le 11 octobre 2017 pour le contre-mémoire de l'Italie. Le 29 novembre 2016, le Greffier adressa une copie de l'ordonnance à chaque Partie.

23. Le mémoire du Panama fut dûment déposé le 11 avril 2017 et un exemplaire en fut transmis à l'Italie le jour même.

24. Dans la partie IV de son mémoire, le Panama avait présenté une « Demande de pièces supplémentaires » dans laquelle il pria notamment le Tribunal : d'enjoindre à l'Italie de fournir des copies certifiées conformes de dossiers concernant le « Norstar » qui se trouvaient en la possession de diverses autorités italiennes ; d'enjoindre à l'Espagne de fournir des copies certifiées conformes de dossiers concernant le « Norstar » qui se trouvaient en la possession de diverses autorités espagnoles ; d'enjoindre à deux entités privées (*International Bunker Industry Association* et *C.M. Olsen A/S*) de fournir des informations sur la valeur réelle du combustible de soute à bord du « Norstar », et le coût et le nombre des vérifications dont le navire aurait dû faire l'objet de 1998 à 2017 ; et de citer comme témoin M. Arve Morch (Norvège). Pour justifier sa demande, le Panama invoquait dans la partie IV de son mémoire le « temps écoulé depuis la date du début de la commission des dommages (près de 20 ans) » et d'autres facteurs qui avaient eu pour conséquence qu'« il s'est avéré difficile d'examiner les documents concernant la présente affaire et de les fournir au Tribunal ».

25. Par lettre du 11 avril 2017, le Greffier pria l'agent du Panama de fournir des éclaircissements sur le sens de la « Demande de pièces supplémentaires » figurant dans la partie IV du mémoire du Panama. Par lettre du 17 avril 2017, l'agent du Panama précisa les fondements juridiques qui étayaient la « Demande de pièces supplémentaires ». Le Greffier transmit copie de la lettre du Panama à l'Italie le 2 mai 2017, pour information et observations éventuelles. L'Italie ne formula aucune observation.

26. Par la même lettre du 11 avril 2017, le Greffier pria l'agent du Panama d'apporter un complément à la documentation fournie dans le mémoire conformément à l'article 64, paragraphe 3, du Règlement. Les 24 avril et 26 mai 2017, le Panama déposa les documents demandés par le Greffier et des exemplaires en furent communiqués à l'Italie le 12 juin 2017.

27. Par lettre du 28 juillet 2017, le Greffier demanda au Panama de fournir davantage d'informations sur la « Demande de pièces supplémentaires » et d'indiquer en particulier s'il avait demandé les documents concernés à l'Italie et à l'Espagne par la voie diplomatique et s'il avait demandé aux deux entités privées les informations qu'il souhaitait obtenir de leur part. Le Greffier précisa

aussi dans sa lettre qu'il appartenait aux Parties d'appeler les témoins à comparaître devant le Tribunal conformément aux articles 72 et 78 du Règlement.

28. Le 30 août 2017, le Panama informa le Greffier que, par note verbale du 8 août 2017, il avait officiellement demandé à l'Italie de lui communiquer certains documents qu'il comptait utiliser comme moyens de preuve. Dans ladite note, dont un exemplaire a été reçu au Greffe le 19 septembre 2017, le Ministère panaméen des affaires étrangères demandait au Ministère italien des affaires étrangères et de la coopération internationale d'obtenir les documents suivants auprès des autorités locales : copie certifiée conforme du dossier relatif à la saisie du « Norstar » tenu par la Direction générale de la justice pénale, Département des affaires judiciaires du Ministère de la justice ; copie certifiée conforme du dossier relatif à la saisie du « Norstar » tenu par le Service du contentieux diplomatique pour les traités et les affaires législatives, Ministère des affaires étrangères ; et copie certifiée conforme du dossier relatif à la saisie du « Norstar » et à l'information ouverte par le tribunal pénal de Savone contre cinq personnes.

29. En ce qui concerne la demande du Panama, l'Italie fit savoir, par lettre du 19 septembre 2017, qu'elle était prête à coopérer, mais qu'une « demande en communication de documents d[evait] être précise et ciblée, et ne saurait porter de façon générique sur l'ensemble du dossier du défendeur ». L'Italie invita le Panama « à indiquer précisément les documents dont il souhait[ait] obtenir communication ».

30. L'échange de correspondance entre les Parties sur la question s'est poursuivi. Par lettre du 6 octobre 2017, le Panama réitéra sa demande de communication de pièces formulée dans la note verbale du 8 août 2017. Dans sa lettre du 11 octobre 2017, l'Italie proposa de :

dresser une liste des documents contenus dans les dossiers de l'Italie, sous réserve que le Panama en fasse de même pour ses propres dossiers, avant d'examiner une demande précise et ciblée du Panama [...] tout en se réservant le droit de présenter une demande semblable au Panama.

En réponse, par lettre du 6 novembre 2017, le Panama déclara qu'il était « disposé à accepter la proposition italienne consistant à autoriser l'accès sans restriction à tous les dossiers relatifs au *Norstar* dont disposent les différents organes du Gouvernement panaméen ». Par lettre du 16 novembre 2017, l'Italie déclara que le Panama avait mal saisi le sens de sa proposition du 11 octobre 2017,

affirmant que celle-ci était que « le Panama fasse une demande restreinte [...] que l'Italie examinerait ensuite promptement » et que la « réponse du Panama sembl[ait] indiquer qu'il a[vait] rejeté cette proposition. »

31. Par lettres séparées du 9 octobre 2017, reçues au Greffe les 10 et 16 octobre 2017, le Panama déposa des documents supplémentaires intitulés « Rapport économique » et « Total des réparations demandées », qui furent communiqués à l'Italie les 11 et 16 octobre 2017. Par lettre du 26 octobre 2017, l'Italie informa le Tribunal qu'elle ne comptait pas « contester la production de [ces] documents sur le fondement de l'article 71 du Règlement ».

32. Le contre-mémoire de l'Italie fut dûment déposé le 11 octobre 2017 et un exemplaire en fut communiqué au Panama le jour même.

33. Le 6 novembre 2017, le Président du Tribunal tint des consultations téléphoniques avec les représentants des Parties. Durant ces consultations, le Président informa les Parties que la question de la « Demande de pièces supplémentaires » formulée par le Panama serait examinée par le Tribunal en mars 2018.

34. Durant les mêmes consultations, le Président demanda aux Parties si elles souhaitaient déposer de nouvelles écritures. A cette occasion, le Panama fit savoir qu'il estimait nécessaire la présentation d'une deuxième série d'écritures, tandis que l'Italie déclara qu'elle n'en voyait pas l'utilité mais qu'elle n'objecterait pas à une décision du Tribunal qui en autoriserait la présentation.

35. Conformément à l'article 60 du Règlement, le Tribunal, ayant recueilli les vues des Parties, autorisa, par ordonnance du 15 novembre 2017, le dépôt d'une réplique par le Panama et d'une duplique par l'Italie.

36. Dans son ordonnance, le Tribunal décida que les dates d'expiration des délais de présentation de ces pièces seraient les suivantes : le 28 février 2018 pour la réplique du Panama et le 13 juin 2018 pour la duplique de l'Italie. Par lettres séparées du 15 novembre 2017, le Greffier transmit copie de l'ordonnance à chaque Partie.

37. La réplique du Panama fut dûment déposée le 28 février 2018 et un exemplaire en fut transmis à l'Italie le 1<sup>er</sup> mars 2018.

38. Le 15 mars 2018, le Tribunal se réunit pour examiner la « Demande de pièces supplémentaires » contenue dans la partie IV du mémoire du Panama à la lumière de la correspondance échangée entre les Parties. Par lettre du 28 mars 2018, le Greffier fit savoir aux Parties ce qui suit :

A la demande du Président, je vous informe que la question a été examinée par le Tribunal le 15 mars 2018.

Le Tribunal a décidé de ne pas accéder à la demande du Panama visant à prier l'Italie de communiquer des pièces à ce stade de l'instance. Par ailleurs, le Tribunal a également décidé de ne pas faire droit aux autres demandes du Panama formulées à la partie IV du mémoire.

Le Tribunal prend note de l'échange de lettres entre les parties, en particulier la suggestion faite par l'Italie dans sa lettre du 11 octobre 2017. Il encourage les parties à poursuivre leur coopération en matière de preuves.

39. Comme suite à la lettre du Greffier du 28 mars 2018, le 10 avril 2018, l'agent du Panama transmet au Greffier une note verbale datée du 9 avril 2018 adressée au Tribunal par le Ministère panaméen des affaires étrangères, qui contenait la liste des documents figurant dans son dossier relatif à l'affaire du « Norstar ». Le 4 mai 2018, l'Italie transmet au Greffier copie d'une lettre datée du même jour, adressée à l'agent du Panama par l'agent de l'Italie, qui contenait la liste des documents concernant le « Norstar » figurant dans le dossier de l'Italie. Dans sa lettre, l'Italie déclarait qu'elle n'était pas prête à communiquer sans réserve ni condition les documents figurant sur la liste, mais qu'elle était uniquement disposée à examiner des « demandes précises et motivées » du Panama. Le Greffier transmet les communications du Panama à l'Italie le 11 avril 2018 et la communication de l'Italie au Panama le 18 mai 2018. Aucune nouvelle correspondance sur le sujet n'a été communiquée au Greffe.

40. La duplique de l'Italie a été dûment déposée le 13 juin 2018 et un exemplaire en fut transmis au Panama le jour même.

41. Par lettre du 13 juin 2018, transmise par courrier électronique après le dépôt par l'Italie de sa duplique, l'agent du Panama communiqua au Greffier deux documents sur le fondement des articles 71 et 72 du Règlement, l'un portant modification du « Rapport économique » visé au paragraphe 31, l'autre étant une « [l]ettre de M. Karsten Himmelstrup, Directeur des achats et de la logistique de la société Scanbio Marine Group AS (Scanbio), envoyée par



courrier électronique à Inter Marine & Co ». Le 14 juin 2018, ces documents furent communiqués à l'agent de l'Italie en lui donnant jusqu'au 29 juin 2018 pour formuler d'éventuelles observations.

42. Par lettre du 28 juin 2018, l'agent de l'Italie indiqua que l'Italie ne s'opposait pas à la production de ces documents. Dans la lettre, l'agent déclara toutefois que « [l]'envoi de nouveaux documents le jour où se clôt la procédure écrite fait que » le Panama a empêché l'Italie de contester ces documents durant la phase écrite de l'instance.

43. Le 26 juin 2018, le Président tint des consultations téléphoniques avec les agents des Parties pour recueillir leurs vues sur la conduite de l'affaire et l'organisation des audiences.

44. Par ordonnance du 20 juillet 2018, le Président du Tribunal fixa au 10 septembre 2018 la date d'ouverture de la procédure orale.

45. Par note verbale du 17 août 2018, l'ambassade d'Italie à Berlin notifia au Tribunal que M. Giacomo Aiello, procureur général, avait été nommé co-agent de l'Italie. Le Greffier transmit copie de la note verbale à l'agent du Panama le jour même.

46. L'agent de l'Italie, le 23 août 2018, et l'agent du Panama, le 24 août 2018, soumièrent les informations requises par l'article 72 du Règlement concernant les moyens de preuve que les Parties comptaient produire.

47. Par lettre du 23 août 2018, l'agent de l'Italie demanda que l'Italie soit autorisée, conformément à l'article 71, paragraphe 1, du Règlement, à produire des pièces supplémentaires sous forme de photographies, que l'agent de l'Italie transmit au Tribunal le 29 août 2018. Conformément à cette disposition, le Greffier, par lettre du 30 août 2018, transmit les pièces photographiques à l'agent du Panama et lui indiqua la date du 4 septembre 2018 comme délai pour formuler d'éventuelles observations. Par communication du 4 septembre 2018, le Panama consentit à la soumission par l'Italie des pièces photographiques.

48. Le 31 août 2018, l'agent du Panama déposa des pièces supplémentaires comprenant une note verbale datée du 27 août 2018 adressée au Greffier par le Ministère panaméen des affaires étrangères et une attestation de l'Autorité maritime du Panama datée du 29 août 2018 concernant le « Norstar ». Par lettre

du 3 septembre 2018, conformément à l'article 71, paragraphe 1, du Règlement, le Greffier transmet ces documents à l'agent de l'Italie en l'informant qu'il avait jusqu'au 6 septembre 2018 pour formuler d'éventuelles observations. Par lettre du 7 septembre 2018, l'Italie donna son consentement au dépôt de ces documents.

49. Par lettre du 5 septembre 2018, l'agent de l'Italie soumit la déposition écrite d'un expert naval de l'Italie, le capitaine Guido Matteini. Par lettre du 8 septembre 2018, l'agent du Panama informa le Tribunal que le Panama « s'opposait à l'utilisation de la déposition écrite de l'expert naval de l'Italie ».

50. Le 7 septembre 2018, l'agent du Panama et l'agent de l'Italie déposèrent les documents requis au paragraphe 14 des Lignes directrices concernant la préparation et la présentation des affaires dont le Tribunal est saisi.

51. Conformément à l'article 68 du Règlement, avant l'ouverture de la procédure orale, le Tribunal tint des délibérations initiales les 6 et 7 septembre 2018.

52. Le 9 septembre 2018, le Président tint des consultations avec les représentants des Parties au sujet d'un certain nombre de questions relatives à la procédure orale. Durant les consultations, le Président remit aux Parties une liste de questions que le Tribunal voulait voir spécialement examiner par celles-ci, conformément à l'article 76, paragraphe 1, du Règlement. Ces questions étaient les suivantes :

1. Les parties peuvent-elles fournir des informations additionnelles sur la cargaison à bord du navire « Norstar » au moment de la saisie ?
2. Les parties peuvent-elles fournir des informations additionnelles sur la surveillance et les travaux d'entretien dont a fait l'objet le navire « Norstar » après la saisie ?

53. L'agent du Panama, par lettre du 21 septembre 2018, et l'agent de l'Italie, par lettre du même jour, répondirent aux questions susmentionnées. Le Greffier transmet ces communications à la Partie adverse en lui donnant jusqu'au 27 septembre 2018 pour formuler d'éventuelles observations. A cette date, chaque Partie soumit ses observations sur les réponses fournies par l'autre Partie.

54. Le Tribunal tint dix audiences publiques, du 10 au 15 septembre 2018, au cours desquelles les plaidoiries des représentants suivants ont été entendues :

*Pour le Panama :*

M. Nelson Carreyó,  
*comme agent ;*

M. Olrik von der Wense,  
*comme conseil ;*

Mme Mareike Klein,  
Mme Miriam Cohen,  
*comme avocates ;*

*Pour l'Italie :*

M. Giacomo Aiello,  
*comme co-agent ;*

M. Attila Tanzi,  
*comme conseil principal et avocat ;*

Mme Ida Caracciolo,  
Mme Francesca Graziani,  
M. Paolo Busco,  
*comme conseils et avocats.*

55. Aux audiences publiques des 10 et 11 septembre 2018, le Panama fit citer les témoins et experts suivants :

M. Silvio Rossi, gérant, Rossmare International, témoin  
(interrogé par M. Carreyó, contre-interrogé par M. Aiello, ré-interrogé par M. Carreyó) ;

M. Arve Morch, président du conseil d'administration, Intermarine, témoin  
(interrogé par Mme Cohen, contre-interrogé par MM. Aiello et Busco, ré-interrogé par M. Carreyó) ;

M. Tore Husefest, ancien capitaine du navire « Norstar », témoin  
(interrogé par Mme Klein, contre-interrogé par M. Aiello) ;

M. Horacio Estribi, conseiller économique au Ministère panaméen des  
finances, expert  
(interrogé par M. von der Wense, contre-interrogé par M. Aiello,  
ré-interrogé par M. von der Wense).

56. Aux audiences publiques du 13 septembre 2018, l'Italie fit citer les experts  
suivants :

M. Vitaliano Esposito, juge retraité et ancien procureur en chef auprès de  
la Cour suprême italienne  
(interrogé par M. Aiello, contre-interrogé par M. Carreyó et Mme Cohen) ;

M. Guido Matteini, capitaine et consultant en navigation commerciale  
(interrogé par M. Aiello, contre-interrogé par M. von der Wense).

MM. Esposito et Matteini ont déposé en italien. Conformément à l'article 85  
du Règlement, des dispositions ont été prises pour que leurs dépositions soient  
interprétées dans les langues officielles du Tribunal.

57. Durant leurs dépositions, les témoins et experts suivants ont répon-  
du aux questions posées par les membres du Tribunal conformément à  
l'article 76, paragraphe 3, du Règlement : M. Silvio Rossi a répondu aux ques-  
tions de M. le Juge Kulyk et de M. le Juge *ad hoc* Treves ; M. Arve Morch a  
répondu aux questions de MM. les Juges Lucky, Heidar et Kittichaisaree ;  
M. Horacio Estribi a répondu aux questions de M. le Juge Kittichaisaree ; et  
M. Vitaliano Esposito a répondu aux questions de MM. les Juges Pawlak, Heidar  
et Kittichaisaree et de Mme la Juge Lijnzaad.

58. Au cours des audiences, les Parties ont projeté sur écran plusieurs pièces,  
notamment des photographies et des extraits de documents.

59. A la suite des consultations tenues par le Président du Tribunal avec les  
Parties le 14 septembre 2018, le Panama déposa, le 15 septembre 2018, deux  
nouveaux documents comprenant un article paru le 7 août 1998 dans le jour-  
nal italien « *Il Secolo XIX* » et un « extrait de la déposition faite par le capitaine

Tor Tollefsen devant le procureur d'Alicante ». Le Greffier transmet les deux documents additionnels à l'agent de l'Italie, conformément à l'article 71, paragraphe 1, du Règlement en lui donnant jusqu'au 21 septembre 2018 pour formuler d'éventuelles observations. Par lettre du 21 septembre 2018, l'agent de l'Italie informa le Tribunal que l'Italie ne comptait pas s'opposer à la production de ces nouveaux documents.

60. Les audiences furent retransmises sur Internet en webdiffusion.

61. Conformément à l'article 67, paragraphe 2, du Règlement, copies des pièces de procédure et des documents y annexés ont été rendues accessibles au public à l'ouverture de la procédure orale.

62. Conformément à l'article 86, paragraphe 1, du Règlement, le Greffe a établi un compte rendu intégral de chaque audience dans les langues officielles du Tribunal utilisées à l'audience. Conformément à l'article 86, paragraphe 4, du Règlement, copies des comptes rendus ont été adressées aux juges siégeant en l'affaire ainsi qu'aux Parties. Les comptes rendus ont également été mis à la disposition du public sous forme électronique.

## II. Les conclusions des Parties

63. Au paragraphe 13 de sa requête, le Panama a demandé au Tribunal de dire et juger que :

1. Le défendeur a enfreint les articles 33, 73, paragraphes 3 et 4, 87, 111, 226 et 300 de la Convention ;
2. Le demandeur a droit aux dommages et intérêts qui seront déterminés lors de la procédure au fond et qui sont provisoirement estimés à dix millions (10 000 000) de dollars des Etats-Unis ; et
3. Le demandeur a droit au remboursement de tous les honoraires d'avocat, frais et dépenses accessoires.

64. Au paragraphe 260 de son mémoire, le Panama a prié le Tribunal de dire et juger :

**PREMIÈREMENT :** Que l'Italie, en ordonnant la saisie du « Norstar » et en demandant la mise à exécution dans le cadre de l'exercice de sa juridiction pénale sur des activités de soutage en haute mer et de l'application

de sa législation douanière auxdites activités, a empêché ce navire de naviguer en haute mer et d'y mener des activités commerciales légitimes ; et que, par ailleurs, l'Italie, en formulant des accusations à l'encontre des personnes ayant des intérêts dans l'exploitation de ce navire panaméen, a enfreint

1. le droit du Panama et des navires battant son pavillon de jouir de la liberté de navigation et de la liberté d'utilisation de la mer à d'autres fins internationalement licites relatives à cette liberté de navigation, comme cela est prévu à l'article 87, paragraphes 1 et 2, et dans d'autres dispositions connexes de la Convention ; et
2. 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 » ;

DEUXIÈMEMENT : Que l'Italie, en prolongeant délibérément et sciemment la saisie du « Norstar », en exerçant indéfiniment sa compétence pénale sur les activités de soutage en haute mer que menait ce navire et en leur appliquant sa législation douanière, a agi contrairement au droit international et manqué à son obligation d'agir de bonne foi et d'une manière qui ne constitue pas un abus de droit, telle qu'énoncée à l'article 300 de la Convention ;

TROISIÈMEMENT : Que du fait des violations susmentionnées, l'Italie est tenue de réparer les préjudices subis par le Panama et toutes les personnes participant aux activités du « Norstar », par une indemnisation s'élevant, à titre provisoire, à 13 721 918,60 dollars des Etats-Unis et 145 186,68 euros, majorés d'intérêts ; et

QUATRIÈMEMENT : Que l'Italie, du fait qu'elle a délibérément refusé de répondre aux différentes communications qu'elle recevait du Panama au sujet de cette affaire et parce qu'elle a tout aussi délibérément retardé l'exécution de la décision de ses juridictions de lever sans délai l'immobilisation du « Norstar » et d'assurer sa maintenance (ou de verser une indemnisation), ce tout en dissimulant ces faits à son interlocuteur et au Tribunal, a amplement démontré son absence de bonne foi. Il s'ensuit qu'elle est également tenue de payer les frais de justice de la présente instance.

65. Au paragraphe 593 de sa réplique, le Panama a prié le Tribunal de dire et juger que :

PREMIÈREMENT : en ordonnant et demandant la saisie du « Norstar » dans l'exercice de sa juridiction pénale et par application de sa législation douanière aux activités de soutage menées en haute mer, l'Italie a empêché ce navire de naviguer en haute mer et d'y mener des activités commerciales légitimes, et que, en engageant des poursuites contre les personnes possédant un intérêt dans les opérations de ce navire panaméen, elle a enfreint

1. le droit du Panama et des navires battant son pavillon de jouir de la liberté de navigation et de la liberté d'utilisation de la mer à d'autres fins internationalement licites relatives à cette liberté de navigation inscrites à l'article 87, paragraphes 1 et 2, et dans d'autres dispositions connexes de la Convention ; et
2. d'autres règles du droit international qui protègent les droits de l'homme et les libertés fondamentales des personnes impliquées dans les opérations du « Norstar » ;

DEUXIÈMEMENT : en prolongeant sciemment et délibérément l'immobilisation du « Norstar » et en imposant indéfiniment sa juridiction pénale et sa législation douanière aux activités de soutage que celui-ci menait en haute mer, l'Italie a agi en contravention avec le droit international et manqué à son obligation d'agir de bonne foi et d'une manière qui ne constitue pas un abus de droit énoncée à l'article 300 de la Convention ;

TROISIÈMEMENT : en conséquence des violations susmentionnées, l'Italie est tenue de réparer le préjudice subi par le Panama et toutes les personnes impliquées dans les opérations du « Norstar » en versant à titre d'indemnité une somme de vingt-six millions quatre cent quatre-vingt-onze mille cinq cent quarante-quatre dollars des Etats-Unis et vingt-deux cents (26 491 544,22) plus 145 186,68 euros, majorée d'intérêts non capitalisables ; et

QUATRIÈMEMENT : en conséquence de la commission d'actes spécifiquement constitutifs d'un abus de droit et d'un manquement à l'obligation de bonne foi, de même qu'en raison de sa conduite procédurale,

L'Italie est également tenue de payer les frais de justice liés à la présente instance.

66. Au paragraphe 323 de son contre-mémoire, l'Italie a présenté les conclusions suivantes :

L'Italie prie le Tribunal de débouter le Panama de toutes ses demandes, 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.

67. Au paragraphe 226 de sa duplique, l'Italie a présenté les conclusions suivantes :

L'Italie prie le Tribunal de débouter le Panama de toutes ses demandes, conformément aux arguments qui ont été articulés ci-dessus.

68. Conformément à l'article 75, paragraphe 2, du Règlement, chacune des Parties a donné lecture de ses conclusions finales à l'issue du dernier exposé présenté par elle au cours de la procédure orale :

*Au nom du Panama :*

Le Panama prie le Tribunal de dire et juger :

PREMIÈREMENT : qu'en ordonnant et demandant notamment la saisie du « Norstar » dans l'exercice de sa juridiction pénale et par application de sa législation douanière aux activités de soutage menées en haute mer, l'Italie a empêché ce navire de naviguer en haute mer et d'y mener des activités commerciales légitimes, et que, en engageant des poursuites contre les personnes possédant un intérêt dans les opérations de ce navire panaméen, elle a enfreint le droit du Panama et des navires battant son pavillon de jouir de la liberté de navigation et des utilisations de la mer aux autres fins internationalement licites liées à la liberté de navigation inscrites à l'article 87, paragraphes 1 et 2, et aux autres dispositions connexes de la Convention ;

DEUXIÈMEMENT : qu'en prolongeant sciemment et délibérément l'immobilisation du « Norstar » et en imposant indéfiniment sa juridiction



pénale et sa législation douanière aux activités de soutage que celui-ci menait en haute mer, l'Italie a agi en contravention avec le droit international et manqué à ses obligations d'agir de bonne foi et d'une manière qui ne constitue pas un abus de droit énoncées à l'article 300 de la Convention ;

TROISIÈMEMENT : qu'en conséquence des violations susmentionnées, l'Italie est tenue de réparer le préjudice subi par le Panama et toutes les personnes impliquées dans les opérations du « Norstar » en versant à titre de réparation une somme de VINGT-SEPT MILLIONS NEUF MILLE DEUX CENT SOIXANTE-SIX DOLLARS DES ETATS-UNIS ET VINGT-DEUX CENTS (27 009 266,22 dollars) et VINGT-QUATRE MILLIONS HUIT CENT SOIXANTE-TREIZE MILLE QUATRE-VINGT-ONZE DOLLARS DES ETATS-UNIS ET QUATRE-VINGT-DEUX CENTS (24 873 091,82 dollars) au titre des intérêts, plus CENT SOIXANTE-DIX MILLE TROIS CENT SOIXANTE-HUIT EUROS ET DIX CENTIMES (170 368,10 euros) et VINGT-SIX MILLE TROIS CENT VINGT EUROS ET TRENTE ET UN CENTIMES (26 320,31 euros) au titre des intérêts ;

QUATRIÈMEMENT : qu'en conséquence de la commission d'actes spécifiques qui constituent un abus de droit et un manquement à l'obligation de bonne foi, et de sa conduite procédurale, l'Italie est également tenue de payer les frais de justice liés à la présente instance.

*Au nom de l'Italie :*

L'Italie prie le Tribunal de rejeter toutes les demandes du Panama aux motifs qu'elles ne relèvent pas de la compétence du Tribunal, qu'elles ne sont pas recevables ou qu'elles échouent sur le fond, pour les raisons exposées dans le cours de la présente procédure.

