

[Traduction du Greffe, rev.4, 18.09.2019]

TRIBUNAL INTERNATIONAL DU DROIT DE LA MER

**AFFAIRE DU NAVIRE « NORSTAR »
AFFAIRE N° 25**

RÉPUBLIQUE DU PANAMA c. RÉPUBLIQUE ITALIENNE

MÉMOIRE DE LA RÉPUBLIQUE DU PANAMA

11 AVRIL 2017

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|---|-----------|
| PARTIE I | 5 |
| MÉMOIRE DE LA RÉPUBLIQUE DU PANAMA | 5 |
| CHAPITRE PREMIER | 6 |
| INTRODUCTION | 6 |
| HISTORIQUE DE LA PROCÉDURE | 8 |
| CHAPITRE 2 | 9 |
| EXPOSÉ DES FAITS | 9 |
| I. L'économie panaméenne est largement tributaire du secteur maritime | 9 |
| II. Le « Norstar » | 9 |
| III. Le soutage est une activité licite, menée en haute mer | 10 |
| IV. Ordonnance de saisie, saisie et immobilisation du « Norstar » | 10 |
| V. Les décisions des tribunaux italiens | 13 |
| CHAPITRE 3 | 19 |
| MOYENS DE DROIT | 19 |
| I. L'Italie a violé l'article 87 de la Convention. La responsabilité de l'Italie pour non-respect de son obligation internationale concernant le principe de la liberté de la haute mer | 20 |
| 1. Introduction..... | 20 |
| 2. La nature de l'article 87 de la Convention..... | 20 |
| 3. La nature de la violation de l'article 87 de la Convention..... | 23 |
| 4. La question du lien juridictionnel (<i>locus</i>) et la violation de l'article 87..... | 24 |
| 5. En haute mer, le Norstar était soumis à la juridiction exclusive du Panama en tant qu'Etat du pavillon..... | 25 |
| III. L'Italie a violé l'article 300 de la Convention. La responsabilité de l'Italie pour non-respect de ses obligations internationales concernant le principe de bonne foi et la doctrine de l'abus de droit énoncés à l'article 300 de la Convention | 27 |
| 1. Remarques générales sur la bonne foi et l'abus de droit | 27 |
| 2. L'appréciation des actions de l'Italie..... | 29 |
| 3. L'Italie ne s'est pas acquittée de bonne foi des obligations que la Convention met à sa charge | 30 |
| 4. L'Italie a exercé sa compétence d'une manière qui constitue un abus de droit..... | 32 |
| IV. L'Italie a aussi violé ses obligations internationales concernant les droits de l'homme et les libertés fondamentales des personnes possédant un intérêt dans les opérations du Norstar ou y ayant participé | 33 |
| 1. La violation du droit de propriété en ce qui concerne le Norstar..... | 35 |

| | |
|--|-----------|
| 2. La violation de la liberté de circulation | 37 |
| V. L'Italie se doit d'indemniser les dommages subis par le Panama et par toutes les personnes impliquées dans les opérations du Norstar | 38 |
| 1. La responsabilité de l'Italie et son obligation de réparer le dommage causé par indemnisation équivalente..... | 38 |
| 2. La relation de cause à effet entre le préjudice et le dommage..... | 41 |
| 3. Le fait que la violation des obligations internationales de l'Italie était un fait illicite continu a eu pour conséquence d'en aggraver les effets et il convient d'en tenir compte pour déterminer le montant de l'indemnité | 42 |
| 4. L'étendue de l'indemnité | 43 |
| 5. Intérêts | 44 |
| 6. Frais de procédure..... | 45 |
| CHAPITRE 4 | 48 |
| QUANTIFICATION DES DOMMAGES-INTÉRÊTS | 48 |
| I. Introduction | 48 |
| II. Pertes et dommages subis par le propriétaire du navire « Norstar » | 48 |
| 1. Dommages-intérêts au titre de la perte du navire | 48 |
| 2. Dommages-intérêts pour le <i>lucrum cessans</i> | 49 |
| 3. Poursuite du versement des salaires..... | 51 |
| 4. Honoraires des avocats | 52 |
| 5. Redevances et taxes dues à l'Autorité maritime du Panama | 56 |
| 6. Redevances dues à l'Autorité portuaire de Palma de Majorque..... | 56 |
| III. Préjudices subis par l'affréteur du « Norstar » | 57 |
| 1. Dommages-intérêts au titre de la perte de la cargaison | 57 |
| 2. Préjudice subi par l'affréteur correspondant au <i>lucrum cessans</i> | 58 |
| IV. Préjudice matériel et moral causé aux personnes physiques..... | 59 |
| 1. Honoraires d'avocat..... | 60 |
| 2. Honoraires versés à d'autres professionnels..... | 62 |
| 3. <i>Pretium doloris</i> | 62 |
| V. Total des réparations demandées..... | 64 |
| Manque à gagner de l'affréteur | 65 |
| CHAPITRE 5 | 67 |
| CONCLUSIONS..... | 67 |
| PARTIE II..... | 69 |
| LISTE DES ANNEXES | 69 |

| | |
|---|-----------|
| PARTIE III | 72 |
| LISTE DES SOURCES..... | 72 |
| PARTIE IV..... | 75 |
| DEMANDE DE PIECES SUPPLEMENTAIRES..... | 75 |

PARTIE I

MÉMOIRE DE LA RÉPUBLIQUE DU PANAMA

CHAPITRE PREMIER

INTRODUCTION

1. Par requête du 16 novembre 2015 (ci-après, la « requête ») déposée auprès du Greffe du Tribunal international du droit de la mer (ci-après, le « Tribunal ») le 17 décembre 2015, la République du Panama (ci-après, le « Panama ») a introduit une instance contre la République italienne (ci-après, « l'Italie » ou l'une quelconque de ses autorités judiciaires) dans un différend concernant l'interprétation et l'application de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (ci-après, la « Convention ») au sujet de la saisie par l'Italie du pétrolier « Norstar », battant pavillon panaméen.

2. Comme il est expliqué plus loin, la présente affaire concerne la saisie et l'immobilisation illicites du navire « Norstar » à raison d'activités menées en haute mer, dans une zone ne relevant pas de la juridiction de l'Italie. Les principes de la liberté de la haute mer et de la liberté de navigation, qui constituent le fondement de la Convention, se trouvent au cœur de cette affaire.

Il est capital pour tous les Etats que la liberté de la haute mer soit protégée contre toute interférence indue. La présente affaire aura donc des conséquences considérables sur l'interprétation et l'application de la Convention en ce qui concerne les droits et les devoirs des Etats à raison d'activités licites menées par des navires en haute mer.

3. Conformément à la requête introductive d'instance et compte tenu de l'ordonnance du Président du Tribunal qui a fixé le délai de dépôt du présent mémoire, le Panama prie le Tribunal de bien vouloir examiner celui-ci dans le cadre de la procédure qui oppose le Panama et l'Italie.

4. Le Panama soutient :

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 compétence 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 par ailleurs, que l'Italie, en formant 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, 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 concernant les droits de l'homme et les libertés fondamentales des personnes participant aux activités du « Norstar » ;

DEUXIÈMEMENT : Que l'Italie, en exerçant sans discernement sa compétence pénale sur les activités de soutage en haute mer menées par le « Norstar », en leur appliquant sa

législation douanière et en prolongeant délibérément et sciemment l'immobilisation de ce navire, 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 le versement d'une indemnisation s'élevant au minimum, 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 refusé de répondre aux différentes communications qu'elle recevait du Panama, qu'elle n'a pas exécuté la décision de ses juridictions de lever sans délai l'immobilisation du « Norstar », qu'elle a négligé d'assurer sa maintenance alors qu'il était immobilisé, qu'elle a retardé de façon prolongée toute indemnisation et qu'elle a voulu dissimuler ces faits à son interlocuteur et au Tribunal, a amplement démontré son absence de bonne foi. Pour ces raisons, l'Italie devrait également être tenue de payer la totalité des frais de justice de la présente instance.

5. Le Panama présente ses conclusions en se fondant sur les moyens de fait ci-après et les dispositions de la Convention et des autres règles du droit international qui s'appliquent à la saisie illicite du « Norstar », pétrolier battant pavillon de la République du Panama.

HISTORIQUE DE LA PROCÉDURE

6. Le 16 novembre 2015, le Panama a introduit une instance contre l'Italie devant le Tribunal international du droit de la mer concernant l'interprétation et l'application de la Convention s'agissant de la saisie et de l'immobilisation par l'Italie du « Norstar », pétrolier battant pavillon du Panama.

7. Le 11 mars 2016, l'Italie a soumis au Tribunal des exceptions préliminaires écrites (ci-après, les « exceptions préliminaires »), dans lesquelles elle contestait la compétence du Tribunal et la recevabilité de la demande du Panama.

8. Conformément à l'ordonnance rendue par le Tribunal le 15 mars 2016, le Panama a déposé le 9 mai 2016 les « Observations et conclusions de la République du Panama sur les exceptions préliminaires soulevées par la République italienne ». Le 8 juillet 2016, l'Italie a présenté les « Observations et conclusions écrites de la République italienne en réponse aux observations et conclusions de la République du Panama ».

Dans le cadre de la procédure relative aux exceptions préliminaires, le Tribunal a tenu une audience publique du 20 au 22 septembre 2016.

9. Le 4 novembre 2016, le Tribunal a rendu son arrêt sur les exceptions préliminaires (ci-après, l'« arrêt sur les exceptions préliminaires »).

Dans cet arrêt, le Tribunal a rejeté les exceptions soulevées par l'Italie et s'est déclaré compétent pour connaître du différend.

Il a également rejeté les exceptions d'irrecevabilité de la requête du Panama soulevées par l'Italie et jugé que ladite requête était bel et bien recevable.

10. Dans 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.

En ce qui concerne l'interprétation et l'application de l'article 87 de la Convention, le Tribunal a estimé qu'il était « 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 »¹.

11. En ce qui concerne d'éventuelles violations de la Convention, le Tribunal a également dit que « le droit du Panama d'exercer sa liberté de navigation en haute mer est un droit qui appartient au Panama en vertu de l'article 87 de la Convention et que la violation de ce droit causerait un préjudice direct au Panama ».

Il a de plus indiqué que « la demande de réparation du préjudice causé aux personnes et aux entités ayant un intérêt dans le navire ou sa cargaison résulte du préjudice que le Panama aurait subi »².

¹ Arrêt sur les exceptions préliminaires, par. 122.

² Arrêt sur les exceptions préliminaires, par. 269 à 271.

CHAPITRE 2

EXPOSÉ DES FAITS

I. L'économie panaméenne est largement tributaire du secteur maritime

12. Le secteur des services de l'économie panaméenne repose en grande partie sur les activités maritimes, notamment l'immatriculation de navires. La flotte panaméenne compte plus de 8 100 navires immatriculés, d'une capacité de transport de 81 millions de tonneaux, ce qui représente le premier tonnage national au monde et près de 22 % du total mondial.

Le Panama a l'obligation de fournir des services à tous les navires de sa flotte marchande.

Le fait qu'un navire immatriculé au Panama ait été illicitement saisi par un autre Etat l'a donc obligé à défendre sa souveraineté en recherchant la protection du droit international.

II. Le « Norstar »

13. Le « Norstar » a été construit en 1966 par les chantiers navals Seutelvens à Fredrikstad, en Norvège. Avec une longueur de 39,52 m, une largeur de 7,40 m et une étrave de 5,09 m, sa capacité de transport était de 405 tonneaux de jauge brute.

Fabriqués en acier, ils comptaient deux machines principales, deux machines auxiliaires, deux générateurs et six cabines. Immatriculé au registre de la marine marchande du Panama et titulaire du permis de navigation n° 2399597, il avait le numéro OMI 6703056 et l'indicatif d'appel 3FHB7.

Son propriétaire était Inter Marine & Co. A/S, société de droit norvégien inscrite au registre des sociétés le 6 octobre 1993, sise à l'adresse Vestfjordveien 73, N-3142 Vestskogen, 0722 Notteroy (Norvège) et représentée par son président, M. Arve Mørch. Inter Marine exploitait le « Norstar » en collaborant avec Rossmare International S.A.S., un courtier dans le domaine du soutage.

14. De 1994 à août 1998, le « Norstar » s'était livré à l'activité commerciale d'avitaillement en gasoil (ci-après « soutage ») de méga-yachts en haute mer au large des mers territoriales de l'Italie, de la France et de l'Espagne, sans que ces Etats n'y mettent aucune entrave.

La garde côtière italienne et ses douaniers l'avaient inspecté périodiquement en canot et en hélicoptère, sans élever quelque objection à ses services de soutage au large.

15. Le 10 mai 1998, Inter Marine & Co. (ci-après : « le propriétaire ») et Nor Maritime Bunker Co. Ltd. (ci-après : « l'affréteur »), société de droit maltais³, ont signé une charte-partie (formulaire Shelltime 4) conférant à Nor Maritime Bunker l'usage du « Norstar » en contrepartie de 2 850,00 dollars des Etats-Unis par jour⁴.

³ Annexe 1.

⁴ Annexe 2.

III. Le soutage est une activité licite, menée en haute mer

16. Le soutage est une activité licite qui peut se dérouler à l'intérieur des eaux territoriales d'un Etat côtier ou en haute mer. Le « Norstar » menait des activités de soutage de méga-yachts en haute mer, hors de la juridiction de tout Etat côtier. Comme il s'agissait d'activités licites et d'une utilisation légitime de la haute mer, le seul Etat pouvant exercer sa juridiction sur ces activités était l'Etat du pavillon du navire, le Panama.

IV. Ordonnance de saisie, saisie et immobilisation du « Norstar »

17. Le 11 août 1998, le procureur de la République italienne près le tribunal de Savone, M. Alberto Landolfi, a rendu l'ordonnance de saisie n° 1155/97/21 R.N.R sur le « Norstar »⁵. Dans cette ordonnance, l'Italie décidait qu'il fallait « assurer la mainmise » sur le « Norstar » et les produits pétroliers qu'il transportait « en raison du fait qu'il s'agissait du corps du délit », en faisant état des éléments suivants :

[...] au regard des articles 81 2) et 110 du code pénal, des articles 40 1) B) et 40 4) du décret législatif n° 504/95, des articles 292-295 1) du décret présidentiel n° 43/73 et de l'article 4 1) f) de la loi n° 516/82 ;

Considérant également que [...] les biens susmentionnés peuvent faire l'objet d'une confiscation obligatoire en vertu de l'article 301 du décret présidentiel n° 43/73 [...]

Considérant que le corps du délit doit être saisi parce qu'il est intrinsèquement de nature probatoire, et qu'il n'est nul besoin d'examiner si cette mesure est nécessaire (voir la jurisprudence italienne : Cass. SS.UU.15/3/94 n° 2 et 20/1/97 n° 23).

18. L'ordonnance de saisie n° 1155/97/21 du 11 août 1998 précisait aussi que⁶ :

Considérant que la saisie des biens mentionnés doit 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 (au moyen des relevés et observations contenus dans les rapports de navigation, et des documents obtenus sur le terrain et par les services d'observation) que des contacts ont effectivement eu lieu entre le navire devant être saisi et la côte de l'Etat,

qui ont 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 (« présence fictive ou présumée », au sens de l'article 6 du Code pénal et de l'article 111 de la Convention de Montego Bay, dont la ratification a été autorisée par la loi n° 689/94) ;

⁵ Annexe 3.

⁶ *Ibid.*

- l'existence d'un « lien substantiel », sur lequel s'appuie l'institution internationale susmentionnée, ressort clairement de l'ensemble des investigations diligentées, telles que résumées ci-dessus :

il a été constaté que le fait que l'utilisation répétée de la haute mer adjacente par le navire étranger visait exclusivement à léser les intérêts financiers de l'Italie et de l'Union européenne.

19. Le même jour (le 11 août 1998), cette ordonnance a été adressée aux autorités espagnoles par voie de commission rogatoire internationale. Dans sa commission rogatoire, l'Italie demandait à l'Espagne « 1) [d']exécute[r] immédiatement l'Ordonnance de saisie ci-après, rendue par ce Tribunal et portant sur le NORSTAR, au motif que les faits de la cause sont punissables en vertu de la loi des deux Etats et visent à léser les intérêts économiques de l'Union Européenne ».

20. Pour justifier son ordonnance de saisie du « Norstar » et la demande de sa mise à exécution, l'Italie invoquait l'application des dispositions de sa législation pénale énoncées dans ladite ordonnance, ainsi que la conclusion – erronée – selon laquelle l'activité menée par le navire en haute mer constituait un délit.

21. En se fondant sur les mêmes dispositions légales que celles invoquées dans l'ordonnance de saisie⁷, l'Italie a également engagé des poursuites pénales à l'encontre de M. Silvio Rossi, du capitaine Renzo Biggio, de M. Arve Mørch, de M. Petter Emil Vadis et du capitaine Tore Husefest, les accusant d'avoir commis, dans le cadre des activités de soutage menées par le « Norstar », un délit d'association de malfaiteurs ayant pour but la contrebande et un délit de fraude fiscale⁸.

22. Suite à la demande de l'Italie, l'Espagne a procédé le 24 septembre 1998 à la saisie du « Norstar », alors que celui-ci se trouvait dans la baie de Palma de Majorque et attendait des commandes, conformément à la charte-partie à temps en vigueur qui avait été conclue par Nor Maritime Bunker Co. Ltd.

23. A la date de sa saisie, le « Norstar » était un pétrolier en état de naviguer classé par la société DNV, dont l'équipage était en règle. Il était équipé d'un dispositif de surveillance et de contrôle des rejets d'hydrocarbure conforme aux normes MARPOL – il avait obtenu un certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures – et d'un propulseur azimutal. L'Autorité maritime du Panama lui avait délivré le permis de navigation n° 23995-97 et la licence de station de bord n° 26439-A.

Ce navire et son propriétaire avaient la réputation bien établie d'une affaire durable disposant d'actifs importants, d'une valeur de six cent vingt-cinq mille (625 000) dollars des Etats-Unis, comme déclaré lors de sa certification⁹.

⁷ L'ordonnance de saisie invoquait les articles 81 2) et 110 du code pénal, les articles 40 1) B) et 40 4) du décret législatif n° 504/95, les articles 292-295 1) du décret présidentiel n° 43/73 et l'article 4 1) f) de la loi n° 516/82.

⁸ Annexe 4.

⁹ Annexe 5.

Lors de sa saisie, le navire avait dans ses citernes une cargaison de 177,566 tonnes de gasoil valant 612 dollars des Etats-Unis la tonne, soit 108 670,39 dollars des Etats-Unis.

24. Tous les éléments de preuves présentés au Tribunal durant la phase des exceptions préliminaires ont montré que les activités auxquelles se livrait le « Norstar » et qui ont motivé sa saisie avaient été menées en haute mer, au large de la mer territoriale de l'Italie, et qu'elles ne relevaient donc pas de la juridiction de cet Etat, ce qui est d'ailleurs indiqué dans sa propre ordonnance de saisie¹⁰.

25. Bien que cette activité de soutage en haute mer ait concurrencé l'offre d'avitaillement des ports de plaisance italiens, les douaniers italiens n'ont, au cours de la procédure pénale qui s'est déroulée en Italie, fourni aucun élément de preuve ni aucun avis relatifs à l'existence d'un délit.

De plus, l'invocation par l'Italie de plusieurs instruments juridiques dans le cadre d'une procédure antérieure relative à une affaire semblable à celle du « Norstar » a confirmé le fait que cet Etat appliquait sa réglementation douanière et montré que de telles saisies étaient le fruit de décisions prises en connaissance de cause¹¹.

26. De plus, l'Italie savait au moment de la saisie que l'ordonnance de saisie du « Norstar » et la demande de sa mise à exécution contrevenaient à la Convention et à d'autres dispositions applicables du droit international.

L'Italie savait par conséquent qu'elle ne pouvait pas exercer sa juridiction sur le « Norstar », puisque l'activité ayant motivé sa saisie avait été menée en haute mer et qu'elle ne constituait donc pas un délit. Il s'ensuit que l'application par l'Italie de sa réglementation pénale et douanière en l'espèce constitue un fait internationalement illicite.

27. La conduite illicite de l'Italie qui consistait à invoquer sa réglementation intérieure pour tenter de justifier sa demande de mise en exécution de la saisie du « Norstar » aurait pu cesser à tout moment après ladite exécution. En effet, l'Italie a encore été informée le 4 septembre 1998 d'autres faits pertinents qui auraient pu lui permettre d'éviter la survenue des dommages.

Ainsi, l'Italie savait qu'elle n'avait pas déclaré officiellement l'existence d'une zone contiguë, si bien que la seule zone sur laquelle elle exerçait sa juridiction était sa mer territoriale.

On lui avait aussi rappelé la nécessité de respecter les règles internationales, qui ne prenaient pas seulement en compte les intérêts de l'Italie, mais aussi ceux d'autres Etats¹².

