

[Traduction du Greffe]

**TRIBUNAL INTERNATIONAL DU DROIT DE LA MER**

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

**RÉPUBLIQUE DU PANAMA c. RÉPUBLIQUE ITALIENNE**

**RÉPLIQUE DU PANAMA**

**28 FÉVRIER 2018**

**VOLUME I**  
**RÉPLIQUE DU PANAMA**

## Table des matières

<b>CHAPITRE 1</b> .....	<b>1</b>
<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>1</b>
<b>I. Les erreurs et contradictions de l'Italie concernant les faits sont liées à l'interprétation et l'application de l'article 87 de la Convention</b> .....	<b>1</b>
<b>II. La prétention du Panama fondée sur l'article 300</b> .....	<b>3</b>
<b>III. La prétention du Panama fondée sur d'autres articles de la Convention et d'autres instruments des droits de l'homme</b> .....	<b>4</b>
<b>CHAPITRE 2</b> .....	<b>6</b>
<b>LES FAITS</b> .....	<b>6</b>
<b>I. La signification des termes « activités de soutage » dans le cadre du mémoire et de la procédure italienne qui a conduit à la saisie du « Norstar »</b> .....	<b>6</b>
<b>II. Les faits concernant le lieu des activités à raison desquelles le « Norstar » a été saisi (LIEU DES ACTIVITÉS)</b> .....	<b>7</b>
<b>III. Les faits concernant le lieu et le moment de la saisie du « Norstar » (LIEU DE LA SAISIE)</b> .....	<b>9</b>
<b>CHAPITRE 3</b> .....	<b>11</b>
<b>LA DÉFORMATION PAR L'ITALIE DES FAITS QUI ONT TRAIT À L'APPLICATION ET À L'INTERPRÉTATION DE L'ARTICLE 87 DE LA CONVENTION</b> .....	<b>11</b>
<b>I. Introduction</b> .....	<b>11</b>
<b>II. Les arguments du contre-mémoire sur la pertinence du lieu de la saisie du « Norstar » en ce qui concerne l'article 87 sont erronés</b> .....	<b>11</b>
<b>III. L'irrégularité commise par l'Italie lorsqu'elle a appliqué sa législation interne à des activités régies par des procédures internationales</b> .....	<b>16</b>
<b>IV. Les erreurs sur la détermination du lieu des activités à raison desquelles l'Italie a saisi le « Norstar » et leur influence sur l'interprétation et l'application de l'article 87</b> .....	<b>19</b>
A. Le rapport de la police fiscale italienne de Savone .....	23
B. L'ordonnance de saisie.....	24
C. L'ordonnance refusant la mainlevée des produits confisqués.....	26
D. La commission rogatoire adressée par le tribunal de Savone aux autorités espagnoles le 11 août 1998.....	27
E. Le jugement du tribunal de Savone .....	28
F. L'appel du jugement du tribunal de Savone interjeté par le procureur de Savone .....	29
G. L'arrêt de la Cour d'appel.....	30
<b>V. Le raisonnement italien concernant l'interprétation et l'application de l'article 87 n'a pas fondamentalement changé depuis que le Tribunal a rendu son arrêt le 4 novembre 2016</b> .....	<b>32</b>
<b>CHAPITRE 4</b> .....	<b>35</b>
<b>LES ARGUMENTS ERRONÉS DE L'ITALIE CONCERNANT L'ARTICLE 300</b> .....	<b>35</b>
<b>I. Introduction</b> .....	<b>35</b>
<b>II. Le rapport entre l'article 87 et l'article 300 et les circonstances de temps et de lieu de la saisie du « Norstar »</b> .....	<b>35</b>

<b>III. La décision de saisir le « Norstar » après qu’il eut quitté l’Italie et la haute mer, ainsi que le comportement subséquent de l’Italie, sont constitutifs de mauvaise foi .....</b>	<b>39</b>
<b>IV. Les actes spécifiques de l’Italie constitutifs d’une violation de l’obligation de bonne foi qui ont été commis entre la saisie et l’instance devant le Tribunal de céans .....</b>	<b>42</b>
A. Le retard délibéré mis par l’Italie pour engager une action pénale .....	43
B. La mise à exécution prématurée et illicite de la saisie .....	43
C. Le refus délibéré de l’Italie de répondre aux communications du Panama .....	46
D. Les raisons contradictoires fournies par l’Italie pour saisir le « Norstar » en Espagne .....	48
E. L’Italie a gardé le bien sous sa juridiction, son autorité et son contrôle pendant un laps de temps excessif au lieu de promptement prendre des mesures pour le restituer .....	50
F. Le fait que l’Italie considère qu’une certaine disposition conventionnelle lie uniquement le Panama .....	55
G. En désavouant ses propres raisons, l’Italie est en violation de son obligation de bonne foi pour <i>non concedit venire contra factum proprium</i> .....	55
H. Nullus commodum capere de sua injuria propria.....	57
<b>V. La décision de l’Italie de rendre une ordonnance de saisie constituée un abus de droit au sens de l’article 300 .....</b>	<b>58</b>
<b>CHAPITRE 5 .....</b>	<b>60</b>
<b>L’APPLICATION D’AUTRES RÈGLES DU DROIT INTERNATIONAL .....</b>	<b>60</b>
<b>I. Introduction .....</b>	<b>60</b>
<b>II. La violation des articles 92, paragraphe 1, et 97, paragraphes 1 et 3, de la Convention ..</b>	<b>60</b>
<b>III. La violation des droits de l’homme.....</b>	<b>63</b>
<b>CHAPITRE 6 .....</b>	<b>66</b>
<b>LES DOMMAGES-INTÉRÊTS RÉCLAMÉS PAR LE PANAMA À TITRE DE RÉPARATION .....</b>	<b>66</b>
<b>I. Introduction .....</b>	<b>66</b>
<b>II. Tous les dommages causés au Panama ont été la conséquence directe de l’exécution de la saisie du « Norstar » par l’Italie.....</b>	<b>66</b>
<b>III. Description inexacte de l’état du navire au moment de sa saisie .....</b>	<b>68</b>
<b>IV. Le caractère inexact de l’accusation italienne selon laquelle le propriétaire s’est abstenu de récupérer le « Norstar », ce qui aurait rompu le lien de causalité.....</b>	<b>71</b>
A. Le prétendu défaut de récupération du « Norstar » en 1999 n’a pas brisé le lien de causalité.....	72
B. Le prétendu défaut de récupération du « Norstar » après le jugement du tribunal de Savone de 2003 n’a pas non plus brisé le lien de causalité.....	74
<b>V. Les demandes reconventionnelles de l’Italie pour négligence contributive et obligation d’atténuer le préjudice .....</b>	<b>77</b>
A. Les demandes reconventionnelles de l’Italie démontrent que les dommages dont le Panama réclame réparation existent et sont bien établis .....	78
B. Les demandes reconventionnelles ne sont pas viables sur le plan procédural et sont donc irrecevables.....	78
C. Les demandes reconventionnelles de l’Italie sont dénuées de tout fondement juridique.....	80
<b>VI. La légitimité du quantum de chaque chef de préjudice invoqué par le Panama.....</b>	<b>85</b>

A. Dommages-intérêts au titre de la perte du « Norstar ».....	85
B. Dommages-intérêts pour le manque à gagner du propriétaire ( <i>lucrum cessans</i> ) .....	86
C. Poursuite du versement des salaires .....	88
D. Honoraires des avocats.....	88
E. Redevances dues à l’Autorité portuaire du Panama .....	89
F. Préjudices subis par l’affréteur du « Norstar » .....	89
G. Préjudice matériel et moral causé aux personnes physiques.....	90
<b>VII. La conduite procédurale de l’Italie .....</b>	<b>91</b>
<b>RÉSUMÉ .....</b>	<b>95</b>
<b>CHAPITRE 7 .....</b>	<b>97</b>
<b>CONCLUSIONS .....</b>	<b>97</b>

# RÉPLIQUE DU PANAMA

## CHAPITRE 1 INTRODUCTION

1. Dans sa réplique, le Panama va s'attacher à démontrer que la réinterprétation faite par l'Italie des raisons avancées pour saisir le navire « Norstar », qui vont du soutage en haute mer à la contrebande et à la fraude fiscale pour ce qui concerne l'Italie uniquement, ne change rien à la violation par celle-ci des articles 87 et 300, des articles 92 et 97, paragraphes 1 et 3, et des autres dispositions conventionnelles applicables aux droits de l'homme. Le Panama abordera également les raisons fallacieuses et demandes reconventionnelles invalides qui sous-tendent la demande en réparation de l'Italie.

2. A cet égard, il convient de préciser d'emblée que le Panama n'est pas en mesure de discuter de la validité de telle ou telle disposition du droit italien que l'Italie cite dans son contre-mémoire<sup>1</sup>.

3. Au lieu de cela, nous nous attacherons aux pièces produites par l'Italie elle-même et ferons uniquement référence aux décisions, ordonnances, décrets ou arrêts italiens pour montrer en quoi la Convention a été enfreinte au cours de la présente affaire.

4. L'Italie a soutenu que certaines des questions qui constituent la « matrice factuelle de la présente affaire ... font encore l'objet d'un désaccord profond »<sup>2</sup>. De plus, elle soutient que le Panama fait une présentation des faits « profondément fallacieuse et s'en sert pour tenter de plaider sa cause devant le Tribunal »<sup>3</sup>.

5. Il est bien évident que le Panama ne saurait accepter de telles assertions. Le Panama est d'avis que la réinterprétation de la séquence des événements à laquelle se livre désormais l'Italie ne change rien aux faits de l'affaire, qui restent clairs et dûment caractérisés.

### **I. Les erreurs et contradictions de l'Italie concernant les faits sont liées à l'interprétation et l'application de l'article 87 de la Convention**

6. L'Italie a soutenu que l'article 87 était sans rapport avec la présente affaire pour plusieurs raisons. Elle a dit, par exemple, que « [l']argument du Panama selon lequel l'Italie aurait violé l'article 87 repose uniquement sur le postulat que l'Italie aurait exercé sa juridiction de manière extraterritoriale. »<sup>4</sup> Cette assertion est dénuée de fondement car elle dénature l'argument du Panama.

7. L'argument du Panama repose non seulement sur l'abus de pouvoir juridictionnel commis par l'Italie, mais aussi sur les répercussions de la réponse apportée par le système pénal italien aux activités menées par le « Norstar » lorsqu'il se trouvait en haute mer, à savoir la

---

<sup>1</sup> Contre-mémoire, par. 37, p. 7 et 8 ; par. 45, p. 10 ; par. 47, p. 11 ; et par. 58, p. 14 et 15.

<sup>2</sup> Ibid., par. 2, p. 1.

<sup>3</sup> *Ibidem*.

<sup>4</sup> Ibid., par. 6, p. 1.

restriction de sa liberté de circulation, partant l'entrave illicite mise à l'exercice de sa liberté de navigation protégée par l'article 87.

8. Les objections les plus récentes de l'Italie à l'applicabilité de l'article 87 à la présente affaire sont fondées sur le lieu de la saisie et le lieu où, comme elle l'affirme à présent, les agissements criminels du « Norstar » auraient effectivement eu lieu. L'Italie proclame à présent que les dispositions de l'article 87 relatives à la liberté de la haute mer ne s'appliquent pas puisque le navire était immobilisé dans un port.

9. Le Panama soutient que la pertinence de l'article 87 est sans rapport avec le lieu de l'immobilisation et qu'elle est au contraire fonction de la possibilité pour un navire de jouir des libertés qu'il protège, indépendamment du lieu où il se trouve. Il n'en reste pas moins que cette saisie illicite a effectivement empêché le « Norstar » de jouir de cette liberté, comme le Tribunal l'a confirmé lorsqu'il a examiné son lien avec l'ordonnance italienne<sup>5</sup>.

10. L'Italie a aussi affirmé que l'ordonnance de saisie du « Norstar » n'emportait pas application extraterritoriale de sa juridiction car elle ne visait pas les activités du navire en haute mer mais des « infractions à la commission desquelles le "Norstar" était soupçonné avoir joué un rôle déterminant *sur* le territoire italien »<sup>6</sup>.

11. Pourtant, alors qu'elle savait que le défaut de zone contiguë lui interdisait d'exercer son pouvoir de contrainte pour réprimer un manquement éventuel à ses réglementations douanière ou fiscale en dehors de sa mer territoriale, l'Italie a quand même décidé d'appliquer sa législation interne au « Norstar » et à toutes les personnes impliquées dans ses opérations.

12. Pour ce qui est de la compétence pénale et de l'application de la réglementation de l'Etat côtier, l'Italie jouit d'une compétence exclusive sur les actes illicites commis à bord de navires marchands étrangers, tels que le « Norstar », situés dans ses eaux intérieures.

13. Mais lorsque le comportement illicite se produit en haute mer, précisément là où se trouvait le « Norstar », les procédures applicables sont complètement différentes. Etant donné que l'Italie a fait une application extraterritoriale de sa réglementation et de sa compétence pénales et placé le « Norstar » sous main de justice comme corps du délit et comme « bien avec lequel le délit qui fait l'objet de l'enquête a été commis »<sup>7</sup>, il ne fait aucun doute qu'elle a enfreint l'article 87.

14. Si l'Italie avait respecté cette disposition, son ordonnance de saisie n'aurait pas simplement visé un « décret législatif », un « décret présidentiel » et divers articles du « code pénal »<sup>8</sup>, pas plus qu'elle n'aurait indiqué que le navire se trouvait « dans la zone contiguë de surveillance »<sup>9</sup>, car l'Italie aurait su qu'une telle zone géographique n'existait pas.

15. Le Panama démontrera que la preuve documentaire déposée par l'Italie elle-même contredit l'assertion de cette dernière selon laquelle la saisie était justifiée, l'ordonnance de saisie indique en effet clairement que le « Norstar » se livrait à des activités de soutage en dehors du territoire italien, très précisément en haute mer.

---

<sup>5</sup> Exceptions préliminaires, arrêt, par. 111 et 122.

<sup>6</sup> Contre-mémoire, par. 8, p. 2.

<sup>7</sup> Ordonnance de saisie du 11 août 1998, contre-mémoire, annexe I, p. 1.

<sup>8</sup> *Ibidem*.

<sup>9</sup> *Ibidem*.

16. L'Italie a aussi déclaré que l'enquête portait initialement sur le non-respect de certaines réglementations italiennes par Rossmare Int'l<sup>10</sup>, dont l'associé gérant était M. Silvio Rossi<sup>11</sup> et dont l'activité consistait à avitailler « une clientèle de navires de plaisance » en carburant<sup>12</sup>.

17. L'avitaillement des navires de plaisance s'étant fait en haute mer, il est faux de dire, comme le fait l'Italie, que M. Rossi était un « négociant en produits pétroliers minéraux opérant exclusivement en Italie »<sup>13</sup>.

18. L'Italie a déclaré que l'enquête avait « révélé l'existence d'un lien, à l'été 1997, entre M. Silvio Rossi et ses sociétés, d'une part, et le "Norstar", navire battant pavillon panaméen, d'autre part, »<sup>14</sup> et que « [l]e 28 juin et le 12 août 1997, par l'intermédiaire de M. Rossi, agissant en tant qu'agent de Nor Maritime et Borgheim Shipping, Nor Maritime a acheté et chargé à bord du "Norstar" »<sup>15</sup> du carburant sujet aux droits de douane italiens.

19. L'Italie a cependant fondé son allégation sur la prémisse erronée que le « Norstar » et les personnes ayant un intérêt dans ses opérations se livraient subséquemment à des activités dans les eaux italiennes, une supposition dont le Panama démontrera le caractère fallacieux.

20. Puisque les tribunaux italiens ont conclu que la saisie du « Norstar » était une erreur car celui-ci menait en réalité ses activités en haute mer, l'Italie ne peut plus valablement faire valoir désormais que ce n'était pas le cas. L'assertion du Panama que l'Italie aurait violé l'article 87 reste donc sans réplique.

## II. La prétention du Panama fondée sur l'article 300

21. L'Italie a également contesté l'invocation de l'article 300 par le Panama, déclarant qu'elle n'avait pas commis d'abus de droit car aucun de ceux qui participaient aux opérations du navire n'avait été appréhendé au corps. Le Panama reconnaît que ceux qui possédaient un intérêt dans les opérations du « Norstar » n'avaient pas subi de restriction à leur liberté de circulation, mais n'en objecte pas moins aux poursuites illicites engagées contre eux. C'est sur la base de cette objection qu'il invoque l'article 300.

22. Dans son mémoire, le Panama a déclaré que l'obligation de bonne foi avait été enfreinte lorsque l'Italie avait :

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 »<sup>16</sup>.

L'Italie a néanmoins persisté à qualifier le « Norstar » de cette façon tout au long de la présente instance.

---

<sup>10</sup> Contre-mémoire, par. 27, p. 5.

<sup>11</sup> Ibid., par. 28, p. 5.

<sup>12</sup> *Ibidem*.

<sup>13</sup> Ibid., par. 28, p. 6.

<sup>14</sup> Ibid., par. 29, p. 6.

<sup>15</sup> Ibid., par. 33, p. 6.

<sup>16</sup> Mémoire, par. 49, p. 17.

23. Il s'agit là, bien évidemment, d'une représentation erronée des faits. L'Italie a continuellement ignoré ce que ses propres tribunaux ont affirmé encore et encore : les accusations portées contre le « Norstar » ont été rejetées comme infondées du fait que les activités visées se sont déroulées en haute mer, en dehors de sa juridiction.

24. Le Panama attire l'attention sur le fait que la compétence du Tribunal à cet égard a déjà été confirmée dans son arrêt sur les exceptions préliminaires du 4 novembre 2016.

25. En dépit de cette décision, l'Italie a agi, et ne cesse d'agir, en contradiction avec le droit international en continuant à qualifier erronément le « Norstar » de corps du délit. Ce faisant, elle contrevient à son obligation de bonne foi d'une manière qui constitue un abus de droit au sens de l'article 300 de la Convention.

26. Le Panama réaffirme qu'il a été prouvé que la violation de l'article 300 était en l'espèce liée à celle de l'article 87 en ce qui concerne le comportement procédural de l'Italie devant le Tribunal de céans. De plus, en soutenant que le Tribunal n'a pas compétence pour connaître de la présente affaire<sup>17</sup>, l'Italie ne fait qu'aggraver les conséquences de sa conduite en la cause.

### **III. La prétention du Panama fondée sur d'autres articles de la Convention et d'autres instruments des droits de l'homme**

27. D'après le principe juridique *jura novit curia*, les tribunaux sont censés connaître le droit et dans l'hypothèse où d'autres dispositions de la Convention pourraient être considérées comme pertinentes par le Tribunal, la tâche du conseil est de les signaler, comme le Panama le fait à présent.

28. L'Italie, quant à elle, affirme que le Tribunal n'a pas compétence pour statuer sur la violation d'autres dispositions de la Convention et des instruments relatifs aux droits de l'homme, de sorte que les prétentions de cette nature seraient toutes irrecevables puisque les défendeurs impliqués dans les opérations du « Norstar » ont tous été relaxés « dans un délai raisonnable »<sup>18</sup>.