De condamner également le Panama aux frais de justice liés à la présente instance.

### III. Exposé des faits

69. Le navire « *Norstar* », pétrolier battant pavillon panaméen, appartenait à *Inter Marine & Co AS*, société de droit norvégien. Le 10 mai 1998, le « *Norstar* »

a été affrété par *Nor Maritime Bunker*, société de droit maltais. De 1994 à 1998, le navire a avitaillé en gasoil des méga-yachts dans une zone décrite par le Panama comme située dans les « eaux internationales au large des mers territoriales de l'Italie, de la France et de l'Espagne » et par l'Italie comme située « au large des côtes françaises, italiennes et espagnoles ». *Rossmare International S.A.S.*, société de droit italien, lui servait à cette fin de « courtier en soutage ».

70. En 1997, la police fiscale italienne a ouvert une enquête sur *Rossmare International S.A.S.* et sur les activités du « Norstar ». Selon l'Italie, l'enquête a montré « que le « Norstar » s'[était] 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 Etats membres de l'UE, dans les eaux internationales au large des côtes de la ville italienne de San Remo. » En lien avec ces activités, des poursuites pénales ont été engagées à l'encontre de huit personnes, dont le président et le directeur général de *Inter Marine & Co AS*, le capitaine du « Norstar » et le propriétaire de *Rossmare International S.A.S.*

71. Le 11 août 1998, le procureur de la République près le tribunal de Savone (Italie) a rendu une ordonnance de saisie du « Norstar ». Dans son ordonnance, il a expliqué qu'il fallait « assurer la mainmise » sur le navire « de même que sur le produit pétrolier transporté à bord, en raison du fait qu'il s'agi[ssait] du corps du délit [...] et plus spécifiquement des biens avec lesquels le délit qui fai[sait] l'objet de l'enquête a[vait] été commis ». Il a par conséquent ordonné que « les biens susmentionnés soient saisis ».

72. En ce qui concerne les activités de *Rossmare International S.A.S.*, cette ordonnance relevait ce qui suit :

A l'issue d'une enquête complexe, il est apparu que la société ROSSMARE INTERNATIONAL s.a.s. [...] vend régulièrement à de nombreux clients des huiles minérales [...] qu'elle achète hors taxes (en tant qu'avitaillage) 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.

73. S'agissant des activités du « Norstar », l'ordonnance notait ce qui suit :

Il a également été établi que le navire *NORSTAR* se positionne au-delà de la mer territoriale italienne, française et espagnole, la plupart du temps dans la zone contiguë de surveillance, pour avitailler promptement en gazole (soutage au large) des méga-yachts qui ne mouillent que dans des ports de l'UE. Par conséquent, il donne volontairement et sciemment au produit vendu une destination autre que celle pour laquelle l'exonération fiscale avait été accordée [...], en sachant parfaitement que le produit sera certainement introduit ultérieurement sur le territoire italien et que les acheteurs ne font aucune déclaration douanière.

74. Le 11 août 1998, le Bureau du procureur près le tribunal de Savone a également adressé une « demande d'entraide judiciaire en matière pénale » au Bureau du procureur près le tribunal de Palma de Majorque (Espagne) pour qu'il « exécute [...] l'ordonnance de saisie » et « interroge [...] le capitaine actuel du navire ». La demande a été formée sur le fondement des articles 3, 4 et 15 de la Convention européenne sur l'entraide judiciaire en matière pénale faite à Strasbourg le 20 avril 1959 et des articles 49, 51 et 53 de la Convention d'application de l'Accord de Schengen du 14 juin 1985, faite à Schengen le 19 juin 1990.

75. Faisant suite à la demande d'entraide judiciaire, les autorités espagnoles de Palma de Majorque ont saisi le « Norstar » le 25 septembre 1998 comme consigné dans l'« *Acta de inmovilización de una embarcación* » (« procès-verbal de saisie de navire »). Dressé par les autorités espagnoles, ce document indique que le navire « mouill[ait] dans la baie de Palma ».

76. Par ordonnance du 18 janvier 1999, le procureur près le tribunal de Savone a rejeté la demande de mainlevée de l'immobilisation du « Norstar » formée par le propriétaire du navire. Dans son ordonnance, le procureur indique 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. » Une copie de cette ordonnance a été transmise le 29 juin 1999 à *Inter Marine & Co AS* par l'ambassade d'Italie à Oslo (Norvège).

77. Le 24 février 1999, le juge des enquêtes préliminaires du tribunal de Savone, notant que le « Norstar » faisait déjà l'objet d'une « saisie probatoire » (*sequestro probatorio penale*), a également ordonné sa saisie conservatoire

(*sequestro preventivo*), estimant qu'il existait « des motifs raisonnables de considérer que la mainlevée des biens confisqués, afin de les remettre à la disposition des personnes [...] [ayant] conjointement commis les délits allégués [...] pourrait aggraver ou prolonger les conséquences des délits, ou faciliter la commission d'autres délits ».

78. Par lettre du 11 mars 1999, le procureur près le tribunal de Savone a demandé à l'ambassade d'Italie à Oslo (Norvège) d'informer le propriétaire que « la mainlevée du navire « Norstar » [pouvait] être prononcée contre le versement d'une caution, par l'intermédiaire d'un garant, dont le montant a[vait] été fixé à 250 millions de liras ». Cette caution n'a toutefois pas été payée et le « Norstar » est demeuré sous main de justice. Le Panama affirme que « le propriétaire du « Norstar » n'était pas en mesure de [la] verser, l'immobilisation prolongée du navire l'ayant privé de toute source de revenus. »

79. Le 20 janvier 2000, le procureur près le tribunal de Savone a mis en examen les personnes visées au paragraphe 70 et, fin 2002, les audiences relatives à cette procédure pénale se sont ouvertes devant le tribunal de Savone.

80. Par jugement du 14 mars 2003, le tribunal de Savone a relaxé toutes ces personnes « des délits dont [elles étaient] respectivement accusé[e]s » par le procureur. Le tribunal a notamment indiqué que « quiconque organise la fourniture de carburant en haute mer [...] ne commet pas un délit, quand bien même aurait-il su que ce carburant serait utilisé par des plaisanciers faisant route vers les côtes italiennes. » Dans ce jugement, le tribunal a également décidé « qu'il soit donné mainlevée de la saisie du navire « Norstar » [et] que ce navire soit restitué à » son propriétaire.

81. Le 18 mars 2003, le tribunal de Savone a transmis au tribunal de Palma de Majorque « 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. » Le tribunal de Savone y priait le tribunal de Palma de Majorque de « mettre à exécution l'ordre de mainlevée [...] et de porter cet ordre à la connaissance du gardien du navire », et de « vérifier si ce bien a[vait] effectivement été restitué et de [...] faire parvenir [au tribunal de Savone] le procès-verbal correspondant. »

82. Par lettre du 21 mars 2003, le tribunal de Savone a informé *Inter Marine & Co AS* qu'il avait « ordonné la mainlevée de l'immobilisation du « Norstar »

et sa restitution » à son propriétaire. Cette lettre indiquait aussi que selon la loi italienne, le « délai pour récupérer le navire [était] fixé à trente jours à compter de la date de réception de la présente communication » et qu'« à défaut de récupération, le juge ordonnera[it] la vente. » La lettre du tribunal de Savone a d'abord été transmise au propriétaire par courrier recommandé du 26 mars 2003, puis de nouveau le 2 juillet 2003 par les autorités norvégiennes, dont l'aide avait été sollicitée par le Ministère italien des affaires étrangères pour la notification des documents. Le propriétaire n'a toutefois pas repris possession du « Norstar ».

83. D'après une lettre du 22 juillet 2003 adressée au tribunal d'instruction n° 3 de Palma de Majorque par le capitaine du Service maritime provincial espagnol des Baléares, un « document portant levée de la saisie et des scellés » du « Norstar » avait été décerné le 21 juillet 2003. Le Panama affirme que le propriétaire n'en a pas été informé et qu'il n'a jamais reçu de copie du document. Aucune copie du document n'a été produite devant le Tribunal au cours de la présente procédure.

84. Le 18 août 2003, le procureur près le tribunal de Savone a interjeté appel du jugement du 14 mars 2003. L'appel était sans rapport avec le navire et portait uniquement sur la relaxe de sept des huit individus visés au paragraphe 70. Le 25 octobre 2005, la Cour d'appel de Gênes (Italie) a confirmé le jugement rendu par le tribunal de Savone.

85. Comme le Tribunal l'a rappelé dans son arrêt sur les exceptions préliminaires du 4 novembre 2016,

[l]e 6 septembre 2006, l'autorité portuaire des îles Baléares (Espagne) a demandé, par l'intermédiaire du tribunal de Savone, à être autorisée à faire procéder à la démolition du navire « Norstar ». Le 31 octobre 2006, la Cour d'appel de Gênes a rendu une ordonnance indiquant que le jugement du tribunal de Savone du 13 mars 2003 « [devait] être exécuté » et qu'« aucune décision ne [devait] être prise étant donné que le sort du navire, une fois ce dernier restitué à son ayant droit, ne [relevait] pas de la compétence de la Cour ». Le 13 novembre 2006, la Cour d'appel de Gênes a communiqué une copie de son ordonnance du 31 octobre 2006 à l'autorité portuaire des îles Baléares.

(Navire « Norstar » (*Panama c. Italie*), exceptions préliminaires, arrêt, *TIDM Recueil 2016*, p. 56, par. 47)

86. Le 25 mars 2015, l'autorité portuaire des îles Baléares a annoncé la vente aux enchères publiques du « Norstar » au journal officiel espagnol. La mise à prix était de trois mille euros (3 000 €). Selon un article de presse fourni par le Panama, le navire aurait été acheté par une « société de gestion de déchets [...] pour en faire de la ferraille » et retiré du port en août 2015.

#### IV. Les règles d'administration de la preuve

87. Le Tribunal traitera d'abord des questions relatives aux règles d'administration de la preuve applicables en l'espèce. Il note que les Parties expriment des vues divergentes à ce sujet. Il estime donc nécessaire de se prononcer sur cette question. A cet égard, il relève que les deux principaux sujets de désaccord entre les Parties sont le critère de preuve applicable en l'espèce et la valeur probante des dépositions des témoins et des experts en l'affaire.

88. Le Panama soutient que, « en tant que requérant en l'espèce, la charge juridique de prouver ses allégations lui incombait et il l'a fait, au moyen à la fois de ses écritures et des dépositions des témoins des deux Parties. » Il déclare que « malgré les énormes difficultés que nous avons rencontrées pour nous acquitter de la charge de la preuve, étant donné que vingt années ont passé, le Panama a produit de nombreux documents qui permettent de prouver les faits importants. »

89. Le Panama demande toutefois que « le Tribunal tienne compte des difficultés qu'il a rencontrées pour obtenir des pièces qui se trouvaient sur le territoire italien ou espagnol ». Il soutient que « certes la charge de la preuve lui incombe, mais que l'Italie a omis de fournir, malgré de nombreuses requêtes du Panama, des documents très importants et des informations qui sont entre les mains de l'Italie et auxquelles seule l'Italie peut avoir accès ». Il appelle l'attention du Tribunal sur le fait qu'il a demandé à l'Italie de lui donner accès aux dossiers pénaux, mais que l'Italie a refusé en disant que le Panama devait spécifier les documents auxquels il souhaitait avoir accès. Il soutient qu'il lui était impossible de préciser quels étaient ces documents puisqu'il n'avait pas eu l'occasion d'examiner les dossiers. Invoquant la jurisprudence internationale en la matière, notamment l'*Affaire du Déroit de Corfou*, « [1]e Panama espère que le Tribunal révisera à la baisse le niveau de preuve exigé. »

90. Le Panama fait observer que « [l]e Règlement du Tribunal prévoit expressément, notamment aux articles 44 et 72 et suivants, que les parties peuvent également produire des éléments de preuve par la voie de dépositions de témoins ou d'experts. » Il déclare que ces éléments de preuve sont de même valeur que les documents écrits. Selon lui,

[l]es dépositions des témoins cités par le Panama en l'espèce, à savoir Monsieur Morch, Monsieur Rossi et Monsieur Husefest, constituent des éléments de preuve solides, car ces témoins ont participé directement aux événements concernant le « Norstar » et parce qu'ils avaient une connaissance approfondie des faits concernant le navire et ses activités.

Le Panama affirme que les témoignages de ces personnes étaient « complets, instructifs et crédibles à tous égards ».

91. Pour sa part, l'Italie invoque le « principe généralement admis selon lequel les moyens produits par les Parties doivent être suffisants pour satisfaire à la charge de la preuve. » Elle déclare que ce principe s'applique aux moyens de fait allégués et à leur crédibilité, tout comme aux moyens de droit et à leur fiabilité.

92. Selon l'Italie, le Panama fait valoir toute une série de moyens factuels et juridiques sans les étayer de façon satisfaisante au regard du critère de la preuve. Elle affirme également que « très souvent, lorsque le Panama ne peut pas prouver ses affirmations, il cherche à inverser la charge de la preuve et à la faire porter par l'Italie. » Selon elle, toutefois, « le Panama ne peut pas faire porter le chapeau à l'Italie pour sa propre incapacité à fournir des éléments de preuve suffisants en l'espèce. » A ce propos, elle soutient que c'est au Panama qu'il appartient de supporter les conséquences, sur le plan de la preuve, de l'introduction particulièrement tardive de la présente instance. Selon elle, ce n'est pas à l'Italie qu'il appartient de fournir au Panama tous les éléments de preuve dont il a besoin pour constituer son dossier. Elle précise qu'elle a également consenti des efforts importants pour coopérer avec le Panama et raisonnablement satisfaire aux demandes de documents qu'il lui a présentées, allant même jusqu'à proposer de lui fournir une liste des documents en sa possession afin que le Panama puisse présenter une demande précise en bonne et due forme. Toutefois, l'Italie fait observer que le Panama a refusé cette proposition de coopération.

93. L'Italie soutient également que « le Panama ne peut pas non plus compenser l'absence d'éléments ayant force probante par les dépositions orales de témoins intéressés. » Elle conteste la valeur de ces dépositions en se fondant sur un principe bien établi du règlement des différends internationaux selon lequel « les éléments de preuve fournis par des personnes qui ont un intérêt dans une affaire – et particulièrement un intérêt financier – ont moins de poids que les éléments de preuve fournis par des personnes n'ayant pas un tel intérêt. » Elle demande au Tribunal, lorsqu'il examinera la crédibilité de ces témoins, de ne jamais perdre de vue que leurs dépositions dans la présente instance visaient non pas à défendre les droits légitimes de leur Etat d'origine, ni même peut-être ceux de l'Etat du pavillon, mais à obtenir une compensation financière pour eux-mêmes.

\* \* \*

94. Le Tribunal note qu'aucune des Parties ne conteste qu'en l'espèce c'est au Panama qu'incombe la charge de prouver ses allégations. Toutefois, elles sont en désaccord sur le critère de preuve auquel le Panama doit satisfaire. Elles sont également en désaccord sur la valeur probante à accorder aux dépositions des témoins et experts cités à comparaître.

95. Le Tribunal note, comme cela a été dit au paragraphe 24, que dans son mémoire le Panama a présenté un document intitulé « Demande de pièces supplémentaires », dans lequel il priait notamment le Tribunal d'enjoindre à l'Italie de fournir des copies certifiées conformes de dossiers concernant le « Norstar » qui auraient été en la possession de diverses autorités italiennes. Le Tribunal a rejeté la demande du Panama et encouragé les Parties à continuer leur coopération en matière de preuves, prenant note de leur correspondance y relative et en particulier de l'offre faite par l'Italie selon laquelle

l'Italie serait [...] disposée à dresser une liste des documents contenus dans les dossiers de l'Italie, sous réserve que le Panama en fasse de même pour ses propres dossiers. Elle examinerait alors une demande précise et restreinte du Panama [...] et se réserve le droit de présenter une demande semblable au Panama.

Le Tribunal note également que les Parties ont ensuite échangé, par l'intermédiaire du Greffier, une liste de documents contenus dans leurs dossiers respectifs concernant l'affaire du « Norstar ». Toutefois, aucune suite n'y a été donnée.



96. De l'avis du Tribunal, en se disant prête à examiner une demande de pièces précise et restreinte émanant du Panama, l'Italie formulait une proposition raisonnable qui ne faisait pas obstacle à ce que le Panama demande des éléments de preuve. Le Tribunal note que le Panama n'a néanmoins jamais cherché à présenter une telle demande.

97. Le Tribunal note en outre que c'est en 2015 que le Panama a introduit une instance contre l'Italie devant le Tribunal, soit dix-sept ans après la saisie du « Norstar ». Le temps écoulé peut avoir compliqué la tâche du Panama pour rassembler les pièces nécessaires, mais ces difficultés découlent d'une décision prise par le Panama lui-même.

98. Le Tribunal n'est donc pas persuadé par l'argument du Panama relatif à la nécessité d'ajuster le critère de preuve auquel il doit satisfaire en raison du rejet, par l'Italie, de la demande de pièces qu'il lui a présentée.

99. S'agissant des dépositions, le Tribunal note que dans la présente instance les Parties ont fait citer plusieurs témoins et experts pour prouver le bien-fondé de leurs demandes. Aux fins d'apprécier la pertinence et la valeur probante desdites dépositions en l'espèce, le Tribunal examinera notamment : si ces dépositions portent sur la matérialité des faits ou ne sont que l'expression d'une opinion personnelle ; si elles reposent sur une connaissance directe ; si leur bien-fondé a été confirmé par un contre-examen ; si elles sont corroborées par d'autres éléments de preuve ; et si un témoin ou expert peut avoir un intérêt dans l'issue de la procédure.

## V. L'étendue de la compétence

100. Le Tribunal va à présent examiner la question de l'étendue de sa compétence en l'espèce. A cet égard, il convient de rappeler que le Tribunal s'était prononcé, au cours de la phase des exceptions préliminaires de la présente affaire, sur sa compétence pour connaître du différend et sur la recevabilité de la requête du Panama.

101. Le Tribunal rappelle que dans son arrêt sur les exceptions préliminaires, il a conclu que les articles 87 et 300 de la Convention étaient pertinents en l'espèce.

102. Au paragraphe 122 de son arrêt sur les exceptions préliminaires, le Tribunal fait remarquer que

l'article 87 de la Convention, qui porte sur la liberté de la haute mer, affirme que la haute mer est ouverte à tous les Etats et que la liberté de la haute mer comprend notamment la liberté de navigation. 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. (*Navire « Norstar » (Panama c. Italie), exceptions préliminaires, arrêt, TIDM Recueil 2016, p. 73, par. 122*)

103. Au paragraphe 132 du même arrêt, le Tribunal en outre affirme :

Au paragraphe 122, le Tribunal est arrivé à la conclusion 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. Le Tribunal est donc d'avis que l'article 300 de la Convention est pertinent en l'espèce. (*Navire « Norstar » (Panama c. Italie), exceptions préliminaires, arrêt, TIDM Recueil 2016, p. 74, par. 132*)

104. Dans son arrêt sur les exceptions préliminaires, le Tribunal a par conséquent rejeté les exceptions opposées par l'Italie à sa compétence et dit qu'il était compétent pour statuer sur le différend.

105. Dans cet arrêt, le Tribunal a rejeté les exceptions soulevées par l'Italie à la recevabilité de la requête du Panama et dit que la requête était recevable.

106. Au cours de la procédure au fond, toutefois, les Parties ont soulevé de nouvelles questions relatives à la portée du différend telle que définie par l'arrêt du Tribunal sur les exceptions préliminaires.

107. Les points soulevés par les Parties à cet égard portent sur : 1) la portée du paragraphe 122 de l'arrêt sur les exceptions préliminaires ; 2) l'article 300 de la Convention ; 3) l'invocation des articles 92 et 97, paragraphes 1 et 3, de la Convention ; et 4) la demande concernant les droits de l'homme.

108. Le Tribunal note que les positions des Parties sur ces questions divergent.

*La portée du paragraphe 122 de l'arrêt sur les exceptions préliminaires*

109. Le Tribunal va commencer par examiner la question de savoir si le différend englobe la saisie et l'immobilisation du « Norstar » ou s'il se limite au contraire à l'ordonnance de saisie et à la demande de sa mise à exécution.

110. L'Italie affirme qu'« [i]l faut que les tentatives que continue de faire le Panama pour que l'affaire porte sur la saisie du « Norstar » échouent ». Selon elle, « c'est l'ordonnance de saisie et la demande d'exécution qui sont les mesures pertinentes en l'espèce ». Elle ajoute que

[l]a mise à exécution, elle, a [eu] lieu loin de la haute mer, dans les eaux intérieures espagnoles, mesure qui ne saurait être attribuée à l'Italie. En d'autres termes, l'événement clé sur lequel s'est fondé le Panama pour introduire sa revendication n'est plus pertinent dans ce différend.

111. L'Italie allègue que le Panama « avait introduit cette instance en précisant dans sa requête l'objet du différend : "Par la présente requête, réparation est demandée à la République italienne pour le préjudice causé en 1998 par la saisie illégale du « Norstar »" ». Elle allègue également que « [l]e Tribunal n'est plus saisi de cette revendication. »

112. L'Italie soutient que,

[a]u paragraphe 122 de son arrêt du 4 novembre 2016, le Tribunal a réduit l'objet du différend opposant les Parties à la question de savoir si l'ordonnance de saisie et la demande d'exécution de celle-ci (*par opposition avec l'exécution réelle de l'ordonnance*) peuvent être considérées comme une violation de l'article 87 de la Convention eu égard aux activités menées par le navire « Norstar » en haute mer.

113. Se référant aux paragraphes 122 et 132 de l'arrêt sur les exceptions préliminaires, l'Italie soutient que la compétence du Tribunal « se limite à établir la légalité de l'ordonnance de saisie de l'Italie et de la demande d'exécution sous l'angle des articles 87 et 300 de la Convention par rapport à l'article 87. »

114. Le Panama affirme que « la présente espèce porte sur la saisie et l'immobilisation illicites du « Norstar », navire battant pavillon panaméen. »

115. Le Panama conteste la position de l'Italie. Il soutient qu'« [é]tablir une distinction selon que les préjudices ont été causés par l'ordonnance de saisie, par la demande d'exécution ou par l'exécution de la saisie n'a aucune validité » et que « l'Italie est responsable de l'ensemble des trois étapes de la saisie et, partant, de tous les préjudices qu'elles ont causés au Panama. »

\* \* \*

116. Le Tribunal rappelle ce qu'il a dit au paragraphe 122, cité au paragraphe 102 ci-dessus, de son arrêt sur les exceptions préliminaires :

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.

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

117. Le Tribunal note que l'Italie a analysé le paragraphe 122 comme excluant la saisie et l'immobilisation du « Norstar ». Cette interprétation ne rend pas compte de façon exacte de la décision du Tribunal sur la compétence. Bien que le paragraphe 122 ne se réfère pas expressément à la saisie et à l'immobilisation du « Norstar », il doit être lu dans le contexte, et à la lumière, des autres paragraphes pertinents de son arrêt sur les exceptions préliminaires, en particulier les paragraphes 86, 101, 165 et 167.

118. Pour établir l'existence d'un différend entre les Parties dans son arrêt sur les exceptions préliminaires, le Tribunal a fait observer que « à compter de 2001, un certain nombre de communications [avaie]nt été adressées à l'Italie concernant l'immobilisation du navire « Norstar » et la question d'une action

*en réparation engagée sur le fondement de cet acte* » (Les italiques sont du Tribunal) (*Navire « Norstar » (Panama c. Italie), exceptions préliminaires, arrêt, TIDM Recueil 2016*, p. 66, par. 86). Après avoir examiné ces communications, le Tribunal a conclu que « l'existence d'un tel différend p[ouvait] se déduire du fait que l'Italie n'a[vait] pas répondu aux questions soulevées par le Panama au sujet de l'immobilisation du navire « Norstar » » (Les italiques sont du Tribunal) (*Ibid.*, p. 69, par. 101).

119. Le Tribunal fait observer que, depuis le début de la présente instance, le Panama a clairement exposé l'objet du différend. Dans sa requête au Tribunal, il a déclaré que « [p]ar la présente requête, réparation est demandée à la République italienne pour le préjudice causé en 1998 par la saisie illégale du Norstar, navire battant pavillon panaméen, et des produits pétroliers qu'il contenait ».

120. Le Tribunal rappelle également que la question de savoir quel Etat, de l'Italie ou de l'Espagne, est le défendeur approprié visé par la requête du Panama en la présente instance a été largement débattue durant la phase des exceptions préliminaires. Pour répondre à cette question, il est parti du principe que l'ordonnance de saisie et la demande de l'Italie de sa mise à exécution par l'Espagne étaient intrinsèquement liées à la saisie et à l'immobilisation du navire « Norstar » et en étaient inséparables. Comme le Tribunal l'a expliqué dans son arrêt sur les exceptions préliminaires,

les faits et circonstances [...] montrent que, bien que la saisie du « Norstar » ait eu lieu dans le cadre de l'entraide judiciaire entre l'Italie et l'Espagne, l'ordonnance de saisie et la demande de mise à exécution étaient décisives pour la saisie du navire. Il est évident qu'il n'y aurait pas eu saisie sans cette ordonnance.

(*Navire « Norstar » (Panama c. Italie), exceptions préliminaires, arrêt, TIDM Recueil 2016*, p. 83, par. 165)

121. Le Tribunal a ensuite déclaré que

l'immobilisation du navire par l'Espagne s'inscrivait dans le cadre de l'enquête judiciaire et de l'instance pénale diligentées par l'Italie contre le navire « Norstar ». Dans le cadre de cette enquête et cette instance, l'Italie a exprimé des positions juridiques et défendu des intérêts juridiques à l'égard de l'immobilisation du navire « Norstar ». L'Espagne n'a fait que

lui prêter assistance conformément aux obligations qui lui incombent au titre de la Convention de Strasbourg de 1959. C'est également l'Italie qui avait la mainmise juridique sur le navire « Norstar » durant son immobilisation.

(*Navire « Norstar » (Panama c. Italie), exceptions préliminaires, arrêt, TIDM Recueil 2016, p. 83–84, par. 167*)

122. Il est manifeste, à la lecture de ce qui précède, que dans son arrêt sur les exceptions préliminaires, le Tribunal a considéré que le différend entre les Parties portait non seulement sur l'ordonnance de saisie et la demande d'exécution, mais aussi sur la saisie et l'immobilisation du « Norstar ». En conséquence, la compétence du Tribunal sur le différend s'étend à la saisie et à l'immobilisation du « Norstar ».

#### *L'article 300 de la Convention*

123. Le Tribunal en vient à la question de l'étendue de sa compétence pour connaître du différend entre les Parties concernant l'interprétation et l'application de l'article 300 de la Convention.