28. Malgré cela, l'Italie a rejeté une demande de mainlevée de l'immobilisation du « Norstar » et a, le 18 janvier 1999, proposé de procéder à cette mainlevée contre le

¹⁰ Exceptions préliminaires, arrêt, par. 122 : « (...) 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 ».

¹¹ Annexe 6.

¹² Annexe 7.

versement d'une garantie de deux cent cinquante millions (250 000 000) de liras, somme que le propriétaire du « Norstar » n'était pas en mesure de verser, l'immobilisation prolongée du navire l'ayant privé de toute source de revenus¹³. Cette décision portant rejet de sa demande lui a été communiquée le 29 juin 1999¹⁴.

V. Les décisions des tribunaux italiens

29. Par décision du 13 mars 2003 prononcée le 14 mars 2003, le tribunal de Savone (chambre pénale) a reconnu l'absence de raisons de croire qu'un délit avait été commis dans les eaux territoriales italiennes et dit que l'achat de carburant destiné à être stocké à bord de navires de plaisance en dehors de la limite de la mer territoriale n'était pas assujéti au paiement de droits d'importation. Par voie de conséquence, il a prononcé la relaxe des personnes impliquées de tous les chefs d'accusation et ordonné la mainlevée de l'immobilisation du « Norstar » et sa restitution à son propriétaire¹⁵.

30. Le 18 mars 2003, l'Italie a adressé à l'Espagne (plus précisément, au juge du tribunal d'instruction numéro trois de Palma de Majorque, Via Alemania N.5, Palma de Majorque) une demande d'entraide judiciaire, à laquelle était jointe une copie certifiée conforme du dispositif du jugement rendu par le tribunal de Savone le 14 mars 2003 ordonnant la libération du « Norstar » et sa restitution à son propriétaire, et dans laquelle elle priait l'Espagne « de mettre à exécution l'ordre de mainlevée susvisé et de porter cet ordre à la connaissance du gardien du navire », et de « vérifier si ce bien [avait] effectivement été restitué et de faire parvenir [à l'Italie] le procès-verbal correspondant »¹⁶.

31. La restitution n'a toutefois pas eu lieu. En réalité, il était impossible d'y procéder, car le « Norstar » était totalement perdu, l'Italie ayant laissé s'écouler cinq années sans que les travaux essentiels à sa maintenance n'aient été effectués ni aucune démarche faite pour mettre à jour ses certificats et renouveler sa classification.

Le 21 mars 2003, l'Italie a au contraire menacé le propriétaire du navire de procéder à sa vente forcée s'il ne le retirait pas du port dans un délai de trente jours¹⁷.

32. Le 20 août 2003, avant que cette menace ne soit mise à exécution, le procureur de la République près le tribunal de Savone a interjeté appel du jugement du 13 mars devant la cour d'appel de Gênes¹⁸, alors qu'il savait parfaitement que sa décision d'ordonner la saisie du « Norstar » et de demander la mise à exécution de cette saisie était illicite, et que plus le temps passerait, plus les dommages causés par cette décision illicite s'aggravaient.

33. Le 25 octobre 2005, la Cour d'appel de Gêne a rendu son arrêt confirmant le jugement prononcé en première instance par le tribunal de Savone. Cette décision, qui n'a cette fois-là

¹³ Annexe 8.

¹⁴ Annexe 9.

¹⁵ Annexe 10.

¹⁶ Annexe 11.

¹⁷ Annexe 12.

¹⁸ Annexe 13.

pas été attaquée par le procureur de la République, est devenue définitive, ce qui a mis un terme à de nombreuses années d'épreuves pour toutes les personnes accusées à tort dans le cadre de ce litige ou qui ont autrement été affectées par lui.

34. En dépit du jugement de première instance ordonnant la libération du « Norstar » et sa restitution à son propriétaire et de l'arrêt confirmant ce jugement en appel, l'Italie a persisté dans son refus de prendre la moindre mesure concrète pour faire exécuter sa propre décision.

35. Ainsi, l'Italie n'a pas donné à l'Espagne d'instructions sur la manière d'exécuter ladite décision, de telle sorte que rien n'a été fait en ce sens. Elle ne s'est pas non plus employée à contacter le propriétaire, l'affréteur ou l'Etat du pavillon pour qu'ils puissent prendre les dispositions nécessaires aux fins de la restitution du navire à son ayant droit.

36. Cela dit, même si le propriétaire, l'affréteur ou l'Etat du pavillon avaient été informés de la décision de restitution, cette dernière n'aurait pas pu se faire, car l'Italie ayant laissé s'écouler sept années sans que le navire ne soit utilisé ou entretenu pour le maintenir en état de marche, son état s'était tellement dégradé que ce n'était plus qu'une épave.

37. Le 31 octobre 2006, la Cour d'appel de Gênes a finalement répondu en ces termes à une demande de l'Espagne sollicitant l'autorisation de démolir le « Norstar » :

Ayant noté que ce jugement doit manifestement être exécuté et qu'aucune décision ne doit être prise, étant donné que le sort du navire, une fois ce dernier restitué à son ayant droit, ne relève pas de la compétence de la Cour (et qu'en tout état de cause, attendu que le jugement rendu en première instance a été confirmé, toute question relative à l'exécution dudit jugement relèverait de la compétence du tribunal de Savone, en vertu de l'article 665 du Code de procédure pénale)¹⁹.

38. Le greffier de la Cour d'appel a transmis cette décision à l'Espagne, avec copie au tribunal de Savone, par une communication du 13 novembre 2006²⁰.

En d'autres termes, la Cour d'appel de Gênes a dit que la décision de restituer le navire devait bien être exécutée et que cette exécution relevait du tribunal de Savone. Comme l'Italie n'y a pas donné suite, elle a de fait manqué à ses obligations internationales.

39. L'Italie, qui a exercé à tort sa juridiction sur le « Norstar » en lui appliquant sa législation et en l'immobilisant pendant plus de dix-huit (18) ans, a non seulement empêché la poursuite de son exploitation commerciale, mais aussi causé sa dégradation au point que sa seule valeur était celle de la ferraille.

40. La saisie illicite du « Norstar » n'a pas seulement privé le propriétaire de son bien, elle l'a aussi contraint à cesser son activité. De plus, il n'a pas été en mesure de s'acquitter des redevances d'immatriculation, qui sont aujourd'hui sans intérêt mais néanmoins encore dues à l'Autorité maritime du Panama²¹.

¹⁹Annexe 14 [traduction du Greffe].

²⁰ *Ibid.*

²¹ Annexe 15.

41. En outre, en ayant à tort exercé sa juridiction et appliqué sa législation pour faire saisir le « Norstar », l'Italie a causé à l'affréteur, Nor Maritime Bunker Co. Ltd., des pertes substantielles qui ont finalement entraîné sa disparition. Le capitaine et les membres de l'équipage ont ainsi perdu leur emploi et ils n'ont par conséquent pas pu continuer de toucher leur salaire ni de percevoir leurs autres prestations salariales²².

42. Silvio Rossi, le capitaine Renzo Biggio, Arve Mørch, Petter Emil Vadis et le capitaine Tore Husefest, qui ont été poursuivis au pénal, ont de ce fait subi de graves préjudices personnels et financiers : outre les grandes souffrances qu'ils ont endurées, ils ont dû déboursier des sommes considérables pour s'acquitter des honoraires d'avocats occasionnés par la longue procédure pénale qui s'est déroulée en Italie.

43. Le Panama, pour protéger les droits du « Norstar » et des personnes impliquées dans son activité ou ayant des intérêts liés à cette activité, a dû recourir aux services d'un conseil juridique, instituer une procédure au Panama et engager des avocats à Hambourg et en Italie.

44. En outre, l'Italie n'a pas indiqué que la Cour d'appel de Gênes avait confirmé le jugement de la juridiction inférieure de Savone au motif que l'avitaillement avait eu lieu en haute mer, c'est-à-dire en dehors des eaux territoriales italiennes, fait qui avait été signalé auparavant, ce même par le procureur de Savone.

45. Par ailleurs, l'Italie n'a à ce jour jamais fait état du raisonnement de son appareil judiciaire concernant la saisie irrégulière du « Norstar », ni même des raisons de l'acquittement des accusés, ce qui donne l'impression que ces faits étaient sans importance.

46. Entre 2001 et 2010, le Panama a adressé à l'Italie plusieurs communications concernant la saisie du « Norstar ». Tout comme dans le présent mémoire, il y réclamait réparation du préjudice causé par l'ordonnance de saisie et la demande de sa mise à exécution, au motif que le soutage en haute mer, loin de violer le droit international, était au contraire conforme aux principes de la liberté de la navigation et du commerce.

47. L'Italie est d'autant plus tenue de procéder à un dédommagement équitable à raison de sa conduite irresponsable qu'elle n'a pas, à l'issue d'une période d'immobilisation aussi excessivement longue, pris la moindre mesure pour faire exécuter la mainlevée du « Norstar » et le restituer à l'Etat du pavillon, à l'affréteur ou au propriétaire, et ce en dépit de sa propre décision en ce sens.

48. Malgré tous les efforts déployés par le Panama pour rappeler à l'Italie que sa conduite contrevenait à la Convention et que le « Norstar » n'avait commis aucun délit, l'Italie a tenu, dans l'exposé des faits dans ses objections préliminaires, à qualifier les activités menées par le « Norstar » de délits « d'association de malfaiteurs ayant pour but la contrebande » et de « fraude fiscale ». Ce faisant, elle était en parfaite contradiction avec les jugements sans équivoque rendus par les tribunaux italiens saisis de l'affaire²³.

²² Voir les informations plus détaillées du chapitre 4.

²³ Exceptions préliminaires de l'Italie, par. 8.

49. Dans ses exceptions préliminaires, l'Italie a qualifié une fois encore le « Norstar » et sa cargaison de « corps du délit, c'est-à-dire [de] moyen par lequel les délits susmentionnés ont été perpétrés ».

Il s'agit là bien sûr d'une représentation erronée des faits et du droit. L'Italie a également continué d'ignorer que ses propres tribunaux avaient à plusieurs reprises rejeté les chefs d'accusation pesant sur le « Norstar » au motif qu'ils étaient sans fondement, car les activités invoquées avaient eu lieu en haute mer, c'est-à-dire en dehors de la juridiction de l'Italie.

50. Malgré toutes les communications qu'elle a reçues du Panama réclamant réparation du préjudice causé par la saisie illicite du « Norstar », qu'elle avait ordonnée et dont elle avait demandé l'exécution, l'Italie n'a jamais donné le moindre signe qu'elle entendait s'acquitter de son obligation de dédommager les personnes ayant des intérêts dans ce navire.

51. Au contraire, l'Italie a systématiquement évité toute discussion avec le Panama sur cette affaire et a préféré refuser de lui fournir la moindre explication sur sa conduite illicite, injustifiée et déraisonnable. Comme l'a dit le Tribunal dans son arrêt sur les exceptions préliminaires, toutes les communications adressées par le Panama à l'Italie sont restées sans réponse, excepté la note verbale de l'Italie datée du 25 janvier 2005, qui confirmait simplement que l'Italie avait reçu une des communications que le Panama lui avait adressées²⁴.

52. On peut donc dire que la seule véritable réponse que le Panama ait reçue de l'Italie au sujet de sa demande a été le dépôt des exceptions préliminaires, qui n'a fait que retarder le règlement au fond de la présente affaire et aggraver le préjudice.

53. Durant toutes les années qui se sont écoulées depuis l'exécution de la saisie du « Norstar », l'Italie a agi de mauvaise foi²⁵, sachant pertinemment que des dommages en résulteraient. Les faits de l'Italie étaient discriminatoires, car il appert qu'aucune instance n'a été introduite à l'encontre des navires ou des personnes qui avaient reçu ou acheté du gasoil du « Norstar ». Pour se défendre de la demande de réparation du Panama, l'Italie a managé retard, silence et contradictions, depuis 2001 au moins. Cela nous a été dissimulé, ainsi qu'au Tribunal.

54. Le 12 mars 2015, le « Norstar » a été mis aux enchères publiques sur ordre de l'autorité portuaire des îles Baléares, au prix initial de trois mille (3 000) euros, l'annonce de la vente aux enchères étant publiée au journal officiel de l'Etat espagnol le 25 mars 2015²⁶. Le

²⁴ Arrêt sur les exceptions préliminaires, par. 98.

²⁵ Lorsque nous attribuons à l'Italie la commission d'un « fait », nous y incluons les omissions telles qu'elles sont visées à la note de bas de page n° 33 du Commentaire général sur le projet d'articles, selon laquelle « [a]ux fins des articles, l'expression "fait internationalement illicite" désigne aussi une omission, et elle s'étend au comportement consistant en plusieurs actions ou omissions qui, ensemble, constituent un fait internationalement illicite. Voir le paragraphe 1 du commentaire de l'article premier ». La lecture du paragraphe 1 du commentaire de l'article premier du projet d'articles confirme que « [l]e comportement internationalement illicite d'un Etat peut consister en une ou plusieurs actions ou omissions, ou en une combinaison d'actions et d'omissions ».

²⁶ Annexe 17.

26 février, le « Norstar » a été vendu et retiré des installations portuaires²⁷. Cela peut sembler incroyable, mais l'Italie n'a jamais informé ni le propriétaire du navire, ni son affréteur, ni l'Etat du pavillon de cette vente aux enchères et de son résultat.

55. L'état dans lequel l'Italie avait laissé le « Norstar » a été décrit dans l'organe d'information de masse « Diario de Mallorca », en version papier, ainsi que sur Internet, où il était précisé que

l'origine du litige remonte au moment où le consignataire, Transcoma, a cessé d'agir en tant que tel, réglé les factures en souffrance et introduit une instance contre le propriétaire du navire, Inter Marine & Co. Selon le responsable de Transcoma, en 2005, sa société « s'acquittait de ses obligations » concernant le navire vis-à-vis des autorités et des fournisseurs jusqu'à ce que le propriétaire arrête de payer les factures²⁸.

56. La nouvelle largement diffusée de la fin du « Norstar » a non seulement porté gravement atteinte à la réputation du propriétaire, mais aussi nui à celle du Panama, dont l'intérêt a toujours été de défendre et de protéger sa flotte pour les raisons exposées au paragraphe 5.

57. En somme, les faits de l'espèce démontrent clairement que l'Italie a agi de mauvaise foi et de manière irresponsable et contraire au droit international en violant le grand principe coutumier de la liberté de navigation en haute mer.

Elle 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.

Dix-huit années se sont écoulées depuis que le « Norstar » a été illicitement saisi et immobilisé au motif qu'il menait des activités de soutage en haute mer. Pendant tout ce temps, le Panama a inlassablement essayé de communiquer avec l'Italie afin de remédier à la situation et d'obtenir la libération du navire. Les communications du Panama sont non seulement restées sans réponse, mais elles ont de plus été dissimulées, ce qui atteste un comportement bien éloigné de la bonne foi. L'Italie a délibérément gardé le silence de 2001 à 2015, date à laquelle elle a été forcée de révéler pour la première fois, lors de la phase des exceptions préliminaires, qu'elle avait reçu des revendications écrites de la part du Panama.

Le retard excessif pris dans la libération du navire a causé un tort irréparable au Panama, au propriétaire du navire, à l'affréteur et aux membres de l'équipage. Puisqu'aucun des délits dont on accusait le « Norstar » n'a été avéré, qu'aucune question d'intérêt public ou général ne reste en suspens et qu'il n'est pas non plus nécessaire de garantir le versement d'impôts ni d'autres contributions ou pénalités, le Panama peut légitimement demander réparation du préjudice subi, l'Italie ayant manqué aux obligations qui lui incombent envers le Panama en vertu de la Convention en particulier et du droit international en général.

²⁷ Annexe 16.

²⁸ *Ibid.*

Dans le chapitre suivant, le Panama démontrera que l'Italie a agi en violation du droit international et engagé sa responsabilité internationale et qu'elle est par conséquent tenue de fournir une réparation appropriée, sous la forme d'une indemnisation.

CHAPITRE 3

MOYENS DE DROIT

58. Le présent chapitre traite des moyens de droit applicables à la présente espèce.

Les faits ont beau être clairs et prouver amplement la conduite illicite de l'Italie à l'égard du Panama, il n'en reste pas moins que les questions juridiques soulevées par la présente affaire sont de la plus haute importance pour les droits du Panama et pour faire en sorte que les Etats puissent exercer leur liberté de navigation en haute mer sans interférence illicite.

59. Dans le présent chapitre, le Panama analysera les violations majeures de la Convention et du droit international.

Cette affaire porte sur deux principes fondamentaux du droit de la mer :

1. la liberté de navigation en haute mer et
2. l'obligation des Etats d'agir de bonne foi et d'une manière qui ne constitue pas un abus de ce droit.

60. Le Panama soutient qu'en ordonnant et demandant la saisie du Norstar, dans le cadre de l'exercice de sa compétence pénale sur des activités de soutage en haute mer et de l'application de sa législation douanière auxdites activités, l'Italie a empêché un navire immatriculé au Panama de naviguer librement et de mener des activités commerciales légitimes.

61. En outre, en engageant des poursuites contre des personnes possédant un intérêt dans les opérations du Norstar, l'Italie a violé :

A. l'article 87 de la Convention, qui garantit à tous les Etats la liberté de navigation en haute mer ;

B. l'article 300 de la Convention, qui fait obligation aux Etats d'agir de bonne foi et d'une manière qui ne constitue pas un abus de droit ;

C. d'autres règles du droit international ayant trait aux droits de l'homme et aux libertés fondamentales des personnes participant aux opérations de navires tels que le Norstar ; et elle est, en conséquence

D. responsable du préjudice subi par le Panama et toutes les personnes participant aux opérations du Norstar pour un montant s'élevant *provisoirement* à au moins 13 721 918, 60 dollars des Etats-Unis plus 145 186, 68 euros, majorés des intérêts et des dépens.

I. L'Italie a violé l'article 87 de la Convention. La responsabilité de l'Italie pour non-respect de son obligation internationale concernant le principe de la liberté de la haute mer

1. Introduction

62. Il est important de rappeler les règles internationales de la compétence au regard desquels il convient d'apprécier la conduite illicite de l'Italie. En droit international, un Etat peut exercer sa juridiction sur son territoire et ses eaux territoriales aux fins de prescrire des règles (compétence normative) et de faire respecter ses lois (compétence d'exécution).

63. Invoquant les principes généraux du droit international relatifs à la compétence, le Panama soutient que la saisie du *Norstar* et l'arrestation de ses membres d'équipage était illégale parce que le navire n'avait violé aucune des lois italiennes qui lui étaient applicables.

64. Comme le Tribunal l'a indiqué : « aux termes de la Convention, un Etat côtier est en droit d'appliquer sa législation et ses règlements douaniers dans sa mer territoriale [...] De l'avis du Tribunal, la Convention ne confère pas de pouvoir à l'Etat côtier pour l'application de sa législation douanière dans toute autre partie de la zone économique exclusive non mentionnée ci-dessus. »²⁹ Cela veut dire que les compétences normative et d'exécution d'un Etat s'arrêtent aux limites de son territoire et de sa mer territoriale.

65. La présente espèce porte sur la saisie et l'immobilisation illicites du *Norstar*, navire battant pavillon panaméen. L'Italie ne peut réprimer des actes qui se sont produits en haute mer, en dehors de son territoire. En saisissant le *Norstar*, l'Italie a fait une application extraterritoriale de ses lois et contrevenu ainsi aux principes du droit international en matière de compétence.

66. Il s'ensuit que les lois italiennes visées dans l'ordonnance de saisie ne sauraient s'appliquer à des actes qui se sont produits en haute mer. Le fait que le navire ait été saisi alors qu'il se trouvait dans un port espagnol n'exonère pas l'Italie d'avoir illégalement étendu l'application de sa législation pénale et douanière de sorte à interdire des actes qui se sont produits à l'extérieur de sa juridiction.

67. Le fait que l'Italie règlement la conduite d'autres Etats en haute mer, hors de sa juridiction, est contraire à la Convention, et tout particulièrement à la liberté de la haute mer (article 87) et au principe de bonne foi (article 300).

Ayant établi ces principes juridiques, nous allons à présent procéder à l'analyse de la liberté de la haute mer et aux violations spécifiques de la Convention en la présente affaire.

2. La nature de l'article 87 de la Convention

68. L'article 87 de la Convention consacre la liberté de navigation en haute mer dont jouissent tous les Etats. Il affirme que la haute mer est ouverte à tous les Etats et ses principales

²⁹ *Navire « Saiga » (No. 2)*, arrêt, par. 127.

dispositions se lisent comme suit :

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) [...]

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.