29. Toutefois, bien que dans la procédure le stade de la recevabilité ait été dépassé, il n'en reste pas moins que le temps mis pour relaxer les personnes impliquées dans les opérations du « Norstar » était loin d'être raisonnable.

30. L'intrusion dans les opérations commerciales du navire et ses répercussions sur les personnes impliquées dans ces opérations remonte au 25 septembre 1998, alors que la relaxe des personnes physiques impliquées n'est pas intervenue avant le 25 octobre 2005. Sept années sont une durée excessivement longue pour une procédure judiciaire de ce type, surtout lorsqu'aucun méfait n'a été commis.

Il convient également de se souvenir que le navire lui-même est resté immobilisé jusqu'à ce qu'il soit sorti du port pour être vendu aux enchères le 8 août 2015.

31. Les tribunaux italiens eux-mêmes ont jugé que l'Italie avait agi sur la base d'une hypothèse erronée, qui est qu'une infraction avait été commise par le « Norstar » sur son territoire. C'est pourquoi le Panama considère que l'article 87, paragraphe 1 a), de la

---

<sup>17</sup> Contre-mémoire, par. 11, p. 2.

<sup>18</sup> Ibid., par. 14, p. 3.

Convention a été violé lorsque, dans l'exercice de sa compétence pénale, l'Italie a demandé la mise à exécution de son ordonnance de saisie contre le « Norstar » et poursuivi toutes les personnes impliquées dans ses opérations, dans l'exercice de sa compétence pénale.

32. Dans son contre-mémoire, l'Italie a soutenu qu'aucun de ceux qui auraient subi un préjudice en lien avec la saisie et l'immobilisation du « Norstar » ne s'est prévalu des voies de recours internes qui lui étaient ouvertes, et en a conclu que cela faisait échec à toute idée de manquement aux règles procédurales<sup>19</sup>.

33. L'Italie avait déjà lancé cette affirmation lorsqu'elle avait dit que « les particuliers victimes d'un fait internationalement illicite devraient ... avoir épuisé les voies de recours internes qui leur sont ouvertes dans le système juridique de l'Etat défendeur »<sup>20</sup>, un argument que le Tribunal a déjà examiné et rejeté dans son arrêt sur les exceptions préliminaires du 4 novembre 2016, où il a conclu que « les demandes au titre de ce préjudice ne sont pas soumises à la règle de l'épuisement des recours internes. »<sup>21</sup>

34. Au regard de la règle du respect de la chose jugée, il serait malavisé de rouvrir le débat sur des questions qui ont déjà été débattues au stade des exceptions préliminaires au point de faire partie intégrante des connaissances du Tribunal dans son arrêt. Ainsi, les arguments que l'Italie continue de faire valoir à cet égard sont sans fondement.

---

<sup>19</sup> *Ibidem*.

<sup>20</sup> Exceptions préliminaires, par. 4 a), 28-29, 35 a), et réplique, par. 94-95, 98-100, 114-116, 122.

<sup>21</sup> Exceptions préliminaires, arrêt, par. 264-271.

## CHAPITRE 2

### LES FAITS

35. La section I du présent chapitre examinera la signification des termes « activités de soutage » dans le cadre du mémoire et de la procédure italienne qui a conduit à la saisie du « Norstar ». La section II passera en revue les faits concernant le lieu des activités à raison desquelles ce navire a été saisi. Enfin, la section III traitera des faits concernant le lieu où se trouvait le « Norstar » lors de sa saisie.

#### **I. La signification des termes « activités de soutage » dans le cadre du mémoire et de la procédure italienne qui a conduit à la saisie du « Norstar »**

36. Dans son contre-mémoire, l'Italie amalgame « soutage » et « activités de soutage », d'une part, et « contrebande » et « fraude fiscale », de l'autre<sup>22</sup>. Outre que cela déshonore le « Norstar », qui n'a été reconnu coupable d'aucun des délits que les deux derniers termes désignent, cela fausse également l'emploi que le Panama fait des deux premiers et donne l'impression que le Panama donne une version inexacte des événements pour présenter comme anodins des actes illicites.

37. L'Italie a saisi le « Norstar » parce qu'elle estimait que ses activités de soutage en haute mer étaient illicites, mais conteste à présent la caractérisation faite par le Panama des activités du navire comme étant du soutage, affirmant dans le même temps n'avoir jamais contesté la licéité du soutage en tant que tel<sup>23</sup>.

38. Pour justifier ses mesures, l'Italie soutient maintenant que la saisie a été effectuée en lien avec « des activités de contrebande et de fraude fiscale »<sup>24</sup> ayant trait aux produits que le navire transportait. Il est donc raisonnable de conclure que du point de vue italien, le soutage et la contrebande sont des termes parfois interchangeables et parfois non. Cette confusion donne à entendre que la représentation des faits donnée par l'Italie est loin d'être franche.

39. Il s'ensuit que le raisonnement italien n'est absolument pas tenable parce que les « activités de soutage », qui comprennent tant l'achat d'hydrocarbure de soute que la vente et le transbordement de cette marchandise dans les bateaux de plaisance des acheteurs, sont parfaitement licites en haute mer et que ce lieu a déjà établi comme étant celui des opérations du « Norstar ».

40. Les éléments de preuve, tels qu'ils sont présentés, montrent manifestement que le « Norstar » et les personnes qui lui sont associées se sont uniquement livrés à l'achat, la vente et le soutage de gasoil, ce qui était parfaitement licite. L'Italie n'a fait que *suspecter* la contrebande et l'évasion fiscale, et malgré cela le « Norstar » et les personnes qui lui sont associés n'ont pas été accusées d'avoir commis ces infractions, et encore moins reconnues coupables de l'avoir fait. Affirmer le contraire, c'est fausser les faits de l'espèce et dénaturer les éléments de preuve soumis au Tribunal.

---

<sup>22</sup> Contre-mémoire, par. 3, p. 1.

<sup>23</sup> Ibid., par. 117-119, p. 26.

<sup>24</sup> *Ibidem*.

## **II. Les faits concernant le lieu des activités à raison desquelles le « Norstar » a été saisi (LIEU DES ACTIVITÉS)**

41. Dans certaines parties de son contre-mémoire, l'Italie indique que la saisie a été ordonnée « dans le contexte d'une procédure concernant des infractions présumées qui ont été commises dans le territoire italien »<sup>25</sup>, mais ailleurs dans la même pièce de procédure, elle déclare que le « Norstar » :

... s'est livré à la vente de carburant acheté en Italie en exemption de taxes à une clientèle de navires de plaisance immatriculés en Italie et dans d'autres États membres de l'UE, dans les eaux internationales au large des côtes de la ville italienne de Livourne<sup>26</sup>.

42. La contradiction que renferme le raisonnement de l'Italie vise apparemment à brouiller la séquence des événements en faisant l'amalgame entre les opérations de soutage qui ont effectivement eu lieu et les accusations de contrebande et de fraude fiscale. Le Panama conteste vivement cette révision subjective des faits, notant que ce discours se heurte du reste aux raisons qui sous-tendent la saisie du « Norstar ». Il est impossible de justifier l'accusation, nouvellement avancée par l'Italie, de contrebande et de fraude fiscale en l'absence de tout procès mené pour de tels motifs.

43. Pour devenir le sujet passif de délits transfrontières, tels que la contrebande ou la fraude fiscale, il faut qu'ait lieu un échange illicite entre le territoire d'un Etat et celui d'un autre Etat. Comme un tel transfert illicite n'a jamais eu lieu, la thèse italienne ne donne qu'une représentation déformée de ce qui s'est réellement passé et doit par conséquent être déclarée nulle.

44. En réalité, tous les éléments de preuve présentés par l'Italie elle-même ont expressément admis que le « Norstar » avait été saisi à raison des activités de soutage auxquelles il se livrait en haute mer. Par conséquent, en affirmant maintenant dans son contre-mémoire que l'on « peut résumer les faits de l'affaire de la manière suivante : le “Norstar” a été saisi dans les eaux intérieures espagnoles pour une infraction qu'il était soupçonné avoir commis en Italie »<sup>27</sup>, l'Italie n'a fait que montrer que son raisonnement actuel n'est ni compréhensible, ni fondé sur des faits.

45. Qui plus est, en insinuant que le « Norstar » a non seulement vendu du carburant à des bateaux de plaisance en haute mer, mais qu'il l'avait aussi acheté sur le territoire italien pour le réintroduire sur le même territoire italien en violation des législations douanière et fiscale sur les droits d'accise, l'Italie promet précisément ce que les tribunaux italiens ont rejeté. Ces tribunaux ont conclu que le « Norstar » se livrait à ses activités dans les eaux internationales et décidé que puisque l'Italie n'avait pas de zone contiguë, aucune de ces activités ne pouvait être considérée comme illicite en raison du lieu où elles étaient menées.

46. Dans ce cas particulier, il existe une relation de cause à effet entre le soutage (ou l'achat, la vente et l'approvisionnement de gasoil) par le « Norstar » de navires de plaisance en haute mer, qui ont ensuite réintroduit ces marchandises en Italie, et l'ordonnance de saisie.

---

<sup>25</sup> Ibid., par. 44, p. 10.

<sup>26</sup> Ibid., par. 130, note de bas de page n° 102, et par. 35, p. 7.

<sup>27</sup> Ibid., par. 9, p. 2.

47. En d'autres termes, l'approvisionnement en carburant de méga-yachts, de navires et bateaux de plaisance en haute mer était la condition *sine qua non* pour que l'Italie suspecte que des opérations de contrebande et de fraude fiscale avaient lieu.

Il n'en reste pas moins que sans relier activement les « activités de soutage » du « Norstar » en haute mer à la contrebande et à la fraude fiscale, l'Italie a rendu la légitimité de l'enquête et de la saisie du « Norstar » impossible à expliquer.

48. Nombreux sont les documents relatifs à cette affaire qui montrent que l'Italie a reconnu que le « Norstar » avait été saisi parce qu'il avitailait en carburant des navires de plaisance (méga-yachts) en haute mer<sup>28</sup>. Et pourtant, l'Italie réfute maintenant devant le Tribunal cette reconnaissance en portant cette accusation de contrebande et d'évasion fiscale. Le contraste entre sa position antérieure et sa position actuelle deviendra manifeste lorsque nous aurons examiné dans le détail comment l'article 87 de la Convention s'applique aux activités légitimes de soutage de ce navire.

49. L'Italie affirme également à présent que l'ordonnance de saisie n'emportait pas application extraterritoriale de la juridiction territoriale de l'Italie puisqu'elle « ne visait pas les activités que le “Norstar” menait en haute mer, mais des infractions à la commission desquelles le “Norstar” était soupçonné avoir joué un rôle déterminant *sur* le territoire italien »<sup>29</sup>.

50. C'est dans cet esprit que, selon le contre-mémoire, le « Norstar » a été saisi en Espagne :

pour une infraction qu'il était soupçonné avoir commis en Italie ; l'Italie est le lieu où les agissements criminels en question ont commencé, le « Norstar » y étant avitaillé en gasoil acheté hors taxes ; l'Italie est le lieu où les infractions de contrebande et de fraude fiscale auraient été réalisées au moment de la réintroduction dudit gasoil en violation des législations douanière et pénale de l'Italie<sup>30</sup>.

51. L'Italie expose son raisonnement dans la partie de l'ordonnance de saisie dans laquelle il est indiqué que l'infraction a été commise « à Savone et d'autres ports de l'État pendant l'année 1997 »<sup>31</sup>. Cela étant, outre que cette supposition n'a pas été confirmée par les tribunaux italiens lors de la phase juridictionnelle ultérieure et de l'appel, il demeure qu'il a été procédé à la saisie du « Norstar » parce qu'il était soupçonné de se livrer à des activités illicites de « soutage » en haute mer.

52. Il existe donc une différence fondamentale dans l'interprétation des événements et des éléments de preuve entre les parties. Le Panama montrera plus loin que les éléments de preuve viennent étayer sa version de ce qui s'est passé.

53. Il est important de souligner que l'Italie s'appuie désormais non pas sur les décisions de ses autorités judiciaires, mais plutôt sur la source même du présent différend, à savoir

---

<sup>28</sup> Cf. documents montrant que l'activité du « Norstar » qui a conduit à sa saisie était le soutage en mer : Chapitre 3, IV., A-G, par. 133-179, p. 25-33.

<sup>29</sup> Ibid., par. 8, p. 2.

<sup>30</sup> Ibid., par. 9, p. 2.

<sup>31</sup> Ibid., par. 45, citant l'ordonnance de saisie du 11 août 1998.

l'ordonnance de saisie, lorsqu'elle évoque les infractions commises « à Savone et d'autres ports de l'État pendant l'année 1997 »<sup>32</sup>.

54. Le Panama a toujours affirmé que l'Italie avait saisi le « Norstar » à raison de ses activités de soutage en haute mer. Mais comme cela ne saurait suffire à un Etat pour justifier l'introduction d'une instance au pénal et la saisie d'un navire, l'Italie a maintenant choisi de redéfinir les activités de soutage du « Norstar » pour les qualifier de « contrebande » et de « fraude fiscale », alors même que ce navire n'a pas franchi sa ligne territoriale.

55. Autrement dit, l'Italie a maintenant fait naître le soupçon que le « Norstar » était impliqué dans une opération de contrebande et de fraude fiscale, ce qui n'a jamais été prouvé, afin de justifier la saisie de ce navire par ce qu'il se livrait à des activités de soutage en haute mer qui étaient parfaitement licites. Ce comportement ne fait que confirmer devant le Tribunal que la responsabilité de l'Italie est établie.

### **III. Les faits concernant le lieu et le moment de la saisie du « Norstar » (LIEU DE LA SAISIE)**

56. Dans cette section, le Panama va montrer que le fait que le « Norstar » se trouvait en Espagne ne justifiait pas sa saisie.

57. Le Panama admet que le « Norstar » se trouvait en Espagne lorsqu'il a été saisi. Toutefois, il soutient que la saisie du « Norstar » se fondait de manière illégitime sur sa conduite en haute mer de telle sorte que le lieu où la saisie a été effectuée n'importe pas en fin de compte. Ce qui compte, ce sont les motifs qui ont conduit l'Italie à prendre une mesure aussi coercitive.

58. Une telle conduite donne à penser que l'Italie avait déjà réalisé que saisir le « Norstar » en Italie ou en haute mer serait contraire à la Convention, et qu'elle a intentionnellement attendu que le navire entre dans un port étranger pour agir sur la base de ses soupçons et demander sa saisie. Les poursuites engagées dans la foulée par l'Italie contre le « Norstar » dans ces circonstances et sa présentation ultérieure déformée des faits constituent une absence de bonne foi et un abus de droit, comme cela sera examiné plus loin<sup>33</sup>.

59. Il semble aussi que l'Italie se soit servie de l'Espagne pour échapper à sa propre responsabilité. Ce raisonnement rappelle des arguments déjà avancés par l'Italie, comme par exemple :

- i) l'Espagne n'étant pas partie à l'instance, le Tribunal devrait se déclarer incompétent<sup>34</sup> ;
- ii) il en résulterait que l'Italie ne serait pas le « bon défendeur » en l'espèce, et
- iii) que « en statuant sur les prétentions du Panama le Tribunal serait amené à se prononcer sur les droits et obligations de l'Espagne, en l'absence de cette dernière ».<sup>35</sup>

---

<sup>32</sup> Ibid., annexe I, p. 1.

<sup>33</sup> Chapitre 4, section III, sous-sections A-H, par. 233-336, p. 43-58.

<sup>34</sup> Exceptions préliminaires, par. 24.

<sup>35</sup> Ibid., par. 34, p. 7.

60. Avec le double objectif de minimiser sa propre culpabilité et de passer outre les objections du Panama, l'Italie a soutenu que « la liberté de navigation inscrite à l'article 87, paragraphe 1, ne peut s'interpréter dans le sens où un navire serait protégé face aux mesures prises par un Etat côtier visant à l'empêcher de quitter un port afin de gagner la haute mer »<sup>36</sup>.

61. Toutefois, en ce qui concerne cette ligne de défense, le Tribunal a fait remarquer que puisque l'article 87 dispose que la haute mer est ouverte à tous les Etats et que la liberté de la haute mer comprend la liberté de navigation, il est possible de considérer que l'ordonnance de saisie prise à l'encontre du « Norstar » à raison d'activités qu'il menait en haute mer constitue une violation des droits du Panama en tant qu'Etat du pavillon au regard dudit article<sup>37</sup>.

---

<sup>36</sup> Contre-mémoire, par. 97, p. 22.

<sup>37</sup> Exceptions préliminaires, arrêt du 4 novembre 2016, par. 122, p. 17-18.

### CHAPITRE 3

## LA DÉFORMATION PAR L'ITALIE DES FAITS QUI ONT TRAIT À L'APPLICATION ET À L'INTERPRÉTATION DE L'ARTICLE 87 DE LA CONVENTION

### I. Introduction

62. Dans le présent chapitre, le Panama va s'intéresser essentiellement à des points de fait et à leur rapport avec l'application et l'interprétation erronées de l'article 87 de la Convention que fait l'Italie dans son contre-mémoire.

63. Bien que ses propres autorités aient conclu que la saisie du « Norstar » était illicite, l'Italie ne l'accepte toujours pas. Dans la section II du présent chapitre, le Panama montrera comment les arguments avancés dans le contre-mémoire au sujet de la pertinence du lieu de la saisie du « Norstar » au regard de l'article 87 sont erronés. Dans la section III, il évoquera l'irrégularité commise par l'Italie lorsqu'elle a appliqué sa législation interne à des activités relevant d'une procédure internationale. Dans la section IV, il montrera comment l'Italie a mal interprété l'emplacement du lieu de la saisie du « Norstar » afin d'arguer l'inapplicabilité de l'article 87. A cette fin, nous examinerons dans le détail les documents suivants : A. le rapport de la police fiscale italienne de Savone ; B. l'ordonnance de saisie ; C. l'ordonnance refusant la mainlevée des produits confisqués ; D. la commission rogatoire adressée par le tribunal de Savone aux autorités espagnoles le 11 août 1998 ; E. le jugement du tribunal de Savone ; F. l'appel de ce jugement interjeté par le procureur près le tribunal de Savone ; et G. l'arrêt de la Cour d'appel de Gênes. Le Panama montrera dans la section V que l'Italie n'a pas modifié son raisonnement voulant que l'article 87 n'est pas applicable depuis que le Tribunal a rendu son arrêt confirmant la pertinence de cet article en l'espèce. Pris conjointement, les arguments exposés dans ces sections montreront de nouveau que non contente d'avoir violé l'article 87 en procédant à tort à la saisie du « Norstar », l'Italie fait en outre depuis lors peu de cas des effets que produit cet article sur la présente affaire.

### II. Les arguments du contre-mémoire sur la pertinence du lieu de la saisie du « Norstar » en ce qui concerne l'article 87 sont erronés

64. Pour soutenir sa position, l'Italie s'est appuyée sur le fait que « le “Norstar” se trouvait dans les eaux intérieures espagnoles lorsque l'ordonnance de saisie a été prise et exécutée... »<sup>38</sup>.