124. Au paragraphe 132 de son arrêt sur les exceptions préliminaires, le Tribunal a observé 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 » (*Navire « Norstar » (Panama c. Italie), exceptions préliminaires, arrêt, TIDM Recueil 2016, p. 74, par. 132*).

125. A cet égard, le Tribunal rappelle qu'il a déclaré dans l'*Affaire du navire « Louisa »*

qu'il ressort du libellé de l'article 300 de la Convention que celui-ci ne saurait être invoqué de façon autonome. Cet article ne devient pertinent qu'à partir du moment où « les droits, les compétences et les libertés reconnus dans la Convention » sont exercés d'une manière qui constitue un abus de droit.

(*Navire « Louisa » (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Royaume d'Espagne), arrêt, TIDM Recueil 2013, p. 43, par. 137*)

Le Tribunal rappelle également avoir dit dans l'*Affaire du navire « Virginia G »* qu'

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.

(*Navire « Virginia G » (Panama/Guinée-Bissau)*, arrêt, *TIDM Recueil 2014*, p. 109, par. 398)

126. Les deux Parties conviennent que la compétence du Tribunal en l'espèce se limite à la violation alléguée de l'article 300 en relation avec l'article 87 de la Convention. Cependant, elles divergent sur le point de savoir si plusieurs demandes du Panama fondées sur l'article 300 ont un rapport avec l'article 87 de la Convention.

127. L'Italie note 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. Selon l'Italie, « [l]e Panama [...] formule un certain nombre d'allégations concernant le manque de bonne foi qui sont sans rapport aucun avec l'article 87. » Elle soutient que « [v]ouloir 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 demande à la compétence du Tribunal en la présente affaire. » Elle soutient également que la question de savoir si elle a commis un abus de droit outrepassé la compétence du Tribunal en la présente affaire, étant donné que celui-ci a circonscrit l'application de l'article 300 à la question de savoir si l'Italie avait rempli ses obligations de bonne foi.

128. Le Panama soutient que « [t]ous les arguments présentés par le Panama concernant la mauvaise foi de l'Italie et l'abus de droit qu'elle a commis trouvent leur source dans les obstacles mis à la libre navigation protégée par l'article 87. » Selon le Panama, « l'ensemble de la conduite de l'Italie, que ce soit avant ou durant le temps de la saisie, était contraire à l'article 87, et [...] la conduite depuis la saisie [...] était caractérisée par une absence de bonne foi, partant contraire à l'article 300 de la Convention. » Le Panama rejette l'argument de l'Italie selon lequel l'abus de droit est une question qui outrepassé la compétence du Tribunal. De l'avis du Panama, à défaut d'avoir indiqué laquelle des deux obligations prescrites par l'article 300 est pertinente, « le Tribunal considère que les deux le sont. »

\* \* \*

129. Le Tribunal rappelle qu'il a compétence en l'espèce pour connaître du différend entre les Parties concernant la violation alléguée de l'article 300 en relation avec l'article 87 de la Convention. Toutefois, il considère qu'il lui est difficile de décider à ce stade si les demandes du Panama relatives à l'article 300 concernent l'article 87 sans examiner avec soin chacune des demandes du Panama. En conséquence, il traitera de la question de savoir s'il a compétence pour connaître des demandes du Panama relatives à la bonne foi et à l'abus de droit au regard de l'article 300 à un stade ultérieur, conjointement avec l'examen de la question de savoir si l'Italie a manqué aux obligations que lui impose cet article.

*L'invocation de l'article 92 et de l'article 97, paragraphes 1 et 3, de la Convention*

130. Le Tribunal va à présent examiner les moyens tirés des nouveaux articles invoqués par le Panama, à savoir l'article 92 et l'article 97, paragraphes 1 et 3, de la Convention.

131. Le Panama reconnaît certes que « [d]ans l'arrêt sur les exceptions préliminaires, le Tribunal a conclu que les articles 87 et 300 de la Convention sont pertinents pour le différend opposant l'Italie et le Panama », mais il affirme également que d'autres dispositions de la Convention ont été violées par l'Italie et que, même si seuls les articles 87 et 300 ont été considérés pertinents en l'espèce, rien n'empêche le Tribunal d'examiner d'autres violations du droit international étroitement liées à ces dispositions. Selon le Panama, « [e]n l'espèce, les violations commises tombent également sous le coup des articles 92, paragraphe 1, et 97, paragraphes 1 et 3, de la Convention. »

132. Le Panama affirme « [qu'étant] donné que les articles 92 et 97 de la Convention relèvent eux aussi de la partie VII de la Convention, ils régissent également les activités en haute mer et leur pertinence ne devrait dès lors pas être écartée d'office » et « [qu'en] demandant leur examen, le Panama n'élargit pas le différend et ne présente pas de nouvelles demandes, car leur invocation porte encore sur la violation par l'Italie de l'article 87 et complète l'interprétation de cette disposition. »

133. L'Italie défend un point de vue opposé. Se référant à l'arrêt sur les exceptions préliminaires, elle indique « [qu'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. » Elle soutient que « le Panama n'est pas en droit d'étendre le différend devant le Tribunal en formulant dans son mémoire de nouvelles demandes qui ne figurent pas dans sa requête. »

134. L'Italie soutient également que « la question de savoir si les articles 92 et 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. » Elle ajoute que

[l]es nouvelles demandes du Panama ne sont pas contenues implicitement dans sa requête et n'en découlent pas non plus directement. Il s'agit au contraire de demandes 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 ».

\* \* \*

135. Le Tribunal relève que dans ses conclusions finales, le Panama n'a mentionné ni l'article 92 ni l'article 97, paragraphes 1 et 3, de la Convention. Il estime par conséquent qu'il n'est pas tenu d'examiner s'il est compétent pour connaître des demandes du Panama fondées sur ces articles.

136. Le Tribunal juge toutefois opportun, vu les circonstances de l'espèce, de faire une observation de portée générale. Il est d'avis qu'une distinction doit être opérée entre, d'une part, la question de sa compétence et, de l'autre, le droit applicable. Il relève à cet égard que l'article 293 de la Convention, qui porte sur le droit applicable, ne saurait servir à étendre la compétence du Tribunal.

137. Le Tribunal note en outre que les dispositions de la Convention sur lesquelles il s'est fondé pour établir sa compétence en l'espèce sont les articles 87 et 300, comme il l'a indiqué dans son arrêt sur les exceptions préliminaires. Toutefois, lorsqu'il interprète ces dispositions et les applique aux faits de l'espèce, rien ne l'empêche d'appliquer d'autres dispositions de la Convention ou d'autres règles du droit international, qui, conformément à l'article 293 de la Convention, ne sont pas incompatibles avec celle-ci.

138. Sur ce point, il convient de noter que, dans la présente procédure au fond, le Tribunal est appelé à interpréter et à appliquer l'article 87 de la Convention pour ce qui est de la liberté de navigation du Panama en haute mer. Afin d'apprécier les implications de cette liberté au regard de la Convention, le Tribunal peut, comme l'article 293 l'y autorise, avoir recours à d'autres dispositions de la Convention. L'une de ces dispositions, énoncée à l'article 92, concerne le principe de la juridiction exclusive de l'Etat du pavillon sur ses navires en haute mer. Ainsi, sans préjudice de sa décision de fonder sa compétence en l'espèce sur les articles 87 et 300, le Tribunal peut avoir recours à l'article 92 comme droit applicable. Cela n'emporte pas élargissement de l'objet du différend, dont le périmètre a été circonscrit par l'arrêt sur les exceptions préliminaires.

#### *La demande concernant les droits de l'homme*

139. Le Tribunal va à présent examiner la demande du Panama concernant la violation des droits de l'homme.

140. A ce propos, le Tribunal note que le Panama, après l'arrêt sur les exceptions préliminaires, a présenté une demande concernant des violations des droits de l'homme par l'Italie. Le Panama a soulevé ce point dans son mémoire, demandant au Tribunal « de prendre en considération les aspects relatifs aux droits de l'homme, en particulier les droits procéduraux, lors de l'examen des actions de l'Italie », et il a développé ses arguments dans sa réplique.

141. Le Panama soutient que,

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. Comme le Tribunal l'a affirmé par le passé : « [l]es considérations d'humanité doivent s'appliquer dans le droit de la mer, comme dans les autres domaines du droit international. »

142. Le Panama affirme que, « compte tenu de la manière dont l'ordonnance et la demande de saisie du *Norstar* et d'arrestation des personnes intéressées ont eu lieu, comme il est décrit dans l'exposé des faits, l'Italie a contrevenu aux droits de l'homme internationalement reconnus de ces personnes ».

143. L'Italie soutient que « [c]ette demande du Panama ne relève pas de la compétence du Tribunal » et que, 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'Italie prétend également ce qui suit :

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.

144. L'Italie affirme que les tentatives faites par le Panama pour plaider la violation de diverses obligations relatives aux droits de l'homme, qu'il a réitérées dans ses écritures et « parfois dans ses plaidoiries », doivent échouer. Selon l'Italie, « le Tribunal n'a pas compétence pour en connaître, les violations à ces obligations relevant d'un régime distinct. »

145. Selon l'Italie, la réponse faite par le Panama à son argument repose sur une confusion fondamentale entre le droit que le Tribunal peut appliquer aux différends relatifs à la Convention en vertu de l'article 293, et l'étendue de la compétence du Tribunal au sens de l'article 288, paragraphe 1, de la Convention.

\* \* \*

146. Le Tribunal fait observer que le Panama, dans ses pièces de procédure écrite, a certes longuement développé ses demandes concernant les violations des droits de l'homme commises par l'Italie, mais ne les a pas fait figurer dans ses conclusions finales. Par conséquent, il n'est pas tenu de les examiner.

## VI. L'article 87 de la Convention

147. Le Tribunal va à présent examiner si l'ordonnance de saisie, la demande de sa mise à exécution et la saisie et l'immobilisation du « Norstar » constituent une violation de l'article 87 de la Convention. Avant toutes choses, il lui faut toutefois déterminer la pertinence de son arrêt sur les exceptions préliminaires pour établir s'il y a eu violation de l'article 87 de la Convention.

### L'arrêt du Tribunal sur les exceptions préliminaires

148. Les opinions des Parties divergent quant à la pertinence de l'arrêt du Tribunal sur les exceptions préliminaires pour déterminer s'il y a eu violation de l'article 87 de la Convention.

149. Le Panama, invoquant le paragraphe 122 de cet arrêt, affirme que

le Tribunal a fait remarquer que puisque l'article 87 dispose que la haute mer est ouverte à tous les Etats et que la liberté de la haute mer comprend la liberté de navigation, il est possible de considérer que l'ordonnance de saisie prise à l'encontre du « Norstar » à raison d'activités qu'il menait en haute mer constitue une violation des droits du Panama en tant qu'Etat du pavillon au regard dudit article.

De l'avis du Panama, le Tribunal a ainsi tacitement rejeté l'argument de l'Italie voulant que la conclusion du Tribunal dans l'*Affaire du navire « Louisa »*, selon laquelle l'article 87 ne pouvait pas s'interpréter d'une manière qui aurait accordé au « Louisa » le droit d'appareiller et de gagner la haute mer alors qu'il avait été immobilisé dans le cadre de poursuites judiciaires, s'applique aussi dans l'affaire du « Norstar ». Le Panama fait valoir que « l'Italie n'a pas modifié son raisonnement voulant que l'article 87 ne soit pas applicable depuis que le Tribunal a rendu son arrêt confirmant la pertinence de cet article en l'espèce. »

150. L'Italie déclare que le Panama a mal saisi le sens du paragraphe 122 de l'arrêt sur les exceptions préliminaires, dans lequel le Tribunal avait déclaré que l'article 87 de la Convention était pertinent en l'espèce. Selon l'Italie,

[d]e toute évidence, le fait qu'une disposition soit pertinente aux fins d'établir la compétence du Tribunal ne signifie pas qu'une telle disposition

ait été enfreinte. Cette question devra être tranchée au fond, c'est-à-dire lors la phase actuelle de la procédure.

151. L'Italie affirme que selon un principe fondamental, ce qu'une cour ou un tribunal dit au stade des exceptions préliminaires sur des points restant à trancher au fond ne préjuge pas l'appréciation que ladite juridiction fera de ces questions lors de son examen au fond. Selon elle, « s'il apparaissait de nouvelles preuves, ou si elles continuaient à briller par leur absence [...], il n'y aurait rien pour empêcher le Tribunal de céans de dire et juger, même maintenant lorsqu'il examine l'affaire au fond, que l'article 87 est tout simplement non pertinent en l'espèce. »

\* \* \*

152. Le Tribunal note que l'examen d'une exception préliminaire ne saurait préjuger une quelconque question de fond. Comme l'a déclaré la Cour internationale de Justice (ci-après, « la CIJ ») dans l'affaire *Barcelona Traction (exceptions préliminaires)*, « l'objet d'une exception préliminaire est d'éviter non seulement une décision mais aussi toute discussion du fond » (*Barcelona Traction, Light and Power Company, Limited (Belgique c. Espagne), exceptions préliminaires, arrêt, C.I.J. Recueil 1964, p. 44*). L'arrêt sur les exceptions préliminaires ne doit pas s'analyser comme tranchant des questions de fond, y compris la violation de l'article 87 de la Convention.

#### **Les activités menées par le « Norstar »**

153. Le Tribunal va aborder à présent la question de savoir si l'ordonnance de saisie et son exécution visaient des activités menées par le « Norstar » en haute mer, des délits qui auraient été commis en territoire italien, ou les deux. Si, comme le soutient l'Italie, l'ordonnance et son exécution se rapportaient uniquement à des délits commis en territoire italien, l'article 87 de la Convention ne serait pas applicable. Par contre, si elles visaient des activités menées par le « Norstar » en haute mer, comme le maintient le Panama, l'article 87 pourrait être applicable.

154. Le Panama soutient que l'ordonnance de saisie visait des activités menées en haute mer, à savoir les « activités de soutage effectuées par le « Norstar » en eaux internationales », et que l'ordonnance de saisie « indique en effet clairement que le « Norstar » se livrait à des activités de soutage en dehors du

territoire italien, très précisément en haute mer. » Le Panama affirme que les activités pour lesquelles le navire a été saisi ont été menées en haute mer.

155. Le Panama affirme « qu'il a été procédé à la saisie du « Norstar » parce qu'il était soupçonné de se livrer à des activités illicites de "soutage" en haute mer », et que ces opérations de soutage avaient été considérées comme faisant partie des actes incriminés qui ont abouti à la saisie du « Norstar ».

156. Pour étayer sa position, le Panama cite des documents pertinents émanant de la justice italienne, dont l'ordonnance de saisie, au paragraphe suivant :

Il a également été établi que le navire NORSTAR se positionne au-delà de la mer territoriale italienne, française et espagnole, la plupart du temps dans la zone contiguë de surveillance, pour avitailler promptement en gazole (soutage au large) des méga-yachts qui ne mouillent que dans des ports de l'UE. Par conséquent, il donne volontairement et sciemment au produit vendu une destination autre que celle pour laquelle l'exonération fiscale avait été accordée [...], en sachant parfaitement que le produit sera certainement introduit ultérieurement sur le territoire italien et que les acheteurs ne font aucune déclaration douanière.

157. Le Panama soutient que le soutage de navires, y compris ceux d'autres Etats, par le « Norstar » relève de la liberté de navigation et des autres utilisations de la mer à des fins internationalement licites liées à cette liberté ; il affirme que « l'Italie a maintenant choisi de redéfinir les activités de soutage du « Norstar » pour les qualifier de "contrebande" et de "fraude fiscale", alors même que ce navire n'a pas franchi sa ligne territoriale. »

158. Le Panama affirme que l'ordonnance de saisie se réfère expressément à la doctrine de la présence fictive comme base de sa juridiction. Selon lui, le sens qu'il faut donner à cette doctrine en l'espèce est que le « Norstar » était le navire gigogne, qui opérait en haute mer, et que les navires avitaillés par lui, ceux qui regagnaient les eaux territoriales de l'Italie, étaient les navires de contact car c'étaient eux qui entraient en contact avec la juridiction de l'Etat côtier et étaient exposés au droit de poursuite de celui-ci. D'après le Panama,

[l']utilisation de cette doctrine dans l'ordonnance de saisie, en soi, prouve que le « Norstar » n'a pas été saisi en raison d'activités menées dans les eaux territoriales italiennes ; il n'y aurait alors pas eu lieu de

faire explicitement référence à la doctrine de la présence fictive si le navire avait été saisi pour des activités menées dans les eaux territoriales, puisqu'il n'y aurait pas d'élément de transbordement ou, comme cela est qualifié, de navire gigogne et de navire de contact.

159. Selon le Panama, « [a]ucun des faits attribués au « Norstar » par l'Italie dans son contre-mémoire ou décrits dans l'enquête du procureur de Savone n'a constitué une infraction. » Il affirme que les tribunaux italiens, de Savone comme de Gênes, ont conclu que les activités de soutage menées par le « Norstar » ne constituaient pas un délit, relaxé toutes les personnes associées à ses opérations et prononcé la mainlevée de la saisie du navire, « précisément parce que ce navire opérait dans les eaux internationales et non sur le territoire douanier italien. »

160. L'Italie, au contraire, affirme que l'ordonnance de saisie n'a pas été prise dans le cadre d'une procédure pénale visant des activités de soutage menées par le « Norstar » en haute mer, mais dans celui d'une procédure concernant des infractions qui auraient été commises sur le territoire italien. Elle affirme que l'ordonnance « 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. »

161. L'Italie soutient que ni l'enquête préliminaire de la police financière italienne, ni l'ordonnance de saisie ne visaient les activités de soutage du « Norstar » et que celui-ci a été saisi et immobilisé non en raison de ses activités de soutage, mais parce qu'il constituait le *corpus delicti* d'une série d'infractions présumées consistant essentiellement en des activités de contrebande et de fraude fiscale.

162. Pour étayer sa position, l'Italie invoque des documents pertinents émanant de la justice italienne. L'Italie fait valoir en particulier que l'ordonnance de saisie elle-même signalait que les infractions présumées avaient été commises sur le territoire italien, et cite à l'appui les passages suivants de ladite ordonnance :

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.

163. L'Italie rejette l'assertion du Panama selon laquelle la référence faite dans l'ordonnance de saisie à la doctrine de la présence fictive et au droit de poursuite montrerait que le « Norstar » n'a pas été saisi en raison d'activités menées dans la mer territoriale italienne. Elle affirme que ces notions ne se retrouvaient pas dans le dispositif de l'ordonnance, qui se fondait au contraire sur la poursuite des infractions qui auraient clairement été commises sur le territoire italien. L'Italie ajoute que le fait est que le « Norstar » n'a pas été saisi en haute mer et que,

pour ce qui est du droit de poursuite, qui, soit dit en passant, n'a jamais été exercé, cela indique toutefois que toute intention de procéder à la saisie du « Norstar » en haute mer était subordonnée au respect du droit de poursuite au titre de l'article 111 de la Convention.

164. L'Italie allègue que le champ d'application de sa législation, sur laquelle se fonde l'ordonnance de saisie, est « strictement territorial », et cite à l'appui l'article 6 de son code pénal :

#### **Article 6**

##### **Infractions commises sur le territoire de l'Etat**

1. Quiconque commet une infraction sur le territoire de l'Etat est puni d'après les lois italiennes.



2. 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.

165. L'Italie affirme que

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.

Selon l'Italie, il s'agit d'une relaxe sur le fond. L'Italie observe que si les tribunaux italiens avaient conclu que la juridiction italienne avait été exercée de manière extraterritoriale par le procureur, ils se seraient déclarés incompétents parce que le délit aurait échappé à la compétence de la justice italienne.

\* \* \*

166. Le Tribunal note que dans la commission rogatoire sollicitant l'exécution de l'ordonnance de saisie, les opérations liées au « Norstar » qui sont pertinentes en l'espèce étaient décrites comme :

- 1) l'achat de gasoil à usage maritime en franchise de taxes dans un port italien et son chargement à bord du « Norstar » ;
- 2) le soutage de méga-yachts par le « Norstar » au-delà de la mer territoriale de l'Italie ;
- 3) le retour des méga-yachts dans un port italien sans déclarer être en possession du produit.

Le Tribunal fait observer qu'il se peut que le premier et le troisième de ces actes aient eu lieu en territoire italien. Le deuxième s'est produit au-delà de la mer territoriale italienne, c'est-à-dire en haute mer.

167. Le Tribunal examinera maintenant l'ordonnance de saisie et les autres documents pertinents émanant de la justice italienne, afin de déterminer si l'ordonnance et son exécution visaient des délits qui auraient été commis sur le territoire italien, ou des activités menées par le « Norstar » en haute mer, ou les deux.

168. Le Tribunal examinera d'abord les passages suivants de l'ordonnance de saisie :

Vu le dossier de la procédure pénale ouverte contre ROSSI SILVIO et autres pour délit *commis à Savone et dans d'autres ports de l'Etat* dans le courant de 1997 au regard des articles 81 2) et 110 du code pénal, des articles 401 B) et 404) du décret législatif n° 504/95, des articles 292–2951) du décret présidentiel n° 43/73 et de l'article 4 1) f) de la loi n° 516/82,

[...]

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 [...] 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* [...]. (Les italiques sont du Tribunal)

169. Il ressort clairement des passages précités que l'ordonnance de saisie visait des infractions qui auraient été commises sur le territoire italien. Cela est confirmé par la demande que le procureur du tribunal de Savone a adressée aux autorités espagnoles et d'autres documents pertinents émanant de la justice italienne. Ainsi, dans son jugement, le tribunal de Savone dit « [qu']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. »

170. Le Tribunal, après avoir constaté que l'ordonnance de saisie visait des délits qui auraient été commis sur le territoire italien, doit décider si, et dans

quelle mesure, elle visait aussi des activités menées par le « Norstar » en haute mer.

171. Le Tribunal va maintenant s'intéresser aux passages suivants de l'ordonnance de saisie :

Il a également été établi que *le navire NORSTAR se positionne au-delà de la mer territoriale italienne, française et espagnole*, la plupart du temps dans la zone contiguë de surveillance, *pour avitailler promptement en gazole (soutage au large) des méga-yachts* qui ne mouillent que dans des ports de l'UE. Par conséquent, il donne volontairement et sciemment au produit vendu une destination autre que celle pour laquelle l'exonération fiscale avait été accordée (s'agissant de produits achetés en Italie et en Espagne, qui sont ensuite réintroduits clandestinement sur le territoire douanier italien, français et espagnol), en sachant parfaitement que le produit sera certainement introduit ultérieurement sur le territoire italien et que les acheteurs ne font aucune déclaration douanière.

Considérant que la saisie des biens mentionnés devra également être effectuée dans des eaux internationales, et donc au-delà de la limite de la mer territoriale et de la zone contiguë de surveillance, étant donné que :

[...]

– Il est prouvé que des contacts ont effectivement eu lieu entre le navire devant être saisi et la côte de l'Etat [...] (« présence fictive ou présumée », selon l'article 6 du code pénal et l'article 111 de la Convention de Montego Bay, dont la ratification a été autorisée par la loi n° 689/94) ;

– [...] le fait que le navire étranger se trouve de façon répétée dans les eaux adjacentes de la haute mer avait pour seul but de porter atteinte aux intérêts financiers de l'Italie et de l'Union européenne. (Les italiques sont du Tribunal)

172. Ces passages de l'ordonnance de saisie montrent que celle-ci visait non seulement des délits commis sur le territoire italien, mais aussi les activités de soutage menées par le « Norstar » en haute mer. En particulier, la mention que la saisie du « Norstar » devrait également intervenir en dehors de la mer territoriale et la référence faite à la présence fictive démontrent que l'ordonnance de saisie visait les activités du navire en haute mer.

173. Ce point est corroboré par d'autres documents pertinents émanant de la justice italienne. En particulier, la demande que le procureur du tribunal de Savone a adressée aux autorités espagnoles le jour même où il a pris l'ordonnance est révélatrice de la teneur et du but de ladite ordonnance. Dans cette demande, l'enquête des autorités italiennes est présentée comme suit :

Depuis septembre 1997, le *Nucleo di polizia tributaria of the Guardia di Finanza*, (organe de police principalement chargé de la constatation et de la poursuite des délits fiscaux et douaniers) de Savone *réalise des enquêtes approfondies sur le phénomène connu sous le nom d'« avitaillement en gasoil en haute mer » de méga-yachts près des limites des eaux territoriales de l'Italie par des navires pétroliers battant des pavillons étrangers.* (Les italiques sont du Tribunal)

174. Cette demande indique que *Rossmare International S.A.S.* « opérait exclusivement à l'étranger dans le commerce de gros de carburants et lubrifiants destinés aux yachts ». Un contrôle fiscal conduit par les autorités italiennes y est décrit comme suit :

C'est pourquoi un contrôle fiscal a été entrepris le 1<sup>er</sup> septembre 1997 auprès de la société précitée, avec l'objectif de contrôler la légalité de l'activité d'intermédiation sous tous les aspects fiscaux. *L'activité d'avitaillement en gasoil en haute mer qui a eu lieu en 1997 a en particulier été examinée dans le cadre de ce contrôle fiscal. Il a été constaté que cette activité avait été organisée par ROSSI Silvio et exercée selon un modus operandi frauduleux [...]. A l'été 1997 du soutage au large était effectué par le navire « Norstar » battant pavillon panaméen [...].* (Les italiques sont du Tribunal)

Cette demande contient d'autres références à « l'avitaillement en haute mer ».

175. Le Tribunal note que dans la demande il est également fait mention des activités du « Norstar » en haute mer dans la question suivante que les autorités espagnoles sont priées de poser au capitaine du navire : « Quels avitaillements en huiles minérales avez-vous effectués pour votre navire dans des ports de l'Union européenne ou dans des eaux internationales et en quelles quantités ? »

176. De l'avis du Tribunal, le fait que l'ordonnance de saisie et son exécution visaient à la fois des délits commis sur le territoire italien et des activités

menées par le « Norstar » en haute mer est de plus corroboré par la description faite dans la demande du *modus operandi* des activités concernées :

Les opérations de soutage se sont déroulées de la manière suivante :

- a) *NORSTAR* a chargé du gasoil à usage maritime à quatre occasions dans les ports de GIBRALTAR, LIVOURNE et BARCELONE et de nouveau à LIVOURNE. Les documents établissent que les produits pétroliers ont été achetés par les sociétés norvégiennes « ARJA S.A. » et « SCANDINAVIAN BUNKERING A.S. » et vendus par elles à NORMARITIME BUNKER C.O. LTD à LA VALETTE (MALTE) c/o BORGHEIM SHIPPING – SHIPBROKERS – P.O. Box 76 N-3140 BORGHEIM. Sur ces opérations de chargement, celles qui ont été réalisées dans le port italien ont été reconstituées précisément. En particulier, les 28.06.1997 et 12.08.1997, NORMARITIME, par l'intermédiaire de ROSSI Silvio (qui s'est présenté comme l'agent de cette société et de BORGHEIM SHIPPING), a acheté et chargé à bord du navire *NORSTAR* dans le port de Livourne environ 1 844 000 litres de gasoil à usage maritime au total, en exemption de taxes car il a été déclaré que ce gasoil était destiné au propre avitaillement de ce navire ;
- b) NORMARITIME BUNKER CO Ltd de La Valette (Malte), au moyen du navire « *NORSTAR* » qui était positionné près des limites des eaux territoriales au large de la côte ouest de la Ligurie, a ensuite commercialisé le gasoil acheté en franchise de taxes nationales essentiellement afin d'avitailer des méga-yachts battant des pavillons européens, avec l'intermédiation de ROSSMARE INTERNATIONAL SAS (qui a agi en qualité de « collecteur » de toutes les demandes d'approvisionnement) ;
- c) Le produit fourni a été facturé par ROSSMARE INTERNATIONAL SAS – qui n'a émis aucune facture aux différents propriétaires de yachts, mais a émis de fausses factures à la société norvégienne attestant de la vente du produit à des sociétés-écrans ayant leur siège dans des « paradis fiscaux » (notamment les Îles Caïmans). Interrogés sur ce point, un grand nombre des propriétaires de yachts concernés ont confirmé dans leurs déclarations versées au dossier qu'ils avaient quitté le port national au seul effet de se ravitailler en gasoil et qu'ils étaient immédiatement rentrés au port sans déclarer la possession du produit.