69. Le paragraphe 1 de l'article 87 commence par formuler le principe général selon lequel la haute mer est ouverte à tous les Etats et se poursuit par une liste non exhaustive des libertés que recouvre la notion globale de liberté de navigation. Le paragraphe 2 précise que, dans l'exercice de ces libertés, tous les Etats doivent tenir dûment compte des intérêts des autres Etats et qu'il s'agit d'une obligation internationale dont la violation engagerait leur responsabilité. La liberté de la haute mer et la liberté de navigation qu'elle consacre existent de longue date dans le droit des nations et constituent le fondement même du droit de la mer³⁰.

70. La notion de liberté de navigation a fait l'objet d'un certain nombre de sentences arbitrales et de décisions judiciaires internationales, comme la décision du tribunal arbitral du 2 décembre 1921 prononcée dans une affaire entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, où il a été affirmé que « sauf par convention spéciale ou en temps de guerre, l'ingérence d'un croiseur contre un navire étranger poursuivant une mission légitime en haute mer est injustifiée et illégale »³¹.

³⁰ Voir d'une manière générale Hugo Grotius, « Mare Liberum », publié en 1916 par la *Carnegie Endowment for International Peace* avec une traduction anglaise de R. Van Deman Magoffin. Le concept fondamental de la liberté de la haute mer est né à un moment où le commerce maritime prenait de l'importance. La théorie de Grotius, nommée *mare liberum*, a prévalu car elle répondait à une nécessité économique de l'époque. L'idée de départ était que le profit que les tous Etats tireraient d'une navigation sans entrave dépasserait de loin le bénéfice que quelques-uns tireraient en interdisant à tous les autres d'utiliser l'océan et en leur barrant l'accès à certaines parties de l'océan. Le *mare liberum* de Grotius était à l'origine un avis rendu à titre de conseiller juridique de la Compagnie néerlandaise des Indes orientales concernant son droit d'accéder au commerce des Indes orientales après que le Portugal eut cherché à restreindre les activités commerciales néerlandaises dans la région. Ainsi, dès le XVII^e siècle, il semblait y avoir une conviction commune autour des avantages du libre-échange, du moins en ce qui concernait la haute mer. Il a été décidé que le plus grand bénéfice serait atteint si tous les participants étaient autorisés à jouir de la liberté de navigation la plus étendue possible, sous réserve uniquement des exigences impératives de protection des intérêts communs exclusifs. (Voir Philipp Wendel, « State Responsibility for interferences with the freedom of navigation in Public International Law » (Springer Verlag 2007) vol. 11 *Hamburg Studies on Maritime Affairs*, p. 8).

³¹ *Owners of the Jessie, the Thomas F. Bayard and the Pescawha (Great-Britain) v. United States*, 2 décembre 1921, Recueil des sentences arbitrales, vol. VI, p. 58.

71. La liberté de naviguer recouvre toutes les activités et les droits qui sont connexes ou liés à cette liberté, ou qui en font partie. Cela signifie que, en haute mer, prévaut la présomption que la règle de la liberté s'applique non seulement aux activités mentionnées à l'article 87, mais aussi aux activités nouvelles ou innommées qui constituent des utilisations licites de la mer³².

72. En principe, 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 Convention³³. Le soutage de navires en haute mer, activité à laquelle se livrait le *Norstar* en dehors de la juridiction de l'Italie ou de tout autre Etat, est une activité licite. Le Panama a le droit, en vertu de la Convention, de naviguer en haute mer sans subir d'interférence illicite de la part d'Etats tiers comme l'Italie.

73. La coutume de la mer et la loi de la nature sont le fondement de cette règle du droit international général et de l'obligation impérieuse de ne pas entraver la libre navigation et le commerce en haute mer inscrite à l'article 87.

74. La liberté de navigation comprend le droit de pénétrer sur les océans et le droit de passage sans subir d'entraves de la part d'autres Etats ou entités cherchant à interdire cette utilisation ou à la soumettre à une réglementation n'ayant pas recueilli le consensus général des Etats. Jadis, les auteurs appelaient cet aspect *ius communicationis*³⁴.

75. En l'espèce, l'Italie a entravé le droit du Panama de naviguer sur les océans en assujettissant le *Norstar* aux lois qu'elle applique à ses propres navires dans ses eaux territoriales. De telles lois ne sont pas étayées par un consensus général entre les Etats et c'est par conséquent l'article 87 qui prime lorsqu'il est question de navigation dans les eaux internationales.

76. Le Panama soutient donc 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. Comme l'a affirmé le juge Vukas dans l'affaire *Saiga*, le soutage est

lié à la liberté de navigation et entre « dans le cadre de l'exploitation des navires ». Cette thèse n'est pas difficile à soutenir du point de vue de la navigation comme au regard du droit international. La fourniture de produits de soute constitue le but de la navigation d'un pétrolier, et le réapprovisionnement en carburant est essentiel pour la poursuite de sa

³² Tullio Treves, « High Seas », in *Max Planck Encyclopedia of Public International Law* (Oxford University Press 2009) page 4.

³³ David Attard et Patricia Mallia, « The High Seas » in *The IMLI Manual on International Maritime Law: vol. I: The Law of the Sea* (dir. Attard et autres) (Oxford University Press 2014) p. 243.

³⁴ Philipp Wendel, « State Responsibility for interferences with the freedom of navigation in Public International Law » (Springer Verlag 2007) vol. 11 *Hamburg Studies on Maritime Affairs*, p. 5-55.

navigation par le navire qui a été approvisionné en gazole³⁵.

77. Après une analyse approfondie des travaux préparatoires de la Convention, le juge Vukas a confirmé que « [b]ien que, en tant qu'activité plutôt nouvelle à l'époque, il n'ait pas été expressément mentionné à la Conférence, l'avitaillement devrait être considéré comme une utilisation de la mer "internationalement licite" »³⁶.

78. Ainsi, le soutage, en tant qu'activité légale, ressortit à la liberté de navigation et constitue une utilisation légitime des mers. En saisissant un navire au motif qu'il se livrait à des activités de soutage en haute mer, l'Italie a violé le principe de la liberté de la haute mer et la liberté de navigation du Panama, et contrevenu à l'article 87 de la Convention.

3. La nature de la violation de l'article 87 de la Convention

79. En ordonnant et en demandant la saisie du *Norstar*, dans le cadre de l'exercice de sa compétence pénale sur des activités de soutage en haute mer et de l'application de sa législation douanière auxdites activités, partant en empêchant le *Norstar* de naviguer en haute mer et d'y mener des activités commerciales légitimes, ainsi qu'en engageant des poursuites contre les personnes possédant un intérêt dans les opérations du *Norstar*, l'Italie a violé l'obligation de respecter la liberté de navigation en haute mer consacrée par la Convention. Par son comportement, l'Italie a violé son obligation en foulant aux pieds l'intérêt que possède un autre Etat de jouir de la liberté de navigation en haute mer et d'y exercer une activité commerciale internationale³⁷.

80. Selon la Convention, aucun Etat n'a le droit d'appliquer ou d'imposer sa législation douanière en rapport avec les activités de soutage en haute mer. Rien ne justifie que l'Italie applique sa législation douanière et exerce sa compétence pénale au-delà de ses eaux territoriales.

81. Le Panama fait valoir que le soutage en haute mer constitue un exercice de la liberté de navigation et d'autres fins internationalement licites liées à cette liberté, comme il est prévu à l'article 87.

Comme il a été indiqué durant l'affaire *Saiga*, la liberté de navigation « est comprise dans la liberté de la haute mer, laquelle se fonde elle-même sur la liberté plus large dont elle est tributaire, celle des communications et des échanges maritimes, étant donné que la mer est fondamentalement une autoroute indispensable qui parcourt le monde »³⁸.

82. Les mesures prises par l'Italie n'étaient pas conformes aux normes et principes reconnus

³⁵ *Affaire du navire « SAIGA » (No. 2) (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Guinée)*, 1^{er} juillet 1999, opinion individuelle du juge Vukas, par. 17.

³⁶ *Ibid.*

³⁷ *Affaire Oscar Chinn*, CPJI, 1934, p. 83, où la Cour déclare : « La liberté de la navigation, en tant qu'il s'agit des opérations commerciales des entreprises de transport fluvial ou maritime, implique, à cet égard, la liberté du commerce. »

³⁸ *Affaire du navire « SAIGA » (No. 2) (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Guinée)*, 1^{er} juillet 1999, opinion individuelle du juge Laing, par. 11.

du droit international et violaient l'article 87, paragraphe 1. Le Panama soutient que les mesures prises par les Etats pour entraver la liberté de navigation dont jouissent les autres Etats ne se limitent pas aux interventions qui se déroulent en haute mer, mais peuvent également se manifester sous la forme de mesures visant à saisir illicitement un navire dans un port dans le but de l'empêcher de regagner la haute mer.

83. En exerçant sa compétence pénale pour appliquer ou imposer sa législation douanière en rapport avec les activités de soutage du *Norstar*, l'Italie n'a pas agi en conformité avec les obligations qui lui incombent à l'égard du Panama en vertu de l'article 87 de la Convention et des autres règles de droit international, une conclusion qui sera étayée par la section suivante.

4. La question du lien juridictionnel (*locus*) et la violation de l'article 87

84. La Cour permanente de Justice internationale a déclaré que

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 étrangers³⁹.

85. Les activités pour lesquelles le *Norstar* a été saisi ont été menées en haute mer. L'Italie a dû reconnaître que les activités menées par d'autres Etats en haute mer sont libres parce qu'elles ne sont pas soumises à la souveraineté d'un quelconque Etat, à l'exception de celle de l'Etat du pavillon, c'est-à-dire le Panama. Cependant, l'Italie n'a pas agi en connaissance de cause.

86. L'Italie peut procéder au pénal ou au civil contre toute personne et même saisir ses biens, pour autant que la saisie ait trait à des activités menées dans ses eaux territoriales. Mais lorsque l'Italie, en exerçant sa compétence pénale et en appliquant sa législation douanière, ordonne et demande la saisie d'un navire étranger, comme le *Norstar*, pour des activités menées en haute mer, en dehors de sa juridiction territoriale et douanière comme Etat côtier, elle enfreint son obligation de permettre à des Etats tels que le Panama d'accéder à la haute mer et de l'utiliser en toute légitimité. Une telle action est un fait internationalement illicite qui contrevient à l'article 87 de la Convention et à d'autres règles du droit des nations.

87. 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. Les lois douanières italiennes ne peuvent être appliquées aux navires battant pavillon du Panama ou de tout autre Etat en haute mer⁴⁰. Par

³⁹ *S.S. Lotus (France c. Turquie)*, 1927, CPJI (série A) n° 10, p. 25.

⁴⁰ Dans l'affaire *Saiga*, en rapport avec l'application de la législation douanière guinéenne dans la zone économique exclusive, le Tribunal a déclaré que : « aux termes de la Convention, un Etat côtier est en droit d'appliquer sa législation et ses règlements douaniers dans sa mer territoriale (...). Dans la zone économique exclusive, l'Etat côtier est doté d'une juridiction pour appliquer ses lois et règlements douaniers pour ce qui concerne les îles artificielles, ses installations et ouvrages (article 60, par. 2). De l'avis du Tribunal, la Convention ne confère pas de pouvoir à l'Etat côtier pour l'application de sa législation douanière dans toute autre partie de la zone économique exclusive non mentionnée ci-dessus. », arrêt, par. 127.

conséquent, les mesures prises par l'Italie contre le Norstar étaient illicites et ont directement porté atteinte à la souveraineté du Panama dans la mesure où le Norstar était une unité productive de la flotte organisée et opérant sous son pavillon.

88. Le Tribunal a estimé qu'en appliquant ses lois douanières à la ZEE et, par conséquent, en saisissant un navire étranger et en poursuivant son capitaine, un Etat agit de manière contraire à la Convention⁴¹. Si la Cour a déjà jugé que l'application des lois nationales dans la ZEE était contraire à la Convention, c'est encore plus vrai en ce qui concerne la haute mer.

89. Le Panama soutient que le Tribunal devra examiner si l'application des lois citées par l'Italie dans son ordonnance de saisie et l'appel sont compatibles avec ce que la Convention a déjà énoncé dans l'affaire *Saiga*. Dans cette affaire, le Tribunal a déclaré que « rien ne l'empêche d'examiner la question de savoir si, en appliquant ses lois au Saiga en l'espèce, la Guinée a agi en conformité avec les obligations que la Convention et le droit international général lui imposent envers Saint-Vincent-et-les-Grenadines. *Affaire relative à certains intérêts allemands en Haute-Silésie polonaise* »⁴².

Le Panama est d'avis que dans la présente affaire également l'application des lois italiennes n'est pas compatible avec la Convention.

5. En haute mer, le Norstar était soumis à la juridiction exclusive du Panama en tant qu'Etat du pavillon

90. 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.

91. Le 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.

L'article 92 dispose que les navires naviguent sous le pavillon d'un seul Etat et sont soumis à sa juridiction exclusive en haute mer.

L'article 97, paragraphe 1, confère expressément au Panama, en tant qu'Etat du pavillon, la juridiction exclusive sur les questions qui engagent la responsabilité pénale de ses navires et de toutes les personnes participant à ses opérations.

Et l'article 97, paragraphe 3, dispose qu'en cas d'incident de navigation en haute mer qui engage la responsabilité pénale du capitaine ou de tout autre membre du personnel du navire, il ne peut être ordonné de saisie ou d'immobilisation par d'autres autorités que celle de l'Etat du pavillon.

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

⁴¹ Voir *Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*, par. 136.

⁴² *Ibid.*, par. 100.

93. La saisie du Norstar était une mesure extrême, violente et coercitive prise par l'Italie en contravention avec les obligations qui lui incombent en vertu de la Convention car elle a empêché le Panama de naviguer librement et de commercer en haute mer.

94. Si l'Italie avait respecté l'article 87, ainsi que le principe de compétence exclusive consacré par la Convention, le Norstar aurait pu continuer à accéder à la haute mer. La Convention deviendrait insignifiante si un Etat était autorisé à ordonner et demander la saisie de tout navire étranger pour une infraction qui se serait produite en dehors de sa propre juridiction.

95. Si la liberté de navigation inscrite au paragraphe 1 a) de l'article 87 de la Convention est soumise à la responsabilité générale imposée par le droit international aux Etats du pavillon d'agir conformément à leurs obligations internationales, elle impose également aux Etats côtiers d'agir de même. Si 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.

96. A l'article 87, paragraphe 2, les droits des Etats dans l'exercice de la liberté de la haute mer sont atténués par l'exigence de tenir « dûment compte » de l'intérêt que présente l'exercice de la liberté de la haute mer pour les autres Etats et de s'abstenir de toute activité qui entraverait l'exercice par d'autres Etats de leur liberté de faire de même.

97. Comme la Commission du droit international l'a déclaré en 1956 dans ses commentaires, « les Etats sont tenus de s'abstenir de tout acte susceptible de nuire à l'utilisation de la haute mer par les ressortissants d'autres Etats. La formulation du paragraphe 2 reconnaît que tous les Etats ont le droit de jouir des libertés de la haute mer et le contrebalance par la prise en compte des droits et intérêts de tous les Etats à cet égard »⁴³.

98. Le Panama soutient que l'ordonnance et la demande de saisie émanant de l'Italie ont eu une incidence défavorable sur l'utilisation de la haute mer par le navire panaméen et toutes les personnes impliquées dans ses activités.

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

Ce principe a été affirmé dans l'arbitrage des otaries à fourrure⁴⁴. Si un Etat ne permet pas aux navires d'interférer avec ses propres intérêts, il ne devrait pas non plus interférer avec les intérêts d'autrui.

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.

99. La saisie ordonnée et demandée par l'Italie dans l'exercice de sa compétence pénale et

⁴³ David Anderson, « Freedoms of the High Seas in the modern Law of the Sea », in *Modern Law of the Sea*, vol. 59 (Publications on Ocean Development 2007), page 234. [Traduction du Greffe]

⁴⁴ Ibid.

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. Cette conduite constitue un acte illicite engageant la responsabilité internationale, comme il sera expliqué plus en détail à la section D 1).

III. L'Italie a violé l'article 300 de la Convention. La responsabilité de l'Italie pour non-respect de ses obligations internationales concernant le principe de bonne foi et la doctrine de l'abus de droit énoncés à l'article 300 de la Convention

1. Remarques générales sur la bonne foi et l'abus de droit

100. L'article 300 de la Convention précise que les Etats 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.

Comme le Tribunal l'a rappelé : « il ressort du libellé de l'article 300 de la Convention que celui-ci ne saurait être invoqué de façon autonome. »⁴⁵

101. Il a été démontré en l'espèce que l'Italie a violé les droits et obligations régis par l'article 87 de la Convention concernant la liberté de navigation en haute mer.

Comme l'a dit le Tribunal, « 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 » et il était « donc d'avis que l'article 300 de la Convention est pertinent en l'espèce. »⁴⁶

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.

102. Si les Etats jouissent de la liberté de navigation en haute mer, ils ont également l'obligation de respecter cette liberté. En d'autres termes, la liberté de navigation établie en vertu de l'article 87 garantit un droit à la liberté de navigation en haute mer à tous les Etats tout en leur faisant obligation de respecter la liberté d'autrui de naviguer sans ingérence indue. C'est dans ce contexte que l'article 300 trouve à s'appliquer en la présente instance.

103. La Cour internationale de Justice « observa que le principe de la bonne foi est un principe bien établi du droit international »⁴⁷ qui est énoncé au paragraphe 2 de l'article 2 de la Charte des Nations Unies⁴⁸.

Ce principe est également énoncé à l'article 26 de la Convention de Vienne sur le droit des traités du 23 mai 1969, et elle indique qu'il a été « mentionné dès le début de ce siècle dans

⁴⁵ Arrêt sur les exceptions préliminaires, par. 131, citant l'*Affaire du navire « Louisa » (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Royaume d'Espagne)*, arrêt, TIDM Recueil 2013, p. 41, par. 137.

⁴⁶ Arrêt sur les exceptions préliminaires, par. 132.

⁴⁷ *Frontière terrestre et maritime entre le Cameroun et le Nigéria*, exceptions préliminaires, arrêt, C.I.J. Recueil 1998, p. 275, par. 38.

⁴⁸ Le paragraphe 2 de l'article 2 de la Charte des Nations Unies dispose que : « 2. Les Membres de l'Organisation, afin d'assurer à tous la jouissance des droits et avantages résultant de leur qualité de Membre, doivent remplir de bonne foi les obligations qu'ils ont assumées aux termes de la présente Charte. »

la sentence arbitrale du 7 septembre 1910 rendue en l'affaire des *Pêcheries de la côte septentrionale de l'Atlantique* (Nations Unies, *Recueil des sentences arbitrales*, vol. XI, p. 188). »⁴⁹ Tant la Cour internationale de Justice (ci-après, la CIJ) que son prédécesseur, la Cour permanente de Justice internationale (ci-après, la CPJI), ont consacré et invoqué le principe de bonne foi dans leur jurisprudence⁵⁰.

104. La bonne foi, un principe général de droit, est définie comme étant

Une intention honnête et l'absence de connaissance de faits qui pourraient exposer celui qui les détient à des poursuites. (*Siano v Helvering*, D.C., - J., 13. F Supp. 776, 780). Une intention honnête de s'abstenir de prendre un avantage indu d'autrui, même à la faveur de subtilités procédurales, associé à l'absence de toute information, avis d'avantage ou conviction de faits qui vicie la transaction.⁵¹

105. En d'autres termes, la bonne foi signifie l'exercice des droits d'une manière compatible avec les diverses obligations découlant de la Convention⁵². Il découle de cette interdépendance entre droits et obligations que les droits doivent être exercés de manière raisonnable. L'exercice raisonnable et de bonne foi d'un droit consiste à effectivement poursuivre les intérêts que ledit droit vise à protéger et ce sans causer un préjudice indu aux intérêts légitimes d'un autre Etat.

106. La ligne de séparation exacte entre un droit et une obligation passe par un point où il existe un équilibre raisonnable entre les intérêts contradictoires en question. Cela devient la frontière entre le droit et l'obligation et constitue, dans les faits, la limite des droits respectifs des parties.

107. La doctrine de l'abus des droits et le principe de bonne foi sont étroitement liés. La bonne foi est une norme d'exécution obligatoire pour les parties à une convention internationale et un principe directeur dans l'interprétation de leurs obligations, et il s'agit d'un principe généralement reconnu du droit international public se rapportant tant à la conduite attendue des Etats dans leurs relations mutuelles qu'au règlement des différends qui les opposent.

108. Un Etat n'agit pas de bonne foi lorsqu'il est considéré avoir violé une disposition de la Convention ou qu'il agit en contradiction avec celle-ci. Comme l'affirme l'article 300 : « Les Etats Parties doivent remplir de bonne foi les obligations qu'ils ont assumées aux termes de la Convention ». Le raisonnement juridique a été exprimé comme suit :

⁴⁹ *Frontière terrestre et maritime entre le Cameroun et le Nigéria*, exceptions préliminaires, arrêt, C.I.J. Recueil 1998, p. 275, par. 38.