65. Ayant cela à l'esprit, l'Italie affirme que son droit d'exercer sa juridiction de manière extraterritoriale dans le cadre de la saisie du « Norstar » n'était pas contraire à l'article 87 de la Convention parce que la saisie n'a pas été effectuée en haute mer.

66. S'agissant de l'exercice extraterritorial de sa législation et de sa juridiction, l'Italie a plus précisément affirmé que :

l'exercice extraterritorial de la juridiction qui ne cause pas d'interférence matérielle avec la circulation d'un navire en haute mer ne constitue pas

---

<sup>38</sup> Contre-mémoire, par. 7, p. 2.

d'ordinaire un comportement susceptible de violer l'article 87.<sup>39</sup> (nous soulignons)

67. Par cette affirmation, l'Italie admet explicitement avoir exercé sa juridiction de manière extraterritoriale, tout en soutenant avoir été parfaitement en droit de le faire. Il n'en reste pas moins que l'emploi de la préposition « en » dans le passage précité dévoile une faille critique dans les arguments de l'Italie. L'article 87 n'est pas libellé avec cette préposition, mais avec la préposition « de ». Dans sa partie pertinente, cette disposition de la Convention est ainsi formulée :

Article 87  
Liberté **de** la haute mer

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

- a) la liberté de navigation ;
- b) .....

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. (nous soulignons)

68. D'après les dires de l'Italie relatifs à l'application et à l'interprétation de l'article 87 de la Convention, le « Norstar » ne jouissait pas de la liberté de navigation parce que, comme il se trouvait dans un port au moment de la saisie, aucune violation de ce droit n'a pu se produire<sup>40</sup>.

69. La position de l'Italie est que l'article 87 de la Convention n'aurait pas été enfreint par la saisie du navire dans un port parce que ce navire n'exerçait pas activement sa liberté de navigation en haute mer<sup>41</sup>.

70. La question cruciale est donc la suivante : le « Norstar », lorsqu'il se trouve au port, jouit-il de la liberté absolue de navigation prévue à l'article 87 ? L'Italie a décidé que non. Et pourtant, le droit de la mer déclare sans équivoque qu'un navire jouit de la liberté de navigation en tout temps et en tout lieu, même au mouillage<sup>42</sup>.

71. Wendel relève que la liberté de navigation est une notion fondamentale du droit de la mer et qu'elle « 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

---

<sup>39</sup> *Ibidem*.

<sup>40</sup> *Ibid.*, par. 74-75, p. 19.

<sup>41</sup> *Ibid.*, Chapitre 3, Section I, par. 75-101, p. 19-23.

<sup>42</sup> Wendel, Philipp, *State Responsibility for Interferences with the Freedom of Navigation in Public International Law*, Springer, p. 5. [Traduction du Greffe]

soumettre à une réglementation n'ayant pas recueilli le consensus général des Etats »<sup>43</sup>. Bardin ajoute que « la liberté de navigation est la plus ancienne des libertés de la haute mer et ne saurait être entravée, comme l'indiquent la Convention et le droit international »<sup>44</sup>.

Dans le même ordre d'idées, Rayfuse rappelle que « au cours de l'histoire, l'Etat du port a disposé de pouvoirs de police pour faire face aux violations survenues dans ses eaux, mais *aucun droit de répression n'a été appliqué s'agissant d'activités ayant eu lieu en haute mer ou à l'intérieur des zones maritimes d'autres Etats avant que le navire ne soit entré dans les eaux de l'Etat du port* »<sup>45</sup> (nous soulignons).

72. En d'autres termes, le fait qu'un navire se trouve dans un port n'affecte pas sa liberté de navigation, y compris celle d'appareiller vers la haute mer.

73. Si l'article 87 n'était applicable que lorsque les navires se trouvent en haute mer, alors la haute mer ne serait pas ouverte aux navires de tous les Etats, comme cette disposition l'exige, mais uniquement à ceux qui se trouvent déjà dans les eaux internationales.

74. La liberté de navigation s'entend du droit de traverser la haute mer tout autant que de celui d'y accéder. Cette liberté ne représenterait pas grand-chose pour la communauté internationale si les navires se trouvant dans un port ne jouissaient pas des mêmes protections que ceux naviguant déjà en haute mer. Pareillement, cette liberté n'aurait aucun sens si les Etats pouvaient arbitrairement saisir les navires se trouvant dans un port sans la moindre justification.

75. C'est pourquoi le Panama soutient que la conséquence de la saisie illicite opérée par l'Italie aurait été la même quel que soit le lieu de la saisie, parce qu'elle aurait de toute façon entravé la liberté de navigation du « *Norstar* » en haute mer ou vers la haute mer.

76. L'Italie indique aussi que « [l]a corrélation entre la liberté de la haute mer et la circulation sans entrave des navires ressort clairement du mémoire que le Secrétariat de l'ONU a adressé à la Commission du droit international »<sup>46</sup>.

77. Pourtant, l'extrait de ce document sur lequel s'appuie l'Italie n'étaye pas sa conclusion, parce que l'Italie a défini la navigation comme s'effectuant *en*<sup>47</sup> haute mer, et non pas *vers* la haute mer, pour justifier son comportement durant et après la saisie au port. Le mémoire qu'elle cite ne fait aucune distinction de ce genre.

78. Le Panama soutient que les mesures prises par des Etats pour entraver la liberté de navigation dont jouissent d'autres Etats ne se limitent pas à des interventions qui ont effectivement lieu en haute mer, mais qu'il peut aussi s'agir de mesures visant à retenir de manière illicite un navire dans un port dans le but d'empêcher ce navire de regagner la haute mer ou de continuer à y accéder. C'est précisément ce qui s'est passé dans l'*Affaire du navire « Norstar »*, et le Panama affirme donc que l'article 87 s'applique en l'espèce.

---

<sup>43</sup> *Ibidem*.

<sup>44</sup> Bardin, Anne, « Coastal State's Jurisdiction over Foreign Vessels », 14 *Pace Int'l L. Rev.* 27 (2002), p. 45. [Traduction du Greffe]

<sup>45</sup> Rayfuse, Rosemary, « The Role of Port States », in *Routledge Handbook of Maritime Regulation and Enforcement*, R. Warner and S. Kaye (dir.), à la p. 77 (nous soulignons). [Traduction du Greffe]

<sup>46</sup> Contre-mémoire, par. 79, p. 20.

<sup>47</sup> *Ibid.*, par. 78, p. 20.

79. Dès que le Panama a introduit l'instance et que l'Italie s'est avisée que l'une des accusations était la violation de l'article 87, elle a insisté sur le fait que puisque le « Norstar » avait été saisi « alors qu'il mouillait en baie de Palma de Majorque, c'est-à-dire dans les eaux territoriales espagnoles »<sup>48</sup>, cette disposition de la Convention n'avait pas été violée.

80. L'Italie nous a rappelé que dans l'*Affaire du navire « Louisa »*, lorsque Saint-Vincent-et-les Grenadines soutenait que le fait que son navire soit privé d'accès à la haute mer portait atteinte à sa liberté de navigation en haute mer prévue à l'article 87<sup>49</sup>, le juge Wolfrum avait fait observer qu'il était difficile de concevoir comment la saisie d'un navire dans un port, dans le cadre d'une procédure pénale nationale, pouvait être interprétée comme une violation de la liberté de navigation en haute mer, et que pousser cet argument à l'extrême signifierait en fait que le principe de la liberté de navigation mettrait les navires à l'abri de toute poursuite pénale puisque toute immobilisation d'un navire, quel qu'en soit le motif, constituerait une atteinte au droit qu'a l'Etat du pavillon de jouir de la liberté de navigation<sup>50</sup>.

81. Selon l'Italie, le Tribunal a statué sur cette affaire « d'une manière qui est extrêmement pertinente en l'espèce », et elle a rappelé que le Tribunal avait dit que « [l]'article 87 ne [pouvait] s'interpréter d'une manière qui accorderait au « Louisa » le droit d'appareiller et de gagner la haute mer alors qu'il a[vait] été immobilisé dans le cadre de poursuites judiciaires » et que, en conséquence, « [c]ela pourrait s'appliquer aux demandes du Panama en l'espèce »<sup>51</sup>.

82. Il n'en reste pas moins que lorsqu'il s'est référé au raisonnement de l'Italie<sup>52</sup> en réponse à l'affirmation du Panama selon laquelle les circonstances de la saisie du « Norstar », qui résultaient d'activités en haute mer, étaient différentes de celles du navire « Louisa », qui avait été immobilisé à raison d'activités menées dans les eaux territoriales espagnoles<sup>53</sup>, le Tribunal a tacitement rejeté l'argument italien, décidant que « [i]l est possible de considérer que l'ordonnance de saisie prise par le procureur du tribunal de Savone à l'encontre du « Norstar » à raison d'activités qu'il menait en haute mer et la demande de sa mise à exécution adressée par le procureur du tribunal de Savone constituent une violation des droits du Panama en tant qu'Etat du pavillon au regard de l'article 87 »<sup>54</sup>.

83. Cela n'empêche pas l'Italie de continuer à soutenir dans son contre-mémoire que l'article 87 est dépourvu de pertinence en l'espèce parce que le « Norstar » a été saisi alors qu'il se trouvait à l'intérieur du territoire espagnol et non en haute mer. Par contre, le Panama affirme fermement que la liberté de navigation régie par l'article 87 s'applique bien en l'espèce parce que les activités à raison desquelles le « Norstar » a été saisi ont été menées dans les eaux internationales et non espagnoles. Les parties se démarquent donc clairement l'une de l'autre ici : l'Italie fonde l'applicabilité de l'article 87 sur le lieu où la saisie a été opérée, alors que le Panama insiste sur le fait que sa pertinence doit être fondée sur le lieu de l'infraction présumée.

84. La seule activité à laquelle se livrait le Panama à travers le « Norstar » était le soutage d'autres navires en haute mer. Le fait que le « Norstar » ait été saisi en conséquence de cette

---

<sup>48</sup> Observations et conclusions écrites de la République italienne en réponse aux observations et conclusions de la République du Panama, 8 juillet 2016, par. 37.

<sup>49</sup> Ibid., par. 39.

<sup>50</sup> Ibid., par. 38.

<sup>51</sup> Ibid., par. 40.

<sup>52</sup> Exceptions préliminaires, arrêt, par. 119.

<sup>53</sup> Ibid., par. 120-121.

<sup>54</sup> Ibid., par. 122.

activité est incontestable. L'article 87 a été enfreint par la saisie irrégulière opérée par l'Italie, car comme l'Italie l'a elle-même confirmé<sup>55</sup>, les activités auxquelles se livrait le navire ont été menées en conformité avec la loi.

85. Par la saisie du « Norstar », l'Italie a empêché ce navire de mener des activités commerciales légitimes, et en engageant des poursuites à l'encontre des personnes possédant un intérêt dans l'exploitation de ce navire, l'Italie a manqué à son obligation de respecter la liberté de navigation en haute mer prévue par l'article 87 de la Convention.

86. Rien ne justifie que l'Italie exerce de cette manière sa juridiction au-delà de ses eaux territoriales à l'égard d'activités licites.

87. L'Italie use donc d'arguments spécieux lorsque dans son contre-mémoire elle écarte l'argument du Panama selon lequel, en procédant à la saisie du « Norstar », l'Italie a abusivement appliqué sa législation et exercé sa juridiction de manière extraterritoriale, et répond que cela « ne cause pas d'interférence matérielle avec la circulation d'un navire en haute mer » et que par conséquent cela « ne constitue pas d'ordinaire un comportement susceptible de violer l'article 87 », parce que le « Norstar » se trouvait « dans les eaux intérieures espagnoles »<sup>56</sup> lorsqu'il a été saisi.

88. En ce qui concerne le lieu d'exécution de la saisie, l'Italie s'est également prévalu de quatre affaires qui ont été portées devant le Tribunal : celles du « Wanderer », de l'« Arctic Sunrise », du « Volga » et du « Saiga »<sup>57</sup>. L'Italie cite ces affaires pour tenter de justifier son affirmation selon laquelle l'article 87 de la Convention n'a pas été violé parce que le « Norstar » n'exerçait pas sa liberté de navigation au moment où l'ordonnance de saisie a été prise et exécutée. Mais aucune de ces affaires ne peut étayer sa position car elles n'ont pas trait à des navires se trouvant dans un port. En fait, ces affaires ne font que souligner une fois de plus la nature fondamentale de la liberté de navigation dans le cadre de la Convention.

89. Le fait que l'Italie se prévale des affaires précitées constitue une tentative d'échapper à la véritable question qui se pose dans la présente affaire, qui est celle de savoir si l'Italie a violé l'article 87 parce qu'elle a opéré la saisie du « Norstar » à raison d'activité *licites* conduites *en haute mer*. Les affaires précitées ne servent aucunement la cause de l'Italie, tout au plus viennent-elles étayer celle du Panama.

90. L'Italie affirme que « [l]a situation type où l'article 87, paragraphe 1, de la Convention serait considéré comme violé serait celle dans laquelle un Etat interfère avec la navigation d'un navire étranger en haute mer *par des mesures coercitives ou par toute autre interférence physique avec la circulation du navire* »<sup>58</sup> (nous soulignons). C'est précisément ce qui s'est passé en l'espèce : la conduite de l'Italie équivaut à une interférence physique avec la circulation du « Norstar ».

91. Toutes ces affaires sont sans rapport avec les faits de l'espèce parce que, contrairement au « Norstar », tous les navires concernés menaient des activités commerciales en haute mer

---

<sup>55</sup> Jugement du tribunal de Savone, 13 mars 2003, contre-mémoire, annexe M ; Arrêt de la Cour d'appel de Gênes, 25 octobre 2005, contre-mémoire, annexe T.

<sup>56</sup> Contre-mémoire, par. 7, p. 2.

<sup>57</sup> Ibid., par. 78-86, p. 20-21.

<sup>58</sup> Ibid., par. 80, p. 20.

au moment de leur saisie. En outre, dans ces affaires, le Tribunal a réaffirmé le caractère absolu de la liberté de navigation, ce que l'Italie a volontiers reconnu.

92. En tout état de cause, le fait qu'il ait été décidé dans ces affaires qu'un navire étranger ne devait pas être saisi en haute mer ne signifie certainement pas qu'il était licite pour l'Italie de procéder à la saisie du « Norstar » dans un port.

### **III. L'irrégularité commise par l'Italie lorsqu'elle a appliqué sa législation interne à des activités régies par des procédures internationales**

93. Au chapitre 2, intitulé « Exposé des faits », de la première partie de son contre-mémoire, l'Italie évoque la conduite qui a fait l'objet d'une enquête des autorités italiennes et qui a abouti à l'ordonnance de saisie, citant la notification de *notitia criminis* contre Silvio Rossi et autres par la police fiscale de Savone en date du 24 septembre 1998 (annexe A), et indiquant qu'à une date ultérieure, qui s'est révélée être le 11 septembre 2009 (11 ans plus tard), la société Rossmare International S.a.s de Silvio Rossi située à Savone ferait l'objet d'un contrôle fiscal à raison du fait qu'elle « opé[rait] exclusivement à l'étranger dans le domaine du commerce de gros d'huiles et de lubrifiants destinés à l'avitaillement de navires de plaisance »<sup>59</sup>. Il s'agit là du fondement de l'accusation de contrebande portée par l'Italie à l'encontre du « Norstar ».

94. De plus, au paragraphe 35 de son contre-mémoire, l'Italie prétend que le « Norstar » se servait de carburant obtenu de manière illicite en Italie pour mener ses activités de soutage en haute mer, et décrit comme suit cette activité :

En particulier, il est apparu que le « Norstar » s'est livré à la vente de carburant acheté en Italie en exemption de taxes à une clientèle de navires de plaisance immatriculés en Italie et dans d'autres États membres de l'UE, dans les eaux internationales au large des côtes de la ville italienne de San Remo.<sup>60</sup>

95. Et, au paragraphe 39 du contre-mémoire, l'Italie a ajouté que le prétendu plan criminel consistait à charger à bord du navire « Norstar » le carburant acheté en Italie pour le revendre « à une clientèle de navires de plaisance italiens et de l'UE stationnant en haute mer... », les acheteurs « se soustrayant ainsi potentiellement au paiement des taxes dues en vertu de la législation fiscale italienne »<sup>61</sup>.

96. Selon l'article 3 du projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat pour fait internationalement illicite (le projet d'articles), un Etat ne saurait se prévaloir de ses propres dispositions légales pour justifier la saisie d'un navire à raison de faits ayant eu lieu hors de ses frontières, ce qui s'est passé pour la saisie du « Norstar ». En fait, les parties ont toutes deux précisé que le système juridique italien ne s'appliquait pas de manière extraterritoriale.

97. Le commentaire de l'article 3 du projet d'articles indique que « la conformité aux dispositions du droit interne n'empêche nullement que le comportement d'un État soit qualifié

---

<sup>59</sup> Contre-mémoire, par. 27, note de bas de page n° 2, p. 5.

<sup>60</sup> Page 7.

<sup>61</sup> Page 8.

d'internationalement illicite »<sup>62</sup>. Dans l'affaire du *Vapeur « Wimbledon »*, la Cour permanente de Justice internationale a rejeté l'argument de l'Allemagne selon lequel « le passage du navire par le canal de Kiel aurait représenté une infraction aux ordonnances allemandes en matière de neutralité »<sup>63</sup>. Dans cette affaire, une ordonnance de neutralité n'a pu prévaloir sur les dispositions du traité de paix en vertu duquel l'Allemagne avait le devoir de consentir au passage du « Wimbledon » par le canal de Kiel<sup>64</sup>. La CPJI a jugé que :

... c'est un principe généralement reconnu du droit des gens que, dans les rapports entre puissances contractantes d'un traité, les dispositions d'une loi interne ne sauraient prévaloir sur celles du traité.<sup>65</sup>

Par conséquent, lorsqu'elle tente de s'appuyer sur ses propres lois afin de se soustraire aux obligations qui lui incombent en vertu de l'article 87 de la Convention sur le droit de la mer en l'espèce, l'Italie contrevient aux principes énoncés dans le projet d'articles.

98. Il est indiscutable que tous les documents juridiques présentés comme éléments de preuve en l'espèce montrent que la saisie était fondée sur les lois et dispositions internes de l'Italie, c'est-à-dire qu'elle s'appuyait sur l'ordre juridique italien. Un examen rigoureux de l'ensemble des éléments de preuve en l'espèce révèle que l'Italie s'appuie sur ses dispositions internes suivantes :

Article 254 T.U.L.D. (Testo Unico de la legislazione Aduanale – Texte unique de la législation douanière), article 253 T.U.L.D., article 40, 1) b) du décret législatif n° 504/95<sup>66</sup>, article 292 T.U.L.D.<sup>67</sup> décret législatif n° 504 du 26 octobre 1995, article 40<sup>68</sup>, décret présidentiel n° 43 du 23 janvier 1973, articles 2, 253-254 et 292-295 bis<sup>69</sup>, décret-loi n° 429 du 10 juillet 1982, article 4<sup>70</sup>, loi n° 516 du 7 août 1982, article 1, modifiant le décret-loi n° 429 du 10 juillet 1982<sup>71</sup>, ordonnance concernant la requête à fin de réexamen de la saisie du Spiro F<sup>72</sup>, Code de procédure pénal italien, articles 253, 257, 262, 263, 324, 365 et 606<sup>73</sup>, décret présidentiel n° 115 du 30 mai 2002, articles 150-151.<sup>74</sup>

---

<sup>62</sup> *Projet d'articles sur la responsabilité de l'État pour fait internationalement illicite et commentaires y relatifs*, 2001, adopté par la Commission du droit international à sa cinquante-troisième session, aux p. 36-37.