Conformément à la description qui précède, le « Norstar » avait été positionné dans les « eaux internationales » sur un croquis reproduit dans la demande.

177. La description précitée du *modus operandi* montre que l'ordonnance de saisie et son exécution visaient les trois éléments constitutifs des opérations liées au « Norstar » énoncés au paragraphe 166. Par conséquent, l'ordonnance de saisie et son exécution visaient à la fois des délits commis sur le territoire italien et des activités de soutage menées par le « Norstar » en haute mer. Cette description révèle de surcroît que les activités de soutage en haute mer faisaient partie intégrante dudit *modus operandi*.

178. Le Tribunal va maintenant examiner d'autres documents pertinents émanant des autorités judiciaires italiennes qui permettent de mieux comprendre la teneur de l'ordonnance de saisie et son objet. La communication d'un procès-verbal de constat d'infraction pénale, faite par la police fiscale de Savone le 24 septembre 1998, vise non seulement des délits commis sur le territoire italien, mais aussi des activités de soutage menées par le « Norstar » en haute mer. Dans cette communication, il est indiqué ce qui suit :

Le 11 septembre [1997], 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.

[...]

Les activités d'inspection réalisées sur la base des documents obtenus ont fait apparaître que cette même société se livre à l'activité de négoce international de produits pétroliers destinés à l'avitaillement de navires de plaisance.

[...]

Cette activité est également exercée pendant les mois d'été au moyen d'un pétrolier qui se positionne lui-même dans les eaux internationales, à environ 20 milles marins de la côte de San Remo, dans l'intention [...] d'avitaillement des navires de plaisance européens et non européens en carburant en franchise de taxes [...].

[...]

Les activités de soutage au large ont été réalisées au moyen du navire « *NORSTAR* », anciennement appelé « *NORSUPPLY* », battant pavillon du Panama.

[...]

Les activités de soutage ont été effectuées comme suit :

[...]

b) la société Nor Maritime Bunker co Ltd de La Valette (Malte) a transporté le carburant acheté en franchise de taxes et de TVA dans les eaux internationales au large des côtes de San Remo, à bord du navire « *NORSTAR* », afin d'avitailer des navires de plaisance européens, par l'intermédiaire de ROSSMARE INTERNATIONAL Sas ;

[...]

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 [...].

179. En outre, l'ordonnance refusant la mainlevée des produits confisqués prise le 18 janvier 1999 par le procureur de la République près le tribunal de Savone ne visait pas que des délits qui auraient été commis sur le territoire italien, mais aussi des activités de soutage menées par le « *Norstar* » en haute mer. En ce qui concerne l'existence d'un « *fumus commissi delicti* » (probabilité de commission effective des délits), cette ordonnance indique que, « en particulier, le navire à moteur *NORSTAR* était stationné hors des eaux territoriales italiennes, en avitillant des yachts faisant route vers des ports européens ».

180. Cela ressort également des passages suivants de l'ordonnance :

L'existence d'un lien entre le navire et la côte de l'Etat a été démontrée [...] et impliquait une violation de la législation douanière et fiscale en

raison de la vente préalablement organisée de produits de contrebande dans le territoire de l'Etat (la « présence présumée » au sens de l'article 6 du Code pénal italien et de l'article 111 de la CNUDM [...]);

[...]

Le lien, présumé en vertu de la règle internationale précitée, a été établi sans équivoque par les investigations réalisées, telles que résumées ci-dessus : l'utilisation réitérée de la haute mer par le navire étranger a eu lieu dans la seule intention de nuire aux intérêts financiers de l'Etat et de l'UE.

[...]

L'application de cette règle exige que le navire gigogne (c'est-à-dire le navire poursuivi) opère conjointement avec d'autres embarcations stationnées dans la zone contiguë ; en l'espèce, le navire gigogne était stationné dans les eaux internationales afin de poursuivre l'objectif criminel visé ci-dessus.

181. Le jugement du tribunal de Savone illustre lui-aussi ce point. Dans sa première partie, la description des infractions qui auraient été commises mentionne ce qui suit :

[p]lus précisément : M. ROSSI en qualité de propriétaire de la société ROSSMARE INTERNATIONAL S.a.s. [...], ayant pour activité le commerce de gros de produits pétroliers et de lubrifiants, et en particulier la fourniture de carburants et lubrifiants à des navires de plaisance dans les eaux internationales ;

[...]

TOUTES LES PERSONNES PRÉCITÉES se sont livrées aux actes frauduleux suivants : elles ont affrété le navire pétrolier en question auprès de la société dirigée *de facto* par MORCH et l'ont ancré un peu au-delà de la mer territoriale afin d'approvisionner régulièrement des yachts en gasoil, lesquels allaient ensuite uniquement mouiller dans des ports de l'Etat ou, en tout cas, dans des ports d'Etats membres de l'UE, en indiquant ainsi sciemment une destination du produit vendu.



182. Au nombre des motifs invoqués dans le jugement du tribunal de Savone, il est dit :

Les éléments essentiels de la conduite incriminée ont apparemment consisté dans l'achat de produits pétroliers dans des pays non-membres de l'UE ou en Italie et dans d'autres ports de l'UE mais sous le régime de la franchise de droits de douane, après quoi ces produits ont été utilisés pour avitailler des bateaux ou navires en dehors des eaux territoriales italiennes.

[...]

M. Rossi a apparemment veillé à ce que ce navire se positionne dans les eaux internationales près de la limite de la mer territoriale italienne, afin de pouvoir réapprovisionner en carburant des navires qui introduiraient ensuite ce carburant dans la mer territoriale et à l'intérieur du territoire douanier sans faire aucune déclaration en douane.

A la lumière des considérations qui précèdent, l'achat de carburant destiné à être stocké à bord de navires de plaisance en dehors de la limite de la mer territoriale et son introduction subséquente dans la mer territoriale ne sont pas assujettis au paiement de droits d'importation, à condition que le carburant ne soit pas consommé dans le territoire douanier ou déchargé à terre.

En conséquence, quiconque organise la fourniture de carburant en haute mer – indépendamment du point de savoir si elle intervient à proximité de la limite des eaux territoriales ou loin de celle-ci – ne commet pas un délit, quand bien même aurait-il su que ce carburant serait utilisé par des plaisanciers faisant route vers les côtes italiennes.

*A la lumière des remarques qui précèdent, il convient, avant de reconnaître toute forme de responsabilité pénale, d'examiner préalablement le lieu où la fourniture de carburant est intervenue, étant donné que dans le cas où elle a eu lieu en dehors de la limite des eaux territoriales, aucun des délits imputés aux prévenus n'a été commis.*

Etant donné qu'il a été établi que les avitaillements en cause ont toujours eu lieu en haute mer, comme le reconnaît le Ministère public [...], il convient d'en conclure que les délits [...] n'ont pas été commis et que les prévenus doivent donc être acquittés. (Les italiques sont du Tribunal)

183. Le Tribunal fait observer que le jugement du tribunal de Savone porte non seulement sur des délits commis sur le territoire italien, mais aussi sur des activités de soutage menées par le « Norstar » en haute mer. On peut même dire que le constat fait par le tribunal de Savone que les activités de soutage s'étaient déroulées au-delà de la mer territoriale a joué pour beaucoup dans sa conclusion qu'aucun délit n'avait été commis et sa décision de relaxer les prévenus et d'ordonner la mainlevée de la saisie du « Norstar ».

184. Le Tribunal note que l'appel interjeté le 18 août 2003 par le procureur de la République contre le jugement du tribunal de Savone visait lui aussi les délits commis sur le territoire italien, mais également les activités de soutage menées par le « Norstar » en haute mer. Il y est par exemple fait mention de ce qui suit :

Les navires-citernes motorisés se sont donc placés en dehors des eaux territoriales italiennes, approvisionnant régulièrement les navires de plaisance qui invariablement gagnaient des ports de l'Union européenne, donnant ce faisant sciemment et volontairement au produit qu'ils vendaient une destination différente de celle pour laquelle ils avaient obtenu une exonération des taxes et droits [...]

L'affirmation selon laquelle quiconque organise l'avitaillement de navires de plaisance en haute mer ne commet pas une infraction, même si cette personne sait que les propriétaires des navires de plaisance font route vers des ports italiens, contredit totalement et complètement les affirmations que le même juge a faites [...].

185. Le Tribunal note en outre que l'arrêt de la cour d'appel de Gênes, qui a confirmé le jugement du tribunal de Savone, vise non seulement des délits qui auraient été commis sur le territoire italien, mais aussi des activités de soutage menées par le « Norstar » en haute mer. L'arrêt déclare notamment :

Il découle de tout ce qui précède que l'achat de carburant destiné à être stocké à bord de navires de plaisance en dehors de la limite de la mer territoriale et son introduction subséquente dans la mer territoriale ne sont pas assujettis au paiement de droits d'importation, à condition que le carburant ne soit pas consommé dans le territoire douanier ou déchargé à terre ; dès lors, *quiconque organise la fourniture de carburant en haute mer ne commet pas un délit*, quand bien même aurait-il su que ce carburant serait utilisé par des plaisanciers faisant route vers les côtes italiennes ;

et il n'existe aucune possibilité d'établir le délit prévu et réprimé par l'article 40 lettre c) du Décret législatif No. 504/95 *si le gasoil, qui a été vendu ou transbordé en haute mer*, a été acheté en exemption des droits d'accise au motif qu'il constitue des provisions de soute du navire (puisque'il est certain que ces marchandises doivent être considérées comme des marchandises étrangères lorsque le navire a quitté le port, ou lorsqu'il a dépassé la limite des eaux territoriales). (Les italiques sont du Tribunal)

186. Au vu des éléments susmentionnés, le Tribunal estime que l'ordonnance de saisie et son exécution visaient à la fois les délits qui auraient été commis sur le territoire italien et les activités de soutage menées par le « Norstar » en haute mer. Il considère également 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.

187. En conséquence, le Tribunal conclut que l'article 87 de la Convention pourrait s'appliquer en l'espèce. La réponse à la question de savoir si l'article 87 est applicable et a été violé dépend notamment de la manière dont la liberté de navigation prévue par cet article doit être interprétée et appliquée en l'espèce.

#### **L'article 87, paragraphes 1 et 2, de la Convention**

188. Le Tribunal va maintenant examiner la question de savoir si l'article 87 de la Convention s'applique et, dans l'affirmative, si l'Italie l'a enfreint.

189. Alors que le Panama affirme que l'Italie a violé l'article 87, paragraphe 1, de la Convention, l'Italie soutient que cette disposition n'est pas applicable en l'espèce et que l'on ne saurait *a fortiori* parler de violation. Sur ce point, les Parties sont en désaccord sur le sens et la portée de la liberté de navigation prévue à l'article 87, paragraphe 1, de la Convention. En particulier, elles divergent sur les points suivants : le lieu où la liberté de navigation s'applique ; ce qui constitue une violation de la liberté de navigation ; et la question de savoir si la liberté de navigation peut être invoquée pour interdire l'application extraterritoriale des législations pénale et douanière de l'Etat côtier à la haute mer. Les Parties sont de plus en désaccord sur la pertinence en l'espèce des décisions rendues par les tribunaux italiens. Enfin, elles divergent sur le manquement à l'obligation « de tenir dûment compte » prévue à l'article 87, paragraphe 2,

de la Convention. Le Tribunal examinera successivement les arguments des Parties concernant ces points.

190. En ce qui concerne la portée de la liberté de navigation, le Panama affirme que la liberté de navigation prévue à l'article 87 de la Convention recouvre « toutes les activités et les droits qui sont connexes ou liés à cette liberté, ou qui en font partie. » Selon le Panama, cela implique que

toute activité compatible avec le statut de la haute mer et qui n'implique pas de demande d'appropriation ayant trait aux droits d'autres Etats ou au fond marin international devrait être admise, à moins d'être interdite par une disposition spécifique de la Convention.

Le Panama soutient que « le soustage de navires, y compris ceux d'autres Etats, par le « Norstar » relève de la liberté de navigation ».

191. Le Panama affirme qu'un navire jouit de la liberté de navigation « en tout temps et en tout lieu, même au mouillage. » Selon lui, le fait qu'un navire se trouve dans un port n'affecte pas sa liberté de navigation, y compris « celle d'appareiller vers la haute mer. » Il soutient que « [l]a liberté de navigation s'entend du droit de traverser la haute mer tout autant que de celui d'y accéder. » Pour lui, cette liberté ne représenterait pas grand-chose si les navires se trouvant dans un port ne jouissaient pas des mêmes protections que ceux naviguant déjà en haute mer.

192. Le Panama appelle l'attention sur la différence qui existe entre la présente affaire et celle du navire « Louisa », dans laquelle le Tribunal avait déclaré que l'article 87 ne pouvait s'interpréter d'une manière qui accorderait au navire le droit d'appareiller et de gagner la haute mer alors qu'il avait été immobilisé dans le cadre de poursuites judiciaires. Selon le Panama, le « Louisa » avait été immobilisé à raison d'activités menées dans les eaux territoriales espagnoles, alors que la saisie du « Norstar » résultait d'activités menées en haute mer. Le Panama affirme que la pertinence de l'article 87 doit être fondée non pas sur le lieu où la saisie a été opérée, mais sur le lieu de l'infraction présumée.

193. Quant à la question de savoir ce qui constitue une violation de la liberté de navigation, le Panama argue que les mesures prises par des Etats pour entraver la liberté de navigation dont jouissent d'autres Etats ne se limitent pas à des interventions qui ont effectivement lieu en haute mer, mais qu'il peut aussi

s'agir de « mesures visant à saisir illicitement un navire dans un port dans le but de l'empêcher de regagner la haute mer. »

194. Le Panama conteste la thèse de l'Italie selon laquelle l'article 87 ne s'applique que s'il y a une interférence physique en haute mer et non lorsqu'un navire est saisi au port. Selon le Panama :

L'exact opposé serait qu'un Etat côtier ordonne la saisie d'un navire dans un port à raison d'activités menées, en toute licéité dans ce cas, en haute mer, et que cela n'entraîne pas de violation de l'article 87, puisqu'une telle violation ne viserait que les saisies en haute mer. Cela signifierait en fait qu'un Etat côtier pourrait contourner l'article 87 sur la liberté de navigation et être parfaitement libre d'abuser de son droit de saisir des navires en attendant pour ce faire qu'ils se trouvent dans le port. [...] C'est l'autre extrême.

195. Le Panama affirme que le « Norstar » se livrait uniquement au soutage d'autres navire en haute mer. Selon lui, l'Italie a par conséquent enfreint l'article 87 de la Convention en procédant à la saisie irrégulière du navire, qui se livrait à des activités licites.

196. Pour ce qui est de l'exercice extraterritorial de la juridiction, le Panama déclare que « les compétences normative et d'exécution d'un Etat s'arrêtent aux limites de son territoire et de sa mer territoriale. » Selon lui, 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. Il fait observer que « [s]i un Etat pouvait légiférer et saisir les navires d'un autre Etat pour des activités menées en haute mer, la notion de liberté de la haute mer n'aurait plus de sens. » Il affirme par conséquent que

[l]'exercice par l'Italie de sa compétence pénale et fiscale à l'égard du *Norstar* par le biais de son ordonnance et de sa demande de saisie pour des activités licites menées en haute mer contrevient directement à la juridiction exclusive du Panama, en tant qu'Etat du pavillon, sur ce navire dans des eaux extraterritoriales.

197. Le Panama affirme par ailleurs que « [l]e principe de la juridiction exclusive du Panama en tant qu'Etat du pavillon découle notamment des articles 92 et 97, paragraphes 1 et 3, de la Convention. » Ainsi, selon lui, en

exerçant 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. »

198. Le Panama attache de l'importance aux décisions des tribunaux italiens. Il note que « le tribunal de Savone a jugé que la saisie du « Norstar » était illicite, précisément en raison du lieu où se trouvait le navire lors du soutage. » Il attire aussi l'attention sur la conclusion de la cour d'appel de Gênes, selon laquelle « quiconque organise la fourniture de carburant en haute mer ne commet pas un délit, quand bien même aurait-il su que ce carburant était utilisé par des plaisanciers faisant route vers les côtes italiennes. » Il affirme que ces décisions vont manifestement dans le sens de ses arguments en l'espèce et contredisent ceux de l'Italie.

199. S'agissant de la violation de l'article 87, paragraphe 2, de la Convention, le Panama soutient que l'obligation prévue par cette disposition demande à tous les Etats, dans l'exercice des libertés de la haute mer, de prendre en considération les intérêts des autres Etats et à s'abstenir de toute activité qui entraverait l'exercice des mêmes libertés par les autres Etats. Selon le Panama, cette disposition n'opère pas de distinction entre l'Etat du pavillon et l'Etat côtier, et l'Italie n'en est donc pas exemptée. Le Panama fait valoir que 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. »

200. Pour les motifs qui précèdent, le Panama conclut que

[1]a saisie ordonnée et demandée par l'Italie dans l'exercice de sa compétence pénale et l'application de sa réglementation douanière a violé la liberté de navigation accordée aux navires immatriculés sous pavillon panaméen et elle est, par conséquent, contraire à la Convention.

201. L'Italie, quant à elle, affirme que « [1]a 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. »

202. L'Italie ne conteste pas l'affirmation du Panama selon laquelle le soutage relève de la liberté de la haute mer prévue à l'article 87 de la Convention. Elle reconnaît que le soutage en haute mer est « une activité totalement légitime

au regard du droit italien ». Ce qu'elle conteste, c'est l'affirmation du Panama selon laquelle l'ordonnance de saisie visait des activités de soutage en haute mer. Elle relève qu'au contraire, ce que le procureur ciblait, c'était « différents actes accomplis sur le territoire de l'Italie, dans ses eaux intérieures et/ou dans sa mer territoriale. »

203. L'Italie s'oppose à l'argument du Panama selon lequel la liberté de navigation est un droit dont jouissent les navires, où qu'ils se trouvent en mer. Selon elle, la liberté de navigation n'est pas un droit que les Etats exercent dans toutes les zones maritimes, mais uniquement en haute mer. Elle note « [qu']au moment où l'ordonnance de saisie du « Norstar » a été exécutée [...], le navire [...] se trouvait dans les eaux intérieures [espagnoles] » et que par conséquent il ne jouissait pas du droit à la liberté de navigation prévu au paragraphe 1 de l'article 87. Elle s'oppose aussi à la thèse du Panama selon laquelle la liberté de navigation inclut la liberté d'accéder à la haute mer. Selon elle, le Tribunal a confirmé dans l'*Affaire du navire « Louisa »* que l'article 87 ne s'applique pas partout, mais uniquement à la haute mer et, en vertu de l'article 58 de la Convention, à la zone économique exclusive.

204. L'Italie rejette la distinction opérée par le Panama entre l'*Affaire du navire « Louisa »* et la présente affaire, faisant observer qu'en l'espèce les poursuites diligentées contre le « Norstar » visaient des délits qui auraient été commis en Italie. Elle soutient que, indépendamment de ce fait, la distinction que le Panama s'efforce d'opérer à propos du lieu où les infractions auraient été commises est dénuée de pertinence car la liberté de navigation n'emporte pas « le droit absolu pour tout navire d'obtenir l'accès à la haute mer. » De plus, elle affirme qu'au moment où l'ordonnance de saisie a été rendue et exécutée, le « Norstar » avait séjourné de manière continue et ininterrompue dans les eaux intérieures espagnoles et n'était pas en mesure d'exercer quelque liberté de navigation que ce soit. Par conséquent, pour l'Italie, « aucune violation de l'article 87, paragraphe 1, ne peut s'être produite à l'égard du Panama. »

205. Sur le point de savoir ce qui constitue une violation de la liberté de navigation, l'Italie indique que la situation type impliquant une violation de la liberté de navigation est 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. » De plus, selon l'Italie, « [i]l 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. » De l'avis de l'Italie, « [1]a liberté de navigation doit avant tout être interprétée comme la garantie de ne pas subir de mesures de coercition. »

206. Au cours des audiences, l'Italie a développé son argument relatif au comportement ne constituant pas une mesure coercitive. Selon elle, « un acte qui ne constitue pas une mesure coercitive [peut] quand même être pris en compte du point de vue de l'article 87 » lorsqu'il produit un « effet paralysant ». Sur ce point, elle prend à titre d'exemple le cas « d'un texte de loi qui autorise un pays à exercer sa juridiction de façon extraterritoriale pour proscrire et donc réprimer certains comportements en haute mer. » Elle fait valoir que si cela conduit un navire à « s'abstenir de traverser les zones maritimes où cette législation extraterritoriale s'applique », cela peut être pertinent du point de vue de l'article 87. Elle déclare cependant que comme l'ordonnance de saisie et sa demande d'exécution étaient secrètes et que nul ne pouvait en soupçonner l'existence, elles ne pouvaient pas produire le moindre effet paralysant sur ceux qu'elles visaient. Partant, aucune interférence avec la navigation du « Norstar » en haute mer n'a eu lieu en l'espèce et aucune violation de l'article 87, paragraphe 1, de la Convention ne s'est donc produite.

207. En ce qui concerne l'exercice extraterritorial de la juridiction, l'Italie affirme qu'il se peut que l'extension extraterritoriale de la compétence normative soit proscrite par d'autres dispositions de la Convention, comme l'article 89, mais certainement pas au regard de l'article 87 de la Convention. A son avis, même à supposer qu'il ait étendu la portée de cette compétence normative de façon extraterritoriale, « en l'absence d'interférence concrète avec la liberté de navigation, ce comportement ne porterait pas atteinte à l'article 87. » Elle soutient de plus que d'autres dispositions de la Convention protègent de la même façon les navires en haute mer de tout exercice extraterritorial de la juridiction d'un Etat côtier, sans que cet exercice constitue une entrave à la liberté de navigation. A titre d'exemple, elle cite l'article 92.

208. L'Italie soutient que « l'extraterritorialité n'est pas un critère permettant d'établir une infraction à l'article 87 » de la Convention. Selon elle, l'article 87 ne traite pas de la territorialité ou de l'extraterritorialité, mais « des obstacles à la navigation, et de rien d'autre. Or, aucun ne s'est produit ici, sous quelque forme que ce soit, même la plus modérée. »



209. S'agissant des décisions de ses tribunaux, l'Italie relève tout d'abord que l'ordonnance de saisie n'a jamais été jugée illicite par la justice italienne. Elle note par ailleurs que le tribunal de Savone ne s'est pas prononcé sur la licéité de l'ordonnance.

210. L'Italie rejette aussi la pertinence de ces décisions en l'espèce. Selon elle, la licéité de la saisie d'un navire au regard de l'article 87 doit être appréciée sur la base des exigences de cet article, ce qui consiste à déterminer si la saisie a entravé la liberté de navigation du navire, et non pas « s'il a été conclu ultérieurement que les délits présumés ont bien été commis. » Elle fait ainsi observer que la saisie pourrait violer l'article 87 de la Convention même s'il était établi que les délits présumés avaient bien été commis. Du reste, même si les tribunaux italiens avaient déclaré l'ordonnance illicite au regard du droit italien, cela ne voulait pas dire que le droit international aurait été enfreint. L'Italie soutient que si la responsabilité internationale d'un Etat était engagée pour des investigations qui en définitive aboutissent à la relaxe des accusés, « [c]ela représenterait une ingérence intolérable dans le droit souverain qu'a chaque Etat de mener des investigations et de poursuivre les délits. »

211. Pour ce qui est de la violation de l'article 87, paragraphe 2, de la Convention, l'Italie note que l'obligation de tenir dûment compte des droits des autres Etats en vertu de cette disposition lie les Etats qui exercent leur liberté de navigation sur le fondement de l'article 87, paragraphe 1. Elle signale que c'est le Panama qui a invoqué l'article 87, paragraphe 1, de la Convention, et la liberté de navigation en la présente espèce et que c'est donc uniquement à lui, et non à l'Italie, que s'impose l'obligation prévue à l'article 87, paragraphe 2 de la Convention. Elle soutient en conséquence qu'elle n'a pas violé l'article 87, paragraphe 2, de de la Convention.

\* \* \*

212. Le Tribunal va à présent déterminer si l'article 87 de la Convention est applicable et a été enfreint en l'espèce. A cet égard, il tient cependant à rappeler qu'il a déclaré, au paragraphe 122, que sa compétence sur le différend s'étend non seulement à l'ordonnance de saisie et à la demande de sa mise à exécution, mais aussi à la saisie et à l'immobilisation du « Norstar ». Il appelle également l'attention sur la conclusion qu'il a formulée au paragraphe 186, selon laquelle l'ordonnance de saisie et son exécution visaient aussi bien des infractions qui auraient été commises sur le territoire italien que les activités de soutage auxquelles le « Norstar » se livrait en haute mer. Il précise à cet égard qu'il 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. Ce sont les mesures prises par l'Italie à l'égard des activités menées par le « Norstar » en haute mer qui intéressent le Tribunal.

213. L'article 87 de la Convention est libellé comme suit :

Article 87  
Liberté de la haute mer

1. 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 ;
  - b) la liberté de survol ;
  - c) la liberté de poser des câbles et des pipelines sous-marins, sous réserve de la partie VI ;
  - d) la liberté de construire des îles artificielles et autres installations autorisées par le droit international, sous réserve de la partie VI ;
  - e) la liberté de la pêche, sous réserve des conditions énoncées à la section 2 ;
  - f) la liberté de la recherche scientifique, sous réserve des parties VI et XIII.
2. 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.