⁵⁰ *Ibid.* (références qui y sont citées).

⁵¹ Black's Law Dictionary, quatrième édition, 1951. [Traduction du Greffé]

⁵² « Alors qu'une règle répond à "quoi" et un principe répond à "pourquoi", le principe de bonne foi règle le "comment". À mesure que le droit international se fragmente et se disperse dans des régimes "autonomes", le rôle de la bonne foi s'étend et crée plus de permutations de cette limitation, car, fondamentalement, la bonne foi agit pour donner une valeur juridique aux attentes que des Etats ont à l'égard des actions d'autres Etats. La bonne foi peut donc ne pas être facilement définissable en termes abstraits, mais elle est indispensable », voir Steven Reinhold, *Good Faith in International Law*, UCL Journal of Law and Jurisprudence, p. 63.

L'idée principale est que lorsqu'un certain nombre de personnes participent à une entreprise coopérative mutuellement avantageuse selon des règles et restreignent par conséquent leur liberté de manière à ce que tous en tirent bénéfice, ceux qui se sont soumis à ces restrictions ont droit à un acquiescement similaire de la part de ceux qui ont bénéficié de leur soumission.⁵³

109. L'ensemble de règles mutuellement avantageuses, licites et coopératives auxquelles les parties au présent différend ont souscrit (c'est-à-dire la Convention) a tout à la fois restreint leurs libertés et a engendré des avantages mutuels de telle sorte que ceux qui se sont soumis à ces restrictions ont droit à un acquiescement similaire de la part de ceux qui ont bénéficié de leur soumission⁵⁴.

2. L'appréciation des actions de l'Italie

110. Le fondement des mesures prises par l'Italie contre le *Norstar* et toutes les personnes possédant un intérêt dans ses opérations était la violation de la législation douanière italienne. Le Panama soutient que le Tribunal peut examiner les mesures prises par des autorités nationales, y compris des juridictions nationales, pour en apprécier la conformité au droit international. Lorsque l'une des mesures examinées a été prise par une juridiction nationale, cet examen peut s'apparenter à un contrôle juridictionnel au sens où une cour d'appel examine la décision d'une juridiction inférieure au regard du droit interne⁵⁵.

111. Ce qui importe en fin de compte, ce n'est pas de savoir si les autorités nationales ont appliqué correctement le droit interne lorsqu'elles ont pris leur décision, mais de savoir si ces décisions, lorsqu'elles sont appliquées à des intérêts étrangers, sont conformes au droit international⁵⁶. Comme il a été déclaré dans l'arrêt *Saiga* : « le Tribunal est compétent pour déterminer la compatibilité ou non de ces lois et règlements [internes] avec la Convention. »⁵⁷

Le Panama est d'avis que les autorités italiennes, en appliquant leurs lois nationales à des actes qui ont eu lieu en haute mer, n'ont pas agi en conformité avec le droit international.

112. Dans l'affaire *Virginia G*, le Tribunal a examiné si la confiscation était nécessaire pour assurer le respect des lois et règlements de la Guinée-Bissau. Après avoir analysé les circonstances et la manière dont la mesure de confiscation a été imposée, ainsi que les facteurs juridiques pertinents pour l'affaire, il a conclu que la confiscation du navire et du gazole à bord n'était pas nécessaire au sens de l'article 73, paragraphe 1, de la Convention, et que la Guinée-Bissau avait donc violé cette disposition.

Cette approche était conforme à la jurisprudence antérieure du Tribunal, notamment la décision rendue en l'affaire *Camouco* (Panama c. France). Dans cette affaire, le Tribunal a

⁵³ Rawls John, *A Theory of Justice*, Harvard University Press, 1971, p. 112. [Traduction du Greffe]

⁵⁴ *Ibid.*

⁵⁵ Jin-Hyun Paik, « Standard of Review in the Law of the Sea: Reflections from the Bench », in *Ocean Law and Policy: 20 years under UNCLOS* (dir. Esposito et autres), Brill Publications 2016, p. 361.

⁵⁶ *Affaire relative à certains intérêts allemands en Haute-Silésie polonaise* (fond), arrêt n° 7, 1926, CPJI, Série A, n° 7, p. 19.

⁵⁷ *Affaire du navire « SAIGA » (No. 2) (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Guinée)*, 1^{er} juillet 1999, par. 121.

déterminé si la caution imposée par un tribunal français était raisonnable au regard d'un certain nombre de facteurs, dont la gravité des infractions présumées, l'éventail des sanctions pouvant être imposées, la valeur des navires immobilisés et des cargaisons saisies, et le montant de la caution imposée par l'Etat ayant procédé à l'immobilisation⁵⁸.

3. L'Italie ne s'est pas acquittée de bonne foi des obligations que la Convention met à sa charge

113. L'article 300 dispose que les Etats Parties remplissent de bonne foi les obligations qu'ils ont assumées aux termes de la Convention.

Dans l'affaire des *Essais nucléaires* (Australie c. France) (Nouvelle-Zélande c. France), la CIJ a déclaré que « [I] un des principes de base qui président à la création et à l'exécution d'obligations juridiques, quelle qu'en soit la source, est celui de la bonne foi. La confiance réciproque est une condition inhérente de la coopération internationale »⁵⁹.

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

Deuxièmement, l'Italie n'a pas agi de bonne foi car elle a retardé ces procédures, omis de répondre aux communications et s'est abstenue de lever l'immobilisation du navire alors même que ses propres tribunaux avaient déclaré qu'aucune infraction n'avait été commise.

Même si le *Norstar* ou ses membres d'équipage avaient commis une infraction au regard du droit italien, ce que le Panama conteste, en immobilisant le navire comme corps du délit pendant un laps de temps excessif et au mépris des décisions de ses propres tribunaux, l'Italie n'aurait malgré tout pas agi de bonne foi.

115. Le Panama soutient également que l'Italie a agi de mauvaise foi non seulement en attrayant en justice les personnes impliquées dans les opérations du *Norstar*, mais aussi en laissant la procédure pénale durer 5 ans, de 1998 à 2003. Bien que les juridictions italiennes aient rejeté les réquisitions du Procureur, aucun accusé n'a reçu d'offre d'indemnisation.

116. En engageant des poursuites pénales contre le *Norstar* et les personnes impliquées dans ses opérations, et en leur appliquant de façon délibérée et indue sa législation douanière, l'Italie avait uniquement ses propres intérêts en vue. Si elle avait également tenu compte des intérêts du Panama, elle n'aurait pas ordonné et demandé la saisie du *Norstar* lorsque celui-ci ne faisait que mener ses activités commerciales licites.

117. L'Italie a indiqué que la raison pour laquelle elle avait ordonné et demandé la saisie du *Norstar* était qu'il « se livrait à des activités de soutage au large des côtes françaises, italiennes et espagnoles »⁶⁰.

Cette attitude de l'Italie n'est pas un signe de bonne foi, mais constitue plutôt une tentative

⁵⁸ Jin-Hyun Paik, *op. cit.*, p. 365.

⁵⁹ Arrêt, C.I.J. Recueil 1974, p. 268, par. 46, et p. 473, par. 49.

⁶⁰ Exceptions préliminaires de l'Italie, par. 7.

délibérée d'éluder la réalité des faits pertinents de la présente affaire parce qu'il a été démontré par les éléments de preuve déposés au stade des exceptions préliminaires⁶¹ que l'Italie savait que le lieu où ce navire se livrait aux activités pour lesquelles l'Italie a ordonné et demandé sa saisie était la haute mer.

118. L'Italie savait que le Norstar procédait à de telles opérations de soutage « de 1994 à 1998 » et n'a rien fait durant ces quatre années pour réprimer pénalement cette activité. Par conséquent, on peut difficilement considérer qu'elle a agi de bonne foi lorsqu'elle a décidé de soudainement traiter les actions de Norstar comme une infraction.

119. En gardant le bien sous sa juridiction et son autorité sans le restituer en temps opportun aux personnes autorisées, contrairement aux injonctions claires et définitives de ses propres autorités judiciaires, l'Italie n'a pas non plus agi de bonne foi.

120. En ordonnant et en demandant la saisie du Norstar, avant la date à laquelle ses juridictions pénales ont constaté l'illégalité d'une telle ordonnance et juste avant que Norstar ne navigue vers la haute mer, l'Italie n'a pas non plus agi de bonne foi, mais de manière disproportionnée, au détriment du Panama en tant qu'Etat souverain et de toutes les personnes possédant un intérêt dans le navire immatriculé sous son pavillon.

L'Italie a profité du fait que le navire était amarré au port, ce qui en a facilité la saisie et l'immobilisation, pour étendre illégalement sa juridiction à des actes commis en haute mer.

121. Comme le Tribunal l'a constaté⁶², l'Italie n'a répondu à aucune des communications du Panama concernant cette revendication. Rien ne justifie qu'elle n'ait pas répondu aux efforts de communication déployés par le Panama. L'absence de réponse à une demande de négociation constitue en soi la violation d'une obligation internationale et reflète un manque de bonne foi.

Par son attitude réfractaire, l'Italie a même empêché le Panama de savoir si elle avait reçu les communications officielles du Panama concernant cette revendication. Il est maintenant clair que l'Italie a reçu ces communications et a tout simplement manqué d'en accuser réception ou d'y répondre.

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

123. Depuis la saisie du Norstar, l'Italie savait quelles seraient les conséquences de sa conduite vis-à-vis du Panama et de ceux qui possèdent un intérêt dans ses activités.

⁶¹ Annexe 2 (ordonnance de saisie n° 1155/97/21 R.N.R du 11 août 1998 annexe C, exceptions préliminaires de l'Italie) ; annexe 12 (appel interjeté par le Procureur, exceptions préliminaires de l'Italie, annexe J) ; annexe 9, arrêt du tribunal de première instance de Savone (annexe B, exceptions préliminaires de l'Italie), et arrêt de la Cour d'appel de Gênes (annexe K, exceptions préliminaires de l'Italie).

⁶² Exceptions préliminaires, arrêt, par. 98.

Cependant, 18 ans après, l'Italie n'a toujours pas justifié son silence et sa dissimulation.

Le Panama demande donc respectueusement au Tribunal de dire expressément que l'Italie n'a pas agi de bonne foi et que ce comportement est non seulement contraire au droit international, mais qu'il a aussi des conséquences juridiques.

4. L'Italie a exercé sa compétence d'une manière qui constitue un abus de droit

124. L'abus de droit, une doctrine largement utilisée en droit international, est défini comme « le fait pour un Etat d'exercer un droit d'une manière qui entrave la jouissance par d'autres Etats de leurs propres droits ou à une fin différente de celle pour laquelle le droit a été créé, d'une manière qui porte préjudice à un autre Etat »⁶³.

125. L'article 300 de la Convention protège expressément les Etats de tout abus de droit et le Panama l'invoque en ce qui concerne la manière d'exercer la compétence reconnue par la Convention. Cette disposition autorise également le Tribunal à rendre la justice et à octroyer des réparations en cas d'abus de droit, y compris la saisie de biens comme procédure incidente aux poursuites pénales engagées à l'encontre de personnes possédant un intérêt dans les activités du Norstar.

L'Italie a violé le principe de la légalité parce qu'elle savait qu'il n'existait pas en droit international de la mer de règle en vigueur permettant l'application de sa législation douanière pour saisir un navire à raison d'actes commis en haute mer.

126. Le Panama soutient que l'Italie a violé cette disposition 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.

127. Aucun Etat n'est autorisé à exercer un droit d'une manière qui cause un dommage à un autre Etat. Les obligations conventionnelles en droit international traitant de l'abus de droit sont une source de droit légitime et nécessaire. Le Panama soutient également que l'Italie a outrepassé son autorité parce que la saisie n'était même pas contemporaine de l'activité de soutage.

Toute justification des actions de l'Italie ne saurait se fonder uniquement sur l'exercice d'un droit particulier lorsque ce droit a été employé d'une manière qui constitue un abus de ce droit.

128. En conclusion, l'Italie a violé l'article 300 de la Convention en exerçant son autorité et sa juridiction en contravention avec la Convention et d'une manière qui a porté préjudice au Panama et aux personnes impliquées dans les activités du Norstar, constituant ainsi un abus de son autorité et de ses droits juridictionnels.

⁶³ A. Kiss, « Abuse of Rights » in R. Bernhardt, dir., *Encyclopedia of Public International Law*, vol. 1 (Amsterdam: North-Holland, 1992) at 4. Voir *L'incident de l'« Enrica Lexie » (Italie c. Inde)*, demande en prescription de mesures conservatoires, ordonnance, 24 août 2015. [Traduction du Greffé]

IV. L'Italie a aussi violé ses obligations internationales concernant les droits de l'homme et les libertés fondamentales des personnes possédant un intérêt dans les opérations du Norstar ou y ayant participé

129. Le Tribunal a déjà affirmé que « les Etats sont tenus de s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu du droit international, en particulier dans le domaine des droits de l'homme, et que les principes d'une procédure régulière doivent trouver application en toute circonstance »⁶⁴. C'est dans ce contexte que le Panama se tourne à présent vers les obligations qui incombent à l'Italie en vertu du droit international et du droit international des droits de l'homme en rapport avec la saisie et l'immobilisation du Norstar.

130. L'article 293 de la Convention dispose que le Tribunal « applique les dispositions de la Convention et les autres règles du droit international qui ne sont pas incompatibles avec celle-ci ». Dans l'affaire *Saiga*, le Tribunal a déclaré que « le Tribunal doit tenir compte des circonstances entourant cet arraisonnement, à la lumière des règles applicables du droit international [...]. Si la Convention ne contient aucune disposition spécifique se rapportant à l'usage de la force lors de l'arraisonnement de navires, le droit international, qui est applicable en vertu de l'article 293 de la Convention, prescrit que l'usage de la force doit être évité autant que possible et que, lorsque le recours à la force s'avère inévitable, cela ne doit pas dépasser ce qui est raisonnablement requis en la circonstance »⁶⁵.

131. Dans l'affaire *Saiga*, la Guinée avait procédé à la saisie de force du navire. Le Panama soutient que les mêmes principes sont pertinents en l'espèce et que le Tribunal peut donc, en vertu de l'article 293, prendre en considération les circonstances de la saisie dans le contexte des règles de droit international applicables. Le Panama va à présent procéder à l'examen des règles pertinentes du droit international qui sont applicables aux circonstances de la saisie et de l'immobilisation du Norstar.

132. Le Panama demande 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.

Les traités relatifs aux droits de l'homme s'appliquent en mer. La Convention ne contient aucune disposition qui en exclue l'applicabilité. Par ailleurs, l'article 311 dispose que la Convention « ne modifie en rien les droits et obligations des Etats Parties qui découlent d'autres traités compatibles avec elle, et qui ne portent atteinte ni à la jouissance par les autres Etats Parties des droits qu'ils tiennent de la Convention, ni à l'exécution de leurs obligations découlant de celle-ci. »

133. 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

⁶⁴ *Affaire du navire « Louisa » (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Royaume d'Espagne)*, affaire 23, arrêt, par. 155.

⁶⁵ *Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*, arrêt, par. 155.

l'a affirmé par le passé : « [I] es considérations d'humanité doivent s'appliquer dans le droit de la mer, comme dans les autres domaines du droit international. »⁶⁶

134. Lorsque les Etats exercent un pouvoir temporaire limité sur un navire dans le cadre du droit de visite, des opérations d'interdiction, etc., ils sont tenus d'assurer aux individus impliqués les droits et libertés qui sont pertinents pour leur situation.

Dans de tels cas, les droits de l'homme qui entrent généralement en jeu sont, par exemple, le droit à la liberté personnelle, le droit à un procès équitable et le droit (procédural) à un recours effectif et à des réparations réelles⁶⁷.

135. 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.

136. Dans ce cas, l'Italie n'a pas protégé les droits des individus impliqués applicables à la situation. Le Panama soutient qu'en méconnaissant le droit de chaque individu à un procès équitable ou à un recours effectif pendant un laps de temps excessif l'Italie a agi de mauvaise foi.

En outre, ce qui reste du *Norstar* a dû être vendu aux enchères publiques parce que l'Italie n'a pas veillé à ce que le navire soit correctement entretenu conformément aux normes de sécurité. Il est largement reconnu que les Etats qui prennent des mesures de coercition doivent respecter ces normes.

Les instruments internationaux récents régissant les mesures de coercition prises par les Etats contre des navires contiennent généralement une clause de sauvegarde visant à protéger la vie humaine et la dignité des personnes à bord des navires.

Par exemple, l'*Accord de 1995 sur les stocks de poissons* affirme que l'Etat procédant à l'inspection doit obliger ses inspecteurs à respecter les règles, procédures et pratiques internationales généralement reconnues en matière de sécurité du navire et de l'équipage⁶⁸. Cela n'a pas été le cas pour ce qui est du *Norstar*.

137. Dans l'*Affaire Ahmadou Sadio Diallo (République de Guinée c. République démocratique du Congo)*, la Cour internationale de Justice a déclaré que le principe des droits de l'homme universels oblige les Etats membres à protéger et promouvoir les droits de l'homme en tant qu'élément intégral des obligations qu'ils assument en vertu des traités des Nations Unies qui traitent des droits de propriété et de la liberté de circulation. C'est ce

⁶⁶ *Ibid.* Voir également *L'Incident de l'« Enrica Lexie » (Italie c. Inde)*, demande en prescription de mesures conservatoires, ordonnance, 24 août 2015.

⁶⁷ Irini Papanicolopulu, « Human Rights and the Law of the Sea », in *The IMLI Manual on International Maritime Law*, vol. I, (Oxford University Press 2014), p. 3, note 89.

⁶⁸ Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrateurs (entré en vigueur le 11 décembre 2001), art. 21, par. 10, et 22, par. 1.

principe que l'Italie a violé lorsqu'elle a saisi et détenu le Norstar⁶⁹.

138. Toute personne possédant un intérêt dans les opérations du Norstar ou ayant participé à celles-ci, comme le propriétaire du navire, le capitaine, l'équipage, l'exploitant et l'affrètement, ont le droit de jouir des droits de l'homme et des libertés fondamentales que leur accorde le droit international.

Ces personnes, qui sont traitées comme faisant partie de l'entité du Norstar et liées au Panama en tant qu'Etat du pavillon, ont été privées de la jouissance pacifique de leur propriété qui leur est reconnue par l'article 17 de la Déclaration universelle des droits de l'homme⁷⁰, l'article 17 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne⁷¹, l'article premier du Protocole à la Convention européenne des droits de l'homme et des libertés fondamentales⁷² et l'article 2 du Protocole n° 4 à la Convention européenne pour la protection des droits de l'homme et des libertés fondamentales⁷³. Ces articles seront examinés plus en détail dans la section suivante.

1. La violation du droit de propriété en ce qui concerne le Norstar

139. L'article 17 de la Déclaration universelle des droits de l'homme dispose que :

- « 1. Toute personne, aussi bien seule qu'en collectivité, a droit à la propriété.
2. Nul ne peut être arbitrairement privé de sa propriété. »

140. De plus, l'article 17 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne prévoit que :

Toute personne a le droit de jouir de la propriété des biens qu'elle a acquis légalement, de les utiliser, d'en disposer et de les léguer.

141. L'article 54 de la même Charte porte également interdiction de l'abus de droit en disposant que :

Aucune des dispositions de la présente Charte ne doit être interprétée comme impliquant un droit quelconque de se livrer à une activité ou d'accomplir un acte visant à la destruction des droits ou libertés reconnus dans la présente Charte ou à des limitations

⁶⁹ La Cour internationale de justice a appliqué les dispositions relatives aux droits de l'homme. Voir *Affaire Ahmadou Sadio Diallo (République de Guinée c. République démocratique du Congo)*, arrêt du 30 novembre 2010.

⁷⁰ Assemblée générale des Nations Unies, Déclaration universelle des droits de l'homme, 10 décembre 1948, 217 A (III) (ci-après, la « Déclaration universelle des droits de l'homme »).

⁷¹ Union européenne, Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, 26 octobre 2012, 2012/C 326/02 (ci-après, la « Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne »).

⁷² Conseil de l'Europe, *Protocole additionnel à la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales*, 20 mars 1952, ETS 9 (ci-après, le « Protocole additionnel à la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales »).

⁷³ Conseil de l'Europe, *Protocole n° 4 à la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, reconnaissant certains droits et libertés autres que ceux figurant déjà dans la Convention et dans le premier Protocole additionnel à la Convention*, 16 septembre 1963, ETS 46 (ci-après, le « Protocole n° 4 à la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales »).

plus amples des droits et libertés que celles qui sont prévues par la présente Charte.

142. L'article premier du Protocole additionnel à la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, signé à Paris le 20 mars 1952, déclare à propos du droit de propriété que :

Toute personne physique ou morale a droit au respect de ses biens. Nul ne peut être privé de sa propriété que pour cause d'utilité publique et dans les conditions prévues par la loi et les principes généraux du droit international.