<sup>63</sup> *Ibidem*.

<sup>64</sup> *Vapeur « Wimbledon »*, 1923, C.P.J.I., Série A, n° 1, aux p. 29-30.

<sup>65</sup> « *Communautés* » gréco-bulgares, *Avis consultatif*, 1930, P.C.I.J., Série B, n° 17, p. 32. Voir également : *Traitement des nationaux polonais et des autres personnes d'origine ou de langue polonaise dans le territoire de Dantzig*, *Avis consultatif*, 1932, C.P.J.I., série A/B, n° 44, p. 24, où la CPJI a indiqué que « un État ne saurait invoquer vis-à-vis d'un autre État sa propre Constitution pour se soustraire aux obligations que lui imposent le droit international ou les traités en vigueur », et *Zones franches de la Haute-Savoie et du Pays de Gex*, *Ordonnance du 6 décembre 1930*, C.P.J.I., Série A, n° 24, p. 12 ; et *ibid.*, *Arrêt*, 1932, C.P.J.I., série A/B, n° 46, à la p. 167, où la CPJI a réaffirmé que « la France ne saurait se prévaloir de sa législation pour restreindre la portée de ses obligations internationales ».

<sup>66</sup> Contre-mémoire, notification de *notitia criminis* contre Silvio Rossi et autres par la police fiscale de Savone en date du 24 septembre 1998 (annexe A), p. 6.

<sup>67</sup> *Ibid.*, p. 7.

<sup>68</sup> *Ibid.*, annexe B.

<sup>69</sup> *Ibid.*, annexe C.

<sup>70</sup> *Ibid.*, annexe D.

<sup>71</sup> *Ibid.*, annexe E.

<sup>72</sup> *Ibid.*, annexe F.

<sup>73</sup> *Ibid.*, annexe H.

<sup>74</sup> *Ibid.*, annexe R.

En revanche, aucune norme de droit international n'a été citée ou appliquée.

99. Pareillement, l'ordonnance de saisie se fondait sur les lois et règlements internes de l'Italie. En guise de justification, l'Italie fait valoir dans son contre-mémoire que son exécution était strictement territoriale parce qu'elle « ne visait pas les activités menées par le “Norstar” en haute mer »<sup>75</sup> mais plutôt « des infractions fiscales et douanières qui auraient été commises dans des zones qui relevaient de la pleine juridiction italienne »<sup>76</sup>. Pour l'Italie, « [a]ucun doute n'est permis à cet égard »<sup>77</sup>.

100. Toutefois, les éléments sur lesquels l'Italie fonde la thèse susmentionnée se limitent à quelques dispositions du Code pénal italien et à des parties de l'ordonnance de saisie elle-même<sup>78</sup>. Il est hautement suspect que l'Italie ne s'appuie pas sur ses propres autorités judiciaires, mais s'en remette à un seul de ses procureurs, précisément celui qui a ordonné la saisie du « Norstar ». Ce faisant, l'Italie a élaboré un raisonnement qui ne tient pas au regard de la Convention.

101. Un Etat côtier peut décider de saisir un navire étranger, mais si cette saisie se révèle être illicite, la partie saisissante doit assumer les conséquences de sa décision. Les procédures légales utilisées par l'Italie pour saisir le « Norstar » avaient beau trouver leur origine dans les lois et la pratique des tribunaux italiens, elles n'en devaient pas moins se conformer au droit international.

102. Puisqu'il a été prouvé que l'Italie elle-même considérait que l'ordonnance de saisie était illicite<sup>79</sup>, n'est-il pas contradictoire pour l'Italie d'affirmer à présent le contraire ?

103. L'illicéité de l'ordonnance de saisie découle du fait qu'elle se fondait sur des activités menées alors que le navire saisi se trouvait dans une zone que les dispositions conventionnelles désignent comme appartenant à la haute mer, et non dans la mer territoriale de l'Italie.

104. Même si le « Norstar » avait été saisi en territoire italien, cette saisie aurait quand même causé la violation de l'article 87, parce que l'Italie aurait quand même entravé la liberté de navigation d'un navire se livrant à des activités licites dans les eaux internationales.

105. Aucun des faits attribués au « Norstar » par l'Italie dans son contre-mémoire ou décrits dans l'enquête du procureur de Savone n'a constitué une infraction. La vente de carburant à des navires de plaisance italiens ou d'autres nationalités effectuée dans les eaux internationales au large des côtes de la ville italienne de San Remo ne constitue pas un délit, précisément parce que cette revente était effectuée en haute mer.

106. Par conséquent, l'application par l'Italie de ses lois internes aux activités et faits du « Norstar » et de toutes les personnes impliquées dans ses opérations constitue une violation manifeste de l'article 87 de la Convention. Si l'Italie avait interprété correctement cette disposition, c'est la conclusion à laquelle elle serait elle-même parvenue.

---

<sup>75</sup> Contre-mémoire, par. 121, p. 27.

<sup>76</sup> Ibid. par. 126, p.28.

<sup>77</sup> *Ibidem*.

<sup>78</sup> Ibid., par. 129, p. 28.

<sup>79</sup> Jugement du tribunal de Savone, 13 mars 2003, contre-mémoire, annexe M ; Arrêt de la Cour d'appel de Gênes, 25 octobre 2005, contre-mémoire, annexe T.

#### **IV. Les erreurs sur la détermination du lieu des activités à raison desquelles l'Italie a saisi le « Norstar » et leur influence sur l'interprétation et l'application de l'article 87**

107. Le droit qu'ont tous les Etats de jouir de la liberté de la haute mer et de la libre navigation en haute mer constitue le fondement même du droit international de la mer.

108. L'article 87 de la Convention dispose que tous les Etats jouissent de la liberté de navigation, qui s'exerce dans les conditions prévues par la Convention et les autres règles du droit international.

109. L'incipit de l'article 87 formule l'un des principes les plus fondamentaux du droit international de la mer : la haute mer est ouverte à tous les Etats. L'article se poursuit par une liste non limitative des libertés que recouvre la notion globale de liberté de navigation.

110. En particulier, le paragraphe 2 du même article explique cette notion de manière plus détaillée et précise qu'en exerçant leur « liberté de navigation » tous les Etats doivent tenir dûment compte des intérêts des autres Etats et qu'ils s'exposent, en cas de non-respect de cette obligation internationale, à voir leur responsabilité engagée.

111. De plus, comme la notion de liberté de navigation recouvre des activités connexes ou liées à ce droit, prévaut une présomption qui veut que la règle de la liberté s'applique non seulement aux activités mentionnées expressément à l'article 87, mais aussi aux activités nouvelles ou innommées qui constituent des utilisations licites de la mer compatibles avec ses dispositions pour autant qu'elles ne visent pas à empiéter sur les droits d'autres Etats protégés par la Convention.

112. Par conséquent, à la défense italienne fondée sur une déformation des faits de l'espèce indiquant que le Panama, à tort, « prétend que les opérations de soutage du "Norstar" en haute mer sont à l'origine des poursuites pénales engagées en Italie qui ont conduit à la saisie du navire »<sup>80</sup>, le Panama ne peut que répondre que non seulement les faits réfutent l'assertion italienne, mais aussi que l'article 87 trouve de toute évidence à s'appliquer en l'espèce.

113. Les éléments du dossier montrent que contrairement à ce que prétend l'Italie, la saisie a été opérée à raison d'activités menées en haute mer par le « Norstar » et non pas à raison de faits commis en l'Italie.

114. Pourtant, à en croire son contre-mémoire, il semble que l'Italie ne respecte toujours pas la liberté universelle consacrée à l'article 87 de la Convention et tente d'en justifier la violation en établissant une distinction entre « opérations de soutage » et « activités de contrebande et de fraude fiscale »<sup>81</sup>, affirmant, i) que les activités à raison desquelles le « Norstar » a été saisi n'étaient pas des activités de soutage, mais de contrebande et d'évasion fiscale, et ii) que ces infractions ont été perpétrées sur son territoire.

115. Il n'en reste pas moins que de très nombreuses pièces indiquent, comme l'Italie le reconnaît elle-même, que les activités pour lesquelles le « Norstar » a été saisi étaient des

---

<sup>80</sup> Contre-mémoire, par. 3, p. 1.

<sup>81</sup> *Ibidem*.

activités de soutage qui n'ont pas été menées en Italie, mais en haute mer, ce que le Panama a toujours soutenu. Ces pièces seront montrées plus loin.

116. Dans son contre-mémoire, l'Italie soutient que pour pouvoir prétendre qu'une violation de l'article 87 a été commise, le Panama a dû se fonder sur « la licéité du soutage », même si le motif de la saisie du « Norstar » était « qu'il était soupçonné d'être lié à des activités de contrebande et de fraude fiscale »<sup>82</sup>. Or, c'est la validité et non la nature des accusations qui importent pour déterminer si cet article est pertinent pour la présente procédure.

117. En conséquence, le dernier argument de l'Italie tente maintenant de contourner la principale raison pour laquelle elle avait ordonné la saisie du « Norstar » en premier lieu. L'Italie essaie par ailleurs de justifier son comportement en s'appuyant sur des faits qui ne sont ni cruciaux ni essentiels pour le différend<sup>83</sup>, et en niant dans son contre-mémoire que la saisie eût été opérée pour les activités de « soutage » auxquelles se livrait le « Norstar ».

118. Toujours est-il que le Panama montrera que le soutage était précisément le motif de la saisie et que cette dernière, en tant que telle, a violé la Convention. Le « Norstar » soutait, c'est-à-dire qu'il avitailait en carburant des navires de plaisance de différentes nationalités dans les eaux internationales, et les autorités judiciaires italiennes, que ce soit à Savone ou à Gênes, ont conclu que ce n'était pas un délit et relaxé tous les défendeurs impliqués dans les opérations du « Norstar » et prononcé la mainlevée de la saisie du navire.

119. Le fait que ces navires de plaisance rentrent à leur tour en Italie avec à bord le carburant acheté n'était pas non plus de la contrebande, pas plus que cela ne constituait un fait internationalement illicite.

Par conséquent, toute interférence découlant de l'ordonnance de saisie prise par l'Italie était illicite au regard de la Convention. L'Italie semble établir une distinction entre le soutage et la réintroduction sur son territoire de carburant vendu aux navires italiens alors qu'une telle distinction n'existe nullement sur le plan juridique.

120. Les activités de soutage menées par le « Norstar » en haute mer et en dehors de la juridiction de l'Italie étaient et continuent d'être licites. De plus, la réintroduction d'hydrocarbures de soude a été déclarée licite par l'Italie elle-même<sup>84</sup>. Cela étant, même si l'Italie considérait que la réintroduction sur son territoire de carburant acheté dans les eaux internationales constituait une infraction pénale, elle n'aurait pas compétence pour saisir le « Norstar » à raison de ces activités.

121. Il convient également de noter que l'Italie a complètement ignoré le fait que, le 18 septembre 1998, le même procureur qui avait ordonné la saisie du « Norstar » a reçu une lettre (Telespresso) datée du 4 septembre 1998 que lui a adressée le Service du contentieux

---

<sup>82</sup> *Ibidem*.

<sup>83</sup> *Ibid.*, 27-41, p 5-9.

<sup>84</sup> Jugement du tribunal de Savone, contre-mémoire, annexe M, par. 5 :

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

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<sup>85</sup>.

122. Dans cette lettre officielle, le procureur de Savone était alerté du fait que l'Italie n'avait pas de zone contiguë et que l'unique zone se trouvant sous la juridiction de l'Etat était sa mer territoriale. L'analyse approfondie de cette lettre permet de déduire que le procureur s'est servi du même motif erroné pour agir contre le « Norstar » que celui qui avait justifié la saisie du Spiro F, c'est-à-dire « dans la zone contiguë, qui est soumise à la pleine juridiction de l'Etat pour ce qui est des infractions fiscales et douanières »<sup>86</sup>.

123. Il convient de noter qu'au 11 août 1998, date à laquelle l'ordonnance de saisie a été prise, le procureur de Savone n'avait manifestement pas reçu la lettre susmentionnée. Néanmoins, le 18 septembre 1998, il aurait dû avoir connaissance de cet avertissement concernant l'applicabilité de la réglementation douanière pénale italienne aux navires naviguant dans les eaux internationales.

124. Comme la date de la saisie est le 24 septembre 1998, si cette lettre a été reçue le 18 septembre 1998 par le procureur, ce dernier aurait pu et aurait dû reporter la saisie.

125. Malgré cela, l'Italie n'a pas mis à profit ces informations pour les besoins de la présente cause. Après sa saisie, le « Norstar » a été maintenu sous la juridiction de l'Italie et soumis à son autorité, en violation du droit international.

126. Cinq ans après, en dépit de la décision en première instance rendue par le tribunal de Savone qui a jugé que

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

et que

[...] quiconque organise la fourniture de carburant en haute mer – indépendamment du point de savoir si elle intervient à proximité de la limite des eaux territoriales ou loin de celle-ci – ne commet pas un délit, quand bien même aurait-il su que ce carburant serait utilisé par des plaisanciers faisant route vers les côtes italiennes. Par ailleurs, le délit [...] n'est pas commis si le gasoil, vendu ou transbordé en haute mer, a été acheté sur le territoire italien en exemption des droits d'accise au motif que ce carburant a été considéré comme une provision de soute. Ces marchandises sont ensuite considérées comme des marchandises étrangères une fois que le navire quitte le port ou, à tout le moins, franchit la limite des eaux territoriales [...]

le procureur de Savone a interjeté appel devant la Cour d'appel de Gênes le 18 août 2003.

---

<sup>85</sup> Mémoire, annexe 7.

<sup>86</sup> *Ibidem*.

127. Alors qu'il savait que les faits examinés indiquaient que les activités de soutage du « Norstar » étaient menées en haute mer et que, par conséquent, les hydrocarbures de soute étaient ensuite considérés comme des marchandises étrangères, le procureur de Savone a tenté de refaire le procès. Sans surprise, la Cour d'appel de Gênes a rejeté l'appel.

128. On peut donc dire que les autorités judiciaires italiennes ont décidé que les pièces produites montraient, contrairement à ce qu'affirme actuellement l'Italie, que la saisie avait été opérée à raison d'activités menées par le « Norstar » en haute mer, et non pas pour des actes accomplis en Italie. En faisant à présent mine d'ignorer cette distinction, l'Italie traite sa violation de l'article 87 comme s'il s'agissait d'une conduite légitime.

129. Tout indique que c'est intentionnellement, et non par inadvertance, que l'Italie a violé le principe de la liberté de la haute mer et la liberté de navigation dont jouit le Panama dans cette zone, en décidant qu'elle avait le droit de saisir le « Norstar » du fait d'activités menées au-delà de sa mer territoriale et de le traiter comme un objet ayant servi à la commission de l'infraction présumée, c'est-à-dire comme corps du délit. En agissant ainsi, l'Italie a contrevenu à l'article 87.

130. Même si l'Italie semble maintenant accepter que les « activités de soutage » menées par le « Norstar » relèvent de la liberté de navigation et des utilisations de la mer aux autres fins internationalement licites liées à l'exercice de cette liberté, elle n'a pas respecté les droits du Panama pendant les sept années écoulées entre la date où l'ordonnance de saisie a été rendue et celle où la mainlevée de la saisie du « Norstar » et l'acquittement de toutes les personnes qui lui sont associées ont été prononcés. Elle ne les a pas davantage respectés plus tard.

131. Bien au contraire, l'Italie a tenté, dans son contre-mémoire, de réécrire l'histoire, en niant qu'elle a opéré la saisie du « Norstar » à raison d'activités de soutage en haute mer et en décrivant à présent ces activités comme des délits de contrebande, alléguant que les délits à raison desquels le « Norstar » a été saisi avaient tous été commis « dans des zones qui relevaient de la pleine juridiction italienne »<sup>87</sup>, ce qui serait étayé par le Code pénal italien<sup>88</sup>, les documents versés au dossier par la police fiscale de Savone<sup>89</sup>, l'ordonnance de saisie<sup>90</sup>, l'ordonnance refusant la mainlevée des produits confisqués<sup>91</sup>, la commission rogatoire adressée par le tribunal de Savone aux autorités espagnoles le 11 août 1998<sup>92</sup>, le jugement du tribunal de Savone<sup>93</sup>, l'appel de ce jugement interjeté par le procureur près le tribunal de Savone et l'arrêt de la Cour d'appel de Gênes<sup>94</sup>.

132. Il n'en reste pas moins que l'examen qui sera fait ci-après de ces documents italiens montre clairement que le « Norstar » a été saisi à raison d'activités de soutage menées dans des eaux internationales, un fait crucial que l'Italie a systématiquement refusé d'accepter.

---

<sup>87</sup> Contre-mémoire, par. 104-126, p. 23-28.

<sup>88</sup> Ibid., par. 127, p.28.

<sup>89</sup> Ibid., par. 27-36, p. 5-7, et toutes ses notes de bas de page mentionnant la notification de *notitia crimini* de la police fiscale de Savone.

<sup>90</sup> Ibid., par. 129.

<sup>91</sup> Ibid., Ordonnance du procureur de la République près le tribunal de Savone rejetant la demande de mainlevée de la saisie des biens confisqués, 18 janvier 1999 (annexe L).

<sup>92</sup> Contre-mémoire, par. 130, p. 28.

<sup>93</sup> Ibid., par. 56-64, p. 14-16.

<sup>94</sup> Ibid., par. 69-73, p. 17-18.

## A. Le rapport de la police fiscale italienne de Savone

133. Dans la Communication d'un procès-verbal de constat d'infraction pénale de la police fiscale italienne de Savone que l'Italie cite dans son contre-mémoire, l'Italie prétend démontrer que l'enquête a établi l'existence d'activités illicites. Pourtant une partie de ce document se lit ainsi :

activité de négoce international de produits pétroliers destinés à l'avitaillement de navires de plaisance. Cette activité est également exercée [...] **au moyen d'un pétrolier qui se positionne lui-même dans les eaux internationales**, à environ 20 milles marins de la côte de San Remo, dans l'intention (afin) d'avitailer des navires de plaisance européens et non européens en carburant en franchise de taxes (sans payer les taxes requises).<sup>95</sup> (nous soulignons)

### SAISON ÉTÉ 1997

Les **activités de soutage au large** ont été réalisées au moyen du navire «NORSTAR»...<sup>96</sup> (nous soulignons)

134. Dans cette Communication d'un procès-verbal de constat d'infraction pénale, l'Italie a également désigné les activités du « Norstar » comme étant des « **activités de soutage** »<sup>97</sup>, ajoutant plus loin que

la société Nor Maritime Bunker co Ltd de La Valette (Malte) a **transporté le carburant [...] dans les eaux internationales** [...] à bord du navire « NORSTAR »<sup>98</sup>, (nous soulignons)

et de conclure

Le produit a (ensuite) été chargé à bord du « NORSTAR » [...], **transporté dans les eaux internationales au large de la côte de San Remo** et affecté à l'avitaillement de navires de la Communauté [...] <sup>99</sup> (nous soulignons).