214. L'article 87 de la Convention déclare que la haute mer est ouverte à tous les Etats. Il déclare également la liberté de la haute mer et énonce l'obligation de tenir dûment compte des intérêts des autres Etats.

215. De l'avis du Tribunal, le statut juridique de la haute mer a un certain nombre d'implications. La haute mer étant ouverte à tous les Etats, aucune partie de celle-ci ne relève de la souveraineté d'un quelconque Etat. Cette

notion est énoncée à l'article 89 de la Convention, qui dispose qu'« [a]ucun Etat ne peut légitimement prétendre soumettre une partie quelconque de la haute mer à sa souveraineté. »

216. Le Tribunal note que le caractère ouvert et libre de la haute mer s'accompagne d'un autre corollaire, qui est que, sauf cas exceptionnel, aucun Etat ne peut exercer sa juridiction sur un navire étranger en haute mer. La liberté de navigation serait illusoire si un navire – le moyen par excellence d'exercer la liberté de navigation – pouvait être soumis à la juridiction d'autres Etats en haute mer. Dans son arrêt en l'*Affaire du « Lotus »*, la Cour permanente de Justice internationale a déclaré :

Il est certainement vrai que – en dehors des cas particuliers déterminés par le droit international – les navires en haute mer ne sont soumis à d'autre autorité qu'à celle de l'Etat dont ils portent le pavillon. *En vertu du principe de la liberté de la mer, c'est-à-dire de l'absence de toute souveraineté territoriale en haute mer*, aucun Etat ne peut y exercer des actes de juridiction quelconques sur des navires étrangers. (Les italiques sont du Tribunal)

(*Arrêt n° 9, 1927, C.P.J.I. série A, n° 10, p. 25*)

217. Ce principe est clairement énoncé à l'article 92 de la Convention, qui dispose que « [l]es navires naviguent sous le pavillon d'un seul Etat et sont soumis, sauf dans les cas exceptionnels expressément prévus par des traités internationaux ou par la Convention, à sa juridiction exclusive en haute mer. »

218. Le Tribunal considère que les notions d'illégitimité des revendications de souveraineté sur la haute mer et de juridiction exclusive de l'Etat du pavillon en haute mer sont inhérentes au statut juridique de la haute mer, qui est ouverte et libre. En conséquence, aux fins d'interpréter l'article 87 de la Convention, on pourra se référer aux articles 89 et 92 de la Convention. Le fait que le Panama n'a pas invoqué l'article 92 dans sa requête n'empêche pas le Tribunal d'examiner l'article 92 pour décider si l'article 87 a été enfreint en l'espèce.

219. Le Tribunal va maintenant examiner si le soutage en haute mer relève de la liberté de navigation. A cet égard, il note que les Parties ne contestent pas la licéité d'une telle activité en haute mer. Il rappelle ses conclusions dans l'*Affaire du navire « Virginia G »*, selon lesquelles, si « le soutage de navires étrangers qui pêchent dans la zone économique exclusive est une activité qui peut être réglementée par l'Etat côtier », ce dernier n'a toutefois pas compétence « pour

réglementer d'autres activités de soutage, sauf en accord avec la Convention » (*Navire « Virginia G » (Panama/Guinée-Bissau), arrêt, TIDM Recueil 2014, p. 70, par. 223*). De l'avis du Tribunal, 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. Le Tribunal 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.

220. La question suivante que le Tribunal va examiner est celle des espaces où s'applique la liberté de navigation. La Convention prévoit un régime de navigation élaboré. Les droits de navigation dont jouissent les navires étrangers varient selon les différentes zones maritimes. La liberté de navigation s'applique à la haute mer et également à la zone économique exclusive en vertu de l'article 58, paragraphe 1, de la Convention.

221. Le Tribunal note qu'un Etat exerce sa souveraineté dans ses eaux intérieures. Les navires étrangers n'ont le droit d'y naviguer que si cela est prévu par la Convention ou d'autres règles du droit international. Analyser la liberté de navigation comme comprenant le droit de quitter un port et d'avoir accès à la haute mer serait incompatible avec le régime juridique des eaux intérieures. Le Tribunal, en conséquence, ne saurait accepter l'affirmation du Panama selon laquelle la liberté de navigation consacrée à l'article 87 de la Convention comprend le droit « d'appareiller vers la haute mer » et qu'un navire jouit de cette liberté même s'il se trouve dans un port de l'Etat côtier.

222. Le Tribunal va à présent examiner la question de savoir quels actes peuvent constituer une violation de la liberté de navigation au regard de l'article 87 de la Convention. Etant donné qu'aucun Etat ne peut exercer sa juridiction sur des navires étrangers en haute mer, de l'avis du Tribunal, 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. Il va de soi qu'une entrave physique ou matérielle mise à la navigation de navires étrangers en haute mer enfreint la liberté de navigation.

223. Toutefois, même des actes qui n'impliquent ni entrave physique ni coercition en haute mer peuvent constituer une infraction à la liberté de navigation. A cet égard, le Tribunal note que l'Italie reconnaît la possibilité que des actes

qui ne constituent pas une mesure coercitive en haute mer puissent constituer une violation de l'article 87 de la Convention, si de tels actes ont un « effet paralysant ». Cependant, l'Italie a fait valoir qu'aucun effet de ce type n'avait été produit en l'espèce puisque l'ordonnance de saisie n'était pas connue et ne pouvait l'être.

224. De l'avis du Tribunal, ce qui importe est non pas de savoir si un effet paralysant est produit. Qu'il y ait ou non un tel effet, 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. Partant, l'application par l'Italie de ses législations pénale et douanière aux activités de soutage du « Norstar » en haute mer pourrait, en soi, indépendamment de tout effet paralysant, constituer une violation de la liberté de navigation prévue à l'article 87 de la Convention.

225. Le Tribunal a déjà déclaré (aux paragraphes 216, 217 et 218) que le principe de la juridiction exclusive de l'Etat du pavillon est un élément inhérent de la liberté de navigation prévue à l'article 87 de la Convention. Ce principe 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. Le Tribunal ne saurait par conséquent accueillir les arguments de l'Italie selon lesquels l'article 87 ne concerne pas la territorialité ou l'extraterritorialité mais l'entrave à la navigation et que l'extraterritorialité n'est pas le critère permettant d'évaluer s'il y a eu violation de l'article 87. Au contraire, 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 les cas prévus par la Convention ou d'autres traités internationaux. Il en serait ainsi même si l'Etat s'abstenait de faire exécuter ces législations en haute mer.

226. L'argument central de l'Italie, en l'espèce, est que, puisque l'ordonnance de saisie a été exécutée non en haute mer mais dans les eaux intérieures, l'article 87 de la Convention ne saurait s'appliquer et n'a certainement pas été violé. Le Tribunal ne considère pas cet argument comme convaincant. Il reconnaît que le lieu d'exécution importe pour évaluer si l'article 87 était applicable ou a été violé. Il ne s'ensuit pas, toutefois, que le lieu d'exécution est l'unique critère à cet égard. Contrairement à ce que soutient l'Italie, 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. C'est précisément ce qu'a fait l'Italie en l'espèce. En conséquence, le Tribunal estime 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.

227. Le Tribunal va à présent examiner la question de savoir si les décisions des tribunaux italiens ont une incidence sur la présente espèce.

228. Le Tribunal note que sa tâche, en l'espèce, est de décider si l'Italie, en délivrant l'ordonnance de saisie du « Norstar » et en la faisant exécuter, a agi conformément aux obligations qui lui incombent à l'égard du Panama en vertu de la Convention. La tâche des tribunaux italiens était, en revanche, de décider si les infractions alléguées de contrebande et de fraude fiscale ont été commises au regard de la législation italienne. Ces deux missions sont distinctes et indépendantes l'une de l'autre. Les décisions des tribunaux italiens selon lesquelles aucune infraction n'a été commise au regard du droit italien ne signifient pas ou n'impliquent pas nécessairement que la saisie du « Norstar » était contraire à la Convention.

229. Le Tribunal reconnaît, toutefois, que les décisions des tribunaux italiens peuvent servir à élucider les faits de la présente affaire. Comme la Cour permanente de Justice internationale l'a affirmé dans *l'Affaire relative à certains intérêts allemands en Haute-Silésie polonaise* :

Au regard du droit international et de la Cour qui en est l'organe, les lois nationales sont de simples faits, manifestations de la volonté et de l'activité des Etats, au même titre que les décisions judiciaires ou les mesures administratives.

(*Certains intérêts allemands en Haute-Silésie polonaise, fond, arrêt n° 7, 1926, C.P.J.I. série A, n° 7, p. 19*)

230. Au vu de ce qui précède, le Tribunal 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.

231. La question suivante que le Tribunal examinera concerne l'assertion du Panama selon laquelle l'Italie ne s'est pas acquittée de l'obligation visée à l'article 87, paragraphe 2, de la Convention. Cette disposition impose que l'Etat qui exerce la liberté de la haute mer tienne dûment compte de l'intérêt des autres Etats. Le présent différend concerne l'exercice par le Panama de la liberté de navigation s'agissant de son navire, le « Norstar ». Il ne concerne pas l'exercice par l'Italie de la liberté de navigation. En conséquence, il ne saurait être question de la violation par l'Italie de l'obligation susmentionnée. Le Tribunal estime donc que l'article 87, paragraphe 2, de la Convention n'est pas applicable en l'espèce.

## VII. L'article 300 de la Convention

### Le lien entre l'article 300 et l'article 87 de la Convention

232. Le Tribunal va à présent examiner les demandes du Panama relative à l'article 300 de la Convention.

233. Le Tribunal rappelle qu'il a déclaré au paragraphe 132 de son arrêt sur les exceptions préliminaires 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 » (*Navire « Norstar » (Panama c. Italie), exceptions préliminaires, arrêt, TIDM Recueil 2016, p. 74, par. 132*).

234. Le Tribunal a déjà déclaré au paragraphe 126 que si les Parties conviennent que la compétence du Tribunal en l'espèce est circonscrite à la violation supposée de l'article 300 au regard de l'article 87 de la Convention, elles divergent sur le point de savoir si les demandes du Panama fondées sur l'article 300 ont un lien avec l'article 87.

235. Avant de passer à l'examen de chacune des demandes du Panama, le Tribunal va examiner les arguments des Parties concernant le lien entre les articles 87 et 300 de la Convention.

236. 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, et invoque par conséquent l'article 300. » Il soutient également que « [t]ous les arguments faits valoir par le Panama concernant la mauvaise foi de l'Italie et

l'abus de droit qu'elle a commis trouvent leur source dans les obstacles mis à la libre navigation protégée par l'article 87. » Selon lui, « [s]i l'Italie n'avait pas, par son ordonnance de saisie, fait échec au droit du « Norstar » de naviguer librement, aucune des demandes de violation de la bonne foi n'aurait été soumise. »

237. Le Panama fait valoir qu'« il est crucial d'employer le concept de bonne foi pour interpréter l'article 87 et de le lier à l'article 300 de la Convention. » Il demande au Tribunal « d'interpréter l'article 87 de façon extensive à la lumière du principe de l'effet utile, de sorte que soit établie une violation substantielle de l'article 87 au vu du principe de bonne foi dans le contexte particulier du « Norstar ». » A cet égard, le Panama se réfère aux décisions du Tribunal et de la CIJ ainsi qu'à des études doctrinales pour étayer son argument.

238. L'Italie affirme qu'un certain nombre d'allégations que le Panama formule concernant le manque de bonne foi sont sans rapport aucun avec l'article 87 de la Convention. Elle rejette la position du Panama selon laquelle « l'Italie a violé l'article 300 au regard de l'article 87 précisément parce qu'elle a enfreint l'article 87. » Selon elle,

[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.

De l'avis de l'Italie, cette conclusion n'est pas tenable.

239. L'Italie affirme qu'« [é]tablir un lien entre l'article 87 et l'article 300 exige de prouver d'abord que l'article 87 a été violé puis que cette violation est elle-même intervenue en violation de l'article 300. » Quant à l'argument du Panama selon lequel l'article 87 devrait être interprété de façon extensive au vu du principe de l'effet utile de sorte que soit établie une violation substantielle de l'article 87 au vu du principe de bonne foi, l'Italie soutient que « l'article 300 de la CNUDM n'a pas pour but de fournir des normes herméneutiques, de telle sorte que, [...] cette notion de bonne foi ne peut pas être utilisée pour créer des liens entre l'article 87 et l'article 300. » Quant au principe de l'effet utile, l'Italie se réfère au rapport de la Commission du droit international (ci-après, la « CDI ») sur les travaux de sa dix-huitième session (4 mai–19 juillet 1966),



dans lequel celle-ci a déclaré que « la maxime [*ut res magis valeat quam pereat*] n'appelle pas d'interprétation "extensive" ou "libérale" au sens d'une interprétation allant au-delà de ce qui est exprimé ou nécessairement sous-entendu dans les termes employés. »

\* \* \*

240. L'article 300 de la Convention est libellé comme suit :

Article 300  
Bonne foi et abus de droit

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.

241. Comme le Tribunal l'a déclaré dans l'*Affaire du navire « Louisa »*, l'article 300 de la Convention ne saurait être invoqué de façon autonome. En conséquence, un Etat Partie alléguant une violation de l'article 300 doit tout d'abord identifier « les obligations [...] assumées aux termes de la Convention » qui ne sont pas remplies de bonne foi ou « les droits, les compétences et les libertés reconnus dans la Convention » qui sont exercés d'une manière qui constitue un abus de droit. Il doit ensuite établir un lien entre sa demande au titre de l'article 300 et « les obligations [...] assumées aux termes de la Convention » ou « les droits, les compétences et les libertés reconnus dans la Convention ».

242. Dans la présente affaire, le Panama soutient que l'Italie n'a pas rempli de bonne foi les obligations que l'article 87 de la Convention met à sa charge et a fait un usage abusif des droits que cette même disposition lui reconnaît. En conséquence, c'est au Panama qu'il incombe d'établir l'existence d'un lien entre ces demandes et l'article 87. Le Tribunal va examiner dans la prochaine section si le Panama a établi ce lien pour chacune de ces demandes.

243. Le Tribunal rejette l'argument du Panama selon lequel une violation de l'article 87 de la Convention est nécessairement contraire à l'article 300 de la Convention. Pour qu'il y ait violation de l'article 300, le Panama doit non seulement prouver que l'article 87 a été violé mais aussi qu'il l'a été de mauvaise foi. La mauvaise foi ne se présume pas et doit être établie.

244. Le Tribunal rejette également l'affirmation du Panama selon laquelle l'article 87 de la Convention doit être interprété de façon extensive à la lumière du principe de l'effet utile. Le Tribunal ne considère pas que l'effet utile soit pertinent dans le présent contexte. En interprétant l'article 87, le Tribunal ne voit pas de raison de s'écarter de la règle générale d'interprétation des traités reflétée à l'article 31 de la Convention de Vienne sur le droit des traités.

245. Le Tribunal va à présent examiner chaque demande spécifique du Panama concernant l'article 300 de la Convention. Comme il est indiqué au paragraphe 129, le Tribunal étudiera la question de savoir si les demandes du Panama relèvent de sa compétence et, dans l'affirmative, si l'Italie a enfreint l'article 300 de la Convention.

### La bonne foi

246. Le Panama formule plusieurs demandes selon lesquelles l'Italie aurait manqué à l'obligation de bonne foi prévue à l'article 300 de la Convention et énumère les actions suivantes pour étayer ses dires :

1. retarder la saisie, ce qui soulève des questions liées à l'acquiescement et à l'*estoppel* ;
2. attendre que le « Norstar » eut quitté la haute mer et pénétré dans le territoire d'un Etat tiers avant d'exécuter la saisie ;
3. exécuter une ordonnance de saisie prématurée comme mesure conservatoire ;
4. refuser délibérément de répondre aux nombreuses communications du Panama concernant l'affaire ;
5. refuser systématiquement de divulguer des informations pertinentes ;
6. faire une fausse description du *locus* des activités pour lesquelles le navire a été saisi, en violation de la règle selon laquelle nul ne peut se mettre en contradiction avec sa conduite antérieure ;
7. mettre ses propres négligences sur le compte des autres, y compris le propriétaire du navire et l'Espagne, telles le fait de :
  - 7.1. maintenir le « Norstar » sous son contrôle et sa juridiction absolus pendant une durée excessive plutôt que de rapidement faire le nécessaire pour le restituer ;
  - 7.2. ce qui concerne sa maintenance ; et enfin

8. affirmer que l'article 87, paragraphe 2, lie uniquement le Panama, violant par là même la règle selon laquelle nul ne peut se prévaloir de sa propre turpitude.

247. L'Italie soutient que « parmi tous les comportements mis en avant par le Panama pour prouver la mauvaise foi de l'Italie en violation de l'article 300, seuls deux entretiennent un lien possible avec l'article 87 », et relèvent donc de la compétence du Tribunal dans la présente affaire :

- a) Le premier tient au fait que, bien qu'elle ait su de longue date que le « Norstar » se livrait à des activités de soutage, l'Italie a attendu jusqu'en 1998 pour saisir le navire ;
- b) Le second tient au fait que l'Italie a attendu que le « Norstar » se trouve dans le port de Palma pour saisir le navire, de manière à rendre la saisie plus facile.

*Le choix du moment de la saisie du « Norstar »*

248. D'après le Panama, l'Italie savait que le « Norstar » se livrait à des opérations de soutage en haute mer « de 1994 à 1998 », mais elle n'a rien fait durant ces quatre années pour réprimer pénalement cette activité. Selon lui, la décision soudaine prise par l'Italie en 1998 de traiter les opérations de soutage comme une infraction montre qu'elle n'a pas agi de bonne foi.

249. Le Panama affirme que le retard mis par l'Italie pour considérer que les activités de soutage du « Norstar » constituaient des infractions est une reconnaissance tacite de la licéité de cette conduite. En conséquence, il invoque l'acquiescement et l'*estoppel*.

250. L'Italie, quant à elle, maintient que le « Norstar » n'a pas été saisi et immobilisé en raison des activités de soutage auxquelles il se livrait en haute mer, mais parce qu'il était soupçonné de faire partie d'un plan délictueux visant à commettre des infractions de fraude fiscale et de contrebande sur le territoire italien. Elle explique que le « Norstar » n'a été saisi qu'en 1998 parce que ce n'est qu'à cette date que l'enquête de la police fiscale italienne a révélé la participation du navire aux infractions indiquées. Selon elle, « [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. »

251. Le Tribunal estime que l'acquiescement et l'*estoppel* invoqués par le Panama ne sont pas applicables en l'espèce puisque leurs conditions d'application ne sont pas remplies. Il note aussi que le Panama n'a pas rapporté la preuve que la conduite de l'Italie était constitutive d'une mauvaise foi de sa part. Un simple retard n'est pas en soi une preuve de mauvaise foi. Le fait que le « Norstar » n'ait été saisi qu'en 1998, bien qu'il se fût livré à des activités de soutage dans la zone concernée depuis 1994, ne saurait être constitutif d'un manquement à la bonne foi au regard de l'article 300 de la Convention. Le Tribunal rejette par conséquent la demande formulée par le Panama à ce titre.

*Le lieu de la saisie du « Norstar »*

252. Le Panama affirme que l'Italie a violé l'article 300 de la Convention au regard de l'article 87 de la Convention parce qu'elle a attendu que le « Norstar » se trouve dans un port étranger pour ordonner sa saisie.

253. Le Panama soutient qu'aucun élément de preuve n'étaye l'affirmation de l'Italie selon laquelle la décision de saisir le « Norstar » dans un port espagnol était dictée par sa volonté de ne pas enfreindre l'article 87 de la Convention, dans la mesure où l'ordonnance de saisie elle-même prévoyait la possibilité de procéder à la saisie du « Norstar » en haute mer.

254. En conséquence, le Panama affirme que la décision de l'Italie de saisir le navire dans les eaux intérieures d'un Etat tiers alors qu'elle savait que sa saisie en haute mer constituerait une violation de la liberté de navigation n'a pas été prise de bonne foi.

255. L'Italie affirme qu'elle a attendu que le « Norstar » se trouve dans un port avant de le saisir parce que, sous réserve des situations exceptionnelles prévues par la Convention qui autorisent un Etat côtier à exercer sa compétence d'exécution en haute mer, saisir un navire en haute mer est toujours illicite, « que l'Etat côtier dispose ou non d'un titre légitime pour y exercer sa juridiction. »

256. L'Italie explique que « l'ordonnance de saisie mentionnait la possibilité de saisir le navire en haute mer si les conditions du droit de poursuite avaient été remplies. Mais, puisqu'elles ne l'étaient pas, le navire, à juste titre, a été saisi dans un port. »

257. L'Italie affirme que,

tenant compte des circonstances de l'espèce, la saisie du « Norstar » ne pouvait être que légale dans les zones où l'article 87 ne s'appliquait pas ou dans les zones où des exceptions à l'article 87 s'appliquaient. Et, loin d'être un signe de mauvaise foi, le *modus operandi* de l'Italie est plutôt le signe du respect qu'elle témoigne aux principes fondamentaux de la Convention.

\* \* \*

258. Le Tribunal estime que le Panama n'a pas démontré le manque de bonne foi de l'Italie à cet égard. La saisie du « Norstar » dans un port espagnol ne saurait en soi être considérée comme contraire à l'obligation de bonne foi prévue à l'article 300 de la Convention. Le Tribunal rejette par conséquent la demande du Panama.

*L'exécution de l'ordonnance de saisie*

259. Le Panama soutient que la saisie du « Norstar » était prématurée et qu'elle a été exécutée sans approbation finale et définitive des autorités judiciaires italiennes. Il note que l'ordonnance de saisie et la demande de sa mise à exécution ont été adoptées le 11 août 1998, mais que ce n'est que le 24 septembre 1998 que la police fiscale italienne a transmis les conclusions de son enquête sur le « Norstar » au procureur de la République.

260. Selon le Panama,

[d]es mesures conservatoires ou provisoires ne peuvent être ordonnées que s'il a été établi qu'elles sont : premièrement, justifiées *prima facie* en fait et en droit, c'est-à-dire *fumus boni juris* et *fumus commissi delicti* ; et, deuxièmement, qu'elles sont urgentes (c'est-à-dire *periculum in mora*). De plus, *periculum in mora* implique qu'il devait y avoir un risque de préjudice imminent et irréparable aux intérêts de l'Etat saisissant qui devait être évité au moyen d'une saisie conservatoire.

261. Le Panama soutient que « l'Italie n'a démontré aucun *periculum* ni aucun risque de subir un préjudice grave ou irréparable », puisqu'elle a laissé le navire opérer librement pendant quatre ans avant sa saisie. Même si l'interprétation

de la législation douanière italienne avait suscité des préoccupations concernant la possible commission d'une infraction dans cette affaire, ces préoccupations n'auraient pas constitué une cause probable de saisie.

262. L'Italie répond en soutenant que l'adoption de l'ordonnance de saisie n'était ni prématurée ni injustifiée. Selon elle, l'ordonnance visait à rassembler les preuves nécessaires à l'établissement d'une infraction commise par certains individus au moyen du « Norstar ». A cet égard, l'Italie cite sa législation et plusieurs décisions de sa Cour suprême qui indiquent qu'il est possible de procéder à une saisie probatoire sans preuves claires et manifestes de la culpabilité des individus poursuivis.

263. L'Italie note que le procureur est libre de décider du moment à partir duquel il dispose d'informations et de preuves suffisantes pour prendre une mesure comme une ordonnance de saisie. Elle note également que les enquêtes visant le « Norstar » étaient en cours depuis plusieurs mois déjà au moment où l'ordonnance de saisie a été prise. Par conséquent, elle estime que « l'adoption d'une ordonnance qui était pleinement motivée peut difficilement être considérée comme prématurée, illicite, injustifiée ou comme constituant un acte de mauvaise foi. »

264. L'Italie fait également observer que même le Code de procédure pénale panaméen prévoit la possibilité de prononcer une ordonnance de saisie à des fins probatoires.

\* \* \*

265. Le Tribunal note que la demande du Panama selon laquelle l'Italie aurait exécuté l'ordonnance de saisie de façon prématurée ou injustifiée relève du droit et des procédures internes de l'Italie. Il estime que le Panama n'a pas établi l'existence d'un lien entre cette allégation et l'article 87 de la Convention. Il considère par conséquent que la demande du Panama ne relève pas de sa compétence.

#### *Le manque de communication*

266. Le Panama affirme avoir fait sept tentatives pour communiquer avec l'Italie à propos du « Norstar » sans qu'aucune d'elles n'ait abouti. Il soutient qu'en gardant intentionnellement le silence face aux allégations de

violation de l'article 87, l'Italie a agi d'une manière contraire à son obligation de bonne foi.

267. Le Panama soutient qu'

[e]n refusant d'admettre qu'elle entravait les échanges au sujet du « Norstar », l'Italie a placé le Panama dans une position très défavorable. Si le Panama l'avait su, il aurait pu prendre d'autres mesures pour éviter de gaspiller son temps et son argent dans l'espoir que des négociations puissent encore se tenir.

268. L'Italie affirme que la façon dont elle s'est comportée dans ses échanges avec le Panama avant et durant la présente instance est sans rapport avec le fait de savoir si elle s'est acquittée de bonne foi du devoir de respecter la liberté de navigation du Panama conformément à l'article 87 de la Convention.

269. L'Italie affirme également que,

si le Panama avait voulu faire valoir que l'Italie avait agi de mauvaise foi en ne répondant pas à ses communications, il aurait dû le faire en liant l'article 300 de la Convention aux obligations énoncées à l'article 283 de la Convention. Mais il ne l'a pas fait et il est trop tard à présent pour le faire.

L'Italie soutient qu'elle « s'est comportée de façon cohérente, n'a jamais donné au Panama l'impression qu'un accord était proche. En restant muette, l'Italie a rejeté les propositions de règlement du Panama et elle l'a fait tout au long de l'affaire. »

270. L'Italie est donc d'avis que la demande du Panama à cet égard « n'entre pas dans la compétence du Tribunal ».

\* \* \*

271. Le Tribunal considère que le Panama n'a pas établi l'existence d'un lien entre l'allégation de mauvaise foi de l'Italie fondée sur son manque de coopération avant et durant la présente instance et l'article 87 de la Convention. Il considère par conséquent que la demande du Panama ne relève pas de sa compétence.

*La rétention d'information*

272. Le Panama avance que l'Italie s'est toujours opposée à communiquer l'intégralité des documents relatifs à la procédure pénale visant le « Norstar ». Il lui fait donc grief d'avoir retenu des informations essentielles à la présente affaire. Il se réfère à ce propos aux lettres émanant du Service du contentieux diplomatique, datées l'une du 4 septembre 1998, signalant au procureur italien l'absence de zone contiguë, l'autre du 18 février 2002, faisant explicitement référence aux demandes de réparation formulées par l'agent du Panama. Ce n'est qu'en 2016, selon lui, que l'Italie a révélé l'existence de ces documents.