Les dispositions précédentes ne portent pas atteinte au droit que possèdent les Etats de mettre en vigueur les lois qu'ils jugent nécessaires pour réglementer l'usage des biens conformément à l'intérêt général ou pour assurer le paiement des impôts ou d'autres contributions ou des amendes.

143. Toutes les dispositions ci-dessus garantissent et protègent d'une manière générale le droit de propriété. Le paragraphe 1 de l'article premier du Protocole additionnel à la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales consacre uniquement le droit de l'Italie de faire appliquer ses droits douaniers et fiscaux dans l'intérêt public et sous réserve des conditions prévues par la loi et les principes généraux du droit international.

Cette disposition permet tacitement à l'Italie d'appliquer ses lois sur son propre territoire. Toutefois, le paragraphe 2 interdit de réglementer l'usage des biens pour obtenir le paiement d'impôts ou d'amendes, même sur son propre territoire.

144. L'obligation positive de l'Italie en ce qui concerne le droit de propriété lorsqu'elle opère hors de ses frontières, comme dans le cas du *Norstar*, consiste à prendre les mesures nécessaires pour éviter de violer les droits des personnes concernées.

Le fait que l'Italie n'ait pas respecté son obligation internationale de prendre toutes les mesures raisonnables et appropriées pour prévenir une quelconque violation du droit de propriété a entravé l'obligation mentionnée ci-dessus.

Les dispositions précitées, en tant qu'elles s'appliquent au *Norstar*, ont été violées par l'Italie parce que toutes les personnes possédant un intérêt dans les opérations du navire ont été indûment dépouillées de leur propriété.

145. Dans ce cas, l'Italie aurait dû limiter au maximum toute infraction aux droits de l'homme, ne serait-ce qu'en essayant de communiquer avec le Panama ou avec les personnes impliquées dans les opérations du *Norstar* pour atteindre ses objectifs de la manière la moins compliquée possible.

146. Un exercice authentique et effectif des droits de l'Italie dépendrait non seulement du devoir de ne pas entraver la liberté de navigation, mais nécessiterait également de prendre des mesures pour préserver la propriété qui a été saisie.

Cela devrait être tout particulièrement le cas lorsqu'il existe un lien direct entre les mesures qu'un propriétaire peut légitimement escompter et la jouissance effective de ses biens.

L'Italie n'a exercé aucun des devoirs qui sont attendus d'elle pour conserver le Norstar dans le même état qu'au moment de sa saisie, compromettant ainsi les droits qui lui sont associés.

2. La violation de la liberté de circulation

147. En appliquant indûment sa législation douanière et en ordonnant et demandant la saisie du Norstar, l'Italie a également illicitement privé son propriétaire, l'affréteur, le capitaine et son équipage de l'obligation internationale de garantir sa liberté de circulation.

148. L'article 2 du Protocole n° 4 à la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, signé à Strasbourg le 16 novembre 1963, se lit comme suit :

1. Quiconque se trouve régulièrement sur le territoire d'un Etat a le droit d'y circuler librement et d'y choisir librement sa résidence.
2. Toute personne est libre de quitter n'importe quel pays, y compris le sien.
3. L'exercice de ces droits ne peut faire l'objet d'autres restrictions que celles qui, prévues par la loi, constituent des mesures nécessaires, dans une société démocratique, à la sécurité nationale, à la sûreté publique, au maintien de l'ordre public, à la prévention des infractions pénales, à la protection de la santé ou de la morale, ou à la protection des droits et libertés d'autrui.
4. [...]

149. Par suite de la saisie du Norstar, son propriétaire, l'exploitant et les affréteurs n'ont pu jouir de la liberté de circulation en raison des restrictions imposées par l'Italie au navire.

Si l'Italie avait respecté ses obligations, elle n'aurait pas ordonné et demandé la saisie du Norstar lorsqu'il était en territoire espagnol. Les restrictions imposées à l'exercice de la liberté de circulation de ce navire en territoire espagnol et l'interdiction qui lui était faite de naviguer vers la haute mer étaient contraires aux droits accordés par cette disposition.

Aucune des exceptions prévues par cette disposition, telles que la sécurité nationale ou la sûreté publique, le maintien de l'ordre public, la prévention des infractions pénales, la protection de la santé ou de la morale, ou la protection des droits et libertés d'autrui, ne constitue un moyen de défense légitime des actions de l'Italie. De toute façon, l'Italie n'a même pas invoqué ces raisons pour justifier sa décision de saisir le Norstar.

V. L'Italie se doit d'indemniser les dommages subis par le Panama et par toutes les personnes impliquées dans les opérations du Norstar

1. La responsabilité de l'Italie et son obligation de réparer le dommage causé par indemnisation équivalente

150. L'idée selon laquelle « lorsqu'il existe un droit légitime, il existe également des voies de recours, par procès ou action en justice, lorsque ce droit est transgressé »⁷⁴ est depuis longtemps un principe général et incontesté du droit international. Le Panama a démontré que l'Italie avait violé les obligations primaires énoncées aux articles 87 et 300 de la Convention par son comportement illicite. Il s'ensuit que l'Italie a donc le devoir d'indemniser le Panama.

Le droit international prévoit l'application de règles secondaires telles que celles contenues dans le projet d'articles de la Commission du droit international sur la responsabilité de l'Etat pour fait internationalement illicite⁷⁵ (ci-après, le « projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat »). Comme il est affirmé à l'article premier du projet, « [t]out fait internationalement illicite de l'Etat engage sa responsabilité internationale ».

151. Rien n'est dit dans les règles primaires des conséquences de leur violation. C'est donc en raison de l'illicéité et par le jeu des règles de la responsabilité de l'Etat qui régissent la relation juridique découlant des faits internationalement illicites entre l'Italie, l'Etat auteur de l'illicéité, et le Panama, l'Etat lésé, que le Panama est en droit d'obtenir réparation.

152. Dans l'affaire des *Phosphates du Maroc*, la CPIJ a déclaré que « [s]'agissant d'un acte imputable à [un] Etat, et décrit comme contraire aux droits conventionnels d'un autre Etat, la responsabilité internationale s'établirait directement dans le plan des relations entre ces Etats. »⁷⁶

Le droit du Panama d'obtenir réparation des dommages causés provient du fait que la responsabilité de l'Italie a pour conséquence et finalité la réparation du préjudice causé.

153. Le projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat dispose que les pays ont une obligation générale de cesser tout fait illicite, de rétablir la situation existant avant le fait illicite et de fournir une réparation intégrale. La réparation intégrale du préjudice causé par le fait internationalement illicite prend la forme d'une restitution, indemnisation ou satisfaction, séparément ou conjointement, conformément au chapitre I sur les principes généraux⁷⁷.

154. Le fait internationalement illicite attribué à l'Italie⁷⁸ a créé une nouvelle relation

⁷⁴ William Blackstone, Commentaries, livre 3, chapitre 3, p. 2. [Traduction du Greffe]

⁷⁵ Commission du droit international, projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat pour fait internationalement illicite, novembre 2001, Supplément n° 10 (A/56/10), chp.IV.E.1.

⁷⁶ (Exceptions préliminaires) (1938), p. 28.

⁷⁷ Article 34 du projet.

⁷⁸ L'article 4 du projet affirme le principe de l'attribution de la responsabilité en droit international : « 1. Le comportement de tout organe de l'Etat est considéré comme un fait de l'Etat d'après le droit international, que cet organe exerce des fonctions législative, exécutive, judiciaire ou autres, quelle que soit la position qu'il

juridique entre elle et le Panama. Le commentaire de l'article 29, qui traite du maintien du devoir d'exécution, affirme la distinction entre les conséquences découlant de la commission d'un fait internationalement illicite et les conséquences découlant de la violation d'une obligation internationale, indiquant :

Par suite du fait internationalement illicite, un nouvel ensemble de relations juridiques est établi entre l'Etat responsable et l'Etat ou les Etats auxquels l'obligation internationale est due. Cela ne signifie pas que la relation juridique préexistante établie par l'obligation primaire disparaît. Même si l'Etat responsable respecte l'obligation prévue dans la deuxième partie [qui traite du contenu de la responsabilité internationale de l'Etat] de mettre fin au comportement illicite et de réparer intégralement le préjudice causé, il n'est pas dispensé de ce fait de son devoir d'exécuter l'obligation qu'il a violée.⁷⁹

155. Etant donné que l'application de sa législation douanière pour saisir le Norstar ne relevait d'aucune exception à sa juridiction exclusive, le Panama a le droit, en tant qu'Etat du pavillon, de demander à l'Italie de réparer la perte et/ou le dommage causé par son comportement internationalement illicite et d'obtenir cette réparation.

156. Le droit d'obtenir réparation a été expressément reconnu par la CPJI, par exemple dans l'*Affaire relative à l'Usine de Chorzów (demande en indemnité) (compétence)*, où elle a déclaré :

C'est un principe de droit international que la violation d'un engagement entraîne l'obligation de réparer dans une forme adéquate. La réparation est donc le complément indispensable d'un manquement à l'application d'une convention, sans qu'il soit nécessaire que cela soit inscrit dans la convention même.⁸⁰

157. La même Cour a également déclaré que « c'est un principe du droit international, voire une conception générale du droit, que toute violation d'un engagement comporte l'obligation de réparer. »⁸¹ Elle a exposé le principe directeur en ces termes :

Le principe essentiel, qui découle de la notion même d'acte illicite et qui semble se dégager de la pratique internationale, notamment de la jurisprudence des tribunaux arbitraux, est que 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.⁸²

De plus, comme le Tribunal l'a affirmé : « Une réparation peut également être due aux termes du droit international général, tel que le prescrit l'article 304 de la Convention, qui est conçu comme suit : Les dispositions de la Convention relatives à la responsabilité encourue en cas

occupe dans l'organisation de l'Etat, et quelle que soit sa nature en tant qu'organe du gouvernement central ou d'une collectivité territoriale de l'Etat.

2. Un organe comprend toute personne ou entité qui a ce statut d'après le droit interne de l'Etat. »

⁷⁹ Paragraphe 2 du commentaire de l'article 29.

⁸⁰ *Affaire relative à l'Usine de Chorzów (demande en indemnité)*, p. 21.

⁸¹ *Ibid.*, p. 29.

⁸² *Ibid.*, p. 47.

de dommages sont sans préjudice de l'application des règles existantes et de l'établissement de nouvelles règles concernant la responsabilité en vertu du droit international. »⁸³

158. L'article 31, paragraphe 1, du projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat dispose également que « [l']Etat responsable est tenu de réparer intégralement le préjudice causé par le fait internationalement illicite. »

159. Bien que la restitution en nature soit la forme de réparation privilégiée, cela 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. En outre, 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*. En conséquence, c'est l'indemnisation monétaire qui est maintenant la forme la plus raisonnable d'assurer une réparation complète de tous les dommages subis.

Cette situation a également été analysée par la CPJI de la manière suivante :

Restitution en nature, ou, si elle n'est pas possible, paiement d'une somme correspondant à la valeur qu'aurait la restitution en nature ; allocation, s'il y a lieu, de dommages-intérêts pour les pertes subies et qui ne seraient pas couvertes par la restitution en nature ou le paiement qui en prend la place ; tels sont les principes desquels doit s'inspirer la détermination du montant de l'indemnité due à cause d'un fait contraire au droit international.⁸⁴

La Cour a ajouté que la restitution ne saurait avoir d'autre effet que celui de remplacer la restitution par le paiement de la valeur⁸⁵.

160. L'article 35 du projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat prévoit que l'Etat responsable du fait internationalement illicite a l'obligation de procéder à la restitution, pour autant qu'une telle restitution ne soit pas matériellement impossible. Le paiement de la valeur à l'époque de la compensation a pour fonction de remplacer la restitution, qui n'est plus possible. Si la restitution est impossible, la réparation doit se faire par indemnisation afin que la réparation soit intégrale.

S'agissant de la forme de la réparation, le Tribunal s'est référé à l'article 42 du projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat et a conclu que la réparation pouvait se présenter :

« sous une ou plusieurs des formes de réparation : restitution en nature, indemnisation, satisfaction et assurances et garanties de non-répétition » (article 42, paragraphe 1, du projet d'articles de la Commission du droit international sur la responsabilité des Etats). 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

⁸³ *Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*, par. 169.

⁸⁴ *Affaire relative à l'Usine de Chorzów (demande en indemnité)*, p. 169.

⁸⁵ *Ibid.*, p.48.

comportement de l'Etat qui a commis l'acte illicite et la manière dont les violations ont été commises. Une réparation sous la forme d'une satisfaction peut également être accordée par une déclaration judiciaire indiquant qu'il y a eu violation d'un droit.⁸⁶

161. Considérant que la réparation due au Panama par l'Italie en raison des faits internationalement illicites pour lesquels cette dernière est responsable, doit être complète et doit, dans la mesure du possible, refléter l'intégralité du dommage subi, et considérant que le navire a été complètement perdu et a été vendu lors d'enchères publiques en Espagne, la propriété en ayant été transférée à une tierce personne par un jugement universel, la réparation du préjudice subi peut uniquement prendre la forme d'une indemnisation pécuniaire.

162. Dans l'affaire *Projet Gabčíkovo-Nagymaros* entre la Hongrie et la Slovaquie, la CIJ a déclaré qu'il « est une règle bien établie du droit international, qu'un Etat lésé est en droit d'être indemnisé, par l'Etat auteur d'un fait internationalement illicite, des dommages résultant de celui-ci. »⁸⁷

163. L'article 36, paragraphe 1, du projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat dispose que l'Etat responsable d'un fait internationalement illicite est tenu d'indemniser le dommage causé par ce fait dans la mesure où ce dommage n'est pas réparé par la restitution.

164. Il a été démontré que l'Italie avait l'obligation de verser une réparation sous forme d'une indemnité fondée sur la nature et l'ampleur du dommage qui doit servir de base au calcul du montant de l'indemnité. Dans la section suivante, nous analyserons la fourchette dans laquelle le Panama estime que la compensation devrait être octroyée.

2. La relation de cause à effet entre le préjudice et le dommage

165. L'obligation qu'a l'Etat responsable de compenser intégralement tout dommage, moral ou matériel, causé par un fait internationalement illicite est réitérée dans les articles 31, paragraphe 2, 34 et 36, paragraphe 1, du projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat.

166. En ce qui concerne le principe largement reconnu selon lequel le manque à gagner (*lucrum cessans*) peut être réparé par le versement de dommages et intérêts, il a été jugé dans l'affaire *Cape Horn* que le demandeur avait droit de recevoir compensation pour les bénéfices qu'il aurait perçus si ce n'était pour le fait illicite⁸⁸.

167. Le professeur Ian Brownlie, spécialiste du droit international public, a mis en évidence l'existence d'un lien intrinsèque entre, d'une part, le lien causal et le montant des dommages et, d'autre part, les règles de fond qui ont été violées : « Les circonstances de la violation d'une obligation, c'est-à-dire la nature de l'obligation et la manière dont elle a été violée, peuvent déterminer la manière de traiter la question des dommages et intérêts »⁸⁹.

⁸⁶ *Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*, par. 171.

⁸⁷ Arrêt du 25 septembre 1997, par. 152.

⁸⁸ *Whaling and Sealing Claims against Russia*, p. 21.

⁸⁹ Ian Brownlie, *Principles of Public International Law*, supra, note 55 at 446, 447. [Traduction du Greffe]

168. Par conséquent, les questions à se poser sont les suivantes : un dommage se serait-il produit si l'Italie n'avait pas ordonné et demandé la saisie du Norstar ? Quoi que ce soit s'oppose-t-il à ce que l'ordre et la demande de saisie émanant de l'Italie soient traités comme étant la cause du dommage⁹⁰ ?

169. Le Panama soutient 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.

Sans un tel ordre, la responsabilité et l'action en réparation n'auraient pas eu lieu d'être. En outre, cette conduite illicite de l'Italie s'est étendue dans le temps ; elle n'a pas eu lieu en un seul instant. En raison du caractère continu de la saisie et de l'immobilisation prolongée du Norstar, l'infraction devraient avoir des conséquences sur la quantification de l'indemnité.

Puisqu'il est établi qu'il existait une obligation de réparer les dommages causés au Norstar, il nous faut à présent vérifier si, et dans quelle mesure, le préjudice allégué par le Panama est la conséquence d'un comportement illicite de l'Italie et devrait donc être réparé par cette dernière. Si le Panama demande à obtenir réparation, il lui faut démontrer que les faits internationalement illicites de l'Italie ont été la cause des dommages pour lesquels il demande réparation.

3. Le fait que la violation des obligations internationales de l'Italie était un fait illicite continu a eu pour conséquence d'en aggraver les effets et il convient d'en tenir compte pour déterminer le montant de l'indemnité

L'article 14, paragraphe 2, du projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat traite de l'étalement dans le temps de la violation d'une obligation internationale et dispose que : « La violation d'une obligation internationale par le fait de l'Etat ayant un caractère continu s'étend sur toute la période durant laquelle le fait continue et reste non conforme à l'obligation internationale. »

170. Le fait illicite de l'Italie que constitue l'application irrégulière de sa législation douanière ainsi que l'ordre et la demande de saisie du Norstar s'est étendu dans le temps et l'Italie ne s'est toujours pas mise en conformité avec l'obligation internationale que l'article 87 de la Convention met à sa charge, car depuis l'imposition de sa législation et la saisie elle n'a jamais cessé d'exercer illicitement sa juridiction sur ce navire étranger.

171. En raison de l'incompatibilité de l'application de sa législation douanière comme fondement pour émettre l'ordre et la demande de saisie du Norstar, l'Italie a maintenant l'obligation de restituer ce navire immatriculé au Panama. La violation de l'obligation italienne, quelle que soit la date à laquelle elle a été commise pour la première fois, subsiste

⁹⁰ Ilias Plakocefalos, *Causation in the Law of State Responsibility and the Problem of Overdetermination: In Search of Clarity* Eur. J. Int. Law. (2015) 26 (2): 471-492, déclare :

« L'alternative la plus convaincante au test de nécessité (but-for test) est ce qu'il est convenu d'appeler le test de l'élément indispensable à un ensemble de conditions suffisantes (NESS test). Herbert Hart et Tony Honoré ont, à partir des travaux de David Hume et John Stuart Mill, été les premiers à proposer le test, que Richard Wright a affiné par la suite ». [Traduction du Greffe]

jusqu'à ce que l'indemnité soit effectivement versée et reçue par le Panama.

172. Si l'Italie avait effectivement restitué le Norstar quand il était encore en état de naviguer, l'étendue du dommage causé par son ordre et sa demande de saisie illicites n'aurait pas été aussi sévère, et ses obligations et sa responsabilité n'auraient pas pris de telles proportions.

173. En soutenant que l'application de sa législation douanière pour saisir le Norstar était justifiée et en ne se conformant pas en temps voulu à l'injonction de ses propres autorités judiciaires, l'Italie a aggravé le dommage causé à toutes les personnes qui étaient impliquées dans les opérations du navire.

4. L'étendue de l'indemnité

174. L'indemnité doit inclure tous les dommages économiquement quantifiables (matériels, immatériels ou moraux).

175. Quant à l'étendue de l'indemnité, l'article 36 du projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat prévoit ce qui suit :

Indemnisation

1. L'Etat responsable du fait internationalement illicite est tenu d'indemniser le dommage causé par ce fait dans la mesure où ce dommage n'est pas réparé par la restitution.

2. L'indemnité couvre tout dommage susceptible d'évaluation financière, y compris le manque à gagner dans la mesure où celui-ci est établi.

176. Si un fait internationalement illicite se produit lorsqu'un préjudice est : a) causé par un comportement consistant en une action ou une omission attribuable à un Etat en vertu du droit international, et b) que ce comportement constitue une violation d'une obligation internationale de cet Etat, l'Etat responsable du fait internationalement illicite est tenu de réparer tout dommage causé par cet acte. Une indemnité doit être versée pour tout bien endommagé lorsque, en vertu des principes du droit international ou en équité, l'Etat responsable est tenu de réparer ce dommage⁹¹.

177. Selon le principe de la *restitutio in integrum*, toutes les victimes devraient être placées dans une situation financière aussi favorable que si le navire n'avait pas été totalement perdu et empêché de naviguer, et que s'il avait pu se livrer à l'activité économique qu'il menait au moment de la saisie.

178. Il résulte de l'application des règles générales de la responsabilité de l'Etat, telles qu'elles figurent dans le projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat, que l'Italie est tenue de fournir une réparation qui efface toutes les conséquences de ses actes illicites occasionnés par la violation des droits inscrits dans la Convention.

⁹¹ Paragraphe 11 de la résolution 194 (III) de l'Assemblée générale, adoptée le 11 décembre 1948.

179. Sous l'effet du temps écoulé, le Norstar a subi une perte de valeur et une détérioration telles qu'il est désormais totalement perdu et que l'Espagne a même demandé à l'Italie l'autorisation de le démolir.