Autrement dit, ce document confirme que la police italienne avait tenu compte du fait que le « Norstar » se livrait à ses activités dans des eaux internationales.

135. Ce document montre aussi que les hydrocarbures de soute se trouvant à bord du « Norstar » ne provenaient pas uniquement de l'Italie, mais aussi d'Espagne (Barcelone) et de Gibraltar. La Communication d'un procès-verbal de constat d'infraction pénale n° 1155/97/21 R.G.N.R. dit que : « a) le NORSTAR a chargé du gasoil marin à quatre occasions, dans les ports de GIBRALTAR, de LIVOURNE, de BARCELONE et de nouveau à LIVOURNE »<sup>100</sup>.

---

<sup>95</sup> Ibid., Communication d'un procès-verbal de constat d'infraction pénale (Procédure pénale n° 1155/97/21 R.G.N.R.), annexe A, p. 1.

<sup>96</sup> Ibidem.

<sup>97</sup> Ibid., p. 2.

<sup>98</sup> Ibidem.

<sup>99</sup> Ibidem.

<sup>100</sup> Ibidem.

136. Voilà donc une raison supplémentaire de conclure que l'Italie n'avait pas la moindre raison de suspecter qu'un délit de contrebande ou de fraude fiscale ait jamais été commis, et n'en a toujours pas. Cela confirme également que l'enquête ne portait que sur les activités commerciales du navire et a confirmé l'absence des délits de contrebande, d'évasion fiscale ou de toute autre nature.

137. Compte tenu de ce qui précède, l'Italie peut-elle prétendre à présent que la saisie qu'elle a opérée n'était pas motivée par le soutage en eaux internationales ou certifier maintenant que cette saisie ne violait pas l'article 87 ? Certainement pas.

138. La police fiscale italienne a admis qu'après avoir procédé à un contrôle fiscal contre Rossmare International, elle a conclu que le « Norstar » opérait « exclusivement à l'étranger dans le domaine du commerce de gros d'huiles et de lubrifiants destinés à l'avitaillement de navires de plaisance » et que les produits de soutage étaient « affectés à l'avitaillement » « afin d'avitailer des navires de plaisance européens ... ». Ces activités ne décrivent-elles pas des « opérations de soutage » licites ?

139. La police fiscale italienne a également conclu que le produit chargé à bord du « Norstar » était « transporté dans les eaux internationales au large de la côte de San Remo et affecté à l'avitaillement de navires de la Communauté »<sup>101</sup>, et que la société Nor Maritime Bunker co Ltd de La Valette (Malte) « a transporté le carburant acheté en franchise de taxes et de TVA dans les eaux internationales au large des côtes de San Remo, à bord du navire "NORSTAR", afin d'avitailer des navires de plaisance européens »<sup>102</sup>, ce qui confirme que les activités en question ont été menées au-delà des limites territoriales de l'Italie.

140. Compte tenu de ce qui précède, peut-on dire qu'il est faux d'affirmer, comme l'Italie l'a fait dans son contre-mémoire, que l'enquête qui a conduit à la saisie du « Norstar » était sans rapport avec ses activités en haute mer à partir du moment où il a été démontré que la police fiscale italienne avait conclu qu'il s'agissait précisément du lieu de ses activités ? De toute évidence, la réponse est oui.

141. De plus, comme le procureur a employé les termes « activités de soutage » pour désigner les agissements du « Norstar », l'Italie ne peut dire à présent que l'emploi de ces termes par le Panama est incorrect. Quoi qu'il en soit, l'emploi de tel ou tel terme ne saurait masquer le fait que la saisie du « Norstar » a été opérée en raison d'activités menées de manière extraterritoriale en haute mer, c'est-à-dire hors du territoire de l'Italie, et qu'elle est donc illicite.

## B. L'ordonnance de saisie

142. Le procureur de la République près le tribunal de Savone a ordonné la saisie du « Norstar » par ordonnance de saisie et déclaré « qu'il fallait "assurer la mainmise" sur le "Norstar", "en raison du fait qu'il s'agissait du corps du délit", et en tant que bien "avec [lequel] le délit qui fait l'objet de l'enquête a été commis", pouvant donc par-là faire l'objet d'une "confiscation obligatoire" »<sup>103</sup>. Cette ordonnance indiquait que « ... le navire NORSTAR se

---

<sup>101</sup> Ibid., par. 35, note de bas de page 9, p. 7.

<sup>102</sup> Ibid., par. 36, note de bas de page 10, p. 7.

<sup>103</sup> Ordonnance de saisie prise le 11 août 1998, p. 1, mémoire, annexe 3 ; contre-mémoire, annexe I.

positionne au-delà de la mer territoriale italienne ... pour avitailler promptement en gasoil (soutage au large) des méga-yachts ... »<sup>104</sup>.

143. Le fait que l'Italie envisageait l'application extraterritoriale de son régime fiscal et pénal au « Norstar » est prouvé par cette ordonnance, qui montre que le procureur a expressément décrit les transactions effectuées par le « Norstar » comme ayant eu lieu « au-delà de la mer territoriale italienne »<sup>105</sup>.

144. Le Panama soutient que l'Italie a dû recourir à une interprétation savamment faussée des doctrines de la « présence fictive ou présumée » et du « lien substantiel »<sup>106</sup> pour vainement tenter de justifier son comportement.

145. La doctrine de la présence fictive permet à un Etat côtier d'exercer sa juridiction sur un navire battant pavillon étranger agissant de concert avec un autre navire (navire de contact) ou un aéronef qui viole la législation de l'Etat côtier dans des eaux sur lesquelles ce dernier peut exercer sa juridiction. Pour exercer sa juridiction sur un « navire gigogne », le navire de contact doit être physiquement présent dans les eaux de l'Etat côtier ou être soumis à la juridiction de l'Etat côtier en vertu de la doctrine du droit de poursuite. Une fois que la poursuite du navire gigogne a légitimement commencé, elle peut continuer jusqu'à ce qu'elle cesse d'être continue ou jusqu'à ce que le navire gigogne entre dans des eaux territoriales étrangères<sup>107</sup>.

146. L'Italie a elle-même évoqué la doctrine de la « présence fictive ou présumée » en ces termes :

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 » ...) <sup>108</sup>.

147. Le simple fait que l'Italie savait que le navire se trouvait en haute mer lorsque la saisie devait être opérée prouve que l'Italie nécessitait les doctrines de la présence fictive ou présumée et du lien substantiel pour justifier la saisie. Pourtant, il est manifeste que ces doctrines ne sont pas applicables.

148. Il est important de rappeler que le chef du Service du contentieux diplomatique, des traités et des affaires législatives du Ministère italien des affaires étrangères a également invoqué la doctrine du « lien substantiel » dans l'*Affaire du « Spiro F »* en ces termes :

---

<sup>104</sup> Mémoire, annexe 3, p. 1 ; contre-mémoire, annexe I, p. 1.

<sup>105</sup> *Ibidem*.

<sup>106</sup> Ordonnance de saisie prise le 11 août 1998, p. 2, mémoire, annexe 3, contre-mémoire, annexe I.

<sup>107</sup> [www.cga.edu/WorkArea/DownloadAsset.aspx?id=5753](http://www.cga.edu/WorkArea/DownloadAsset.aspx?id=5753). Cette doctrine est également traitée par la Convention dans son article 111.

<sup>108</sup> Contre-mémoire, annexe I.

... vous utilisez dans la même ordonnance les termes « lien substantiel » pour désigner le lien entre le pétrolier et le territoire italien. Veuillez noter qu'en droit international ce terme désigne la relation entre l'Etat et l'Etat du pavillon (art. 91 de la Convention de Montego Bay).<sup>109</sup>

149. Voilà une nouvelle preuve irréfutable que l'Italie a appliqué son régime juridique au « Norstar » alors qu'elle savait parfaitement que ce navire menait ses activités commerciales en haute mer, et qu'elle a dénaturé les doctrines de la présence fictive ou présumée et du lien substantiel pour justifier ces actions. Il est ainsi facile de confirmer que l'Italie (par le biais du procureur de Savone) a considéré à tort le « Norstar » comme un objet ayant servi à la commission d'une infraction, c'est-à-dire le corps du délit.

150. Le fait que l'Italie ait fondé son ordonnance de saisie sur son propre système juridique est confirmé par la formulation de cette ordonnance et les visas qui y figurent, à savoir « l'article 6 du Code pénal et l'article 111 de la Convention de Montego Bay, dont la ratification a été autorisée par la loi n° 689/94 »<sup>110</sup>.

151. Il n'en reste pas moins que le procureur de Savone aurait non seulement dû connaître les limites territoriales de sa compétence, mais aurait aussi dû faire cas de la lettre signée par le chef du Service du contentieux diplomatique, des traités et des affaires législatives du Ministère italien des affaires étrangères, qui lui déconseillait de saisir un autre navire du fait de sa présence dans la zone contiguë au motif que l'Italie ne possédait pas de telle zone et qu'il fondait à tort sa décision sur la doctrine du lien substantiel<sup>111</sup>.

En ignorant ces considérations, le procureur de Savone a, par la voie de son ordonnance de saisie, fait procéder à la saisie irrégulière et illicite du « Norstar ».

### C. L'ordonnance refusant la mainlevée des produits confisqués

152. A la section III du chapitre 2 de son contre-mémoire, l'Italie évoque l'ordonnance refusant la mainlevée des produits confisqués.

153. Pourtant, dans le contre-mémoire, elle ne tient pas compte du fait que dans cet acte, le procureur de Savone a admis que

« le navire à moteur NORSTAR était stationné hors des eaux territoriales italiennes, en avitaillant des yachts faisant route vers des ports européens... » et que « le navire gigogne était stationné dans les eaux internationales afin de poursuivre l'objectif criminel visé ci-dessus »<sup>112</sup> (nous soulignons).

154. Le contre-mémoire ne reconnaît pas davantage que dans cette ordonnance, le procureur indique qu'il « importe peu que la conduite ait eu lieu dans les eaux internationales... »<sup>113</sup>.

---

<sup>109</sup> Lettre (telespresso) du 4 septembre 1998, émanant du Service du contentieux diplomatique, des traités et des affaires législatives du Ministère italien des affaires étrangères, mémoire, annexe 7.

<sup>110</sup> Ordonnance de saisie prise le 11 août 1998, *op. cit.*

<sup>111</sup> Lettre (telespresso), en date du 4 septembre 1998, *op. cit.*, *supra* par. 144.

<sup>112</sup> Contre-mémoire, Ordonnance refusant la mainlevée des produits confisqués par le Procureur de la République près le Tribunal de Savone, 18 janvier 1999, annexe L, p. 2.

<sup>113</sup> *Ibidem.*

Ce document révèle par conséquent que les activités pour lesquelles le « Norstar » a été saisi se sont déroulées dans les eaux internationales, comme le soutient le Panama, mais aussi que l'Italie n'accordait pas d'importance au lieu en tant que tel.

155. En d'autres termes, le procureur a non seulement confirmé que le « Norstar » se livrait aux activités pour lesquelles il a été saisi en dehors des eaux sous juridiction italienne, mais aussi qu'il était de toute façon déterminé à engager des poursuites contre le navire.

156. Le « Spiro F », un navire semblable au « Norstar », qui opérait apparemment lui aussi en haute mer, a été jugé par l'Italie comme opérant dans sa zone contiguë, qui s'est révélée être inexistante<sup>114</sup>. Malgré tout, l'Italie s'est efforcée sans succès de poursuivre ce navire. Le « Norstar » a été la malheureuse victime de l'incapacité de l'Italie à apprendre de ses propres erreurs.

D. La commission rogatoire adressée par le tribunal de Savone  
aux autorités espagnoles le 11 août 1998

157. Alors même qu'elle a accusé le Panama de prétendre à tort que les « opérations de soutage du «Norstar» en haute mer sont à l'origine des poursuites pénales engagées en Italie qui ont conduit à la saisie du navire »<sup>115</sup>, dans sa commission rogatoire l'Italie avait elle-même indiqué que son enquête portait sur le « phénomène connu sous le nom d'«**avitaillement en gasoil en haute mer**» de méga-yachts près des limites des eaux territoriales de l'Italie par des navires pétroliers battant des pavillons étrangers »<sup>116</sup>.

158. Dans cet acte, l'Italie mentionnait encore les activités de soutage du « Norstar » au passage ci-après

Cette affaire présente une autre caractéristique distinctive, tenant au fait que bien que les navires pétroliers étrangers changeaient et également, par voie de conséquence, les sociétés (étrangères) exploitant cette activité d'**avitaillement en haute mer**, .... [le « Norstar »] **opérait exclusivement à l'étranger** dans le commerce de gros de carburants et lubrifiants ... [l]'activité d'**avitaillement en gasoil en haute mer** qui a eu lieu en 1997, à l'été 1997 du soutage au large était effectué par le navire « Norstar » battant pavillon panaméen... <sup>117</sup> (nous soulignons)

et indiquait une fois de plus aux pages 4 et 5 que le « Norstar » se livrait à l'« avitaillement en haute mer ».

159. A la page 4 de la commission rogatoire, l'Italie a même fait figurer un schéma dans lequel elle a clairement placé le « Norstar » dans les « **EAUX INTERNATIONALES** » (nous soulignons).

---

<sup>114</sup> Ibid., p. 3.

<sup>115</sup> Contre-mémoire, par. 3, p. 1, *supra*, par. 12.

<sup>116</sup> Commission rogatoire, p. 2, exceptions préliminaires, annexe D.

<sup>117</sup> *Ibidem*.

160. Puisque l'Italie a placé le « Norstar » dans les eaux internationales aux fins de délivrer la commission rogatoire, elle ne peut pas valablement nier à présent que la demande de saisie de ce navire était motivée par des activités menées dans ses propres eaux territoriales.

#### E. Le jugement du tribunal de Savone

161. Dans son contre-mémoire, l'Italie déforme le jugement du tribunal de Savone. Même si elle indique maintenant que « [l]e motif de relaxe cité par le Panama n'est pas exact »<sup>118</sup>, en comparant les arguments du Panama<sup>119</sup> au passage correspondant du jugement du tribunal cité par l'Italie<sup>120</sup>, on voit que pour l'essentiel les deux reviennent au même.

162. Le Panama a noté que le tribunal de Savone avait reconnu qu'il n'y avait pas de raison de croire qu'une infraction avait été commise dans les eaux territoriales italiennes et décidé que le carburant acheté par des navires de plaisance en dehors de la mer territoriale n'était pas assujéti aux droits d'importation. En ce sens, le jugement du tribunal de Savone indique :

2. ...l'achat de carburant destiné à être stocké à bord de navires de plaisance en dehors de la limite de la mer territoriale et son introduction subséquente dans la mer territoriale ne sont pas assujéti au paiement de droits d'importation, à condition que le carburant ne soit pas consommé dans le territoire douanier ou déchargé à terre.<sup>121</sup>

163. Par ailleurs, il est facile de confirmer que les « éléments ... de la conduite » du « Norstar » reconnus par le tribunal de Savone ont consisté en

l'achat de produits pétroliers dans des pays non-membres de l'UE ou en Italie et dans d'autres ports de l'UE mais sous le régime de la franchise de droits de douane, après quoi ces produits ont été utilisés pour avitailler des bateaux ou navires en dehors des eaux territoriales italiennes.<sup>122</sup>

164. Ces actes constituaient des opérations de soutage menées hors des eaux territoriales italiennes. En conséquence, le système judiciaire italien a estimé qu'ils étaient entièrement autorisés. Ils sont de même parfaitement légitimes en droit international.

165. Dans sa décision, le tribunal de Savone a confirmé que ne constitue pas un délit l'achat de carburant « **en dehors de la limite de la mer territoriale** » en vue de son introduction subséquente en Italie « **indépendamment du point de savoir si elle intervient à proximité de la limite des eaux territoriales ou loin de celle-ci** », et que le carburant ait « **été acheté sur le territoire italien** » ou non<sup>123</sup> (nous soulignons).

166. En d'autres termes, le tribunal de Savone a conclu que les éléments de preuve liés au lieu où le « Norstar » menait ses activités de soutage avaient joué un rôle essentiel dans sa décision. Contrairement à ce que l'Italie s'efforce aujourd'hui de soutenir, cette autorité judiciaire italienne a manifestement reconnu que :

---

<sup>118</sup> Contre-mémoire, par. 58, p. 14.

<sup>119</sup> Mémoire, par. 29, p. 14.

<sup>120</sup> Contre-mémoire, par. 57, p. 14.

<sup>121</sup> Ibid., par. 58, p. 14, note de bas de page n° 43.

<sup>122</sup> Jugement du tribunal de Savone, p. 6 ; mémoire, annexe 10, et contre-mémoire, annexe M.

<sup>123</sup> Ibid., par. 5, p. 10.

6. À la lumière des remarques qui précèdent, il convient, avant de reconnaître toute forme de responsabilité pénale, d'examiner préalablement le lieu où la fourniture de carburant est intervenue, étant donné que dans le cas où elle a eu lieu en dehors de la limite des eaux territoriales, aucun des délits imputés aux prévenus n'a été commis.<sup>124</sup> (nous soulignons).

167. En conséquence, le tribunal de Savone a décidé que la saisie du « Norstar » était illicite précisément en raison du lieu où se trouvait le navire lorsqu'il soutait. C'est pour cette raison qu'il a décidé la révocation de la saisie ordonnée par le procureur de la République et la restitution du navire à son propriétaire.

168. Le Panama a résumé le raisonnement suivi par le tribunal pour rendre sa décision de donner mainlevée de la saisie du « Norstar », l'Italie a choisi quant à elle de la dénaturer. Ce faisant, et alors qu'elle tente aussi de déformer l'argument du Panama, l'Italie a tenté d'entraver la juste résolution de cette affaire, longtemps après que les points principaux eurent déjà été clarifiés.

#### F. L'appel du jugement du tribunal de Savone interjeté par le procureur de Savone

169. L'importance de l'appel interjeté par le procureur de la République près le tribunal de Savone provient du fait que les arguments présentés par l'Italie dans son contre-mémoire se fondent sur ce document.

170. Le procureur semble avoir cru, et le conseil de l'Italie semble encore être convaincu, que l'activité pour laquelle le « Norstar » a été saisi et les personnes possédant un intérêt dans ses opérations ont été poursuivies était

du soutage, mais ... visait en fait à ce que le gasoil – qui était vendu dans les eaux internationales – soit exempté des impôts et droits, [...]