273. Le Panama soutient qu'en refusant de divulguer des informations pertinentes, l'Italie a violé son obligation de coopérer au règlement du présent litige et n'a donc pas agi de bonne foi.

274. L'Italie rejette l'allégation selon laquelle elle aurait agi de mauvaise foi ou se serait montrée peu coopérative dans le cadre de la présente instance. Elle rappelle qu'elle a même pris l'initiative de proposer que les Parties s'échangent une liste des documents qui figuraient dans leurs dossiers respectifs.

\* \* \*

275. Le Tribunal estime que le comportement des Parties avant et pendant la présente instance en matière de divulgation d'information ou de documents, ou de non-divulgation de ceux-ci, n'a aucun lien avec l'article 87 de la Convention. Il considère par conséquent que la demande que le Panama fait valoir à ce titre ne relève pas de la compétence du Tribunal.

*Les motifs contradictoires justifiant l'ordonnance de saisie*

276. Le Panama demande au Tribunal de dire que l'Italie a violé son obligation de bonne foi du fait des motifs contradictoires sur lesquels elle a fondé l'ordonnance de saisie.

277. A ce propos, de l'avis du Panama, alors même qu'elle affirme que la saisie du « Norstar » a été réalisée dans les eaux intérieures espagnoles au motif qu'une saisie en haute mer aurait constitué une violation de l'article 87 de la Convention, l'Italie fonde son ordonnance de saisie sur la doctrine de la



présence fictive, qui ne s'applique qu'aux saisies en haute mer. Aux dires du Panama, il s'agit d'une contradiction manifeste.

278. Le Panama soutient également qu'à partir du moment où le tribunal de Savone a considéré que le « Norstar » menait ses activités en dehors des eaux territoriales, « il est [...] contradictoire que l'Italie affirme ensuite le contraire, comme c'est le cas dans son contre-mémoire, à savoir que le navire aurait été saisi "pour une infraction qu'il était soupçonné d'avoir commise en Italie". »

279. En conséquence, le Panama demande

que le principe *non concedit venire contra factum proprium* soit appliqué, car si l'Italie avait dit, au départ, que les activités du « Norstar » avaient eu lieu en dehors de ses eaux territoriales, aucun délit n'aurait en fait été commis. Le droit interdit à l'Italie de plaider maintenant exactement le contraire du comportement qui, selon ses propres déclarations, était à l'origine de l'introduction de la présente instance devant le Tribunal.

\* \* \*

280. Le Tribunal note que l'Italie n'a pas répondu directement aux arguments du Panama.

281. Le Tribunal est d'avis que le Panama n'a pas établi l'existence d'un lien entre sa demande relative aux motifs contradictoires et l'article 87 de la Convention. Il considère par conséquent que la demande du Panama ne relève pas de sa compétence.

*La durée de l'immobilisation et la maintenance du « Norstar »*

282. Le Panama allègue que « le « Norstar » a été immobilisé pendant une durée excessivement longue [...] et que le navire était dans les faits gardé au secret sous le contrôle et l'autorité de l'Italie pendant toutes ces années. Tout cela est manifestement contraire à la bonne foi. »

283. Le Panama soutient que,

[a]lors qu'elle savait que le « Norstar » avait été saisi de façon irrégulière et que la saisie violait la liberté de navigation régie par l'article 87, l'Italie n'a pas pris de mesures décisives pour promptement restituer le navire

à ses propriétaires ou au Panama en tant qu'Etat du pavillon. [...] Au contraire, l'Italie a laissé le « Norstar » se délabrer pendant un laps de temps tellement excessif qu'il a finalement dû être vendu aux enchères publiques pour finir en ferraille.

284. Le Panama soutient que l'Italie a complètement négligé son obligation d'assurer l'entretien du navire afin qu'il ne se détériore pas. Selon lui,

[e]n tant que juridiction compétente, le tribunal de Savone aurait dû [...] promptement prendre les mesures nécessaires à la préservation du navire et des autres biens à bord durant le temps de la saisie et au paiement des frais de port, de carburant, de victuailles et autres nécessités du navire et de l'équipage. Or cela n'a pas été fait.

285. En conséquence, le Panama s'estime entièrement fondé à dire que les actions de l'Italie, que ce soit entre 1998 et 2015 ou au cours de la présente instance, ont été accomplies de mauvaise foi.

286. L'Italie affirme que la présente espèce

ne porte pas sur l'immobilisation, mais sur l'ordonnance de saisie et la demande d'exécution. [...] La durée de l'immobilisation, qui est en rapport avec l'exécution de l'ordonnance de saisie et des autres mesures visant le « Norstar », tombe en dehors de la question limitée de savoir si l'ordonnance de saisie et la demande d'exécution en tant que telles enfreignent l'article 87.

287. L'Italie argue qu'elle n'a pas immobilisé le « Norstar » pendant une durée excessivement longue. Elle explique que le navire, saisi le 25 septembre 1998, a été libéré contre versement d'une caution le 11 mars 1999 et aurait pu être récupéré, mais que cela n'a pas été le cas. Elle note que la saisie du navire a ensuite été définitivement levée le 14 mars 2003 et que les autorités espagnoles ont été priées d'informer le gardien du navire que celui-ci devait être libéré. Elle fait également observer que le propriétaire du navire a été dûment informé le 2 juillet 2003. A son avis, ce n'est donc pas à elle de subir les conséquences du manque de diligence mis par le propriétaire du navire pour protéger ses propres intérêts.

\* \* \*

288. Le Tribunal a déclaré au paragraphe 122 que sa compétence sur le différend couvre la saisie et l'immobilisation du « Norstar ». Il considère que la demande du Panama relative à la durée de l'immobilisation et à la maintenance du « Norstar » est liée à l'article 87 de la Convention.

289. La question qu'il incombe au Tribunal de trancher est de savoir si l'Italie n'a pas rempli de bonne foi ses obligations au regard de l'article 87 de la Convention. Le Tribunal relève à cet égard que la saisie du navire a été levée de façon conditionnelle par le procureur près le tribunal de Savone en mars 1999 puis de façon inconditionnelle par le tribunal de Savone le 14 mars 2003. Il estime que le Panama n'a pas établi que l'Italie n'avait pas agi de bonne foi. Il rejette par conséquent la demande du Panama.

*L'article 87, paragraphe 2, de la Convention*

290. Le Panama affirme que l'obligation de tenir dûment compte de l'intérêt des autres Etats, prévue à l'article 87, paragraphe 2, de la Convention, lie l'ensemble des Etats.

291. Le Panama affirme également que l'affirmation de l'Italie selon laquelle l'article 87, paragraphe 2, de la Convention lie uniquement le Panama et non l'Italie est une nouvelle preuve de sa mauvaise foi.

292. L'Italie soutient que,

[d]ans 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.

\* \* \*

293. Le Tribunal a déjà affirmé au paragraphe 231 que l'article 87, paragraphe 2, de la Convention n'est pas applicable en l'espèce au motif que c'est le Panama et non l'Italie qui est soumis à l'obligation visée. En conséquence, la question d'une violation de l'article 300 ne se pose pas à ce titre.

### L'abus de droit

294. Le Panama soutient que l'Italie a exercé sa compétence d'une manière qui constitue un abus de droit. Selon lui,

[l'Italie] a appliqué à tort sa législation interne en dehors de son territoire à des activités licites et légitimes de soutage en haute mer. Elle a agi de mauvaise foi et abusé de ses droits en prolongeant l'immobilisation du « Norstar » sur une période excessivement longue, et ce malgré les décisions rendues par ses propres tribunaux, qui affirmaient sans équivoque qu'elle avait tort de poursuivre au pénal les personnes liées à l'exploitation du navire.

295. Le Panama soutient également que l'Italie a violé l'article 300 de la Convention

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, tel que le Panama, en ordonnant et demandant de manière illicite la saisie du Norstar et en lui appliquant abusivement sa législation douanière.

296. Le Panama déclare que,

lorsque l'Italie a décidé de saisir le « Norstar » sans avoir mené à bien une enquête approfondie pour savoir si cette saisie était justifiée, la réponse prématurée de sa part dénotait une absence de la bonne foi nécessaire pour protéger les droits des navires d'autres Etats du pavillon de naviguer librement dans les eaux internationales.

Selon lui, il en a résulté une violation « de ces droits dans la mesure où l'article 87 et l'article 300 sont également pertinents. »

297. Le Panama déclare également que l'Italie, en tant qu'Etat côtier, a abusé de son droit inscrit à l'article 21 de la Convention de légalement prévenir la violation de ses réglementations douanière et fiscale par des navires étrangers entrant dans sa mer territoriale. Il fonde son affirmation sur le principe *sic utere jure tuo alienum non laedas*. Selon lui,

[1] l'Italie a exercé son droit de rendre une ordonnance de saisie face à une violation supposée de ses réglementations douanière et fiscale, mais elle l'a fait dans un but qui diffère de celui pour lequel le droit a été conçu puisque ce droit est destiné à s'appliquer uniquement aux *mers territoriales*. [...] l'ordonnance de saisie visait des activités menées en haute mer, qui échappaient donc à la compétence territoriale de l'Italie.

298. La position de l'Italie est que la demande du Panama concernant un abus de droit au regard de l'article 300 de la Convention ne relève pas de la compétence du Tribunal en l'espèce. L'Italie invoque le paragraphe 132 de l'arrêt sur les exceptions préliminaires, dans lequel le Tribunal a estimé 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 » (*Navire « Norstar » (Panama c. Italie), exceptions préliminaires, arrêt, TIDM Recueil 2016, p. 74, par. 132*).

299. L'Italie affirme que l'article 300 de la Convention n'est pas pertinent dans tous ses éléments. Elle soutient que cet article comprend deux éléments distincts, la bonne foi et l'abus de droit, et que seul l'élément de la bonne foi fait l'objet du présent différend.

300. L'Italie allègue également que le Panama invoque l'article 300 de la Convention comme disposition autonome et ne le relie à aucune autre disposition de la Convention qu'il reproche à l'Italie d'avoir violée dans l'exercice de ses droits ou de sa juridiction en vertu de la Convention. Selon elle, « [1] l'article 300 pourrait être lié à la liberté de navigation consacrée par l'article 87 dans le seul cas où un Etat, dans l'exercice de sa liberté de navigation en vertu de l'article 87, abuserait des droits d'autres Etats » au regard de l'article 87, paragraphe 2.

301. L'Italie soutient que tel n'est manifestement pas le cas en l'espèce, où c'est le Panama, et non l'Italie, qui se prévaut de droits en vertu de l'article 87, paragraphe 1. Elle note qu'elle-même ne jouit d'aucun droit au regard de l'article 87 en la présente affaire et ne peut donc avoir commis un abus de droit.

302. S'agissant des demandes du Panama fondées sur l'article 21 de la Convention, l'Italie soutient que cet article ne relève pas du présent différend, tel que circonscrit par le Tribunal, et qu'il ne relève pas de la compétence du Tribunal en la présente affaire.

\* \* \*

303. Le Tribunal relève que, bien qu'il ne mentionne que la bonne foi au paragraphe 132 de son arrêt sur les exceptions préliminaires, cela ne signifie pas qu'il ne puisse connaître d'une demande fondée sur l'abus de droit. Il est d'avis que le second élément de l'article 300 de la Convention, c'est-à-dire l'abus de droit, est étroitement lié à la bonne foi. En conséquence, il ne considère pas que le paragraphe 132 de son arrêt limite sa compétence à l'élément tiré de la bonne foi contenu à l'article 300.

304. Le Tribunal va à présent examiner si la manière dont l'Italie a exercé les droits que lui reconnaît la Convention constitue un abus de droit.

305. Le Tribunal a déjà déclaré, au paragraphe 265, que la demande du Panama fondée sur l'exécution prématurée et injustifiée de l'ordonnance de saisie n'est pas liée à l'article 87 de la Convention et ne relève donc pas de sa compétence en l'espèce.

306. Le Tribunal estime que ne relève pas de sa compétence la demande du Panama fondée sur l'article 21 de la Convention.

307. Le Tribunal a déclaré, au paragraphe 231, que l'article 87, paragraphe 2, de la Convention n'est pas applicable en l'espèce. En conséquence, la question de l'abus de droit au regard de l'article 300 de la Convention en lien avec cette disposition ne se pose pas.

308. Compte tenu de ce qui précède, le Tribunal conclut que l'Italie n'a pas enfreint l'article 300 de la Convention.

### VIII. La réparation

309. Ayant conclu au paragraphe 230 que l'Italie avait enfreint l'article 87, paragraphe 1, de la Convention, le Tribunal va à présent examiner la question de la réparation.

310. Dans ses conclusions finales, le Panama a prié le Tribunal :

de dire et juger :

[...]

qu'en conséquence des violations susmentionnées, l'Italie est tenue de réparer le préjudice subi par le Panama et toutes les personnes impliquées dans les opérations du « Norstar » en versant à titre de réparation une somme de VINGT-SEPT MILLIONS NEUF MILLE DEUX CENT SOIXANTE-SIX DOLLARS DES ETATS-UNIS ET VINGT-DEUX CENTS (27 009 266,22 dollars) et VINGT-QUATRE MILLIONS HUIT CENT SOIXANTE-TREIZE MILLE QUATRE-VINGT-ONZE DOLLARS DES ETATS-UNIS ET QUATRE-VINGT-DEUX CENTS (24 873 091,82 dollars) au titre des intérêts, plus CENT SOIXANTE-DIX MILLE TROIS CENT SOIXANTE-HUIT EUROS ET DIX CENTIMES (170 368,10 euros) et VINGT-SIX MILLE TROIS CENT VINGT EUROS ET TRENTE ET UN CENTIMES (26 320,31 euros) au titre des intérêts.

311. D'après le Panama, la restitution en nature n'est pas possible dans les présentes circonstances « en raison de la détérioration du Norstar et de la longue période de temps qui s'est écoulée. » Il déclare aussi que, « en raison des dettes que le propriétaire du navire doit à l'Autorité portuaire de Palma de Majorque, le Norstar a été vendu aux enchères publiques, ce qui fait qu'il est impossible de revenir au *statu quo ante*. »

312. Par conséquent, le Panama soutient que « c'est l'indemnisation monétaire qui est maintenant la forme la plus raisonnable d'assurer une réparation complète » et que celle-ci « doit inclure tous les dommages économiquement quantifiables (matériels, immatériels ou moraux). »

313. L'Italie rejette la demande de réparation du Panama.

314. L'Italie déclare que « [a]fin 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. » Elle se fonde à cet égard sur l'article 31, paragraphe 1, du projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat pour fait internationalement illicite adopté par la CDI à sa cinquante-troisième session, en 2001 (ci-après, les « articles de la CDI sur la responsabilité de l'Etat »).

315. L'Italie affirme que « [l]'existence du lien de causalité entre la conduite illicite et le préjudice ne doit pas être présumée à la légère » et que « le préjudice dont la réparation est demandée doit être la conséquence directe de la conduite illicite du défendeur. »

\* \* \*

316. Le Tribunal a exprimé sa position sur les règles de la réparation en droit international. Dans l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*, il a déclaré :

Selon une règle bien établie du droit international, un Etat qui a subi un préjudice à la suite d'un acte illicite d'un autre Etat est en droit d'obtenir réparation du préjudice qu'il a subi du fait de l'Etat qui a commis l'acte illicite, et « la réparation doit, autant que possible, effacer toutes les conséquences de l'acte illicite et rétablir l'état qui aurait vraisemblablement existé si ledit acte n'avait pas été commis » (*Usine de Chorzów, fond, arrêt n° 13, 1928, C.P.J.I. série A n° 17, p. 47*).

(*Navire « SAIGA » (No. 2) (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée)*, arrêt, *TIDM Recueil 1999*, p. 65, par. 170 ; rappelée aussi dans *Navire « Virginia G » (Panama/Guinée-Bissau)*, arrêt, *TIDM Recueil 2014*, p. 116, par. 428)

317. Le Tribunal cite à cet égard l'article premier des articles de la CDI sur la responsabilité de l'Etat, qui dispose que « [t]out fait internationalement illicite de l'Etat engage sa responsabilité internationale », et rappelle l'observation qu'il avait faite dans l'*Affaire du navire « Virginia G »* que « l'article premier dudit Projet d'articles reflète également le droit international coutumier » (*Navire « Virginia G » (Panama/Guinée-Bissau)*, arrêt, *TIDM Recueil 2014*, p. 117, par. 430).



318. Le Tribunal rappelle également que l'article 31, paragraphe 1, des articles de la CDI sur la responsabilité de l'Etat dispose que « [l]'Etat responsable est tenu de réparer intégralement le préjudice causé par le fait internationalement illicite ». Il tient également à rappeler à cet égard que, dans son avis consultatif du 1<sup>er</sup> février 2011, sa Chambre pour le règlement des différends relatifs aux fonds marins a déclaré que cette disposition codifiait le droit international coutumier (voir *Responsabilité et obligations des Etats dans le cadre d'activités menées dans la Zone, avis consultatif, 1<sup>er</sup> février 2011, TIDM Recueil 2011*, p. 62, par. 194).

319. Dans l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*, le Tribunal a indiqué que la réparation peut prendre diverses formes en droit international :

La réparation peut se présenter « sous une ou plusieurs des formes de réparation : restitution en nature, indemnisation, satisfaction et assurances et garanties de non-répétition » [...]. La réparation peut prendre la forme d'une réparation pécuniaire pour les dommages économiquement quantifiables, tout comme pour les dommages non matériels, selon les circonstances de l'espèce. Ces circonstances incluent des éléments tels que le comportement de l'Etat qui a commis l'acte illicite et la manière dont les violations ont été commises.

(*Navire « SAIGA » (No. 2) (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée)*, arrêt, *TIDM Recueil 1999*, p. 65, par. 171)

320. Le Tribunal considère que, en raison de la perte du « Norstar », une restitution en nature s'avère désormais matériellement impossible en l'espèce.

321. Le Tribunal relève que, eu égard à ses conclusions au paragraphe 230 et aux règles de la réparation en droit international, l'Italie, en tant qu'Etat responsable d'un fait internationalement illicite, est tenue de réparer le dommage causé par sa violation de l'article 87, paragraphe 1, de la Convention.

322. Le Tribunal va à présent examiner la question du droit à réparation pour le dommage subi. Dans l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*, il a déclaré :

De l'avis du Tribunal, Saint-Vincent-et-les-Grenadines a droit à une réparation pour les dommages subis directement par elle, ainsi que pour les dommages ou autres pertes subis par le Saiga, y compris toutes les personnes impliquées dans l'activité du navire ou qui ont des intérêts liés à cette activité.

(Navire « SAIGA » (No. 2) (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée), arrêt, *TIDM Recueil* 1999, p. 65, par. 172)

Dans l'*Affaire du navire « Virginia G »*, le Tribunal a déclaré que

le Panama, en la présente espèce, a droit à des réparations à raison du préjudice qu'il a subi. Le Panama a également droit à des réparations pour les dommages ou autres pertes subis par le « Virginia G », y compris toutes les personnes et entités impliquées dans son activité ou ayant des intérêts liés à cette activité [...].

(Navire « Virginia G » (Panama/Guinée-Bissau), arrêt, *TIDM Recueil* 2014, p. 118, par. 434)

323. Dans la présente affaire, le Tribunal suit sa jurisprudence. Il est d'avis que le Panama a droit à réparation pour le préjudice subi ainsi que pour le dommage et autres pertes subis par le « Norstar », y compris toutes les personnes impliquées dans l'activité du navire ou qui ont des intérêts liés à cette activité.

#### **La causalité**

##### *Le lien de causalité*

324. Le Panama soutient que « les dommages-intérêts ont commencé à courir à partir du moment où le navire n'a pas été autorisé à quitter le port » et que « l'immobilisation prolongée du Norstar ... devrait avoir des conséquences sur la quantification de l'indemnité. »

325. Le Panama affirme que le « manque à gagner découlant de la détention du « Norstar » et son incapacité corrélative à poursuivre son activité, ainsi que l'ensemble des préjudices causés aux personnes liées à ce navire et cette activité n'ont qu'une seule et même cause : l'exécution de la saisie. »

326. En ce qui concerne les arguments invoqués par l'Italie pour contester l'existence d'un lien de causalité entre le préjudice subi et le fait illicite allégué, le Panama soutient que les « questions à se poser » à cet égard sont de savoir si le préjudice se serait produit si l'Italie n'avait pas ordonné et demandé la saisie du « Norstar ».

327. Le Panama affirme que « 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 » et que « [s]ans un tel ordre, la responsabilité et l'action en réparation n'auraient pas eu lieu d'être. »

328. Le Panama affirme également que « la disparition finale du navire est manifestement la conséquence directe de la saisie et de la détention qui a suivi » et que, si le « Norstar » n'avait pas été illégalement saisi, toutes les taxes et redevances dues à l'Autorité maritime du Panama auraient été réglées en temps voulu et les personnes physiques liées au navire n'auraient pas fait l'objet de poursuites pénales et dû supporter les frais de justice y relatifs.

329. L'Italie soutient que « tous les préjudices que le Panama prétend avoir subis ne découlent pas [...] de l'ordonnance de saisie ou de la demande d'exécution, en tant que telles, mais plutôt de *l'exécution effective de l'ordonnance de saisie*. »

330. L'Italie estime donc que si le Tribunal

juge que l'ordonnance de saisie et la demande d'exécution de celle-ci en tant que telles (par ex., plutôt que l'exécution même de la saisie) constituent une violation de l'article 87, [il] devrait alors prononcer un jugement déclaratif constatant l'illégalité de ces actes, mais sans allouer quelques dommages-intérêts que ce soit, étant donné qu'aucun préjudice n'a été causé par l'ordonnance de saisie ou sa demande d'exécution.

331. L'Italie soutient également qu'il n'y a pas de lien de causalité entre la simple existence de l'ordonnance de saisie et de la demande de mise à exécution et l'un quelconque des préjudices que le Panama prétend avoir subis. Elle déclare que « [j]usqu'à son exécution effective, l'ordonnance de saisie n'a produit aucun effet d'aucune sorte sur le Panama : ni sur sa liberté de navigation ni en ce qui concerne tout préjudice qu'il peut avoir subi. »

332. L'Italie affirme que « [c]'est au Panama qu'il appartient, s'il demande réparation de prétendus préjudices directs, de prouver pourquoi le lien entre la conduite de l'Italie et ces préjudices peut être considéré comme direct. »

\* \* \*

333. Aux fins d'examiner la question du lien de causalité entre le fait illicite de l'Italie et le préjudice subi par le Panama, le Tribunal se réfère à l'article 31,

paragraphe 1, des articles de la CDI sur la responsabilité de l'Etat, qui dispose que « [l']Etat responsable est tenu de réparer intégralement le préjudice causé par le fait internationalement illicite. » Il se réfère également à sa jurisprudence en l'*Affaire du navire « Virginia G »*, dans laquelle il avait insisté sur la nécessité d'un lien de causalité entre le fait illicite commis et le préjudice subi. Il avait déclaré :

De l'avis du Tribunal, seuls les dommages et pertes en rapport avec la valeur du gazole confisqué et les frais de réparation du navire sont des conséquences directes de la confiscation illicite.

[...]

En ce qui concerne les autres demandes présentées par le Panama [...], le Tribunal conclut que le Panama ne satisfait pas à la condition du lien de causalité entre la confiscation du « Virginia G » et lesdites demandes.

[...]

[L]e 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.

(*Navire « Virginia G » (Panama/Guinée-Bissau), arrêt, TIDM Recueil 2014, p. 118–120, par. 435, 439 et 442*)

334. Dans la présente instance, le Tribunal se réfère à la jurisprudence citée ci-dessus pour examiner les demandes du Panama visant à obtenir réparation du préjudice causé par le fait illicite de l'Italie. Il précise donc que seul le préjudice directement causé par le fait illicite de l'Italie est sujet à indemnisation.

335. Le Tribunal a établi au paragraphe 230 que l'Italie avait enfreint l'article 87, paragraphe 1, de la Convention, non seulement par son ordonnance de saisie et la demande de mise à exécution, mais aussi par la saisie et l'immobilisation du « Norstar ». En conséquence, l'indemnisation couvre le préjudice directement causé par la saisie et l'immobilisation du « Norstar ».

*La rupture du lien de causalité*

336. Avant d'examiner les demandes formulées par le Panama pour chaque catégorie de préjudice, le Tribunal traitera la question de savoir si le lien de causalité entre le fait illicite de l'Italie et le préjudice subi par le Panama a été rompu après la saisie du « Norstar ».

337. Le Panama conteste l'assertion de l'Italie selon laquelle il aurait manqué de récupérer le « Norstar » en 1999 et de nouveau en 2003, faisant observer « qu'il n'existe aucune preuve que le propriétaire du navire ou le Panama aient jamais refusé de récupérer le navire dans l'un ou l'autre cas. »

338. Le Panama affirme que le propriétaire n'était pas en mesure de verser une caution ou autre type de garantie afin de libérer le « Norstar » en 1999, « l'immobilisation prolongée du navire l'ayant privé de toute source de revenus » puisqu'il « n'avait aucun autre navire pouvant compenser sa perte de revenus ».

339. Le Panama affirme qu'un autre navire, le « Spiro F », avait été saisi auparavant et que le propriétaire du « Norstar », craignant que son navire soit lui aussi saisi, s'était renseigné auprès d'une banque sur l'obtention d'une garantie en cas de saisie, mais que la « banque a[vait] annoncé, par télécopie en date du 16 septembre 1998, que cela n'était pas possible. »

340. Le Panama soutient que,

à supposer même que le propriétaire ait eu les moyens financiers de payer la caution, il n'aurait pas été raisonnable d'effectuer ce paiement étant donné qu'après la mainlevée de la saisie du « Norstar » à la suite de ce paiement, le navire aurait probablement été de nouveau saisi à la plus prochaine occasion dans l'exercice de son activité.

341. De l'avis du Panama, c'était à bon droit que le propriétaire avait refusé de verser une caution et qu'en agissant ainsi il n'avait donc pas rompu le lien de causalité en 1999.

342. Le Panama affirme aussi que,

sachant que la saisie du « Norstar » était illicite, l'Italie avait l'obligation de donner mainlevée de l'immobilisation de ce navire sans contrepartie

ni caution. Il était illégal d'exiger une caution, quel que soit son montant, pour libérer un navire qui n'aurait pas dû être saisi.

343. Le Panama admet que la décision du tribunal de Savone du 14 mars 2003, ordonnant « que la saisie du navire à moteur Norstar soit révoquée, le navire restitué à INTERMARINE A.S. et la caution débloquée », avait été notifiée au propriétaire par lettre recommandée du 26 mars 2003, puis par les autorités norvégiennes le 2 juillet 2003.

344. Le Panama soutient toutefois qu'on ne pouvait attendre du propriétaire qu'il reprenne possession du « Norstar » en 2003, soit cinq ans après la saisie, car le navire n'avait pas fait l'objet des travaux de maintenance nécessaires ni subi les inspections obligatoires correspondantes.