L'immense perte économique résultant de la privation des revenus du Norstar, ainsi que la réduction de sa valeur économique, provient de sa saisie et de son immobilisation prolongée, en violation de sa liberté de naviguer librement et de se livrer à ses activités au profit des personnes impliquées dans ses opérations légitimes.

180. Les personnes impliquées dans les opérations du Norstar ont vu leurs pertes s'amplifier par suite du refus implicite de l'Italie de restituer rapidement le Norstar après un laps de temps raisonnable lorsqu'il était encore opérationnel.

L'Italie n'ayant toujours pas, au bout de 18 ans et 7 mois, voire plus, fourni de justification juridique ou de raison valable et la propriété du navire ayant désormais été transférée à un tiers lors d'une mise aux enchères publique, la seule manière sensée de réparer les dommages causés est le versement d'une indemnité équitable.

181. Étant donné que la restriction imposée à l'utilisation du Norstar était telle que cela équivalait à une confiscation, 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'affrètement, 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.

5. Intérêts

182. Le Panama fait valoir que le comportement de l'Italie en termes de temps et d'opportunité devrait fortement influencer sur le montant de l'indemnité au regard des intérêts fondés sur les dommages qui se sont accumulés sur une période de plus de 18 ans depuis la date de la saisie. La question des intérêts fait l'objet de la disposition suivante dans le projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat :

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.

183. Au lieu de restituer le Norstar, l'Italie n'a absolument rien fait pour se conformer à l'obligation internationale que la Convention met à sa charge ou à ses propres décisions judiciaires.

Cette inactivité de l'Italie a imposé un fardeau supplémentaire aux parties possédant un intérêt dans le Norstar, qu'elles n'ont pas pu surmonter. Ainsi, tant que l'Italie n'aura pas versé les intérêts juridiquement dus pour le retard mis pour réparer les dommages causés par son comportement contraire au droit international, justice ne sera pas rendue.

184. Le degré de responsabilité de l'Italie a augmenté par l'immobilisation prolongée du Norstar. Par conséquent, le Panama demande que l'indemnité due inclue les intérêts reflétant le retard mis par l'Italie pour régler cette affaire.

185. Le Tribunal a déjà déclaré que, d'une manière générale, il était 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 », même s'il a estimé qu'il n'y avait « pas lieu d'appliquer un taux d'intérêt uniforme dans tous les cas »⁹².

186. Dans l'affaire *Saiga*, le Tribunal a fixé des taux d'intérêt de 3 %, 6 % et 8 % pour les indemnités allouées en se fondant sur les conditions du marché prévalant dans les pays où les dépenses ont été effectuées, ou dans les pays où sont menées les activités principales de la partie à laquelle est accordée l'indemnité.

Le Panama soutient que ces conditions commerciales sont semblables à la présente affaire et demande par conséquent 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.

6. Frais de procédure

187. L'article 34 du Statut du Tribunal dispose que « [à] moins que le Tribunal n'en décide autrement, chaque partie supporte ses frais de procédure ».

Dans l'affaire *Saiga*, le Tribunal a appliqué cette règle en déclarant qu'il ne voyait « pas de raison de s'écarter de la règle générale selon laquelle chaque partie supporte ses frais de procédure ».

188. Le Panama fait valoir qu'en l'espèce, compte tenu de la conduite adoptée par l'Italie pendant toutes ces années, il existe des motifs suffisants pour que le Tribunal envisage de s'écarter de la règle générale susmentionnée et que les frais de procédure occasionnés par la défense des droits du Panama et de toutes les personnes impliquées dans les opérations du Norstar soient entièrement supportés par l'Italie.

189. Le Panama a démontré de façon concluante que l'Italie a violé les droits qu'il détient de par la Convention à compter du 11 août 1998, lorsqu'elle a indûment appliqué sa législation douanière et ordonné et demandé la saisie du Norstar, par voie d'exercice abusif de sa juridiction au soutage en haute mer, et commencé à infliger des dommages au Panama et aux personnes possédant un intérêt dans les opérations du navire.

Le Panama a également démontré que la conduite de l'Italie était contraire à la bonne foi et constituait un abus de ses droits équivalant à une déviation intentionnelle de la conduite attendue de tout Etat dans ses affaires internationales.

⁹² *Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*, arrêt, par. 173.

190. En refusant d'assumer effectivement sa responsabilité et son devoir de réduire au maximum les dommages causés, en s'abstenant systématiquement de répondre aux différentes communications du Panama pendant plus de 18 ans et en s'opposant avec véhémence aux revendications légitimes du Panama, au détriment notamment des droits de l'homme des personnes impliquées dans les opérations du navire, l'Italie a, entre autres choses, et tout en sachant qu'elle causerait probablement un dommage, sciemment et systématiquement agi d'une manière contraire à la Convention et à d'autres règles du droit international et retardé l'application de ses propres décisions juridiques.

191. Les actions de l'Italie concernant la saisie initiale, conjuguées à son inaction prolongée lorsqu'il s'est agi de répondre à la plainte, ont fait que le demandeur a dû supporter une charge exceptionnelle en termes de travail judiciaire et de frais de défense. Cela constitue une cause suffisante pour que le Tribunal considère que, dans ce cas, l'Italie devrait prendre à sa charge les frais de justice des deux parties.

192. En conclusion, en tant que partie à la Convention, l'Italie a le droit d'appliquer ses lois dans ses eaux territoriales. Mais il découle également de la Convention, notamment de l'article 87, que l'Italie a l'obligation de ne pas interférer avec la liberté de navigation en haute mer, ce qui inclut de ne pas porter préjudice aux intérêts de navires tels que le Norstar.

Au lieu de cela, l'Italie a outrepassé son autorité et sa compétence en ordonnant et demandant la saisie de ce navire sur le fondement de sa législation douanière. Toute justification des actions de l'Italie ne peut se fonder uniquement sur l'exercice d'un droit particulier lorsque ce droit a été employé d'une manière qui causerait un préjudice, en l'occurrence au Panama et à toutes les personnes impliquées dans les opérations du Norstar, en restreignant sa liberté de navigation et de commerce et la souveraineté en haute mer.

Les parties au présent différend conviennent que les activités de soutage pour lesquels le Norstar a été saisi n'ont pas été menées à l'intérieur de la zone de juridiction italienne. Le fait que l'Italie ait ordonné et demandé la saisie du Norstar en se fondant sur sa législation douanière est contraire à l'obligation de respecter la liberté de navigation pacifique que la Convention met à sa charge. Cela constitue un abus de droit car les navires qui naviguent en haute mer ne sont soumis à aucune autre autorité que celle de l'Etat dont ils battent pavillon.

L'Italie a agi avec mauvaise foi téméraire et elle a abusé de ses droits lorsqu'elle a saisi et immobilisé le Norstar pendant un laps de temps excessivement long, malgré les jugements de ses propres tribunaux qui affirmaient de manière catégorique que l'Italie avait eu tort d'engager des poursuites pénales contre les personnes possédant un intérêt dans les opérations de ce navire.

Dix-huit ans se sont écoulés depuis la saisie et l'immobilisation illicites du Norstar pour des activités de soutage menées en haute mer. Pendant ce temps, le Panama a inlassablement tenté de communiquer avec l'Italie pour corriger la situation et obtenir la mainlevée de la saisie du navire, mais ces communications sont restées sans réponse et ont même été cachées de façon malveillante.

Le temps excessivement long mis pour lever la saisie du navire a causé un préjudice irréparable au Panama, au propriétaire du navire, à l'affrètement et aux membres d'équipage. Étant donné qu'aucune des infractions imputées au Norstar n'a été confirmée, qu'il n'existe pas de questions d'intérêt public ou général en suspens, ni aucun besoin de garantir le

paiement d'impôts ou d'autres contributions ou amendes, et que la conduite de l'Italie a enfreint plusieurs dispositions de la Convention et d'autres règles du droit international, le Panama possède un droit légitime à être indemnisé des dommages subis parce que l'Italie a ignoré ses obligations envers le Panama en vertu de la Convention, en particulier, et du droit international, en général.

Dans le chapitre suivant, le Panama démontrera que l'Italie a agi en violation du droit international et a engagé sa responsabilité internationale, ce pour quoi elle devrait verser des réparations appropriées sous la forme d'une indemnisation.

CHAPITRE 4

QUANTIFICATION DES DOMMAGES-INTÉRÊTS

I. Introduction

193. Le présent chapitre expose le fondement de la demande d'indemnisation pécuniaire formée par le Panama et entend fournir des explications aux fins de son évaluation.

Le versement de dommages-intérêts doit servir à remédier aux graves préjudices causés par la conduite illicite du défendeur au propriétaire, à l'affrèteur et aux membres de l'équipage, qui n'ont pas pu poursuivre les activités commerciales qu'ils menaient à la date de la saisie.

194. A la lumière des faits exposés au chapitre 2 et des moyens de droit énoncés et développés au chapitre 3 du présent mémoire, le Panama, pour exposer la demande de réparation du préjudice subi qu'il forme en son nom et au nom d'autres personnes ayant des intérêts dans le « Norstar », a choisi d'en présenter les différentes composantes dans les catégories suivantes : 1) dommages-intérêts au titre de la perte du navire et de sa cargaison ; 2) dommages-intérêts au titre du manque à gagner ; 3) honoraires d'avocats ; 4) redevances dues à l'Autorité maritime du Panama ; 5) redevances dues à l'Autorité portuaire de Palma de Majorque ; et 6) réparation du préjudice moral causé aux personnes physiques.

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

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

195. Le 24 septembre 1998, date de sa saisie, le « Norstar » était en excellent état et sa valeur était estimée à 625 000 dollars des Etats-Unis⁹³.

196. A compter de cette date, c'est à l'Italie qu'incombait la responsabilité de maintenir le navire dans cet état. L'Italie n'a pas assumé cette obligation, car elle n'a pas exécuté le programme de maintenance du navire et l'a laissé se délabrer. Lorsque le navire a été libéré par le tribunal de Savone en 2003, il était en très mauvais état, devenu inapte à la navigation et dépourvu de certificats et d'attestation de classification valides.

197. L'Autorité portuaire de Palma de Majorque a mis le navire aux enchères au prix de 3 000 euros, sans en notifier le propriétaire, l'affrèteur ou l'Etat du pavillon. Le produit de cette vente ne leur a jamais été versé.

198. La saisie du navire, l'absence de maintenance de celui-ci et sa vente aux enchères ont causé une perte totale au propriétaire. Son préjudice doit par conséquent être estimé au montant total de la valeur du navire le jour de la saisie, soit 625 000 dollars des Etats-Unis, auxquels il faut ajouter des intérêts au taux annuel de 6 % qui courent à compter du jour suivant la saisie, le 25 septembre 1998.

⁹³ Annexe 5.

199. Les dommages-intérêts réclamés au titre de la perte totale du « Norstar » s'élèvent par conséquent à :

625 000,00 dollars des Etats-Unis,

majorés des intérêts au taux de 8 %⁹⁴, qui courent à compter du 25 septembre 1998.

2. Dommages-intérêts pour le *lucrum cessans*

200. 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-partie⁹⁵, 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.

201. Pour calculer ce manque à gagner, il faut prendre comme point de départ le loyer d'affrètement convenu dans la charte-partie. En vertu des clauses 8 et 46 de cette dernière, 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 année⁹⁶.

202. Ensuite, il convient de déduire du loyer d'affrètement les coûts, à la charge du propriétaire, qui auraient permis de générer ces revenus. Il s'agit des salaires de l'équipage et des frais connexes, du coût de l'huile de graissage, de l'eau potable, des fournitures, des provisions, et des frais de communication, d'assurance et de gestion. De plus, il faut opérer des déductions pour tous les jours hors fret dus à la réparation du navire, sa maintenance et son immobilisation à quai.

203. Compte tenu de tous ces éléments, le manque à gagner⁹⁷ s'établit comme suit :

| OBJET | DATE | MONTANT (en dollars des Etats-Unis) |
|--|-------------------------------------|---|
| Manque à gagner correspondant à la durée d'origine de la charte-partie | 25 septembre 1998 – 19 juin 2003 | 4 394 611,51 |
| Manque à gagner correspondant à la possibilité de renouvellement de la charte-partie (première année) | 20 juin 2003 – 19 juin 2004 | 1 043 093,54 |
| Manque à gagner correspondant à la possibilité de renouvellement de la charte-partie (deuxième année) | 20 juin 2004 – 19 juin 2005 | 1 039 629,34 |
| Manque à gagner correspondant à la possibilité de renouvellement de la charte-partie (après la deuxième année) | 20 juin 2005 – 19 juin 2010 | 5 198 150,00 |

⁹⁴ Ce taux a été fixé par le Tribunal pour la réparation des dommages causés au navire en l'*Affaire du navire* « SAIGA », au paragraphe 175 a) de l'arrêt.

⁹⁵ Annexe 2.

⁹⁶ *Ibid.*

⁹⁷ Annexe 18.

| | |
|-------|---------------|
| TOTAL | 11 675 484,39 |
|-------|---------------|

204. Ce qui suit vaut pour la question de savoir quelle période prendre en considération pour calculer le manque à gagner.

205. Tout d'abord, comme le soutage de méga-yachts en haute mer était à l'époque une activité très lucrative, il faut partir du principe que la charte-partie aurait été exécutée jusqu'à son terme (c'est-à-dire jusqu'au 26 juin 2003) et que l'affrèteur l'aurait prolongée en exerçant deux fois l'option de renouvellement d'un an (c'est-à-dire jusqu'au 26 juin 2005).

206. Il n'existait donc aucune raison manifeste pour laquelle l'affrèteur n'aurait pas prolongé le contrat aussi longtemps que possible si l'Italie n'avait pas confisqué le « Norstar » et poursuivi au pénal les personnes impliquées dans son activité. M. Silvio Rossi, courtier dans le secteur du soutage de méga-yachts en Méditerranée chez Rossmare International S.A.S. depuis 1993 et qui connaît très bien ce marché, l'a confirmé.

207. La possibilité de prolonger deux fois d'une année la charte-partie avait été convenue oralement lors de sa signature originelle, d'une part par MM. Arve Einar Mørch et Petter E. Vadis (respectivement président du directoire et gérant de la société propriétaire), de l'autre par M. Frithjof Valestrand, gérant de la Nor Maritime Bunker Co. Ltd., l'affrèteur, même si le document présente à tort cette option dans les termes suivants : « *Le propriétaire s'oblige à mettre à la disposition de l'affrèteur, en contrepartie du versement d'un loyer, le navire pour une durée de 5 (cinq) ans, avec 1 (une) option de prolongation d'1 (un) an de cette durée* »⁹⁸.

208. Ce libellé incorrect ne saurait, en vertu de l'adage « *falsa demonstratio non nocet* », nuire à la validité du contrat, car les parties entendaient toutes deux avoir stipulé leur accord mutuel qu'il soit deux fois possible de prolonger ce contrat pour une durée d'un an. C'est par conséquent cet accord qui est réputé avoir été souhaité par les deux parties et qui justifie l'existence de cette double option de renouvellement de la charte-partie pour une durée d'un an à chaque fois.

209. Etant donné que l'activité de soutage de méga-yachts au large est très lucrative, il faut partir du principe qu'après l'expiration de la charte-partie en vigueur jusqu'en 2005, le « Norstar » aurait à nouveau été affrété et que d'autres bénéfices auraient été réalisés. De fait, si l'Italie avait agi de façon licite et n'avait ni confisqué le « Norstar », ni engagé des poursuites pénales à son encontre pour infractions présumées à la législation fiscale, le « Norstar » aurait pu être affrété pour une durée indéterminée, le plus longtemps possible.

210. Selon le calcul du manque à gagner⁹⁹, son montant pour la période du 25 septembre 1998 à juin 2010 s'élève à 11 675 484,39 dollars des Etats-Unis.

Ce montant doit être majoré des intérêts au taux annuel de 8 %.

⁹⁸ Annexe 2 [Traduction du Greffe].

⁹⁹ Annexe 18.

211. La demande de dommages-intérêts en réparation du préjudice subi par le propriétaire à raison de son manque à gagner s'élève donc à :

11 675 484,39 dollars des Etats-Unis,

majorés d'intérêts selon les modalités exposées ci-après :

| A COMPTE DU | TAUX ANNUEL | MONTANT (en dollars des Etats-Unis) |
|--------------|-------------|---|
| 20 juin 1999 | 8 % | 598 741,40 |
| 20 juin 2000 | 8 % | 870 455,04 |
| 20 juin 2001 | 8 % | 922 077,44 |
| 20 juin 2002 | 8 % | 979 418,94 |
| 20 juin 2003 | 8 % | 1 023 918,69 |
| 20 juin 2004 | 8 % | 1 043 093,54 |
| 20 juin 2005 | 8 % | 1 039 629,34 |
| 20 juin 2006 | 8 % | 1 039 629,34 |
| 20 juin 2007 | 8 % | 1 039 629,34 |
| 20 juin 2008 | 8 % | 1 039 629,34 |
| 20 juin 2009 | 8 % | 1 039 629,34 |
| 20 juin 2010 | 8 % | 1 039 629,34 |
| TOTAL | | 11 675 484,39 |

3. Poursuite du versement des salaires

Après la saisie du navire, le propriétaire a dû continuer de verser les salaires ci-après jusqu'à la fin décembre 1998, sans pouvoir les financer par le loyer d'affrètement :

| | MONTANT (en dollars des Etats-Unis) |
|--|---|
| Commandant (payé jusqu'à la fin novembre 1998): | 6 600,00 |
| Second capitaine (payé jusqu'à la fin novembre 1998) : | 5 500,00 |
| Chef mécanicien (payé jusqu'à la fin décembre 1998) : | 6 400,00 |
| Cuisinier : | 300,00 |
| Matelot breveté : | 300,00 |
| Montant total brut : | 19 100,00 |

Ce montant brut représente pour le propriétaire une perte supplémentaire que l'Italie doit également rembourser, de même que les intérêts au taux annuel de 8 %.

Le Panama affirme donc avoir subi un dommage s'élevant à :

19 100,00 dollars des Etats-Unis (montant brut),

qui doit être majoré d'intérêts au taux annuel de 8 % courant à compter du 1^{er} janvier 1999.

4. Honoraires des avocats

a) Honoraires du cabinet Abogados Bufete Feliu, à Palma de Majorque

212. Pour obtenir la libération du « Norstar », le propriétaire avait engagé les services du cabinet juridique Abogados Bufete Feliu à Palma de Majorque, auquel il a versé des honoraires s'élevant au total à 12 200,00 dollars des Etats-Unis.

En raison de la saisie injustifiée du « Norstar », l'Italie doit rembourser ces frais, dont elle est responsable, qu'il convient aussi de majorer d'intérêts au taux de 8 % à compter au moins de la date du dépôt de la requête.

213. Les dommages-intérêts correspondant aux honoraires du cabinet Abogados Bufete Feliu à Palma de Majorque s'élèvent par conséquent à :

12 200,00 dollars des Etats-Unis,

majorés des intérêts qui s'établissent comme suit :

| A COMPTER DU | INTÉRÊTS (TAUX ANNUEL) | MONTANT (en dollars des Etats-Unis) |
|------------------|---------------------------|---|
| 16 novembre 2015 | 8 % | 12 200,00 |
| TOTAL | | 12 200,00 |

b) Honoraires d'avocat pour la période allant de la saisie du navire au dépôt de la requête devant le Tribunal international du droit de la mer

214. Conjointement avec le propriétaire du « Norstar », le Panama a engagé l’avocat Nelson Carreyo en 2000 pour obtenir la restitution du navire et réparation du préjudice subi.

215. Comme l’Italie n’a pas répondu de manière raisonnable aux nombreuses lettres que lui a adressées le Panama au sujet de la présente affaire, le Panama et le propriétaire du « Norstar » sont parvenus à la conclusion qu’il serait nécessaire de saisir le Tribunal en vue d’obtenir une réparation appropriée.

A cette fin, ils ont en 2003 retenu également les services du cabinet juridique Rechtsanwälte Remé à Hambourg, qui disposait déjà d’une expérience pertinente de plaidoirie devant le Tribunal.