En conséquence, nous ne contestons pas le fait que les navires saisis pouvaient ou non se livrer à des opérations de soutage, mais nous affirmons que l'activité ainsi menée était fort différente en fait du soutage....<sup>125</sup>

171. Plus loin dans ce document, le procureur près le tribunal de Savone indique que

Les navires-citernes motorisés se sont donc placés en dehors des eaux territoriales italiennes, approvisionnant régulièrement les navires de plaisance qui invariablement gagnaient des ports de l'Union européenne, donnant ce faisant sciemment et volontairement au produit qu'ils vendaient une destination différente de celle pour laquelle ils avaient obtenu une exonération des taxes et droits (en se référant au produit acheté en Italie, principalement le NORSTAR, qui était par conséquent réintroduit artificiellement sur le territoire douanier)....<sup>126</sup>

---

<sup>124</sup> Ibid., par. 6, p. 10.

<sup>125</sup> Appel du jugement du tribunal de Savone interjeté par le procureur du tribunal de Savone, mémoire, annexe 13, p. 2.

<sup>126</sup> *Ibidem*, p. 3.

Le paragraphe qui précède confirme que l'Italie essaie de ranimer une thèse illégitime et qui a finalement été invalidée par ses propres tribunaux.

### G. L'arrêt de la Cour d'appel

172. L'un des documents sur lesquels l'Italie se fonde dans son contre-mémoire est la décision rendue par la Cour d'appel de Gênes le 25 octobre 2005<sup>127</sup>. Il reste que bien qu'elle ait donné à une section de ce contre-mémoire le titre de cette décision, l'Italie n'en a pas du tout abordé la teneur, ce qui donne à penser qu'elle préférerait en ignorer les conclusions.

173. Toujours est-il que parce que cet important arrêt a confirmé la décision du tribunal de Savone, le Panama va s'intéresser à certains de ses éléments clés, sachant que l'Italie n'en a elle-même pas examiné sérieusement les conclusions.

174. Les accusations portées par le procureur contre les personnes participant à l'exploitation du « Norstar » se lisent comme suit :

elles ont affrété le navire pétrolier en question auprès de la société dirigée *de facto* par MORCH et l'ont ancré un peu au-delà de la mer territoriale afin d'approvisionner régulièrement des yachts en gasoil, lesquels allaient ensuite uniquement mouiller dans des ports de l'État ou, en tout cas, dans des ports d'États membres de l'UE...<sup>128</sup>.

175. La Cour d'appel de Gênes a décidé sans équivoque que « l'appel n'[était] pas fondé »<sup>129</sup>. Le procureur avait avancé que le « Norstar » transférait des huiles minérales, du gasoil et des huiles lubrifiantes à titre onéreux et que « les navires pétroliers étaient ancrés au-delà de la mer territoriale italienne, et ont approvisionné des navires de plaisance faisant route uniquement vers des ports de l'UE... »<sup>130</sup>.

Par conséquent, outre qu'il relaxe le « Norstar », cet arrêt fait comprendre que d'autres pétroliers se livraient aux mêmes activités (soutage), et que le « Norstar » avait été injustement ciblé.

176. La Cour d'appel de Gênes a également établi :

qu'un navire de plaisance peut embarquer dans des pays étrangers du carburant constituant des provisions de soute (qu'il s'agisse d'une marchandise étrangère ou italienne exportée) et n'est pas obligé de payer des taxes lors de son retour dans les eaux de ports italiens, à moins que le carburant ne soit déchargé ou consommé dans le territoire douanier,<sup>131</sup>

et que le « Tribunal de première instance a relevé à bon droit que les provisions de soute du navire étranger n'ont pas été introduites, commercialisées ni consommées dans le territoire de l'État »<sup>132</sup>.

---

<sup>127</sup> Contre-mémoire, section VI, par. 65-73, p. 16-18.

<sup>128</sup> Arrêt de la Cour d'appel de Gênes rendu le 25 Octobre 2005, contre-mémoire, annexe T, p. 4.

<sup>129</sup> Ibid., p. 7.

<sup>130</sup> *Ibidem*.

<sup>131</sup> Ibid. p. 9.

<sup>132</sup> Ibid. p. 8.

177. La Cour d'appel de Gênes a également fait observer que nul n'était besoin de punir celui qui fournit des plaisanciers en carburant, estimant :

que l'achat de carburant destiné à être stocké à bord de navires de plaisance en dehors de la limite de la mer territoriale et son introduction subséquente dans la mer territoriale ne sont pas assujettis au paiement de droits d'importation, à condition que le carburant ne soit pas consommé dans le territoire douanier ou déchargé à terre ; dès lors, **quiconque organise la fourniture de carburant en haute mer ne commet pas un délit**, quand bien même aurait-il su que ce carburant serait utilisé par des plaisanciers faisant route vers les côtes italiennes ; et il n'existe aucune possibilité d'établir le délit prévu et réprimé par [...] si le gasoil, qui a été vendu ou transbordé **en haute mer**, a été acheté en exemption des droits d'accise au motif qu'il constitue des provisions de soute du navire (puisque'il est certain que ces marchandises doivent être considérées comme des marchandises étrangères lorsque le navire a quitté le port, ou lorsqu'il a dépassé la limite des eaux territoriales).<sup>133</sup> (nous soulignons)

La Cour d'appel a également conclu que « la consommation de carburant dans les eaux territoriales italiennes ne constitue pas un acte de contrebande »<sup>134</sup>.

178. Il est manifeste que l'arrêt italien définitif confirme que ne commet pas d'infraction punissable quiconque fournit des prestations de « soutage en haute mer », termes par lesquels le Panama n'a cessé de désigner l'activité du « Norstar » et pour lesquels il a été sévèrement critiqué par l'Italie dans son contre-mémoire. Autrement dit, l'arrêt de la Cour d'appel renforce les arguments du Panama en l'espèce et réfute ceux de l'Italie. C'est certainement pour cela que l'Italie a choisi de ne pas se fonder sur cette pièce dans son contre-mémoire.

179. L'Italie a vainement tenté de démontrer que l'article 87 de la Convention n'est pas applicable parce que la poursuite du navire et des personnes qui lui sont associées se fondaient sur des délits commis en l'Italie. Le Panama ne conteste pas le droit qu'a un Etat d'exercer sa juridiction et d'appliquer son système juridique à des délits commis sur son territoire. Cela étant, tel n'était pas le cas lors de la saisie du « Norstar ».

180. En continuant d'invoquer cet argument, l'Italie va à l'encontre de ses propres décisions internes et agit par conséquent en violation de l'adage *venire contra factum proprium non valet*<sup>135</sup>.

181. Même si l'Italie pensait avoir le droit d'exercer sa juridiction et d'appliquer son ordre juridique interne au « Norstar » pour des faits ayant eu lieu sur son territoire, il lui faudrait quand même expliquer pourquoi elle l'a fait de manière aussi vigoureuse dès septembre 1998, en dépit du fait qu'elle a été avertie que cela irait à l'encontre de la loi<sup>136</sup>, et pourquoi elle continue de le faire sine die, en particulier après avoir décidé que cette saisie était illicite et que le navire devait être restitué à son propriétaire<sup>137</sup>.

---

<sup>133</sup> *Ibidem*.

<sup>134</sup> *Ibid.* p. 8.

<sup>135</sup> *Infra.*, chapitre 4, section IV, sous-section G, par. 338-348, p. 52-53.

<sup>136</sup> *Supra*, chapitre 3, section IV, par. 121-125, p. 19-20.

<sup>137</sup> *Ibid.*, par. 144-155, p. 27-29.

182. Les décisions des juridictions italiennes ont toutes deux relaxé le « Norstar » et toutes les personnes qui lui sont associées, précisément parce que ce navire opérait dans les eaux internationales et non sur le territoire douanier italien.

183. De plus, ni le « Norstar », ni les personnes qui lui sont associées n'ont été poursuivis pour contrebande ou fraude fiscale. En conséquence, la dernière version italienne des faits, fondée sur l'appel interjeté par le procureur de Savone qui a été rejeté, est incompatible avec la véritable succession des faits. Le raisonnement qui sous-tend l'invocation par le Panama de l'article 87 demeure donc intact.

**V. Le raisonnement italien concernant l'interprétation et l'application de l'article 87 n'a pas fondamentalement changé depuis que le Tribunal a rendu son arrêt le 4 novembre 2016**

184. Les arguments fondamentaux exposés dans le contre-mémoire de l'Italie sont les mêmes que ceux qui figuraient de sa réponse aux observations et conclusions de la République du Panama. L'Italie suit le même raisonnement qu'elle avait exposé au Tribunal lorsqu'elle contestait sa compétence et la recevabilité de l'affaire afin d'empêcher que le Tribunal ne l'examine au regard de l'article 87.

185. Bien que le Tribunal ait déjà examiné l'existence d'un lien entre l'ordonnance de saisie et les droits dont jouit le Panama en vertu de l'article 87 de la Convention et rejeté l'argument italien selon lequel cette disposition n'était pas pertinente *ratione loci* parce que le « Norstar » a été saisi alors qu'il était ancré dans la baie de Palma de Majorque<sup>138</sup>, l'Italie reprend malgré tout le même type de raisonnement<sup>139</sup>, continuant comme elle le fait de soutenir que lors de la délivrance de l'ordonnance de saisie, de sa transmission aux autorités espagnoles et de sa mise à exécution, le navire était amarré en Espagne<sup>140</sup> et, partant, qu'il ne jouissait pas de la liberté de navigation<sup>141</sup>. On ne voit guère comment ces arguments pourraient permettre d'obtenir un résultat différent cette fois-ci.

186. Pareillement, en ce qui concerne les zones dans lesquelles les activités étaient menées, l'Italie s'est appuyée sur un raisonnement qui a à peine changé avec le temps. Dans ses exceptions préliminaires, elle a déclaré que « [d]e 1994 à 1998, le “Norstar” », « ...se livrait à des activités de soutage au large des côtes françaises, italiennes et espagnoles »<sup>142</sup> et que les délits « [d']association de malfaiteurs ayant pour but la contrebande d'huiles minérales et la fraude fiscale [...] auraient été commis à l'aide de pétroliers étrangers, parmi lesquels le “Norstar” »<sup>143</sup>.

187. Maintenant, dans son contre-mémoire, l'Italie n'a que légèrement modifié cet argument, et elle continue de proclamer que l'ordonnance de saisie ne visait pas les activités du « Norstar » en haute mer<sup>144</sup>, tout en continuant de s'appuyer exclusivement sur les

---

<sup>138</sup> Exceptions préliminaires, arrêt, par. 119.

<sup>139</sup> Contre-mémoire, par. 75-101, p. 19-23.

<sup>140</sup> Ibid., par. 75, p. 19.

<sup>141</sup> Ibid., par. 93, p. 22, par. 102, p. 23.

<sup>142</sup> Exceptions préliminaires, par. 7, p. 2.

<sup>143</sup> Ibid., par. 8, p. 2.

<sup>144</sup> Contre-mémoire, par. 121, p. 27.

arguments initiaux du procureur de la République, bien que ceux-ci aient été rejetés par deux juridictions italiennes compétentes.

188. Toutes les preuves documentaires susmentionnées confirment que la majeure partie de la séquence des événements qui a conduit à la saisie n'est pas contestée. Les parties sont en désaccord seulement sur la manière dont les activités du « Norstar » en haute mer ont été interprétées.

189. L'Italie affirme maintenant après-coup que la saisie du « Norstar » n'était pas motivée par son activité de soutage et substituée à celle-ci des délits de contrebande et de fraude fiscale, alors que le Panama a sans discontinuer toujours fondé ses arguments sur la saisie et les affaires judiciaires subséquentes telles qu'elles se sont véritablement passées.

190. Le Panama affirme que les faits ont toujours étayé sa position selon laquelle le « Norstar » a été saisi pour soutage en haute mer, et continue de réfuter la version italienne des événements qui affirme le contraire.

191. Même si l'on accepte l'argument révisé de l'Italie selon lequel l'enquête qui a conduit à la saisie du « Norstar » ne portait pas sur son activité de soutage en haute mer mais sur les délits de contrebande et de fraude fiscale, la responsabilité de l'Italie pour avoir irrégulièrement saisi un navire dans une procédure qui ne satisfaisait pas aux critères d'une enquête légitime n'en serait pas réduite pour autant.

192. En réalité, l'Italie serait aujourd'hui dans l'impossibilité de démontrer la logique qui l'a conduite à saisir le « Norstar » et poursuivre les personnes impliquées dans son exploitation pour des délits de contrebande et de fraude fiscale.

193. En traitant ce navire comme corps du délit et en poursuivant les personnes impliquées dans ses opérations en lien avec les délits de contrebande et de fraude fiscale, l'Etat saisissant était tenu de rapporter la preuve que cette conduite délictueuse avait eu lieu dans sa mer territoriale ou tout au moins dans sa zone contiguë.

194. Or, tous les éléments de preuve produits démontrent que ni l'un ni l'autre ne s'est produit. La conduite qui a fait l'objet de l'enquête n'aurait pas pu avoir lieu dans la zone contiguë de surveillance, étant donné que celle-ci n'existe pas. L'unique autre possibilité aurait été de procéder à la saisie du navire en se fondant sur les doctrines de la « présence fictive ou présumée » et du « lien substantiel », dont le Panama a démontré l'inanité<sup>145</sup>.

195. Par conséquent, à la défense italienne fondée sur une déformation des faits de l'espèce indiquant que le Panama, à tort, « prétend que les opérations de soutage du "Norstar" en haute mer sont à l'origine des poursuites pénales engagées en Italie qui ont conduit à la saisie du navire »<sup>146</sup>, le Panama ne peut que répondre que non seulement les faits réfutent l'assertion italienne, mais aussi que l'article 87 trouve de toute évidence à s'appliquer en l'espèce

196. Les deux principaux arguments du contre-mémoire italien ont déjà été examinés par le Tribunal, qui a statué que l'article 87 est pertinent en l'espèce. Le fait que l'Italie ait continué

---

<sup>145</sup> *Supra*, chapitre 3, section IV, sous-section B, par. 144-151, p. 23-24.

<sup>146</sup> Contre-mémoire, par. 3, p. 1.

de recycler ces arguments ne modifie en rien les faits qui sous-tendent la présente affaire, mais renforce au contraire la conclusion selon laquelle l'Italie a bel et bien violé cette disposition.

## CHAPITRE 4

### LES ARGUMENTS ERRONÉS DE L'ITALIE CONCERNANT L'ARTICLE 300

#### I. Introduction

197. La section II du présent chapitre traite du rapport entre l'article 87, l'article 300 et les circonstances de temps et de lieu de la saisie du « Norstar » ; la section III montre en quoi la décision de saisir le « Norstar », après que celui-ci eut quitté l'Italie et la haute mer, et le comportement subséquent de l'Italie sont constitutifs de mauvaise foi ; et la section IV décrit spécifiquement en quoi l'Italie a violé l'obligation de bonne foi entre la saisie et l'instance devant le Tribunal de céans : A. en retardant délibérément l'ouverture des poursuites pénales ; B. en mettant prématurément et illicitement à exécution l'ordonnance de saisie ; C. en refusant délibérément de répondre aux communications du Panama ; D. en saisissant le « Norstar » en Espagne pour des motifs contradictoires ; E. en conservant de façon durable le bien sous sa juridiction, son autorité et son contrôle au lieu de le restituer promptement ; F. en considérant une disposition conventionnelle comme liant uniquement le Panama ; F. en estimant qu'une certaine disposition conventionnelle obligeait uniquement le Panama ; G. en contredisant sa propre conduite antérieure concernant l'ordonnance de saisie du « Norstar » en violation du principe *non concedit venire contra factum proprium* ; et H. en tirant parti de son propre méfait en violation du principe *nullus commodum capere de sua injuria propria*.

#### II. Le rapport entre l'article 87 et l'article 300 et les circonstances de temps et de lieu de la saisie du « Norstar »

198. La liberté de navigation en haute mer consacrée à l'article 87 garantit à tous les Etats le droit de libre navigation et leur fait obligation de respecter la liberté des autres Etats de naviguer eux aussi sans interférence indue.

199. C'est dans ce contexte que le Panama affirme que la bonne foi signifie exercer ses droits d'une façon qui soit compatible avec ses obligations et que cette interdépendance des droits et des obligations fait qu'il existe un intérêt légitime à les protéger sans causer de préjudice injuste à un autre Etat.

200. En ce qui concerne l'application de l'article 300 à la présente affaire, l'Italie soutient que le Panama n'a pas prouvé l'existence d'un lien entre cette disposition et d'autres dispositions de la Convention qui montre que l'Italie a violé les droits d'un autre Etat protégés par la Convention. Elle déclare que cette exigence « n'est pas remplie en invoquant d'une manière générale l'incompatibilité des actions d'un Etat avec la manière d'exercer la compétence reconnue par la Convention »<sup>147</sup>.

Cet argument passe complètement sous silence les exemples spécifiques de nombreux manquements à la bonne foi commis par l'Italie que le Panama cite dans son mémoire<sup>148</sup>.

---

<sup>147</sup> Contre-mémoire, par. 198, p. 40.

<sup>148</sup> En saisissant le navire comme corps du délit pendant une durée excessive, par. 115 ; en permettant que les poursuites pénales contre les personnes durent cinq ans sans offrir aucune compensation, *ibid.* ; en tenant uniquement compte de façon délibérée et indue ses propres intérêts en engageant des poursuites et en appliquant sa législation au « Norstar » et aux personnes impliquées dans ses opérations, par. 116 ; en éludant intentionnellement les faits, et en en faisant un examen contradictoire, car elle savait que le lieu où s'étaient déroulées les activités pour lesquelles elle ordonnait la saisie était la haute mer, par. 117 ; en s'abstenant d'engager

201. D'après l'Italie, le Panama n'a tenu aucun compte du fait qu'une violation de l'article 300 devait être commise « au regard de l'article 87 » et que, eu égard à la règle de la bonne foi, « l'ensemble des agissements de l'Italie, que ce soit devant le Tribunal ou lors des procédures internes »<sup>149</sup>, échappe donc à la compétence du Tribunal.

202. En réalité, le Panama est parfaitement avisé du rapport entre ces deux dispositions et rappelle que le Tribunal a cité l'*Affaire du navire « Louisa »* dans son arrêt du 4 novembre 2016 en déclarant que l'article 300 de la Convention ne pouvait être invoqué seul et que la question de sa participation était liée à celle « de savoir si l'Italie a[vait] rempli de bonne foi les obligations qu'elle assume au titre de l'article 87 de la Convention. »<sup>150</sup>

203. Tous les arguments faits valoir par le Panama concernant la mauvaise foi de l'Italie et l'abus de droit qu'elle a commis trouvent leur source dans les obstacles mis à la libre navigation protégée par l'article 87.