345. Le Panama affirme que « [b]ien que les tribunaux italiens aient ordonné la mainlevée de la saisie, cette décision n'a jamais été mise à exécution et l'Italie n'a jamais pris de mesures pour s'y conformer ». Il déclare que le propriétaire du navire et l'Etat du pavillon n'ont jamais été contactés pour discuter des mesures à prendre en vue de récupérer le navire.

346. Le Panama déclare que

se borner à informer le propriétaire de ce jugement ordonnant la libération du navire ne suffisait pas et n'exonérait pas l'Italie de son obligation de prendre les mesures nécessaires, concrètes et effectives pour exécuter cette ordonnance et mettre le « Norstar » à la disposition de son propriétaire pour que celui-ci puisse en évaluer l'état par le biais d'une des autorités compétentes.

347. D'après le Panama, « c'est l'Italie, et non pas le propriétaire du navire ni le Panama, qui avait la responsabilité d'entretenir le navire après sa saisie », mais « [l']Italie n'a jamais produit les attestations d'inspection requises pour que le « Norstar » conserve sa classification et doit donc être tenue responsable de cette négligence ».

348. L'Italie soutient que « [s]i 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 ». » Elle ajoute que 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*. »

349. L'Italie soutient que la conduite du Panama a rompu le lien de causalité qui aurait existé entre les faits imputés à l'Italie et le préjudice subi en 1999 lorsque le propriétaire du « Norstar » a manqué de récupérer son navire alors que les autorités judiciaires italiennes avaient décidé de le libérer contre le versement d'une caution raisonnable ou, en tout état de cause, en 2003, lorsque le propriétaire du « Norstar » n'a pas récupéré le navire à la suite du jugement du tribunal de Savone prononçant la levée inconditionnelle de la saisie.

350. L'Italie soutient que le préjudice que le Panama prétend avoir subi est la conséquence directe de la décision du propriétaire de ne pas verser la caution.

351. L'Italie affirme que

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 [et] subordonné cette mainlevée au paiement d'une caution de 250 millions de liras (environ 145 000 dollars ou 125 000 euros).

L'Italie affirme qu'en conditionnant la libération du navire au versement d'une caution, le procureur a agi « en conformité avec les principes du droit international et du droit national. »

352. De l'avis de l'Italie, le montant de la caution était parfaitement raisonnable et nettement moins élevé que ce qui est généralement exigé dans des affaires pénales impliquant la saisie d'un navire étranger, et équivalait de plus à moins de 25 % de la valeur du « Norstar » déclarée par le Panama.

353. En réponse à l'argument du Panama selon lequel le propriétaire du navire ne pouvait verser la caution, « l'immobilisation prolongée du navire l'ayant privé de toute source de revenus », l'Italie fait observer que la déclaration du Panama n'est étayée par aucune pièce prouvant la situation financière dudit propriétaire et que « [e]n 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. »

354. L'Italie considère totalement dénuée de fondement l'affirmation du Panama selon laquelle « après la mainlevée de la saisie du « Norstar » à la suite de ce paiement, le navire aurait probablement été de nouveau saisi à la plus prochaine occasion dans l'exercice de son activité » et refuse d'y répondre.

355. L'Italie déclare aussi, sans préjudice de ses arguments antérieurs sur le fait que le lien de causalité, si tant est qu'il ait existé, aurait été rompu en 1999, que

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 sont se prévaut le Panama.

356. L'Italie relève que, en 2003, le tribunal de Savone

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.

357. L'Italie affirme que « le propriétaire avait été informé à plusieurs reprises que le navire aurait pu être récupéré, mais qu'il n'a pas réagi aux communications de l'Italie. » A l'appui de cette thèse, l'Italie invoque trois communications liées à la libération :

la première à travers les autorités judiciaires espagnoles et le gardien du « Norstar » le 18 mars 2003 [...] ; la deuxième directement par voie de lettre recommandée, datée du 21 mars 2003, envoyée par les autorités judiciaires italiennes à Monsieur Morch qui a pris connaissance de cette communication le 26 mars suivant, comme le Panama le reconnaît dans sa réplique ; enfin, la troisième communication est parvenue à Monsieur Morch le 2 juillet 2003, à travers le Ministère de la justice de la Norvège.

358. En réponse à l'affirmation du Panama selon laquelle le propriétaire ne pouvait pas reprendre possession du « Norstar » car ce dernier n'avait pas été dûment entretenu et n'aurait pas pu quitter le port de Palma de Majorque, l'Italie soutient que ce n'était pas à elle d'entretenir le « Norstar » ni de mettre à



jour ses certificats ou de renouveler sa classification. D'après elle, un gardien avait été nommé à cet effet, et elle ne saurait être tenue responsable de la prétendue incurie dont le navire aurait souffert.

359. L'Italie rejette l'argument du Panama selon lequel il lui incombait une « obligation de prendre les mesures nécessaires, concrètes et effectives pour exécuter cette ordonnance et mettre le « Norstar » à la disposition de son propriétaire pour que celui-ci puisse en évaluer l'état par le biais d'une des autorités compétentes », arguant que l'existence d'une telle obligation dépasserait les normes raisonnables contenues dans le principe du respect d'une procédure régulière.

360. L'Italie soutient que « lorsque le Tribunal de Savone a statué sur la restitution du navire au propriétaire du « Norstar », et une fois que cette décision a été communiquée à l'Espagne, la magistrature italienne a épuisé toute compétence en la matière. »

361. L'Italie conclut en disant qu'à la suite du jugement du tribunal de Savone du 14 mars 2003, le « Norstar » était récupérable, qu'il n'était plus placé sous main de justice, qu'il était prêt à être restitué et que son immobilisation avait pris fin. Aussi, de l'avis de l'Italie, tout préjudice ultérieurement subi par le Panama n'était pas dû à la conduite de l'Italie, mais au comportement du propriétaire du « Norstar ».

\* \* \*

362. Le Tribunal examinera d'abord si le lien de causalité a été rompu en 1999. Il relève que, le 11 mars 1999, le tribunal de Savone avait prié l'ambassade d'Italie à Oslo d'« informer la compagnie de transport maritime *Inter Marine* que la mainlevée du navire « Norstar » p[ouvait] être prononcée contre le versement d'une caution, par l'intermédiaire d'un garant, dont le montant a été fixé à 250 millions de liras ».

363. Le Tribunal estime que la libération d'un navire contre le versement d'une caution ou autre garantie n'emporte pas restitution inconditionnelle du navire saisi et ne met donc pas un terme au fait internationalement illicite. En conséquence, il considère que le lien de causalité n'a pas été rompu en 1999.

364. Le Tribunal va à présent examiner si le lien de causalité a été rompu en 2003 lorsque le tribunal de Savone a ordonné, dans son jugement du

14 mars 2003, « qu'il soit donné mainlevée de la saisie du navire Norstar, que ce navire soit restitué à [son propriétaire], et qu'il soit donné mainlevée de la caution financière ».

365. De l'avis du Tribunal, la saisie du « Norstar » a été levée de façon inconditionnelle par le jugement du tribunal de Savone du 14 mars 2003. Le fait internationalement illicite a donc cessé à la date de ce jugement.

366. Le Tribunal précise que l'appel interjeté le 18 août 2003 par le procureur près le tribunal de Savone était sans rapport avec le navire et ne faisait donc pas obstacle à la levée inconditionnelle de la saisie du « Norstar ».

367. Le Tribunal fait observer que le Panama ne conteste pas que le propriétaire a officiellement reçu notification du jugement du tribunal de Savone du 14 mars 2003 par lettre recommandée du 26 mars 2003, puis par les autorités norvégiennes le 2 juillet 2003.

368. Le Tribunal estime que, au 26 mars 2003, le propriétaire du « Norstar » devait avoir connaissance du jugement du tribunal de Savone. Toutefois, le propriétaire n'a pas récupéré le navire et rien n'indique qu'il ait entrepris quoi que ce soit à cet effet.

369. En ce qui concerne l'assertion du Panama selon laquelle le propriétaire ne pouvait récupérer le « Norstar » car celui-ci n'avait pas été entretenu durant son immobilisation, le Tribunal fait observer que la question de l'entretien du navire dans le port de Palma de Majorque est à distinguer de celle de la prise de possession du navire après sa libération. De l'avis du Tribunal, prendre possession d'un navire signifie pour le propriétaire reprendre le contrôle effectif du navire, quel que soit l'état dans lequel il se trouve. Le Tribunal ne saurait donc accueillir l'argument du Panama selon lequel le propriétaire ne pouvait récupérer le « Norstar » car celui-ci n'avait pas été entretenu durant son immobilisation.

370. Le Tribunal conclut de ce qui précède que le lien de causalité entre le fait illicite de l'Italie et le préjudice subi par le Panama a été rompu le 26 mars 2003. En conséquence, il estime que tout préjudice qui pourrait s'être produit après le 26 mars 2003 n'était pas la résultante directe de la saisie et de l'immobilisation du « Norstar ».

### L'obligation d'atténuation du préjudice

371. L'Italie soutient que,

[s]i le Tribunal devait considérer que la conduite du propriétaire du navire n'a pas brisé le lien de causalité [...], 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.

372. D'après l'Italie, selon un principe bien établi du droit international, la contribution de la victime au dommage doit être prise en considération dans la quantification de l'indemnisation due à la victime. Elle se réfère à cet égard à l'article 39 des articles de la CDI sur la responsabilité de l'Etat.

373. L'Italie soutient que le propriétaire du « Norstar » a contribué par son comportement à causer le préjudice et qu'il a, en toute hypothèse, manqué d'atténuer tout préjudice ayant pu être causé, notamment en raison du fait que : en 1999, il n'a pas versé la garantie raisonnable exigée par le procureur italien ; il ne s'est pas prévalu des recours internes pour contester les conditions de la caution ; il n'a pas fait usage de la « procédure de prompt mainlevée [de] l'article 292 de la Convention afin de tenter d'obtenir la mainlevée immédiate de la saisie du « Norstar » » ; et il n'a pas récupéré le navire en 2003 « à la suite de la mainlevée inconditionnelle de sa saisie ordonnée par le tribunal de Savone. »

374. En réponse, le Panama soutient que l'Italie s'est « abstenue d'identifier quelque négligence ou omission spécifique que ce soit de la part du capitaine ou du propriétaire du navire « Norstar » ».

375. Le Panama soutient également que « [c]onformément au Règlement du Tribunal, afin de permettre au Panama de se défendre contre les deux demandes précitées, respectivement fondées sur la faute contributive et l'obligation d'atténuer le préjudice, l'Italie aurait dû clairement les identifier comme des demandes reconventionnelles. » De l'avis du Panama, ces demandes « ne sont pas viables sur le plan procédural et sont donc irrecevables ; et [...] sont dénuées de tout fondement juridique. »

376. Le Panama affirme qu'en déclarant qu'elle aurait elle-même contribué au préjudice, l'Italie admet de manière implicite que « ces dommages se sont

produits ; en effet, si ces dommages n'avaient pas été causés, aucune demande reconventionnelle pour faute contributive n'aurait pu être invoquée. »

377. L'Italie invoque « la faute contributive et l'obligation d'atténuer le préjudice à titre de moyens de défense pour contrer la demande du Panama au titre des montants de dommages-intérêts prétendument dus par l'Italie au Panama. » Par conséquent, elle conteste que ses arguments y relatifs puissent être qualifiés de demande reconventionnelle, comme le fait le Panama. Se référant à la jurisprudence de la CIJ, l'Italie souligne qu'elle ne formule aucune demande à l'égard du Panama et n'essaie pas non plus d'élargir l'objet du litige ou d'invoquer une disposition que le Panama aurait violée, mais « ne fait qu'invoquer ses moyens de défense face à la demande de dommages-intérêts du Panama. »

378. L'Italie nie que, en invoquant la faute contributive, elle admet avoir causé un préjudice au Panama et fait observer qu'elle se borne à formuler des arguments à titre subsidiaire, comme il est d'usage en matière litigieuse. Elle précise que dans l'hypothèse où toute autre ligne de défense échouerait et où le Tribunal jugerait que des dommages se sont produits, « ces derniers sont également la conséquence de la propre négligence du Panama. »

379. L'Italie ajoute que le propriétaire du « Norstar » s'est abstenu d'exercer les autres recours qui lui étaient ouverts en droit interne afin d'obtenir réparation des dommages susceptibles d'avoir été subis en relation avec la saisie et l'immobilisation du navire, soulignant que, « 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. »

380. L'Italie affirme également que

[1]e 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.

\* \* \*

381. Le Tribunal estime que l'Italie ne formule pas de demande reconventionnelle contre le Panama, mais invoque l'obligation du Panama d'atténuer tout préjudice qu'il aurait pu subir.

382. Le Tribunal rappelle que dans son arrêt *Projet Gabčíkovo-Nagymaros*, la CIJ a déclaré :

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 de dommages et intérêts, en revanche, il ne saurait justifier ce qui constitue par ailleurs un fait illicite.

(*Projet Gabčíkovo-Nagymaros (Hongrie/Slovaquie)*, arrêt, C.I.J. Recueil 1997, p. 55, par. 80)

383. De l'avis du Tribunal, le fait que le propriétaire du navire n'a pas versé la caution exigée par le procureur italien et ne s'est pas prévalu des autres recours qui lui étaient ouverts en droit italien pourrait entrer, en tant que de besoin, dans l'évaluation du préjudice subi en l'espèce par le Panama. Toutefois, comme il apparaîtra ci-après, les demandes de réparation auxquelles cela s'appliquerait ont été rejetées pour d'autres motifs.

384. Ayant établi que le lien de causalité avait été rompu le 26 mars 2003, le Tribunal n'estime pas nécessaire d'examiner plus avant les arguments des Parties relatifs à l'obligation d'atténuation.

### L'indemnisation

385. Le Tribunal relève que les Parties sont en désaccord sur le montant de l'indemnité et sur la question de savoir si les différentes catégories de préjudice pour lesquelles une réparation est demandée ont toutes été causées par le fait illicite de l'Italie.

386. Comme il l'indique aux paragraphes 68 et 310 de ses conclusions finales, le Panama prie le Tribunal « de dire et juger » que l'Italie est tenue de réparer le préjudice subi par le Panama et toutes les personnes impliquées dans les opérations du « Norstar » en versant à titre de réparation 27 009 266,22 dollars des Etats-Unis, plus intérêts de 24 873 091,82, et 170 368,10 euros, plus intérêts de 26 320,31 euros.

## 387. Le Panama soutient que

le montant des dommages et intérêts devrait inclure la valeur marchande du navire (fret y compris), le manque à gagner (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.

388. A l'appui de cette demande, le Panama a soumis au Tribunal des documents où les différentes demandes étaient classées en fonction des pertes, dommages et frais découlant de la saisie et de l'immobilisation du « Norstar ». Il a transmis des rapports, dont le rapport économique du 13 juin 2018, et fait citer comme expert M. Horacio Estribí, conseiller économique au Ministère panaméen des finances.

389. En réponse aux demandes du Panama susmentionnées, l'Italie a appelé 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. » Elle précise que le « Panama ne respecte aucune norme de neutralité dans son évaluation du préjudice » et qu'il « semble plutôt guidé par le but de gonfler toutes les sommes qui lui sont prétendument dues par l'Italie. »

390. De l'avis de l'Italie, les « modalités de quantification des dommages et intérêts réclamés par le Panama ne répondent pas à la norme exigée en matière de preuve, et [...] 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. » Elle invoque à cet égard la jurisprudence de la CIJ dans l'affaire *Activités militaires et paramilitaires*, où la Cour a déclaré que c'est en définitive « au plaideur qui cherche à établir un fait qu'incombe la charge de la preuve ».

391. L'Italie affirme que le Panama fait valoir plusieurs catégories de préjudice au nom de personnes impliquées dans les activités du « Norstar » qui « n'étaient pas liées par un lien de causalité direct à la conduite de l'Italie » ou à la violation supposée de la Convention par cette dernière. D'après elle, si un tel lien existe, il « serait si éloigné que ces préjudices ne constitueraient pas les "conséquences directes et naturelles" requises des actes de l'Italie. »

392. L'Italie admet cependant que

[l]es 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 » et le préjudice découlant de la perte de la cargaison subie par l'affrètement.

\* \* \*

393. Le Tribunal précise que la question qu'il doit trancher est celle de savoir quel préjudice le Panama a subi en conséquence du fait illicite de l'Italie. Pour répondre à cette question, il examinera notamment les éléments de preuve produits par les Parties concernant les différentes catégories de préjudice que le Panama fait valoir, en tenant compte de ses observations sur les règles d'administration de la preuve aux paragraphes 94 à 99.

*La perte du « Norstar »*

394. En ce qui concerne le préjudice lié à la perte du navire, le Panama soutient que, au moment de la saisie, le « Norstar » était en état de naviguer, que son équipage était en règle et qu'il était classé par la société DNV comme pétrolier en excellent état d'une valeur estimée à 625 000,00 dollars des Etats-Unis. Il considère que la perte du navire pour le propriétaire est totale du fait de la saisie du navire, de l'absence de maintenance et de sa vente aux enchères, et que l'estimation du préjudice doit correspondre au montant total de la valeur du navire, soit 625 000 dollars des Etats-Unis, majoré d'intérêts courant à compter du jour qui a suivi la saisie. D'après le rapport économique du 13 juin 2018, les intérêts s'élèvent à 1 016 670 dollars des Etats-Unis, ce qui porte le montant total du préjudice à ce titre à 1 641 670 dollars des Etats-Unis.

395. A l'appui de son évaluation de la valeur du « Norstar », le Panama a produit la copie d'une télécopie envoyée le 1<sup>er</sup> avril 2003 contenant une « Attestation aux fins d'estimation de la valeur du navire » délivrée le 4 avril 2001 par C.M. Olsen A/S. Il reconnaît qu'il « se peut » que C.M. Olsen A/S n'ait « pas inspecté immédiatement [le « Norstar »] avant l'Attestation aux fins de l'estimation de la valeur du navire en 2003. » Toutefois, il soutient que C.M. Olsen A/S connaissait parfaitement le navire puisque le courtier maritime avait vu des photographies du navire avant son immobilisation et l'avait inspecté avant la

conclusion de la charte-partie en mai 1998. De l'avis du Panama, « après avoir produit ces preuves, il incombe désormais au défendeur de prouver que cette évaluation était erronée. »

396. Répondant à l'allégation de l'Italie selon laquelle le « Norstar » était déjà en mauvais état au moment de sa saisie en 1998, le Panama, se fondant sur les dépositions des témoins M. Morch, le capitaine Husefest et M. Rossi, déclare que le « Norstar » était parfaitement opérationnel et en état de fonctionnement et que l'« Attestation aux fins d'estimation de la valeur » « vaut commencement de preuve de l'aptitude à la navigation du navire. » Aux audiences, M. Morch a déclaré que les photographies du « Norstar » produites par le Panama dans la réplique montraient « que le navire [était] en bon état et propre. »

397. Le Panama nie que le « Norstar » était abandonné au moment de sa saisie, citant le « Procès-verbal de saisie d'un navire » (n° 2640/1998) dressé par les autorités espagnoles le 25 septembre 1998 à propos du « Norstar », qui indique que le capitaine vivait à bord du navire. Il précise que ce procès-verbal n'indique pas que le « Norstar » était en mauvais état à l'époque.

398. Le Panama conteste les rapports au sujet du mauvais état des chaînes à bord du « Norstar », de l'ancre de tribord qui aurait rompu sa chaîne, de l'avarie de l'un des générateurs principaux et de l'absence de tout carburant à bord. Il se réfère à la déposition de M. Morch, qui a déclaré qu'une nouvelle chaîne d'ancre avait été achetée en Chine l'année précédant la saisie et changée sous la supervision du capitaine Husefest. Il a également déclaré que durant l'immobilisation, « les autorités portuaires ont refusé que le [« Norstar »] entre dans le port et soit amarré à quai parce qu'il transportait une cargaison dangereuse », c'est-à-dire du gasoil.

399. Le Panama affirme qu'étant donné que le « Norstar » se trouvait sous le contrôle et la juridiction absolus de l'Italie depuis la saisie,

il est déraisonnable de demander à l'Etat du pavillon de présenter des moyens de preuve relatifs à l'état du navire, alors que le Panama et le propriétaire du navire ont été privés de l'accès aux sources de telles preuves, comme le journal de bord, le journal des machines, le rôle de l'équipage, le journal de cargaison, etc., et ce, même après la révocation de la saisie.



400. Le Panama soutient qu'en tant qu'« Etat saisissant », l'Italie « aurait dû évaluer méticuleusement le bien concerné après l'avoir ainsi saisi » et que l'absence d'une telle évaluation « ne porte pas préjudice aux réclamations concernant le navire ou toute autre personne ayant un lien avec celui-ci. »

401. L'Italie affirme qu'à la date de la saisie, le « Norstar » n'était pas en bon état mais dans un état « d'abandon et de délabrement » et qu'il n'était pas en état de naviguer. Pour étayer ses allégations, elle s'appuie sur l'article intitulé « Des nouvelles de la saisie du navire Norstar », daté du 8 août 2015, qui était annexé au mémoire du Panama, et sur une télécopie du 7 septembre 1998 adressée aux autorités portuaires de Palma de Majorque par *Transcoma Baleares*, un prestataire de services dans le port, qui « 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. »

402. L'Italie conteste que la valeur du « Norstar » à la date de la saisie était celle avancée par le Panama et considère que l'estimation contenue dans le document de *C.M. Olsen A/S* est inexacte et disproportionnée et ne saurait libérer le Panama de la charge de la preuve car elle est uniquement fondée sur une estimation faite en avril 2001, soit près de trois ans après la saisie du « Norstar », en l'absence de toute inspection physique du navire ou examen de ses certificats de classification.

403. L'Italie conteste également la valeur probante des photographies du « Norstar » produites par le Panama, indiquant que ces photographies ne sont pas datées et qu'« il est impossible de déterminer à quel moment de la vie du « Norstar » elles ont été prises, ni dans quel contexte. »

404. Aux allégations du Panama selon lesquelles il lui incombait de dûment inspecter le « Norstar » au moment de la saisie et d'établir un document approprié, l'Italie rétorque que ce n'était pas à elle de dresser l'inventaire des articles se trouvant à bord du navire et que, « [c]omme c'est l'Espagne qui a exécuté la mesure de saisie, c'était à l'Espagne de faire cet inventaire. »

405. Comme indiqué au paragraphe 56, l'Italie a fait citer M. Matteini, capitaine de port inscrit au registre national des experts en évaluation navale, comme expert en la présente espèce. D'après lui, la valeur du « Norstar » au moment de la saisie était d'environ 250 000 euros. M. Matteini a reconnu qu'il ne lui avait pas été possible d'inspecter le « Norstar » et qu'il avait eu recours aux estimations normalement utilisées en pareil cas. Il a déclaré : « sur la base

des données disponibles, j'ai décidé quel était le poids du navire lège compte tenu des différents matériaux (ferreux, non ferreux, plastiques ...). Ensuite, j'ai calculé le prix moyen, il s'agit des prix de marché, en tenant compte également de la main d'œuvre nécessaire. » L'Italie soutient que l'estimation effectuée par cet expert tenait compte de toutes les rénovations techniques et modernisations qu'il aurait été nécessaire d'apporter au « Norstar » d'après les conventions internationales applicables.

\* \* \*

406. De l'avis du Tribunal, la perte du « Norstar » a été directement causée par le fait illicite de l'Italie. Les Parties expriment des positions divergentes sur l'état et la valeur du « Norstar » au moment de sa saisie.

407. Le Tribunal commencera par examiner la question de l'état dans lequel se trouvait le « Norstar ». Les Parties ont présenté des positions opposées à propos de la navigabilité du « Norstar » au moment de sa saisie en s'appuyant sur des preuves documentaires et testimoniales dont la valeur probatoire n'est pas établie.

408. Le Tribunal relève que le « Procès-verbal de saisie d'un navire » établi par les autorités espagnoles le 25 septembre 1998 n'indique pas que le « Norstar » était en mauvais état physique au moment de sa saisie. Il y est consigné que le capitaine « réside à bord du navire « Norstar » » et qu'il est possible de « trouver le capitaine dans le navire, où il réside ». De l'avis du Tribunal, cela confirme qu'on ne peut considérer le « Norstar » comme ayant été à l'abandon au moment de sa saisie.

409. Le Tribunal relève également que les informations contenues dans l'article de presse intitulé « *News regarding the M/V Norstar arrest* » du 8 août 2015 et la télécopie émanant de *Transcoma Baleares* n'ont pas été corroborées par d'autres éléments de preuve et peuvent être réfutées sur la base du contenu du « Procès-verbal de saisie d'un navire ».

410. Le Tribunal considère, par conséquent, que les preuves sont insuffisantes pour en conclure que le « Norstar » n'était pas en état de naviguer au moment de la saisie. Il fait toutefois observer que les Parties ne contestent pas le fait que, en 2003, lorsque la mainlevée a été prononcée, le « Norstar » était en mauvais état et ne pouvait naviguer.

411. Le Tribunal va maintenant examiner la question de la valeur du « Norstar » au moment de la saisie. Compte tenu des circonstances de l'espèce, il lui faut traiter cette question à partir de l'analyse des preuves documentaires et testimoniales, en particulier des deux estimations qui lui ont été fournies par les Parties.

412. Le Tribunal relève que l'« Attestation aux fins d'estimation de la valeur », délivrée par *C.M. Olsen A/S* et envoyée par télécopie le 1<sup>er</sup> avril 2003, était datée du 4 avril 2001, soit environ deux ans et demi après la saisie du « Norstar ». De plus, le Panama admet que l'estimation elle-même a été réalisée sans aucune inspection physique du navire et de ses certificats de classification, et que c'est avant le 10 mai 1998 que *C.M. Olsen A/S* a inspecté le navire pour la dernière fois, soit plus de quatre mois avant sa saisie dans le port de Palma de Majorque. *C.M. Olsen A/S* reconnaît que l'estimation a été faite en prenant pour hypothèses que « le navire était exploité en vertu d'un affrètement de 4 ans au minimum, au taux de 2 850 dollars américains ... par jour pour la première année, avec indexation automatique pour chaque année suivante, et que les affréteurs justifiaient d'une crédibilité raisonnable » ; que le matériel du « Norstar » avait été décrit comme étant en bon état de marche ; que le navire avait été maintenu dans des conditions normales pour son âge et sa classe ; que la classe avait été maintenue sans recommandation ; et que les certificats de négoce nationaux et internationaux du navire étaient en ordre.

413. De l'avis du Tribunal, les hypothèses susmentionnées ne sont pas suffisamment corroborées par les pièces produites en l'espèce. Il prend également note que *C.M. Olsen A/S* a déclaré que « cette estimation de la valeur est raisonnablement fiable, mais qu'il ne s'agit que d'une estimation et non d'un constat de fait. » *C.M. Olsen A/S* a ajouté :

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. *CM Olsen A/S* décline toute responsabilité du fait de la présentation de cette estimation de valeur.