216. Les frais suivants ont été engagés au titre des services de M^e Nelson Carreyo et du cabinet Remé Rechtsanwälte :

| MONTANT | AVOCAT OU CABINET | JUSTIFICATIF DU |
|--------------------------|-------------------------------|--|
| - 3 000,00 dollars E.-U | Panama International Lawyers | 6 mars 2000 ¹⁰⁰ |
| - 1 996,50 EUR | Remé Rechtsanwälte | 8 mai 2003 ¹⁰¹ |
| - 1 916,31 dollars E.-U | Remé Rechtsanwälte | 27 janvier 2004 |
| - 1 895,69 dollars E.-U | M ^e Nelson Carreyo | 27 janvier 2004 |
| - 2 703,33 dollars E.-U | Remé Rechtsanwäte | 28 février 2005 ¹⁰² |
| - 2 510,00 EUR | Remé Rechtsanwälte | 27 décembre 2005 ¹⁰³ |
| - 3 500,00 dollars E.-U | M ^e Nelson Carreyo | Mars 2009 |
| - 3 500,00 EUR | Remé Rechtsanwälte | 31 mars 2009 ¹⁰⁴ |
| - 2 300,00 dollars E.-U | M ^e Nelson Carreyo | 25 juin 2009 ¹⁰⁵ |
| - 3 355,00 EUR | Remé Rechtsanwälte | 1 ^{er} décembre 2009 ¹⁰⁶ |
| - 1 721,66 EUR | Remé Rechtsanwälte | 17 septembre 2010 ¹⁰⁷ |
| - 4 051,66 EUR | Remé Rechtsanwälte | 19 septembre 2010 |
| - 20 793,83 dollars E.-U | M ^e Nelson Carreyo | 22 décembre 2015 ¹⁰⁸ |
| TOTAUX | | 33 405,83 dollars E.-U. et 19 838,15 EUR |

¹⁰⁰ Annexe 19.

¹⁰¹ Annexe 20.

¹⁰² Annexe 21.

¹⁰³ Annexe 22.

¹⁰⁴ Annexe 23.

¹⁰⁵ Annexe 24.

¹⁰⁶ Annexe 25.

¹⁰⁷ Annexe 26.

¹⁰⁸ Annexe 27.

217. L'Italie est responsable de ces frais, qui ont été engagés en raison de la saisie injustifiée du « Norstar ». Elle doit par conséquent en rembourser au Panama et au propriétaire du navire la totalité, majorée d'intérêts au taux annuel de 8 % courant à compter de la date de chaque facture.

218. Le Panama demande donc le versement de dommages-intérêts au titre des frais engagés pour les services de M^e Nelson Carreyo et du cabinet juridique Remé Rechtsanwälte en vue de préparer la saisine du Tribunal, à hauteur des montants bruts suivants :

33 405,83 dollars des Etats-Unis et 19 838,15 euros,

majorés d'intérêts calculés comme suit :

| A COMPTER DU | TAUX ANNUEL | MONTANT |
|-------------------------------|-------------|---|
| 6 mars 2000 | 8 % | 3 000,00 dollars E.-U. |
| 8 mai 2003 | 8 % | 1 996,50 EUR |
| 27 janvier 2004 | 8 % | 1 916,31 dollars E.-U. |
| 27 janvier 2004 | 8 % | 1 895,69 dollars E.-U. |
| 28 février 2005 | 8 % | 2 703,33 EUR |
| 27 décembre 2005 | 8 % | 2 510,00 EUR |
| 1 ^{er} avril 2009 | 8 % | 3 500,00 dollars E.-U. |
| 31 mars 2009 | 8 % | 3 500,00 EUR |
| 25 juin 2009 | 8 % | 2 300,00 dollars E.-U. |
| 1 ^{er} décembre 2009 | 8 % | 3 355,00 EUR |
| 17 septembre 2010 | 8 % | 1 721,66 EUR |
| 19 septembre 2010 | 8 % | 4 051,66 EUR |
| 22 décembre 2005 | 8 % | 20 793,83 dollars E.-U. |
| TOTAUX | | 33 405,83 dollars E.-U. et 19 838,15 EUR |

c) Honoraires d'avocat relatifs à la procédure devant le Tribunal

219. Après le départ à la retraite de M. Hartmut von Brevern, qui était chez Remé Rechtsanwälte l'avocat chargé des procédures devant le Tribunal, le Panama et le propriétaire ont retenu les services du cabinet juridique ALP Rechtsanwälte à Hambourg.

220. Les frais de plaidoirie devant le Tribunal international du droit de la mer engagés jusqu'à ce jour¹⁰⁹ sont exposés ci-après :

¹⁰⁹ Annexe 28.

| MONTANT | AVOCAT OU CABINET | A COMPTER DU |
|-------------------------|-------------------------------|---|
| 3 627,50 EUR | Hartmut von Brevern | 25 février 2015 |
| 5 084,17 EUR | Hartmut von Brevern | 16 septembre 2015 |
| 4 072,50 EUR | Hartmut von Brevern | 13 janvier 2016 |
| 7 439,06 EUR | Hartmut von Brevern | 21 mars 2016 |
| 236,50 EUR | Mareike Klein Castillo | 15 avril 2016 |
| 4 728,76 EUR | Hartmut von Brevern | 21 mai 2016 |
| 20 796,00 dollars E.-U. | M ^e Nelson Carreyo | 17 juillet 2016 |
| 2 977,50 EUR | Hartmut von Brevern | 10 août 2016 |
| 741,73 EUR | Mareike Klein Castillo | 3 octobre 2016 |
| 10 780,00 EUR | Hartmut von Brevern | 10 octobre 2016 |
| 5 829,99 EUR | ALP Rechtsanwälte | 7 juillet 2016 |
| 14 224,72 EUR | ALP Rechtsanwälte | 16 septembre 2016 |
| 22 000,00 EUR | ALP Rechtsanwälte | 11 novembre 2016 |
| 11 279,05 EUR | ALP Rechtsanwälte | 17 mars 2017 |
| 2 530,00 EUR | Hartmut von Brevern | 5 avril 2017 |
| TOTAUX | | 20 796,00 dollars E.-U. et 95 551,48 EUR |

Montants bruts : 20 796,00 dollars des Etats-Unis et 95 551,48 euros.

221. L'Italie est responsable de ces frais, qui ont été engagés en raison de la saisie injustifiée du « Norstar ». Elle doit par conséquent en rembourser au Panama et au propriétaire du navire la totalité majorée d'intérêts au taux annuel de 8 % courant à compter de la date de chaque facture.

Le Panama demande donc le versement de dommages-intérêts au titre des frais d'avocats encourus pour préparer la procédure devant le Tribunal, à hauteur des montants bruts suivants :

20 796,00 dollars des Etats-Unis et 95 551,48 euros,

majorés d'intérêts calculés comme suit :

| A COMPTER DU | TAUX ANNUEL | MONTANT |
|-------------------|-------------|--------------|
| 25 février 2015 | 8 % | 3 627,50 EUR |
| 16 septembre 2015 | 8 % | 5 084,17 EUR |
| 13 janvier 2016 | 8 % | 4 072,50 EUR |
| 21 mars 2016 | 8 % | 7 439,06 EUR |

| | | |
|-------------------|-----|---|
| 15 avril 2016 | 8 % | 236,50 EUR |
| 21 mai 2016 | 8 % | 4 728,76 EUR |
| 17 juillet 2016 | 8 % | 20 796,00 dollars E.-U |
| 10 août 2016 | 8 % | 2 977,50 EUR |
| 3 octobre 2016 | 8 % | 741,73 EUR |
| 10 octobre 2016 | 8 % | 10 780,00 EUR |
| 7 juillet 2016 | 8 % | 5 829,99 EUR |
| 16 septembre 2016 | 8 % | 14 224,72 EUR |
| 11 novembre 2016 | 8 % | 22 000,00 EUR |
| 17 mars 2017 | 8 % | 11 279,05 EUR |
| 5 avril 2017 | 8 % | 2 530,00 EUR |
| TOTAUX | | 20 796,00 dollars E.-U. et 95 551,48 EUR |

5. Redevances et taxes dues à l’Autorité maritime du Panama

222. Le propriétaire du navire doit à l’Autorité maritime du Panama des redevances et des taxes, dont le total s’élève à 122 315,20 dollars des Etats-Unis, comme le montre une attestation détaillée délivrée le 30 mars 2017 par ladite Autorité¹¹⁰.

223. Ce montant représente donc une perte supplémentaire pour le propriétaire, qui doit également être remboursée par l’Italie. Des dommages et intérêts sont par conséquent réclamés à ce titre au nom de l’Etat du Panama.

224. Par conséquent, le Panama demande le versement de dommages et intérêts au titre des redevances et taxes payées ou dues à l’Autorité maritime du Panama, à hauteur du montant brut ci-après :

122 315,20 dollars des Etats-Unis

6. Redevances dues à l’Autorité portuaire de Palma de Majorque

225. Aux yeux des autorités espagnoles, le propriétaire demeure responsable de toute question relative au navire. Il est par conséquent possible que l’Autorité portuaire de Palma de Majorque facture au propriétaire 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.

226. Du fait de sa saisie illicite du « Norstar », c’est l’Italie qui a causé ces frais et c’est elle qui doit les couvrir dans le cadre de la réparation du préjudice.

¹¹⁰ Annexe 15.

Ni le propriétaire du navire ni le Panama n'ayant été notifiés par l'Autorité portuaire de Palma de Majorque d'une éventuelle facturation de redevances ou de leur montant, il est aujourd'hui impossible d'évaluer ce préjudice avec précision.

Cela dit, le propriétaire peut demander à titre de réparation une garantie équitable exigeant que l'Italie s'acquitte du paiement de toutes sommes concernant le « Norstar » à compter du 24 septembre 1998 que l'Autorité portuaire de Palma pourrait lui réclamer.

227. Comme le Tribunal l'a indiqué dans l'arrêt qu'il a rendu en l'affaire No. 2 (*Affaire du navire « SAIGA »*), « 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 »¹¹¹.

228. Si l'acte illicite (en l'occurrence la saisie du « Norstar ») n'avait pas eu lieu, le propriétaire n'aurait aucune raison de craindre des réclamations de la part de l'Autorité du port de Palma. L'Italie est tenue de remédier à cette situation en indemnisant le propriétaire pour toutes les sommes que lui réclamerait l'Autorité portuaire de Palma.

229. Le Panama prie donc le Tribunal de requérir dans son arrêt que l'Italie indemnise le propriétaire selon que de besoin.

III. Préjudices subis par l'affréteur du « Norstar »

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

230. Au moment où il a été saisi, le « Norstar » avait à bord une cargaison de 177,566 tonnes de gasoil. Au prix de 612 dollars des Etats-Unis la tonne, la valeur de sa cargaison s'établissait à 108 670,39 dollars des Etats-Unis.

L'Italie aurait dû rendre ce gasoil à l'affréteur, mais il a été soit réutilisé, soit éliminé. En conséquence, l'Italie doit rembourser à l'affréteur la valeur de la cargaison à la date de la saisie (24 septembre 1998), majorée d'intérêts au taux annuel de 8 % courant à compter de cette date.

La demande de dommages-intérêts au titre de la perte de la cargaison s'élève par conséquent à :

108 670,39 dollars des Etats-Unis

| A COMPTEUR DU | INTÉRÊTS (TAUX ANNUEL) | MONTANT (en dollars des Etats-Unis) |
|-------------------|---------------------------|---|
| 25 septembre 1998 | 8 % | 108 670,39 |
| TOTAL | | 108 670,39 |

¹¹¹ Voir l'arrêt rendu en l'*Affaire du navire « SAIGA »*, au paragraphe 170.

2. Préjudice subi par l'affréteur correspondant au *lucrum cessans*

231. Du fait de la saisie du « Norstar », l'affréteur n'a pas été en mesure d'utiliser ce navire pour exercer son activité commerciale et a donc subi un préjudice correspondant au manque à gagner.

232. L'affréteur aurait pu utiliser le navire pendant toute la durée de la charte-partie, et pendant deux années supplémentaires en vertu des options de renouvellement mentionnées plus haut¹¹².

En conséquence, l'Italie doit dédommager l'affréteur de ces profits non réalisés sur la période comprise entre le 24 septembre 1998 et le 25 juin 2005 (date d'expiration de la durée de sept ans).

233. Le montant de ce manque à gagner ne peut en l'occurrence qu'être estimé, car l'accès aux documents relatifs aux profits que réalisait l'affréteur n'est plus possible.

234. Toutefois, entre 1998 et 2005, on estime que l'affréteur d'un navire comme le « Norstar » pouvait aisément espérer réaliser un bénéfice d'au moins 150 000,00 dollars des Etats-Unis par an en se livrant au soutage de méga-yachts au large.

Cela a été confirmé par Monsieur Silvio Rossi, courtier dans le secteur du soutage au large de méga-yachts en Méditerranée.

235. En conséquence, la réparation demandée au titre du manque à gagner de l'affréteur s'élève à 150 000,00 dollars des Etats-Unis par an, ce qui se traduit par les montants bruts suivants :

| DATE | MONTANT ANNUEL (en dollars des Etats-Unis) | MONTANT CALCULÉ EN FONCTION DU TEMPS ÉCOULÉ (en dollars des Etats-Unis) |
|---|--|--|
| 25 septembre 1998 – 19 juin 1999 (268 jours) | 150 000,00 | 110 136,98 |
| 20 juin 1999 – 19 juin 2005 (6 ans) | 150 000,00 | <u>900 000,00</u> |
| TOTAL | | 1 010 136,98 |

Ce montant total doit être majoré d'intérêts calculés au taux annuel de 8 %.

Nous demandons par conséquent au titre des dommages-intérêts en réparation du préjudice subi par l'affréteur au titre de son manque à gagner, la somme de :

1 010 136,98 dollars des Etats-Unis,

majorée d'intérêts calculés comme suit :

¹¹² Annexe 2.

| A COMPTEUR DU | TAUX ANNUEL | MONTANT PRINCIPAL (en dollars des Etats-Unis) |
|---------------|-------------|---|
| 20 juin 1999 | 8 % | 110 136,98 |
| 20 juin 2000 | 8 % | 150 000,00 |
| 20 juin 2001 | 8 % | 150 000,00 |
| 20 juin 2002 | 8 % | 150 000,00 |
| 20 juin 2003 | 8 % | 150 000,00 |
| 20 juin 2004 | 8 % | 150 000,00 |
| 20 juin 2005 | 8 % | 150 000,00 |
| TOTAL | | 1 010 136,98 |

IV. Préjudice matériel et moral causé aux personnes physiques

236. L'Italie a, devant le tribunal de Savone, accusé les personnes suivantes d'avoir commis des infractions à sa législation fiscale en rapport avec les activités de soutage menées par le « Norstar »¹¹³ :

- M. Silvio Rossi

M. Silvio Rossi était le directeur général de Rossmare International S.A.S. (Savone) à l'époque de la saisie et l'est encore aujourd'hui. Sa société jouait le rôle d'intermédiaire pour le « Norstar » en Italie.

- M. Renzo Biggio

M. Renzo Biggio était jusqu'en 1997 le second capitaine du « Norstar ».

- M. Arve Einar Mørch

M. Arve Einar Mørch était le président du directoire de la société Intermarine A.S., propriétaire du « Norstar » jusqu'à sa saisie.

- M. Emil Petter Vadis

M. Emil Petter Vadis était le directeur général d'Intermarine A.S.

- M. Tore Husefest

M. Tore Husefest était le commandant du « Norstar ».

¹¹³ Annexe 10.

237. Les accusations formulées à l'encontre des personnes précitées étaient dépourvues de fondement, puisqu'elles ont toutes été déclarées non coupables¹¹⁴.

L'Italie doit par conséquent réparer les préjudices matériels et moraux que tous ces défendeurs ont subis à raison de la saisie et des incriminations de nature pénale dont ils ont fait l'objet.

238. De plus, les deux capitaines employés à bord du « Norstar » au moment de sa saisie, MM. Odd Falck et Tor Tollefsen, ont subi un préjudice causé par la perte de leur emploi du fait de la saisie. L'Italie doit par conséquent aussi les indemniser.

239. Plus précisément, le Panama demande que les personnes physiques lésées soient indemnisées comme suit :

1. Honoraires d'avocat

a) Honoraires des avocats P. Giannella et A. L. Germano

240. Rossmare International S.A.S. a fait appel aux services des avocats Pietro Giannella et Angelo Luciano Germano pour assurer la défense de M. Silvio Rossi devant le tribunal de Savone et la Cour d'appel de Gênes.

241. Les autres défendeurs ont engagé leurs propres avocats. Il a toutefois été convenu que M^e Pietro Giannella et M^e Angelo Luciano Germano assumeraient la plus grande partie du travail de défense contre les accusations du parquet.

242. M^e Pietro Giannella et M^e Angelo Luciano Germano ont facturé les montants suivants au titre de leurs services¹¹⁵ :

| DATE DE LA FACTURE | MONTANT (en euros) |
|----------------------------|-----------------------------|
| 7 décembre 2001 | 1 549,37 (3 000 000 ITL) |
| 1 ^{er} avril 2003 | 5 207,68 |
| 15 mai 2003 | 7 680,00 |
| 9 novembre 2005 | 7 680,00 |
| 25 novembre 2005 | 7 680,00 |
| TOTAL | 29 797,05 |

Montant brut : 29 797,05 euros

243. Les défendeurs ont dû supporter ces dépenses alors qu'ils n'avaient commis aucune faute. En conséquence, l'Italie doit les en dédommager intégralement, et il convient dans chaque cas de majorer la somme principale d'intérêts calculés au taux annuel de 8 %.

¹¹⁴ *Ibid.*

¹¹⁵ Annexe 30.

244. Compte tenu de ce qui précède, le Panama demande, à titre d'indemnisation pour les honoraires de M^e Pietro Giannella et M^e Angelo Luciano Germano, le montant brut suivant :

29 797,05 euros,

auquel viennent s'ajouter les intérêts calculés comme suit :

| A COMPTER DU | TAUX ANNUEL | MONTANT PRINCIPAL (en euros) |
|----------------------------|-------------|---------------------------------|
| 7 décembre 2001 | 8 % | 1 549,37 |
| 1 ^{er} avril 2003 | 8 % | 5 207,68 |
| 15 mai 2003 | 8 % | 7 680,00 |
| 9 novembre 2005 | 8 % | 7 680,00 |
| TOTAL | | 29 797,05 |

b) Honoraires de M^e Aurelio Palmieri, avocat de M. Arve Einar Mørch

245. Après la saisie, M. Arve Einar Mørch a engagé M^e Aurelio Palmieri, avocat à Savone, pour qu'il le défende devant le tribunal de Savone et obtienne la libération du « Norstar »¹¹⁶.

246. Dans une lettre du 28 octobre 1998, M^e Aurelio Palmieri lui a demandé 2 000,00 dollars des Etats-Unis en paiement de ses services¹¹⁷. L'accusé de réception du paiement correspondant a été communiqué dans une lettre du 13 novembre 1998¹¹⁸.

Dans une lettre du 11 mars 1999, M^e Palmieri a demandé 2 000 dollars des Etats-Unis de plus au titre de ses services¹¹⁹. Cette somme lui a été versée le 14 avril 1999¹²⁰.

247. M. Mørch a dû engager ces dépenses pour se défendre des accusations formées contre lui par le parquet italien et qui ont depuis été invalidées.

L'Italie doit par conséquent rembourser aussi les frais de représentation juridique engagés par M. Mørch, qui se montent à 4 000,00 dollars des Etats-Unis et doivent être majorés d'intérêts courant à compter de la date des paiements respectifs.

Le Panama demande donc des dommages-intérêts au titre des honoraires d'avocat supportés par M. Arve Einar Mørch, qui s'élèvent à

4 000,00 dollars des Etats-Unis,

majorés d'intérêts calculés comme suit :

¹¹⁶ Annexe 31.

¹¹⁷ Annexe 32.

¹¹⁸ Annexe 33.

¹¹⁹ Annexe 34.

¹²⁰ Annexe 35.

| A COMPTER DU | INTÉRÊTS (TAUX ANNUEL) | MONTANT PRINCIPAL (en dollars des États-Unis) |
|-----------------|---------------------------|---|
| 28 octobre 1998 | 8 % | 2 000,00 |
| 11 mars 1999 | 8 % | 2 000,00 |
| TOTAL | | 4 000,00 |

2. Honoraires versés à d'autres professionnels

| | |
|---|-------------------------|
| a. Honoraires pour la révision du mémoire en anglais versés à M. Douglas Glenn, spécialiste de la langue anglaise engagé par le Panama ¹²¹ | 330,00 dollars E.-U. |
| b. Honoraires pour la révision du calcul du montant des dommages, versés à M. Guido Olmos, expert économique engagé par le Panama ¹²² | 4 000, 00 dollars E.-U. |

3. *Pretium doloris*

248. L'Italie, suite à la saisie illicite du « Norstar » et à la procédure pénale qu'elle a engagée à l'encontre de plusieurs personnes, a également causé des souffrances, qu'elle doit maintenant indemniser.

Plus précisément :

a) *En ce qui concerne M. Silvio Rossi*

249. En raison des chefs d'inculpation retenus contre lui, M. Silvio Rossi a dû endurer sept années de procédure pénale (de 1998 à 2005), ce qui l'a soumis à un stress psychologique considérable, car il a dû vivre dans l'incertitude prolongée de savoir s'il serait condamné ou non.