204. Le Panama rappelle le commentaire de Corten et Klein sur l'article 26 de la Convention de Vienne sur le droit des traités, où ils déclarent que « tout traité en vigueur lie les parties et doit être exécuté par elles de bonne foi. Cette disposition fondamentale s'applique à la détermination de savoir s'il y a eu violation de ce principe de bonne foi et, en particulier, si des violations substantielles des obligations conventionnelles ont été commises ». Dans son quatrième rapport à la Commission du droit international, Fitzmaurice a formulé les choses en ces termes : « Un traité doit être exécuté de bonne foi, et de manière à produire des effets raisonnables et équitables eu égard à une interprétation correcte de ses termes. »<sup>151</sup>

205. Humphrey Waldock a proposé d'ajouter une deuxième partie à la disposition adoptée, qui se lirait comme suit : « la bonne foi, entre autres, impose à une partie à un traité de s'abstenir de tout acte visant à empêcher la bonne exécution du traité ou à en réduire à néant l'objet »<sup>152</sup>.

206. La deuxième partie de la proposition de Waldock, qui est qu'une partie doit s'abstenir de commettre des actes visant à réduire à néant l'objet et le but du traité, a été considéré par la Commission comme implicite dans l'obligation d'exécuter le traité de bonne foi<sup>153</sup>.

207. De l'avis du Panama, en ordonnant la saisie irrégulière du « Norstar » à Palma pour des activités menées en haute mer et en refusant de réparer cette action, l'Italie ne s'est pas conformée à son obligation de bonne foi. De plus, l'Italie a également enfreint les principes de la bonne foi en ne s'abstenant pas de commettre des actes de nature à réduire à néant l'objet et le but de la liberté de navigation définis par la Convention.

---

des poursuites pénales pendant quatre ans avant de soudainement traiter les actions du « Norstar » comme une infraction, par. 118 ; en conservant le bien sous sa juridiction et autorité sans le restituer en temps voulu, malgré ses propres instructions expresses en ce sens, par. 119 ; en ordonnant la saisie avant la date à laquelle ses tribunaux pénaux ont déclaré illicite un tel ordre et juste avant que le « Norstar » prenne la mer et tirant parti que le navire était au port pour procéder plus facilement à sa saisie, par. 120 ; en refusant de répondre aux communications du Panama concernant cette prétention et en l'occultant pendant plus de 15 ans, par. 121-122.

<sup>149</sup> Ibid., par. 11, p. 2.

<sup>150</sup> Exceptions préliminaires, arrêt, par. 132.

<sup>151</sup> Corten O. et Klein P. (dir.), *The Vienna Conventions on the Law of Treaties, A Commentary*, vol. 1 (Oxford University Press, 2011), p. 678. [Traduction du Greffe]

<sup>152</sup> Ibid., p. 680.

<sup>153</sup> *Ibidem*.

208. Dans l'affaire du *Différend territorial entre le Tchad et la Libye*, la Cour internationale de Justice (CIJ) a rappelé les règles sur l'interprétation des traités lorsqu'elle les a appliquées à l'accord du 10 août 1955 entre la France et la Libye, et s'en est servie pour motiver son arrêt de la manière suivante :

...selon le droit international coutumier qui a trouvé son expression dans l'article 31 de la convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités, un traité doit être interprété de bonne foi suivant le sens ordinaire à attribuer à ses termes dans leur contexte et à la lumière de son objet et de son but.<sup>154</sup>

209. La Cour a appliqué cette méthode téléologique pour rejeter les moyens d'interprétation complémentaires qu'elle jugeait superfétatoires dans cette affaire précise et elle a cherché à conférer un effet utile au traité. L'effet utile – le principe *ut res magis valeat quam pereat* – a également été évoqué dans de nombreuses décisions des tribunaux internationaux.

210. Dans ces affaires, l'effet utile a été défini comme un simple appel à la logique qui peut être utilisé efficacement comme levier en vue d'une interprétation extensive. La CIJ a utilisé ce concept non seulement dans l'affaire du *Différend territorial entre le Tchad et la Libye*<sup>155</sup>, mais aussi dans l'affaire *Île de Kasikili/Sedudu*<sup>156</sup>. L'effet utile est une interprétation téléologique portant sur la finalité qui a formé de façon plus ou moins explicite le pivot de nombreuses décisions.

211. Dans l'affaire *Saiga (No. 2)*, le Tribunal a lui aussi fait usage de cette méthode. La charge de régler un différend initialement soumis à un tribunal arbitral lui ayant été transférée par accord, le Tribunal a envisagé la possibilité d'un accord durable sur l'effet utile<sup>157</sup>.

212. Le Tribunal a également eu directement recours à une telle interprétation téléologique dans l'*Affaire du « Camouco »*<sup>158</sup> et dans l'*Affaire Gabčíkovo-Nagymaros*, où il a écrit :

L'article 26 associe deux éléments, qui sont d'égale importance. ... [C]'est le but du traité, et l'intention dans laquelle les parties ont conclu celui-ci, qui doivent prévaloir sur son application littérale. Le principe de bonne foi oblige les Parties à l'appliquer de façon raisonnable et de telle sorte que son but puisse être atteint.<sup>159</sup>

213. Dans la présente affaire, l'Italie insiste pour qu'il soit fait une application littérale de la liberté de la haute mer.

214. Le Panama demande au Tribunal d'interpréter l'article 87 de façon extensive à la lumière du principe de l'effet utile, de sorte que soit établie une violation substantielle de l'article 87 au vu du principe de bonne foi dans le contexte particulier du « Norstar ».

---

<sup>154</sup> *Différend territorial (Jamahiriya arabe libyenne/Tchad)*, arrêt, C.I.J. Recueil 1994, par. 41, p. 19-20.

<sup>155</sup> Ibid., p. 23-24, par. 47.

<sup>156</sup> *Île de Kasikili/Sedudu*, C.I.J. Recueil 1999, par. 93, p. 61. Voir également O. Corten et Pierre Klein (dir), op. cit., p. 831.

<sup>157</sup> *Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*, arrêt du 1er juillet 1999, par. 51.

<sup>158</sup> *Affaire du « Camouco »*, prompt mainlevée, 2000, par. 58.

<sup>159</sup> *Projet Gabčíkovo-Nagymaros (Hongrie/Slovaquie)*, C.I.J. Recueil 1997, p. 78-79, par. 142.

215. Voilà exposées les raisons pour lesquelles, du point de vue du Panama, il est crucial d'employer le concept de bonne foi pour interpréter l'article 87 et de le lier à l'article 300 de la Convention. Par son manque de bonne foi lors de la saisie du « Norstar », l'Italie a réduit à néant l'objet du traité – à savoir, la liberté de navigation.

216. Si l'Italie n'avait pas, par son ordonnance de saisie, fait échec au droit du « Norstar » de naviguer librement, aucune des prétentions de violation de la bonne foi n'aurait été soumise. C'est donc dans le contexte de la violation par l'Italie de l'article 87 du fait de la saisie du « Norstar » que le Panama affirme que l'Italie a contrevenu à son obligation de bonne foi. Toutefois, la pertinence de l'article 300 dans cette affaire ne s'épuise pas là.

217. Le Panama a montré dans sa description de la séquence des événements que l'ensemble de la conduite de l'Italie, que ce soit avant ou durant le temps de la saisie, était contraire à l'article 87, et que la conduite depuis la saisie, y compris les exemples cités par l'Italie dans son contre-mémoire, était caractérisée par une absence de bonne foi, partant contraire à l'article 300 de la Convention.

218. Au paragraphe 169 du contre-mémoire, l'Italie déclare que même en l'absence de limite à l'applicabilité de l'article 300 au-delà des obligations prévues à l'article 87, « le Panama aurait quand même échoué à identifier les dispositions de la Convention que l'Italie aurait violées par les comportements décrits aux paragraphes 157 à 160 susmentionnés. »<sup>160</sup>

219. Toutefois, les paragraphes 157-160 ne font que reprendre des arguments précédemment avancés par le Panama concernant la violation par l'Italie de son obligation de bonne foi. Ces arguments n'ont pas été spécifiquement traités dans le contre-mémoire, qui fournit au contraire des exemples de la conduite de l'Italie, et il est difficile de savoir exactement ce à quoi l'Italie se réfère.

220. Dans les négociations et échanges internationaux, la bonne foi se présume. Cela étant, le Panama soutient que cette présomption a été dénaturée par la conduite illicite que l'Italie a adoptée dans plusieurs circonstances, comme il sera décrit par la suite.

221. L'Italie a choisi de saisir le « Norstar » en Espagne. Pour justifier son action, elle a déclaré que « [d]e 1994 à 1998, le “Norstar” ... se livrait à des activités de soutage au large des côtes françaises, italiennes et espagnoles, par l'intermédiaire du courtier Rossmare International s.a.s. »<sup>161</sup> et qu'à l'été 1997, très précisément les 28 juin et 12 août 1997, il était entré dans le port de Livourne<sup>162</sup>. De même, l'Italie déclare que le « Norstar » est entré quatre fois dans des ports étrangers, dont une fois à Gibraltar, une fois à Barcelone et deux fois à Livourne<sup>163</sup>. La question se pose alors : pourquoi le « Norstar » n'a-t-il pas été saisi à ce moment-là ?

---

<sup>160</sup> Contre-mémoire, par. 168-169, p. 36.

<sup>161</sup> Exceptions préliminaires, par. 7, citant le tribunal de Savone, arrêt du 13 mars 2003 (annexe B), p. 4.

<sup>162</sup> Contre-mémoire, par. 32-33, p. 6.

<sup>163</sup> *Ibidem*.

### **III. La décision de saisir le « Norstar » après qu'il eut quitté l'Italie et la haute mer, ainsi que le comportement subséquent de l'Italie, sont constitutifs de mauvaise foi**

222. La justification avancée par l'Italie pour procéder à la saisie du « Norstar » en Espagne était que :

Si le « Norstar » a été saisi dans les eaux intérieures de l'Espagne, c'est précisément pour éviter d'enfreindre la disposition de la Convention sur la liberté de navigation en haute mer.<sup>164</sup>

223. Le Panama avait précédemment indiqué trois manières dont la réponse de l'Italie, fondée sur ce raisonnement, était constitutive de mauvaise foi.

224. Premièrement, ce n'est pas faire preuve de bonne foi que d'attendre qu'un navire entre dans le port d'un autre Etat pour procéder à sa saisie en raison d'actes commis en haute mer. Cette conduite contrevient à la liberté de navigation si la saisie a été ordonnée de façon irrégulière, comme la preuve en a été rapportée en la présente affaire.

225. Ce n'est pas faire preuve de bonne foi que d'attendre qu'un navire étranger ne soit plus en haute mer pour contourner l'obligation imposée par l'article 87. Si l'Italie admet qu'elle ne peut saisir le « Norstar » en haute mer car cela serait constitutif d'une violation de la liberté de navigation, cela signifie qu'elle n'a manifestement pas fait preuve de bonne foi lorsqu'elle a décidé d'attendre que ce navire étranger ait quitté la haute mer pour le saisir en lien avec des activités licites menées en haute mer.

226. Cette conduite équivaut à une violation de la liberté de navigation si la saisie ordonnée en relation avec ces activités l'a été de façon irrégulière, comme la preuve en a été rapportée en la présente affaire. L'Italie aurait dû s'assurer, avant d'exercer son contrôle et son autorité sur un navire étranger, comme c'est le cas avec le « Norstar », que les activités menées par ce navire et les personnes possédant un intérêt dans ses opérations étaient réellement illicites. En faisant obstacle aux déplacements de ce navire étranger pour des activités qui s'étaient déroulées en haute mer et qui n'étaient pas illicites, l'Italie a clairement enfreint les articles 87 et 300 de la Convention.

227. Deuxièmement, comme le Panama l'a expliqué en détail<sup>165</sup>, l'Italie n'a jamais expliqué pourquoi elle n'avait pas répondu aux demandes de négociation formulées par le Panama depuis la saisie. En quoi le fait de garder le silence lorsqu'un autre Etat vous demande votre position est-il constitutif de bonne foi ?

228. Troisièmement, le « Norstar » a été immobilisé pendant une durée excessivement longue. La position du Panama est que l'immobilisation était longue et que le navire était dans les faits gardé au secret sous le contrôle et l'autorité de l'Italie pendant toutes ces années. Tout cela est manifestement contraire à la bonne foi.

229. Il a déjà été établi que par la saisie l'Italie avait entravé la liberté du « Norstar » en contravention avec l'article 87, mais c'est l'immobilisation prolongée qui met en jeu l'applicabilité de l'article 300 dans cette affaire.

---

<sup>164</sup> Ibid., par. 152, p. 33.

<sup>165</sup> *Infra*, chapitre 4, section IV, sous-section C, par. 276-292, p. 43-45.

230. Pourtant le contre-mémoire ajoute une quatrième dimension à la mauvaise foi de l'Italie. Celle-ci tente désormais de dénaturer les faits de l'affaire en prétendant qu'elle enquêtait sur des agissements du « Norstar » en territoire italien, de sorte que l'objet de la saisie n'avait en réalité rien à voir avec la haute mer. Cette version ne ressort pas du déroulement des événements tel qu'il a été décrit.

231. En déclarant que l'ordonnance de saisie a été rendue sur la base « des infractions ... qui ont été commises sur le territoire italien », alors que la position panaméenne était que « les activités auxquelles se livrait le “Norstar” et qui ont motivé sa saisie avaient été menées en haute mer »<sup>166</sup>, l'Italie a complètement ignoré son ordonnance de saisie conservatoire, dans laquelle il était dit que :

la compétence de ce Tribunal est en outre motivée par le fait que les activités exercées hors du territoire de l'État ou de ses eaux territoriales **ne sont pas séparables** de celles destinées à affecter le territoire douanier italien, et par le fait qu'il suffit, pour établir cette compétence, qu'**un seul des complices** ait agi dans le territoire italien ou que l'acte punissable ait été accompli dans ce territoire, comme la Cour de cassation l'a rappelé dans son arrêt 11950 du 14 novembre 1980 ;<sup>167</sup> (nous soulignons)

232. L'ordonnance de saisie a été rendue en 1999. Outre qu'elle est une manifestation de plus de l'exercice de la juridiction italienne sur le « Norstar » pour des activités menées en haute mer, cette ordonnance cherche également à fonder l'exercice de cette juridiction sur l'indivisibilité des activités du « Norstar » et l'existence d'« un seul des complices »<sup>168</sup>.

233. S'appuyant tout à la fois sur ce raisonnement et la doctrine de la présence constructive, l'Italie a vainement tenté de se soustraire à sa responsabilité au regard de la Convention. Ce faisant, elle a manqué aux principes de bonne foi énoncés à l'article 300.

234. Ni la doctrine du lien substantiel, ni celle de la présence constructive ne s'applique en l'espèce car ni le « Norstar », ni les personnes participant à ses opérations n'ont commis d'infraction. En conséquence, en voulant échafauder un raisonnement fallacieux pour leur mise en œuvre, l'Italie a violé les articles 87 et 300.

235. L'Italie a aussi déclaré que « [l]e 24 septembre 1998, la police fiscale italienne a transmis les conclusions de son enquête au procureur de la République près le tribunal de Savone »<sup>169</sup>, et que, sur la base des informations reçues, « le procureur de la République a ouvert une action pénale à l'encontre de M. Rossi et autres sous le numéro 1155/97/21 R.N.R. »<sup>170</sup>.

236. Il est cependant intéressant de remarquer qu'à cette époque le « Norstar » avait déjà été saisi.

---

<sup>166</sup> Contre-mémoire, par. 45, p. 10.

<sup>167</sup> Ibid., ordonnance de saisie conservatoire du 24 février 1999, p. 3, annexe G.

<sup>168</sup> Contre-mémoire, par. 45, p. 10.

<sup>169</sup> Ibid., par. 41, p. 9.

<sup>170</sup> *Ibidem*.

237. Si ce n'est que le 24 septembre 1998<sup>171</sup> que la police italienne a transmis les conclusions de son enquête au procureur, cela veut dire que la saisie à laquelle il a été procédé le 11 août 1998 était dénuée de fondement.

238. De toutes ces indications il ressort que la raison donnée pour rendre une nouvelle ordonnance de saisie à l'encontre du « Norstar », cette fois-ci comme « saisie conservatoire » par le « juge des enquêtes préliminaires »<sup>172</sup>, confirme que l'Italie souhaitait faire passer sous son autorité et son contrôle un navire étranger pour des activités menées en haute mer sans toutefois exercer la diligence dont tout Etat se doit de faire preuve lors de l'application de ses lois internes et de sa juridiction à des navires étrangers. Cette conduite représente un abus de droit. Le Panama approfondit ce point à la section V consacrée à l'abus de droit commis par l'Italie au regard de l'article 300 de la Convention.

239. L'Italie a essayé de faire valoir l'argument fallacieux selon lequel le Panama considère « globalement » l'application de l'article 300 comme « la manière d'exercer la compétence reconnue par la Convention »<sup>173</sup> et qu'il n'a pas établi l'existence d'un lien avec d'autres dispositions précises de la Convention. Or le Panama a déjà établi un lien dans son mémoire entre les articles 300 et 87 en ce qui concerne la bonne foi<sup>174</sup> par référence à un abus de droit<sup>175</sup>. Que l'Italie ignore l'argument du Panama à cet égard ne plaide pas en faveur de sa bonne foi, bien au contraire.

240. Le Panama n'accepte pas le postulat de l'Italie qui veut que le mémoire laisserait entendre que l'Italie a tout bonnement violé « l'une quelconque des obligations que la Convention met à la charge de l'Italie »<sup>176</sup> au lieu de l'article 87, de façon à prétendre qu'il n'y a pas eu violation de l'article 300. Le Panama a dûment articulé toutes les violations de l'article 300 commises par l'Italie et les a liées au principe de libre navigation énoncé à l'article 87. Il a également énuméré les obligations qui découlent de l'article 87 de la Convention et montré<sup>177</sup> que l'Italie ne les a pas remplies de bonne foi, mais a au contraire commis un abus de droit.

241. Il est hautement contradictoire pour l'Italie d'affirmer que « l'article 87...ne confère pas un tel droit ou une telle juridiction à l'Italie en la présente affaire »<sup>178</sup> après avoir ordonné la saisie du « Norstar » et prolongé son immobilisation au point où les personnes impliquées doivent à présent organiser leur défense et perdre leur temps et leur argent à essayer d'obtenir réparation.

242. L'Italie affirme également que la question de l'abus de droit « est sans rapport avec le présent différend »<sup>179</sup> et « outrepassé...la compétence du Tribunal en la présente affaire »<sup>180</sup>. Pourtant, lorsqu'on lit l'arrêt du Tribunal du 4 novembre 2016 sur lequel l'Italie fonde son argument, il est facile de voir que le passage cité dit exactement le contraire, à savoir que le

---

<sup>171</sup> Ibid., par. 41, note de bas de page 21 ; ordonnance de saisie conservatoire, annexe G.

<sup>172</sup> *Ibidem*.

<sup>173</sup> Ibid., par. 195, p. 40.

<sup>174</sup> *Supra*, chapitre 3, section V, par. 184-196, p. 30-31.

<sup>175</sup> Mémoire, par. 124-128.

<sup>176</sup> Ibid., par. 163, p. 35.

<sup>177</sup> Mémoire, chapitre 3, section III 3), par. 103-128, p. 31-33.