414. Le Tribunal fait remarquer que l'estimation de la valeur du « Norstar » présentée par M. Matteini, l'expert cité par l'Italie, tout comme celle présentée par *C.M. Olsen A/S*, a été établie sans inspection physique du navire. Il relève toutefois que la rentabilité des opérations du « Norstar » n'entre pas en ligne de compte dans l'estimation de la valeur du navire faite par M. Matteini,

contrairement à celle faite par *C.M. Olsen A/S*. Il relève également que le témoignage de M. Matteini a été dûment testé lors du contre-interrogatoire. Par ailleurs, il ne voit aucune raison de croire que M. Matteini aurait un intérêt quelconque dans l'issue de la présente instance.

415. Le Tribunal relève que l'examen des différences entre ces deux estimations de la valeur du « Norstar » fait apparaître que celle de *C.M. Olsen A/S* est fondée sur la rentabilité des opérations du « Norstar ». Toutefois, comme il a été dit aux paragraphes 431 à 433, le Panama n'a pas établi la perte des profits qui auraient été générés par les opérations du « Norstar ».

416. Compte tenu de ce qui précède, le Tribunal se fonde sur l'estimation faite par M. Matteini de la valeur du « Norstar » au moment de sa saisie.

417. Le Tribunal conclut, au regard des circonstances de cette affaire, qu'une indemnité d'un montant de 285 000 dollars des Etats-Unis – équivalant à l'estimation de M. Matteini indiquée au paragraphe 405 – doit être versée au Panama au titre de la perte du navire « Norstar ». Il examinera la question des intérêts après avoir statué sur les demandes de réparation formées par le Panama concernant les autres catégories de préjudice.

*Le manque à gagner subi par le propriétaire*

418. Le Panama demande également une réparation monétaire pour compensation du manque à gagner, déclarant :

Du fait de la saisie du « Norstar », son propriétaire n'a pas pu continuer de percevoir le fret, car en vertu de la clause 21 a) v) de la charte-partie, le navire se trouvait « hors fret » depuis la date de sa saisie. Du fait de ladite saisie, le propriétaire a donc souffert un préjudice égal au gain dont il a été privé.

419. Le Panama avance que selon un principe bien établi, le requérant a droit à une indemnisation pour les bénéfices qu'il aurait perçus si le fait illicite n'avait pas été commis et dès lors que le manque à gagner (*lucrum cessans*) peut être indemnisé sous forme de dommages-intérêts.

420. Le Panama suggère que « [p]our calculer ce manque à gagner, il faut prendre comme point de départ le loyer d'affrètement convenu dans la

charte-partie » et que « le loyer se montait à 2 850,00 dollars des Etats-Unis par jour jusqu'au mois de juin 1999, puis ce montant était majoré de 5 % chaque année. »

421. Le Panama fait également valoir que la charte-partie aurait été exécutée jusqu'à son terme (le 26 juin 2003) et que l'affrètement l'aurait prorogée en exerçant deux fois l'option de renouvellement d'un an (jusqu'au 26 juin 2005). Il soutient de surcroît qu'« il faut partir du principe qu'après l'expiration de la charte-partie en [...] 2005, le « Norstar » aurait à nouveau été affrété et que d'autres bénéfices auraient été réalisés. » A cet égard, il précise que la possibilité de proroger deux fois d'une année la charte-partie avait été convenue oralement entre les parties.

422. D'après le rapport économique du 13 juin 2018, le montant total réclamé par le Panama au titre de la perte de revenus subie par le propriétaire s'élève à 42 856 882 dollars des Etats-Unis et se compose d'une somme principale de 22 851 900 dollars des Etats-Unis, plus intérêts d'un montant de 20 004 981 dollars des Etats-Unis.

423. En réponse à l'objection de l'Italie selon laquelle 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 indique qu'ont été déduits des revenus les coûts à la charge du propriétaire : salaires de l'équipage et frais connexes, coût de l'huile de graissage, de l'eau potable, des fournitures et des provisions, frais de communication, d'assurance et de gestion, et jours hors fret dus à la réparation du navire, sa maintenance et son immobilisation à quai.

424. L'Italie conteste tant les justifications avancées à l'appui de la réparation que la somme réclamée par le Panama au titre de la perte de revenus subie par le propriétaire par suite du fait supposément illicite de l'Italie.

425. L'Italie soutient que, outre 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 évaluation objective du prétendu manque à gagner. Elle est d'avis que le manque à gagner prévisionnel du Panama est de nature « totalement spéculative », se fonde sur des événements qui sont, au mieux, incertains et souffre d'une forte exagération des profits que l'exploitation du « Norstar » aurait été en mesure de générer.

426. L'Italie affirme que le Panama n'a pas produit la moindre facture, le moindre document ni la moindre autre preuve à l'appui de cette catégorie de préjudice et qu'il « 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. »

427. L'Italie fait observer que le Panama fonde sa demande de réparation uniquement sur la charte-partie et que le « Panama ne joint cependant aucun élément de preuve à l'appui de ces déclarations et l'Italie n'a pas été en mesure de trouver [...] des preuves de l'existence du contrat d'affrètement du 10 mai 1998, ou de la livraison du 20 mai ».

428. L'Italie affirme également que les spéculations du Panama quant à la prorogation du contrat de charte-partie jusqu'en 2010, « alors qu'il stipulait clairement une durée de 5 ans renouvelable pour une période d'un an, soit jusqu'en juin 2004 », ne sont pas admissibles.

429. L'Italie soutient que le Panama surestime l'utilisation potentielle du « Norstar », « qui était un navire de 32 ans à la date de sa saisie et exigeait donc une maintenance fréquente » et une mise en cale sèche régulière, qui sont toutes deux des obligations incombant au propriétaire.

430. L'Italie soutient également que le « Panama applique [...] de manière injuste des intérêts sur la perte de revenus potentiels, ce qui conduirait, ici encore à une double indemnisation du préjudice. »

\* \* \*

431. Le Tribunal relève que l'article 36, paragraphe 2, des articles de la CDI sur la responsabilité de l'Etat dispose : « L'indemnité couvre tout dommage susceptible d'évaluation financière, y compris le manque à gagner dans la mesure où celui-ci est établi. »

432. Le Tribunal relève également que dans la présente instance, le Panama n'a pas produit d'informations, de documents ou de factures supplémentaires concernant les revenus et dépenses éventuelles du propriétaire du navire liés aux opérations du « Norstar » afin d'étayer ses demandes relatives au manque à gagner.

433. Le Tribunal conclut que puisque le Panama n'a pas établi le manque à gagner subi par le propriétaire, il rejette sa demande de réparation sous ce motif.

*La poursuite du versement des salaires*

434. Le Panama déclare que, après la saisie du navire, le propriétaire a dû continuer à verser les salaires de l'équipage jusqu'à la fin décembre 1998, sans pouvoir les financer par le loyer d'affrètement. Il réclame donc un montant de 19 100, 00 dollars, plus intérêts de 8 % à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1999.

435. En réponse aux arguments de l'Italie selon lesquels aucun lien de causalité direct n'existe entre le préjudice allégué par le Panama et le comportement de l'Italie, le Panama fait valoir que dans la mesure où les contrats de travail de l'équipage ont continué à s'appliquer, même après la saisie du navire, et que le propriétaire restait tenu de payer les salaires, l'Italie est donc tenue à réparation.

436. L'Italie déclare que « [l]e fait de ne pas pouvoir payer les salaires des employés n'est pas une conséquence naturelle de la saisie d'un navire » et que le caractère indépendant des contrats de travail « démontre qu'il n'existe aucun lien de causalité entre l'ordonnance de saisie et le prétendu "préjudice" invoqué au titre des deux chefs de préjudice ci-dessus. »

437. L'Italie précise qu'aucune pièce n'a été produite qui permette d'établir l'existence des contrats de travail, le montant des salaires ou les paiements effectués.

\* \* \*

438. En ce qui concerne le paiement des salaires de l'équipage, le Tribunal relève que l'obligation du propriétaire du « Norstar » à cet égard relève des contrats de travail et n'a aucun lien avec le fait qu'un navire ait été saisi ou non. Il ne s'agit donc pas d'un préjudice causé par la saisie du « Norstar ». Par conséquent, le Tribunal considère infondée la demande de réparation formée par le Panama à ce titre.

*Le paiement des redevances et taxes*

439. Le Panama demande à être indemnisé des redevances et taxes que le propriétaire du « Norstar » doit à l'Autorité maritime du Panama, d'un montant de

122 315,20 dollars des Etats-Unis, « comme le montre une attestation détaillée délivrée le 30 mars 2017 par ladite Autorité », plus intérêts d'un montant de 171 546 dollars des Etats-Unis, comme indiqué dans le rapport économique du 13 juin 2018. Par la suite, ce montant a été revu à la hausse et porté, d'après l'attestation de l'Autorité maritime du Panama du 29 août 2018, à 135 111 dollars des Etats-Unis (en septembre 2018), puis à 136 899 dollars des Etats-Unis (en décembre 2018).

440. Le Panama soutient que ce montant représente une perte supplémentaire pour le propriétaire, « qui doit également être remboursée par l'Italie », et que le lien de causalité découle du fait que, sans la saisie du « Norstar », le propriétaire aurait pu payer dans les délais les redevances et taxes dues à l'Autorité maritime du Panama grâce aux revenus générés par l'affrètement du navire, comme il l'avait fait jusqu'en 1998.

441. Le Panama soutient également qu'il se peut que l'Autorité portuaire de Palma prélève des redevances « pour la période durant laquelle le « Norstar » se trouvait à quai dans le port de Palma de Majorque, c'est-à-dire depuis août 1998 jusqu'à la date de la vente aux enchères en 2015 », et estime que l'Italie, ayant occasionné ces frais du fait de la saisie illicite du « Norstar », doit les prendre à sa charge au titre de la réparation du préjudice. Tout en admettant que le propriétaire du navire ignore le montant de ces redevances, tout comme il ignore si l'Autorité portuaire de Palma de Majorque va effectivement en exiger paiement, et qu'il est impossible de quantifier précisément le préjudice à ce stade, le Panama soutient que « le propriétaire peut demander à titre de réparation une garantie équitable » et exiger que l'Italie s'acquitte du paiement de toutes sommes concernant le « Norstar » que l'Autorité portuaire de Palma pourrait lui réclamer. Il prie donc le Tribunal d'indiquer « dans son arrêt que l'Italie indemnise le propriétaire selon que de besoin. »

442. L'Italie soutient que l'absence de lien de causalité entre la conduite de l'Italie et le préjudice invoqué à ce titre par le Panama est manifeste. Elle signale que le « propriétaire du « Norstar » aurait dû payer ces redevances quand bien même ce navire n'aurait jamais été saisi » car les redevances dues à l'Autorité portuaire du Panama ne sont pas liées à l'activité économique d'un navire, mais au fait « qu'un navire particulier est immatriculé dans le registre maritime panaméen. »

\* \* \*



443. En ce qui concerne la demande d'indemnisation du Panama pour les redevances et taxes que le propriétaire du « Norstar » doit à l'Autorité maritime du Panama, le Tribunal relève que ces redevances et taxes ne constituent pas des dépenses supplémentaires pour le propriétaire puisqu'elles découlent de la procédure normale d'immatriculation des navires au Panama et n'ont pas été causées par la saisie du « Norstar ». Il considère également que le Panama n'a pas établi le bien-fondé de sa demande concernant les redevances que l'Autorité maritime de Palma pourrait exiger du propriétaire du « Norstar ». Par conséquent, il rejette la demande du Panama.

*La perte et le préjudice causés à l'affréteur du « Norstar »*

444. Le Panama déclare qu'au moment de la saisie, le « Norstar » transportait une cargaison de 177 566 tonnes de gasoil d'une valeur totale de 108 670, 39 dollars des Etats-Unis, à raison de 612 dollars la tonne, et estime que « l'Italie doit rembourser à l'affréteur la valeur de la cargaison à la date de la saisie, majorée d'intérêts au taux annuel de 8 % courant à compter de cette date. » D'après le rapport économique du 13 juin 2018, les intérêts s'élèvent à 176 771 dollars des Etats-Unis, ce qui porte le montant total de la demande à ce titre à 285 441 dollars des Etats-Unis. Comme preuve de la quantité de carburant se trouvant à bord, le Panama produit un rapport envoyé par M. Emil Petter Vadis, gérant d'*Intermarine A.S.* à cette date, par courrier électronique du 27 mai 2001.

445. Le Panama réclame aussi réparation pour le manque à gagner subi par l'affréteur pour la période comprise entre « [la date de la saisie] le 24 septembre 1998 et le 25 juin 2005 (date d'expiration de la durée de sept ans) » pour un montant total, d'après le rapport économique du 13 juin 2018, de 6 438 646 dollars des Etats-Unis, comprenant une somme principale de 3 080 547 dollars des Etats-Unis et des intérêts d'un montant de 3 358 098 dollars des Etats-Unis.

446. L'Italie affirme que « 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. »

447. L'Italie conteste l'assertion du Panama selon laquelle le « Norstar » transportait du carburant lors de sa saisie, indiquant que le « Procès-verbal de saisie d'un navire » établi par les autorités espagnoles le 25 septembre 1998 ne fait pas apparaître la présence d'une cargaison de carburant au moment de la saisie. Elle conteste également l'objectivité et la crédibilité du courrier électronique

envoyé par M. Vadis, au nom duquel le Panama cherche également à obtenir réparation en la présente espèce pour préjudice matériel et moral. D'après elle, ce courrier ne contient qu'une liste d'acheteurs potentiels et le nombre total de litres de gasoil/carburant qui auraient été chargés en Algérie, à une date qui n'est pas spécifiée, et qui se seraient trouvés à bord du navire lorsqu'il a été saisi, sans toutefois que soient joints les factures ou reçus correspondants ou autres preuves documentaires établissant que les clients indiqués auraient été avitaillés en gasoil/carburant à l'été 1998. L'Italie précise que la date du courrier, le 27 mai 2001, est presque postérieure de trois ans à la saisie du « Norstar » et « jette un doute supplémentaire sur ce document », qui n'est pas contemporain de la saisie mais a été établi ultérieurement pour les besoins d'une demande de dommages-intérêts.

\* \* \*

448. Ayant examiné les éléments de preuve produits en l'affaire, le Tribunal considère que le Panama n'a pas établi l'existence d'une cargaison de gasoil à bord du « Norstar » au moment de la saisie. En conséquence, il rejette la demande de réparation présentée par le Panama à ce titre.

449. Le Tribunal relève que le Panama n'a pas fourni d'éléments de preuve prouvant les pertes spécifiques subies par l'affréteur. Il considère que, dans ces circonstances, le lien de causalité avec le fait illicite de l'Italie ne peut être présumé. En conséquence, il rejette la demande de réparation présentée par le Panama à ce titre.

*Le préjudice matériel et moral causé aux personnes physiques*

450. Le Panama demande réparation, pour les montants indiqués dans le rapport économique du 13 juin 2018, au titre du préjudice et du *pretium doloris* causés à plusieurs personnes possédant un intérêt dans les opérations du « Norstar », en particulier pour « stress psychologique » et pour « frais importants en raison de la nécessité pour ces personnes d'engager des avocats afin d'assurer leur défense à ces poursuites pénales. »

451. L'Italie soutient qu'

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 ».

\* \* \*

452. Le Tribunal relève que l'instance pénale introduite devant les tribunaux italiens aurait été engagée même si le « Norstar » n'avait pas été saisi et ne fait pas partie de l'affaire dont le Tribunal est saisi. Il considère que la demande de réparation présentée par le Panama pour ce motif ne satisfait pas au critère du lien de causalité entre le fait illicite de l'Italie et le préjudice supposément subi par le Panama. En conséquence, le Tribunal rejette cette demande du Panama.

#### *Les intérêts*

453. Le Panama demande

qu'un taux de 8 % soit appliqué en ce qui concerne la valeur du gazole, de 6 % en ce qui concerne le navire et de 3 % en ce qui concerne la réparation du *pretium doloris* et du préjudice psychologique subi par les personnes possédant un intérêt dans les opérations du navire qui ont été poursuivies à tort.

454. En réponse, l'Italie fait valoir que « la définition du taux d'intérêt donnée par le Panama est déraisonnable et disproportionnée. »

\* \* \*

455. Pour ce qui est des intérêts sur le montant des réparations, le Tribunal rappelle son *dictum* dans l'*Affaire du navire* « SAIGA » (No. 2) : « Le Tribunal estime que, de manière générale, il est juste et raisonnable que des intérêts soient accordés en ce qui concerne les pertes pécuniaires, les dommages causés aux biens et d'autres pertes économiques. Toutefois, il n'y a pas lieu d'appliquer un taux d'intérêt uniforme dans tous les cas » (*Navire* « SAIGA » (No. 2) (*Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée*), arrêt, *TIDM Recueil* 1999, p. 66, par. 173).

456. Le Tribunal rappelle également son *dictum* dans l'*Affaire du navire* « Virginia G » :

[L]e taux d'intérêt devrait être fondé [...] sur la moyenne du taux interbancaire offert à Londres (taux LIBOR) en dollar des Etats-Unis entre

2010 et 2013, soit 0,862 %, majoré de 2 %. [...] composé annuellement [...] Il s'applique du 20 novembre 2009, date de confiscation du gazole, à la date du présent arrêt.

(Navire « Virginia G » (Panama/Guinée-Bissau), arrêt, *TIDM Recueil 2014*, p. 120, par. 444)

457. Le Tribunal relève que l'article 38 des articles de la CDI sur la responsabilité de l'Etat dispose :

*Article 38*

*Intérêts*

1. Des intérêts sur toute somme principale due en vertu du présent chapitre sont payables dans la mesure nécessaire pour assurer la réparation intégrale. Le taux d'intérêt et le mode de calcul sont fixés de façon à atteindre ce résultat.
2. Les intérêts courent à compter de la date à laquelle la somme principale aurait dû être versée jusqu'au jour où l'obligation de payer est exécutée.

458. Le Tribunal relève également que, dans son commentaire sur cet article, la CDI fait observer qu'« [i]l n'existe pas d'approche uniforme, au niveau international, aux questions de quantification et de fixation du montant des intérêts qui sont alloués. En pratique, les circonstances de chaque espèce et le comportement des parties exercent une forte influence sur les modalités choisies » (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. 11, deuxième partie, p. 117, par. 10).

459. Le Tribunal a déjà décidé que seule la perte du « Norstar » doit être compensée en l'espèce. Il estime que les circonstances de l'affaire justifient l'octroi d'intérêts à ce titre.

460. De l'avis du Tribunal, les intérêts appliqués au montant de la réparation pour la perte du « Norstar » devraient être fondés sur la moyenne du taux interbancaire annuel offert à Londres (taux LIBOR) en dollar des Etats-Unis, soit 2,7182 %, composé annuellement et courant du 25 septembre 1998 à la date du présent arrêt.

461. Le Tribunal rappelle qu'au paragraphe 417, il a décidé qu'une indemnité de 285 000 dollars des Etats-Unis devrait être versée au Panama pour la perte du navire.

462. Compte tenu de ce qui précède, le Tribunal décide d'octroyer au Panama une indemnité d'un montant de 285 000 dollars des Etats-Unis majoré d'intérêts au taux de 2,7182 %, composé annuellement et courant du 25 septembre 1998 à la date du présent arrêt.

### IX. Les frais

463. Le Panama prie le Tribunal de condamner l'Italie à payer tous ses frais de procédure liés à la saisie et l'immobilisation du navire « Norstar », en particulier les honoraires du cabinet « Abogados Bufete Feliu, Palma de Majorque », les honoraires d'avocat « pendant la période comprise entre la saisie et la requête déposée devant le Tribunal international du droit de la mer » et les honoraires d'avocat relatifs à « la procédure devant le Tribunal », pour des montants, d'après le rapport économique du 13 juin 2018, de 102 401 dollars des Etats-Unis et de 140 571 euros.

464. Le Panama soutient qu'il existe en l'espèce des motifs suffisants pour que le Tribunal envisage de s'écarter de la règle générale de l'article 34 de son Statut et décide 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. »

465. L'Italie s'oppose à la demande du Panama, déclarant qu'elle « 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. »

466. L'Italie soutient qu'en plus des dépenses relatives à la procédure devant le Tribunal, le Panama invoque d'autres frais judiciaires qui « se rapportent également à la présente procédure devant le Tribunal » et qui « [e]n tant que tels, [...] relèveraient également de la même catégorie que les frais de procédure visés à l'article 34 du Statut du Tribunal. » Elle rappelle que le Tribunal n'a jamais dérogé à cette règle générale contenue dans cet article.

\* \* \*

467. La règle relative aux frais de procédure devant le Tribunal, exprimée à l'article 34 de son Statut, veut que chaque partie assume ses propres frais, à moins que le Tribunal n'en décide autrement.

468. En la présente espèce, le Tribunal ne voit pas de raison de s'écarter de la règle générale selon laquelle chaque partie assume ses propres frais de procédure.

## X. Dispositif

469. Par ces motifs, le Tribunal

1) par 15 voix contre 7,

*dit* que l'Italie a enfreint l'article 87, paragraphe 1, de la Convention.

POUR : M. PAIK, *Président* ; MM. NDIAYE, JESUS, LUCKY, KATEKA, GAO, BOUGUETAIA, MME KELLY, MM. KULYK, GÓMEZ-ROBLEDÓ, HEIDAR, CABELLO, MME CHADHA, MM. KITTICHAISAREE, *juges* ; M. EIRIKSSON, *juge ad hoc* ;

CONTRE : MM. COT, PAWLAK, YANAI, HOFFMANN, KOLODKIN, MME LIJNZAAD, *juges* ; M. TREVES, *juge ad hoc*.

2) à l'unanimité,

*dit* que l'article 87, paragraphe 2, de la Convention n'est pas applicable en l'espèce.

3) par 20 voix contre 2,

*dit* que l'Italie n'a pas enfreint l'article 300 de la Convention.

POUR : M. PAIK, *Président* ; MM. JESUS, COT, PAWLAK, YANAI, KATEKA, HOFFMANN, GAO, BOUGUETAIA, MME KELLY, MM. KULYK, GÓMEZ-ROBLEDÓ, HEIDAR, CABELLO, MME CHADHA, MM. KITTICHAISAREE, KOLODKIN, MME LIJNZAAD, *juges* ; MM. TREVES, EIRIKSSON, *juges ad hoc* ;

CONTRE : MM. NDIAYE, LUCKY, *juges*.

4) par 15 voix contre 7,

*décide* d'accorder au Panama une indemnité pour la perte du navire « Norstar » d'un montant de 285 000 dollars des Etats-Unis majoré d'intérêts au taux de 2,7182 %, composé annuellement et courant du 25 septembre 1998 à la date du présent arrêt.

POUR : M. PAIK, *Président* ; MM. NDIAYE, JESUS, LUCKY, KATEKA, GAO, BOUGUETAIA, MME KELLY, MM. KULYK, GÓMEZ-ROBLEDO, HEIDAR, CABELLO, MME CHADHA, MM. KITTICHAISAREE, *juges* ; M. EIRIKSSON, *juge ad hoc* ;

CONTRE : MM. COT, PAWLAK, YANAI, HOFFMANN, KOLODKIN, MME LIJNZAAD, *juges* ; M. TREVES, *juge ad hoc*.

5) par 19 voix contre 3,

*décide* de ne pas accorder d'indemnité au Panama au titre de ses autres demandes, comme indiqué aux paragraphes 433, 438, 443, 448, 449 et 452.

POUR : M. PAIK, *Président* ; MM. JESUS, COT, PAWLAK, YANAI, KATEKA, HOFFMANN, GAO, MME KELLY, MM. KULYK, GÓMEZ-ROBLEDO, HEIDAR, CABELLO, MME CHADHA, MM. KITTICHAISAREE, KOLODKIN, MME LIJNZAAD, *juges* ; MM. TREVES, EIRIKSSON, *juges ad hoc* ;

CONTRE : MM. NDIAYE, LUCKY, BOUGUETAIA, *juges*.

6) à l'unanimité,

*décide* que chaque Partie supporte ses frais de procédure.

Fait en français et en anglais, les deux textes faisant également foi, dans la Ville libre et hanséatique de Hambourg, le dix avril deux mille dix-neuf, en trois exemplaires, dont l'un restera déposé aux archives du Tribunal et les

autres seront transmis respectivement au Gouvernement de la République du Panama et au Gouvernement de la République italienne.

Le Président

(*signé*)

JIN-HYUN PAIK

Le Greffier

(*signé*)

PHILIPPE GAUTIER

M. JESUS, *juge*, se prévalant du droit que lui confère l'article 125, paragraphe 2, du Règlement du Tribunal, joint une déclaration à l'arrêt du Tribunal.

(*paraphé*) J.L.J.

Mme KELLY, *juge*, se prévalant du droit que lui confère l'article 125, paragraphe 2, du Règlement du Tribunal, joint une déclaration à l'arrêt du Tribunal.

(*paraphé*) E.K.

M. GÓMEZ-ROBLEDO, *juge*, se prévalant du droit que lui confère l'article 125, paragraphe 2, du Règlement du Tribunal, joint une déclaration à l'arrêt du Tribunal.

(*paraphé*) A.G.-R.

M. KITTICHAISAREE, *juge*, se prévalant du droit que lui confère l'article 125, paragraphe 2, du Règlement du Tribunal, joint une déclaration à l'arrêt du Tribunal.

(*paraphé*) K.K.

M. TREVES, *juge ad hoc*, se prévalant du droit que lui confère l'article 125, paragraphe 2, du Règlement du Tribunal, joint une déclaration à l'arrêt du Tribunal.

(*paraphé*) T.T.



M. NDIAYE, *juge*, se prévalant du droit que lui confère l'article 30, paragraphe 3, du Statut du Tribunal, joint une opinion individuelle à l'arrêt du Tribunal.

(*paraphé*) T.M.N.

M. LUCKY, *juge*, se prévalant du droit que lui confère l'article 30, paragraphe 3, du Statut du Tribunal, joint une opinion individuelle à l'arrêt du Tribunal.

(*paraphé*) A.A.L.

MM. COT, PAWLAK, YANAI, HOFFMANN, KOLODKIN et Mme LIJNZAAD, *juges*, ainsi que M. TREVES, *juge ad hoc*, se prévalant du droit que leur confère l'article 30, paragraphe 3, du Statut du Tribunal, joignent une opinion dissidente à l'arrêt du Tribunal.

(*paraphé*) J.-P.C.

(*paraphé*) S.P.

(*paraphé*) S.Y.

(*paraphé*) A.H.

(*paraphé*) R.K.

(*paraphé*) E.L.

(*paraphé*) T.T.