250. En réparation du préjudice causé par ce stress, le Panama demande des dommages-intérêts s'élevant à 25 000,00 dollars des États-Unis, majorés d'intérêts au taux annuel de 3 % courant à compter du 24 septembre 1998.

b) *En ce qui concerne M. Renzo Biggio*

251. En raison des chefs d'inculpation retenus contre lui, M. Renzo Biggio a lui-aussi supporté sept années de procédure pénale (de 1998 à 2005), qui l'ont soumis à un stress psychologique considérable.

¹²¹ Annexe 36.

¹²² Annexe 37.

En réparation du préjudice causé par ce stress, le Panama demande des dommages-intérêts s'élevant à 10 000,00 dollars des Etats-Unis, majorés d'intérêts au taux annuel de 3 % courant à compter du 24 septembre 1998.

c) En ce qui concerne M. Arve Einar Mørch

252. En raison des accusations infondées que l'Italie avait formées contre lui, M. Arve Einar Mørch a dû endurer sept années de procédure pénale (de 1998 à 2005), ce qui l'a soumis à un stress psychologique considérable.

En réparation du préjudice causé par ce stress, le Panama demande des dommages-intérêts s'élevant à 12 000,00 dollars des Etats-Unis, majorés d'intérêts au taux annuel de 3 % courant à compter du 24 septembre 1998.

d) En ce qui concerne M. Emil Petter Vadis

253. En raison des chefs d'inculpation retenus contre lui, M. Emil Petter Vadis a dû endurer sept années de procédure pénale (de 1998 à 2005), ce qui l'a soumis à un stress psychologique considérable.

En réparation du préjudice causé par ce stress, le Panama demande des dommages-intérêts s'élevant à 10 000,00 dollars des Etats-Unis, majorés d'intérêts au taux annuel de 3 % courant à compter du 24 septembre 1998.

e) En ce qui concerne M. Tore Husefest

254. En raison des charges erronées dont il a été inculpé, M. Tore Husefest a dû endurer sept années de procédure pénale (de 1998 à 2005), ce qui l'a soumis à un stress psychologique considérable.

En réparation du préjudice causé par ce stress, le Panama demande des dommages-intérêts s'élevant à 10 000,00 dollars des Etats-Unis, majorés d'intérêts au taux annuel de 3 % courant à compter du 24 septembre 1998.

f) En ce qui concerne M. Odd Falck

255. M. Odd Falck était le capitaine du « Norstar » lorsque celui-ci a été saisi, le 24 septembre 1998. La saisie du navire lui a fait perdre son emploi.

En réparation du préjudice causé par cette perte d'emploi, nous demandons une indemnisation de 10 000,00 dollars des Etats-Unis, majorés d'intérêts au taux de 3 % à compter du 24 septembre 1998.

g) En ce qui concerne M. Tor Tollefsen

256. M. Tor Tollefsen était le deuxième capitaine du « Norstar » lorsque celui-ci a été saisi le 24 septembre 1998. La saisie du navire lui a fait perdre son emploi.

En réparation du préjudice causé par cette perte d'emploi, nous demandons une indemnisation de 10 000,00 dollars des Etats-Unis, majorés d'intérêts au taux annuel de 3 % courant à compter du 24 septembre 1998.

h) Montant total de la réparation du *pretium doloris*

257. Nous demandons réparation du *pretium doloris* d'un montant total brut s'élevant à :

87 000,00 dollars des Etats-Unis,

majorés d'intérêts calculés comme suit :

| A COMPTE DU | INTÉRÊTS (TAUX ANNUEL) | MONTANT PRINCIPAL (en dollars des Etats-Unis) |
|--------------------|---------------------------|---|
| 24 septembre 1998. | 3 % | 87 000,00 |
| TOTAL | | 87 000,00 |

V. Total des réparations demandées

258. Les dommages-intérêts que l'Italie doit payer en réparation des préjudices causés se montent au total à 13 721 918,60 dollars des Etats-Unis et à 145 186,68 euros, majorés des intérêts susmentionnés.

De plus, l'Italie doit indemniser le propriétaire pour toute réclamation concernant le « Norstar » pour la période écoulée depuis le 25 septembre 1998, qui serait susceptible d'être formée contre lui par l'Autorité portuaire de Palma.

Le tableau ci-après présente l'ensemble des montants estimés correspondant aux préjudices subis :

| RÉCAPITULATIF DES MONTANTS ESTIMÉS CORRESPONDANT AUX DOMMAGES SUBIS | PARAGRAPHE | MONTANT |
|---|------------|---------------|
| Valeur du navire « Norstar » | 195 | 625 000 |
| Manque à gagner du propriétaire | 203 | 11 675 484,40 |
| Poursuite du versement des salaires | 211 | 19 100 |
| Honoraires du cabinet juridique Abogados Bufete Feliu à Palma de Majorque | 213 | 12 200 |
| Honoraires de M ^e Nelson Carreyo et du cabinet juridique Remé Rechtsanwälte | 216 | 33 405,83 |

| RÉCAPITULATIF DES MONTANTS ESTIMÉS CORRESPONDANT AUX DOMMAGES SUBIS | PARAGRAPHE | MONTANT |
|--|-------------------|---|
| Frais de plaidoirie devant le Tribunal | 220 | 20 796 |
| Redevances et impôts dus à l'Autorité maritime du Panama | 222 | 121 795,01 |
| Perte de la cargaison | 230 | 108 670,39 |
| Manque à gagner de l'affréteur | 235 | 1 010 136,98 |
| Autres honoraires de professionnels | 244 | 4 330 |
| Honoraires de l'avocat de M. Arve Einar Mørch | 247 | 4 000 |
| <i>Pretium doloris</i> | 257 | 87 000 |
| TOTAL | | 13 721 918,61 USD 145 186,68 EUR |

RÉSUMÉ

259. Il a été démontré que l'Italie avait porté atteinte au droit qu'a le Panama d'exercer sa liberté de navigation en haute mer, qui lui est reconnu par l'article 87, paragraphes 1 et 2, de la Convention. En effet, l'Italie a empêché le navire « Norstar » de se livrer à ses activités légitimes de soutage en haute mer, en exerçant à tort sa compétence pénale sur lesdites activités, en leur appliquant sa législation douanière, en ordonnant la saisie de ce navire et en demandant la mise à exécution de cette saisie à titre de mesure accessoire. Suite à cette violation, l'Italie a également agi d'une manière contraire à l'article 300 de la Convention en ce qui concerne son obligation d'agir de bonne foi.

La saisie du « Norstar » était illicite parce que les activités qu'il menait n'enfreignaient aucune des lois italiennes ni aucun des règlements italiens qui leur étaient applicables. Les lois dont l'Italie s'est prévaluée ont été jugées incompatibles avec la Convention et d'autres règles du droit international.

Il a également été prouvé que l'Italie avait manqué à ses obligations internationales concernant les droits de l'homme et les libertés fondamentales des personnes impliquées dans l'activité du « Norstar » ou ayant des intérêts liés à cette activité, en particulier en ce qui concerne leurs droits de propriété et leur liberté de mouvement.

Les actes commis par l'Italie avant, pendant et après la saisie, de même que le temps excessif qui s'est écoulé depuis que le Panama s'est pour la première fois plaint auprès d'elle du traitement réservé au « Norstar », ont imposé au Panama une lourde charge : il lui a fallu procéder à un travail juridique considérable et faire face à des coûts très élevés pour porter cette affaire devant la justice. Il est donc légitime de conclure que la conduite de l'Italie est indéfendable.

Au regard du projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat pour fait internationalement illicite, l'Italie est responsable des violations susmentionnées et redevable d'une indemnisation au titre de réparation des préjudices subis par le Panama et toutes les personnes liées à l'activité du « Norstar ». Le montant de cette indemnisation tiendra compte à la fois de la conduite qui a constitué un fait illicite continu et des éléments qui ont aggravé pour toujours les effets dudit fait.

Le Panama demande donc à l'Italie des dommages-intérêts pour les préjudices subis, s'élevant à 13 721 918,60 dollars des Etats-Unis et à 145 186,68 euros, majorés d'intérêts.

Comme nous l'avons établi, la conduite de l'Italie a au fil des ans fait augmenter le montant total du préjudice, tant du fait des dommages supplémentaires causés par la dégradation du « Norstar », qui ont finalement entraîné sa vente aux enchères au prix de la ferraille, que des intérêts courus qui se sont accumulés du fait de la longue période qui aura été nécessaire pour régler la présente affaire.

Il est impensable que l'Italie ait pu prolonger la saisie du « Norstar » sans avoir su que cela entraînerait de tels dommages. Pourtant, il a également été prouvé que le défendeur a manqué à son obligation de réduire à un minimum les dommages causés, non seulement en négligeant de répondre à toutes les communications que le Panama lui a adressées au cours des 18 années écoulées depuis la saisie, mais aussi en s'opposant avec véhémence à ses demandes légitimes, ce qui a privé les personnes qui participaient aux activités du navire de l'exercice de leurs droits humains et a injustement terni l'image du Panama, Etat du pavillon souverain.

CHAPITRE 5

CONCLUSIONS

260. Le demandeur prie le Tribunal de déclarer recevable le présent mémoire et 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 formant 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.

L'Agent
(Signé)
Nelson Carreyó

ATTESTATION

Conformément aux articles 63, paragraphe 1, et 64, paragraphe 3, du Règlement du Tribunal, je certifie que les documents reproduits dans les annexes aux présentes observations et conclusions sont des copies conformes des documents y visés et que les traductions fournies par la République du Panama sont exactes.

L'Agent de la République du Panama

(Signé)

Nelson Carreyó

Le 9 avril 2017

PARTIE II

Liste des annexes

| LISTE DES ANNEXES | |
|-------------------|---|
| Annexe 1 | Certificat délivré le 5 janvier 1996 par le Gouvernement de la République de Malte attestant que la société Nor Maritime Bunker Company Ltd. est en règle. |
| Annexe 2 | Time Charter Party dated Borgheim, Norway 10 May 1998, entered between Inter Marine & Co. A/S and Nor Maritime Bunker Co. Ltd. |
| Annexe 3 | Decree of Seizure number 1155/97/21 R.N.R dated 11 August 1998 (Annex C, Preliminary Objections of Italy). |
| Annexe 4 | Actes d'accusation à l'encontre de M. Silvio Rossi, du capitaine Renzo Biggio, de M. Arve Morch, de M. Petter Emil Vadis, du capitaine Tore Husefest. |
| Annexe 5 | Attestation délivrée le 4 avril 2001 par CM OLSEN A/S aux fins de l'estimation de la valeur du navire-citerne motorisé « Norstar ». |
| Annexe 6 | Déclaration de Silvio Rossi, faite à Savone, le 24 juillet 1998, dans l'affaire concernant la saisie du navire Spiro F, adressée au Procureur de la République près du tribunal de Savone et reçue par lui le 18 septembre 1998. |
| Annexe 7 | Communication en date du 4 septembre 1998, adressée au bureau du procureur de la République auprès du tribunal de Savone (et reçue par lui le 18 septembre 1998) par le Service du contentieux diplomatique, des traités et des affaires législatives du Ministère italien des affaires étrangères dans le cadre de l'affaire relative à la saisie du navire Spiro F. |
| Annexe 8 | Traduction d'une communication en date du 11 mars 1999, adressée par l'Ambassade d'Italie à Oslo au bureau du Procureur de la République auprès du tribunal de Savone, notifiant le propriétaire du navire Norstar que la caution pour la mainlevée du navire a été fixée à 250 millions de lires italiennes (Référence 4902 du 24 février 1999). |
| Annexe 9 | Communication en date du 29 juin 1999, adressée par l'Ambassade d'Italie au propriétaire du navire Norstar, lui faisant tenir une décision, publiée par le bureau du Procureur auprès du tribunal de Savone, de rejet de la demande de restitution du navire. |
| Annexe 10 | Savona's First instance Court judgment (Annex B, Italy's Preliminary Objections) and Genoa Court of Appeal Judgment (Annex K Italy's Preliminary Objections). NOTE: This annexes were identified by Italy as "confidential". |
| Annexe 11 | Request from Italy to Spain to execute the release order. |
| | Request from Italy to Spain to execute the release order translation. |
| Annexe 12 | Communication de l'Italie au propriétaire du navire, le menaçant de vendre le navire s'il n'est pas retiré dans un délai de 30 jours. |

| | |
|-----------|--|
| Annexe 13 | Appel interjeté par le Bureau du Procureur de la République du jugement No. 261 rendu par le tribunal de Savone. |
| Annexe 14 | Réponse de l'Italie au tribunal espagnol des Baléares concernant la demande de démolition du navire. |
| Annexe 15 | Certificat délivré par l'Autorité maritime du Panama concernant le navire « Norstar » et son solde débiteur. |
| | Certification of the Panamá Maritime Authority, regarding the M/V Norstar and its due balance translation. |
| Annexe 16 | News regarding the M/V Norstar arrest, from www.diariodemallorca.es , dated 8 August, 2015. |
| | News regarding the M/V Norstar arrest, from www.diariodemallorca.es , dated 8 August, 2015 translation. |
| Annexe 17 | Bulletin officiel de l'Etat espagnol, No. 72 du 25 mars 2015. |
| Annexe 18 | Loss-of-profit calculation |
| Annexe 19 | Bank document of 06 March 2000 |
| Annexe 20 | Bank documents of 06 May 2003 and 08 May 2003 |
| Annexe 21 | Invoice of Remé Rechtsanwälte of 28 February 2005 |
| Annexe 22 | Invoice of Remé Rechtsanwälte of 27 December 2005 |
| Annexe 23 | Bank document of 01 April 2009 |
| Annexe 24 | Bank document of 25 June 2009 |
| Annexe 25 | Invoice of Remé Rechtsanwälte of 01 December 2009 |
| Annexe 26 | Invoice of Remé Rechtsanwälte of 17 September 2010 |
| Annexe 27 | Invoice of 22 December 2015 |
| Annexe 28 | Invoices from 25 February 2015 until 05 April 2017 |
| Annexe 29 | News regarding non material damages |
| Annexe 30 | Invoices of P. Giannella and A.L. Germano from 07 December 2001 until 25 November 2005 |
| Annexe 31 | Mandat donné le 6 novembre 1998 par M. A.E. Mørch à M. A. Palmieri |
| Annexe 32 | Letter from A. Palmieri of 28 October 1998 |
| Annexe 33 | Letter from A. Palmieri of 13 November 1998 |
| Annexe 34 | Letter from A. Palmieri of 11 March 1999 |
| Annexe 35 | Bank document of 14 April 1999 |
| Annexe 36 | Douglas Glenn Invoice of 2 April, 2017 |
| Annexe 37 | Guido Olmos Invoice of 8 April, 2017 |

PARTIE III
LISTE DES SOURCES

| |
|-------------------|
| LISTE DES SOURCES |
|-------------------|

Ahmadou Sadio Diallo (République de Guinée c. République démocratique du Congo), fond, arrêt, C.I.J. Recueil 2010, p. 639.

Certains intérêts allemands en Haute-Silésie polonaise, (Fond), arrêt No. 7, 1926, C.P.I.J., Series A, No. 7, p. 19.

Affaire relative à l'usine de Chorzów (Demande en indemnité) (Fond), p. 21.

David Anderson, "Freedoms of the High Seas in the modern Law of the Sea", in *Modern Law of the Sea*, Volume 59 (Publications on Ocean Development 2007), p. 234.

David Attard et Patricia Mallia, "The High Seas", in *The IMLI Manual on International Maritime Law*, Volume I, *The Law of the Law* (Attard et alii (dir.)) (Oxford University Press 2014) p. 43.

Incident de l'« Enrica Lexie » (Italie c. Inde), mesures conservatoires, ordonnance du 24 août 2015, TIDM Recueil 2015, p. 182.

Ian Brownlie, *Principles of Public International Law*, supra, note 55 p. 446 et 447.

Ilias Plakokefalos, « Causation in the Law of State Responsibility and the Problem of Overdetermination: In Search of Clarity », in *European Journal of International Law* (2015) 26 (2), p. 471 à 492.

Irini Papanicolopulu, "Human Rights and the Law of the Sea", in *The IMLI Manual on International Maritime Law*, Volume I, (Oxford University Press 2014), p. 3, note 89.

Jin-Hyun Paik, "Standard of Review in the Law of the Sea: Reflections from the Bench", in *Ocean Law and Policy: 20 years under UNCLOS*, Esposito et alii (dir.), Brill Publications 2016, p. 361.

Frontière terrestre et maritime entre le Cameroun et le Nigéria, exceptions préliminaires, arrêt, CIJ Recueil 1998, p. 275, paragraphe 38.

Essais nucléaires (Australie c. France), arrêt, CIJ Recueil 1974, p. 253

Essais nucléaires (Nouvelle-Zélande c. France), arrêt, CIJ Recueil 1974, p. 457.

Affaire Oscar Chinn, CPJI, 1934, p. 83

Owners of the Jessie, the Thomas F. Bayard and the Pescawha (Great Britain) v. United States, 2 December 1921, *Recueil des sentences arbitrales*, Vol. VI, p. 58.

S.S. Lotus (France c. Turquie), 1927 CPJI (ser. A) n° 10, p. 25.

Projet GabCikovo-Nagymaros (Hongrie/Slovaquie), arrêt, *CIJ Recueil 1997*, p. 7.

Tullio Treves, « High Seas », in Max Planck, *Encyclopedia of Public International Law* (Oxford University Press 2009) p. 4.

Herbert H. D. Pierce, Département d'Etat des Etats-Unis, *Whaling and Sealing Claims against Russia*, p. 21.

William Blackstone, *Commentaries*, Book 3, Chapitre 3, p. 2.

PARTIE IV
DEMANDE DE PIÈCES SUPPLÉMENTAIRES

Documents

Compte tenu du temps écoulé depuis la date du début de la commission des dommages (près de 20 ans) et du fait d'autres facteurs différents (temps, distance, langue et économie) il s'est avéré difficile d'examiner les documents concernant la présente affaire et de les fournir au Tribunal, sans préjudice du délai prévu par l'article 71 1) du Règlement, le Panama prie respectueusement le Tribunal, de demander ce qui suit :

A l'Espagne :

1. Des copies certifiées conformes du dossier concernant la saisie du navire « Norstar » par l'Autorité portuaire des Îles Baléares (*Autoritat portuària de Baleàres*).
2. Des copies certifiées conformes du dossier concernant la vente du navire « Norstar » effectuée par l'Autorité portuaire des Îles Baléares (*Autoritat portuària de Baleàres*).
3. Des copies certifiées conformes du dossier concernant la saisie du navire « Norstar » traitée par le Procureur près la troisième chambre du tribunal de Palma de Majorque (*Juzgado de Instrucción número tres de Palma de Mallorca*).

A l'Italie :

1. Des copies certifiées conformes du dossier concernant la saisie du navire « Norstar » traitée par le Ministère de la Justice, Département des affaires judiciaires, Direction de la justice pénale (*Ministero Della Giustizia, Dipartimento Per Gli Affari Di Giustizia, Direzione Generale Della Giustizia Penale*).
2. Des copies certifiées conformes du dossier concernant la saisie du navire « Norstar » traitée par le Ministère des affaires étrangères, Service juridique des traités et des affaires législatives (*Ministero Degli Affari Esteri, Servizio Del Contenzioso Diplomatico Dei Trattati E Degli Legisl Legislative*).
3. Des copies certifiées conformes du dossier concernant la saisie du navire « Norstar » et des poursuites contre Silvio Rossi, le capitaine Renzo Biggio, Arve Morch, Petter Emil Vadis et le capitaine Tore Husefest devant le tribunal de Savone (*Corte di Savona*).

A l'International Bunker Industry Association (IBIA)

domiciliée au 4^e étage, 50 Liverpool Street Londres EC2M 7PR, Royaume-Uni, Téléphone : +44 (0)20 3397 3850, télécopie : +44 (0)20 3397 3865,

pour confirmer la valeur réelle du combustible de soute à bord du navire « Norstar ».

A CM OLSEN A/S

domiciliée à Træleborgodden 6, 3112 Tønsberg, P.Box 175, Teie N-3106 Nøtterøy, +47 33 00 27 80, +47 928 84 953, +47 33 33 46 33

pour certifier les coûts et le nombre des vérifications dont le navire « Norstar » aurait dû faire l'objet de 1998 à 2017.

Témoins

Le Panama demande au Tribunal d'accepter comme témoin et de citer à comparaître en tant que tel la personne suivante :

Arve Morch, Storengene, domicilié au 2/4, N-3483 Kana, Norway, pour traiter des questions concernant le commerce maritime de manière générale et des dommages causés par l'immobilisation du navire « Norstar ».

Sur la base du délai prévu par les articles 71 1) et 72 du Règlement, le Panama se réserve le droit de faire entendre d'autres témoins.

Témoin-expert

Sur la base du délai prévu par les articles 71 1) et 72 du Règlement, le Panama se réserve le droit de nommer un témoin-expert sur les aspects économiques.