<sup>178</sup> Contre-mémoire, par. 201, p. 41.

<sup>179</sup> Ibid., par. 186, p. 39.

<sup>180</sup> Ibid., par. 192, p. 39.

Tribunal était d'avis que « l'article 300 de la Convention est pertinent en l'espèce »<sup>181</sup> comme conséquence directe de la violation de l'article 87.

243. Aussi, l'affirmation italienne selon laquelle « [e]n la présente affaire, le Tribunal a lui aussi circonscrit l'application de l'article 300 à la question de savoir si l'Italie avait rempli ses obligations de bonne foi »<sup>182</sup> est tout simplement fausse.

244. L'Italie a également déclaré que « lorsqu'un tribunal décide que l'article 300 s'applique à un certain différend, il précise aussi laquelle des deux obligations prescrites par l'article 300 est pertinente, à moins que les deux le soient. »<sup>183</sup> Le Panama est d'accord mais relève que, à défaut d'avoir indiqué laquelle des deux est pertinente, le Tribunal considère que les deux le sont.

245. Cette interprétation est également corroborée par le fait qu'en droit international général la notion de bonne foi englobe ou inclut la doctrine de l'abus de droit. Entre autres sources, l'Encyclopédie du droit international public corrobore ce point de vue en déclarant que :

On peut dire que la bonne foi recouvre la doctrine un peu plus étroite de l'abus de droit, qui dit qu'un Etat ne peut exercer ses droits internationaux à seule fin de causer un tort, ni de façon factice pour masquer un acte illicite ou échapper à une obligation.<sup>184</sup>

246. Toute violation ne constitue donc pas nécessairement un abus de droit. En revanche, tout abus de droit constitue une violation de la bonne foi. Par conséquent, comme le Tribunal n'a pas exclu l'abus de droit, les deux concepts peuvent être considérés pertinents.

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

248. Il en résulte une violation de ces droits dans la mesure où l'article 87 et l'article 300 sont également pertinents.

#### **IV. Les actes spécifiques de l'Italie constitutifs d'une violation de l'obligation de bonne foi qui ont été commis entre la saisie et l'instance devant le Tribunal de céans**

249. Dans la présente section, le Panama va décrire la conduite par laquelle l'Italie a violé son obligation de respecter la liberté de navigation prévue à l'article 87 et le défaut de bonne foi de l'Italie qui a conduit le Panama à introduire une instance devant le Tribunal par voie de requête. Il s'agit : A. du retard délibéré mis par l'Italie pour engager une action pénale ; B. de la mise exécution prématurée de la saisie ; C. du refus délibéré de l'Italie de répondre aux nombreuses communications envoyées par le Panama ; D. des explications contradictoires fournies à l'appui de la saisie du navire en Espagne ; E. du maintien du bien par l'Italie sous sa juridiction, son autorité et son contrôle pendant un laps de temps excessif au lieu de le restituer

---

<sup>181</sup> Exceptions préliminaires, arrêt du 4 novembre 2016, par. 132.

<sup>182</sup> Contre-mémoire, par. 191, p. 39.

<sup>183</sup> Ibid., par. 189, p. 39.

<sup>184</sup> D'Amato, Anthony « Good Faith », in R. Bernhardt (dir.), *Encyclopedia of Public International Law*, vol. I (1992), p. 599-601. [Traduction du Greffe]

promptement ; F. du fait que l'Italie considère que seul le Panama est lié par une certaine disposition conventionnelle ; G. de nier ses propres actions – *non concedit venire contra factum proprium* ; et H. de tirer parti de ses propres méfaits – *nullus commodum capere de sua injuria propria*. Chacun de ces points sera abordé à la suite.

#### A. Le retard délibéré mis par l'Italie pour engager une action pénale

250. L'explication donnée par l'Italie à l'appui des actes qui lui sont attribués et qui posent la question de la violation de la bonne foi pour des raisons temporelles, c'est-à-dire les quatre années, de 1994 et 1998, mises pour engager une action pénale contre le « Norstar » et les personnes qui lui sont liées, est que la saisie n'avait pas pour motif le soutage en haute mer, mais la contrebande et la fraude fiscale sur le territoire italien<sup>185</sup>.

251. Le Panama a longuement traité cette question et indiqué que les « activités de soutage » du « Norstar » recouvraient une série d'actes comprenant l'achat de combustible, son transport vers la haute mer et sa vente aux plaisanciers. Il s'agit des seules activités auxquelles ce navire se soit livré et la seule conduite pour laquelle le navire aurait pu être saisi.

252. L'Italie n'a pas expliqué pourquoi elle avait laissé s'écouler une période aussi longue, durant laquelle le « Norstar » s'est livré aux mêmes activités, avant de procéder à la saisie. Le « Norstar » et toutes les personnes impliquées dans ses opérations étaient autorisés à vendre du combustible en haute mer depuis 1994, on ne peut donc pas dire que l'Italie ait fait preuve de bonne foi en interférant soudainement avec cette pratique en 1997-1998, surtout après un laps de temps aussi long.

253. L'Italie a déclaré que « ce n'est qu'à ce moment-là », en 1997, que l'enquête menée par la police italienne a permis de révéler la participation du navire aux infractions<sup>186</sup>, ce qui veut dire que de 1994 à 1997 cette conduite n'a pas été révélatrice de quoi que ce soit, ce qui « démontre ... que ce n'étaient pas les opérations de soutage du "Norstar" qui préoccupaient les autorités italiennes »<sup>187</sup>. Le brusque changement de position de l'Italie, en requalifiant le soutage en infraction, est une marque de mauvaise foi.

#### B. La mise à exécution prématurée et illicite de la saisie

254. Lorsqu'un Etat prévoit de saisir le navire d'un autre Etat du pavillon, il convient de veiller à concilier les intérêts des requérants et des défendeurs et à avoir pleinement conscience de la nécessité d'assurer la justice pour tous. Aussi le procureur doit-il s'acquitter de ses fonctions avec tout le plus grand sérieux.

255. Au lieu de cela, la saisie du « Norstar » a de toute évidence été décidée dans la précipitation et mise à exécution sans l'approbation finale et définitive des autorités judiciaires italiennes. L'ordonnance de saisie a été rendue le 11 août 1998, soit le jour même où l'Italie a demandé sa mise à exécution à l'Espagne.

256. De plus, le procureur du tribunal de Savone a fondé sa décision uniquement sur la juridiction et le droit italiens alors même que le « Norstar » était un navire étranger se trouvant sur le territoire d'un Etat tiers.

---

<sup>185</sup> Ibid., par. 3, p. 1 ; par. 9, p. 2 ; par. 117, p. 26 ; et par. 151, p. 33.

<sup>186</sup> Ibid., par. 151, p. 33.

<sup>187</sup> *Ibidem*.

257. Nous avons déjà appris que la raison de cette conduite était que l'Italie *croyait* à tort que puisque le navire n'était pas en haute mer, on ne pouvait lui reprocher d'avoir violé l'article 87<sup>188</sup>.

258. Cela dit, la liberté de navigation est également applicable aux navires au port qui mènent habituellement des opérations commerciales en haute mer puisque leur activité dépend de la possibilité de regagner la mer libre. La liberté de navigation englobe la libre circulation des navires<sup>189</sup>. En effet, si, pour se soustraire à l'obligation prévue à l'article 87, les Etats pouvaient attendre de saisir des navires étrangers au port à raison d'*activités commerciales licites menées en haute mer* cela reviendrait à vider de son sens la liberté de navigation.

259. L'Italie a déclaré que « le ‘‘Norstar’’ a[vait] été saisi pour obtenir les preuves qui étaient nécessaires pour établir si les défendeurs avaient commis certaines infractions sur le territoire italien. »<sup>190</sup>

260. Toutefois, un Etat n'est pas autorisé à immobiliser un navire étranger avant d'établir l'existence d'une infraction. Avant d'effectuer une saisie pour les infractions présumées, il doit commencer par mener une enquête pour savoir s'il existe une probabilité de culpabilité.

261. De plus, les autorités de l'Etat saisissant doivent prouver le *fumus boni juris* et le *periculum in mora*<sup>191</sup>.

262. D'après Rodriguez et Castillo de la Torre, une ordonnance en indication de mesures conservatoires peut être rendue :

uniquement s'il est établi qu'elle est justifiée *prima facie* en fait et en droit (*fumus boni juris*) et qu'elle est urgente au sens où, pour éviter que les intérêts des requérants ne subissent un préjudice grave et irréparable, il faut qu'elle soit prononcée et produise ses effets avant la décision au principal (urgence).<sup>192</sup>

Cela étant, l'Italie ne semble jamais avoir été particulièrement pressée de saisir le « Norstar », d'autant qu'auparavant elle l'avait laissé opérer librement pendant quatre ans.

---

<sup>188</sup> *Supra*, chapitre 2, section II, par. 41-55, p. 6-8.

<sup>189</sup> Déclaration du Tribunal international du droit de la mer, « Freedom of Navigation: New Challenges », p. 2.

<sup>190</sup> Contre-mémoire, par. 133, p. 29.

<sup>191</sup> *Usines de pâte à papier sur le fleuve Uruguay (Argentine c. Uruguay)*, C.I.J. affaire n° 135, ordonnance du 13 juillet 2006, annexe 9 (mesures conservatoires), opinion individuelle du juge Abraham, par. 11 :

11. Pour me résumer, je dirais qu'avant d'ordonner une mesure consistant en une injonction faite au défendeur d'agir ou de s'abstenir d'agir d'une certaine manière, en vue de préserver un droit revendiqué par le demandeur, la Cour doit s'assurer de trois choses.

En premier lieu, que le droit en cause existe de façon plausible.

En deuxième lieu, que l'on peut raisonnablement soutenir que le comportement du défendeur porte atteinte, ou risque de porter atteinte de façon imminente, au droit en question.

En troisième lieu et enfin, que dans les circonstances de l'espèce l'urgence justifie une mesure de protection afin de mettre le droit dont il s'agit à l'abri d'un dommage irréparable.

<sup>192</sup> Rodriguez Iglesias Gil Carlos et Castillo de la Torre, Fernando, *The Legal Practice in International Law and European Community Law, The Procedure before the Court of Justice of the European Communities*, Martinus Nijhoff Publishers, p. 371-372. [Traduction du Greffe]

263. Dans l'une des affaires citées par ces auteurs, la Cour dit que « [s]elon la Commission, tous les arguments concernant le prétendu préjudice subi par l'économie italienne et les entreprises italiennes en général ne sont pas pertinents pour démontrer l'urgence au regard des intérêts propres de la requérante, ce qui est exigé par une jurisprudence bien établie. »<sup>193</sup>

264. Par ailleurs, le *periculum in mora* implique l'existence d'un risque imminent et irréparable aux intérêts de l'Etat ayant procédé à la saisie qui peut uniquement être évité au moyen d'une saisie conservatoire. La charge de prouver ce *periculum* et le risque de préjudice grave et irréparable repose en l'espèce sur l'Italie, mais à ce jour aucun risque de ce genre n'a été mentionné et encore moins prouvé.

265. Il est crucial de se rappeler que, le 4 septembre 1998, l'Italie a été informée des conséquences auxquelles elle s'exposait en procédant à la saisie après que le service diplomatique de son Ministère des affaires étrangères, à Rome, eut fort justement averti le procureur de Savone des implications en droit international de la saisie d'un navire pour des raisons similaires à celles invoquées dans l'affaires du navire « Spiro F »<sup>194</sup>.

266. Malgré les avertissements de son propre Ministère<sup>195</sup>, l'Italie a malgré tout ordonné la saisie. Si l'Italie avait agi avec la prudence que lui impose la bonne foi dans les relations internationales, elle aurait établi la validité de l'avertissement de son Ministère des affaires étrangères avant de poursuivre.

267. Le Panama reconnaît que l'Italie n'a pas incarcéré les personnes impliquées ou possédant un intérêt dans les opérations du navire. Cela étant, tous les arguments avancés à l'appui de l'abus du droit de ces personnes découlent de l'ordonnance de saisie du navire et des poursuites pénales engagées contre elles en Italie, les deux n'ayant jamais dû avoir lieu.

268. De façon délibérée et irrégulière, l'Italie a uniquement pris en compte son propre intérêt lorsqu'elle a engagé une action pénale et appliqué sa réglementation douanière aux personnes impliquées dans les opérations du « Norstar ». Si l'Italie avait également tenu compte des intérêts du Panama, elle n'aurait pas exigé que des poursuites soient engagées contre les personnes impliquées dans les opérations commerciales du « Norstar » sans pleinement examiner les faits et le droit applicable.

269. Les infractions supposément commises étaient-elles suffisamment graves pour justifier que l'Italie saisisse le navire et sa cargaison, et impose une caution élevée, de sorte que l'on en puisse en conclure que le procureur de Savone n'a pas porté atteinte aux droits du « Norstar » ? De toute évidence, la réponse est non.

270. L'Italie aurait-elle pu attendre d'établir de façon définitive la validité des accusations portées contre les personnes impliquées dans les opérations du « Norstar » qui font l'objet de poursuites pénales ? De toute évidence, la réponse est oui.

271. En fait, si l'Italie avait attendu que ses tribunaux établissent la validité des intentions du procureur de Savone avant de prendre des mesures les choses auraient pu se passer très différemment. Aucune violation ne se serait produite et aucune action n'aurait été intentée.

---

<sup>193</sup> Affaire C-149/95 P(R), *Commission c. Atlantic Container* (1995) Recueil I-2165, par. 22.

<sup>194</sup> *Supra*, chapitre 3, section IV, par. 121125, p. 19-20. Cette lettre a été reçue par le procureur de Savone le 18 septembre 1998.

<sup>195</sup> *Ibidem* ; voir également mémoire, annexe 7.

272. Il n'y avait pas urgence non plus à mettre à exécution l'ordonnance de saisie. Il aurait certainement été possible de convoquer le propriétaire du navire et les autres personnes possédant un intérêt dans les opérations du navire pour les interroger sur la licéité des activités de soutage en haute mer avant de prendre des mesures aussi coercitives. Après tout, le « Norstar » ne risquait pas de s'enfuir.

273. Au lieu de cela, en immobilisant le « Norstar » rapidement et précipitamment, l'Italie a enfreint l'article 87 de la Convention et provoqué un préjudice, premièrement, en rendant une ordonnance de saisie et, deuxièmement, en demandant à l'Espagne de la mettre à exécution. Cette distinction est très importante parce que sans l'ordonnance et sans sa mise à exécution aucun préjudice n'aurait été causé et il n'aurait donc pas été nécessaire d'avoir recours au Tribunal de céans.

274. Les actes ou omissions dont le Panama tire grief découlent tous de l'exercice par l'Italie de sa puissance publique (*acta jure imperii*) et cet exercice comprend le droit de le faire avec la force requise.

275. Mais lorsque cette puissance est utilisée à mauvais escient, les causes probables et raisonnables de ces actes faisant défaut, et que la force des voies de droit est par conséquent utilisée pour assujettir des personnes innocentes à des poursuites pénales et confisquer des biens, causant ainsi un préjudice, nous pouvons à bon droit parler d'un abus de droit.

### C. Le refus délibéré de l'Italie de répondre aux communications du Panama

276. L'une des manifestations les plus caractéristiques de l'absence de bonne foi de la part de l'Italie est qu'elle n'a pas répondu aux communications du Panama destinées à engager un échange de vues.

277. Si l'Italie avait agi de bonne foi elle aurait à tout le moins pris acte des demandes panaméennes en faveur de la levée de la saisie et aurait répondu aux demandes d'échange de vues. De plus, si l'Italie l'avait fait, nous n'en serions probablement pas à discuter de cette question dans cette enceinte au moment qu'il est.

278. Le Tribunal a déjà dit que l'Italie ne pouvait prétendre ignorer que le Panama avait contesté la légalité de l'immobilisation au regard de la Convention<sup>196</sup>, mais l'Italie a continué à refuser toute divulgation d'informations et toute coopération à propos du « Norstar ». D'après le principe de la coopération mutuelle, qui est le socle d'une bonne partie du droit international, le fait de garder intentionnellement le silence face à une demande de règlement d'un problème bilatéral est un comportement contraire à la bonne foi.

279. Les efforts déployés par le Panama pour engager des négociations et le fait qu'il ait finalement compris que ses efforts étaient voués à l'échec ont été qualifiés par l'Italie de « parfaitement faux » et d'« accusations gratuites »<sup>197</sup>, l'Italie déclarant que « [l]e Panama a[vait] librement choisi de poursuivre ses tentatives de négociation avec l'Italie dans des circonstances où il n'était aucunement tenu de le faire, même lorsque les perspectives de parvenir à un règlement négocié étaient inexistantes. »<sup>198</sup>

<sup>196</sup> Exceptions préliminaires, arrêt, par. 97.

<sup>197</sup> Ibid., par. 170, p. 36.

<sup>198</sup> Ibid., par. 172, p. 36.

280. Le Panama accepte la première partie de la description de l'Italie, à savoir que le Panama n'a pas relâché ses efforts pour négocier. Cela étant, en déclarant que ces efforts étaient futiles car les chances de parvenir à un règlement étaient inexistantes l'Italie a prouvé son manque de bonne foi car si elle avait su que les chances de parvenir à un règlement négocié étaient « inexistantes » elle aurait dû en informer immédiatement le Panama.

281. Au lieu de cela, plutôt que d'informer expressément le Panama qu'elle avait décidé d'éviter des négociations, l'Italie a choisi de dissimuler ses véritables intentions et laissé le Panama dans l'ignorance de sa décision. C'est la preuve d'un manquement aux exigences de bonne foi prévues à l'article 300.

282. Le Panama a tenté à sept reprises de communiquer avec l'Italie à propos de cette affaire, mais aucune d'elles n'a été couronnée de succès<sup>199</sup>. L'Italie n'a pas révélé que le 18 février 2002, le procureur de Savone, sous l'autorité duquel le « Norstar » était placé, avait reçu la lettre du 12 février 2002 du Service du contentieux diplomatique, des traités et des affaires législatives du Ministère italien des affaires étrangères, dans laquelle il était expressément fait référence à la demande en réparation de l'agent du Panama et à la position de l'Italie concernant l'article 292 de la Convention<sup>200</sup>.

283. A vrai dire, ce n'est qu'en 2016, lorsque l'Italie a déposé ses exceptions préliminaires, que le Panama a appris que l'Italie avait bien reçu la correspondance écrite et les autres formes de communication envoyées par le Panama depuis 2001 sans toutefois que soit divulguée la lettre susmentionnée.

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

285. Le Panama s'oppose à ce que l'Italie parle de la « conduite de l'Italie durant les négociations avec le Panama » (nous soulignons)<sup>201</sup> car l'Italie n'a jamais procédé à quelque négociation que ce soit. L'Italie use de faux-semblants pour se dédouaner de son intransigeance.

286. Etant donné que le Tribunal a déclaré que l'Italie ne pouvait arguer de son silence pour mettre en doute l'existence d'un différend<sup>202</sup>, ce même silence pourrait également servir à établir l'existence d'une conduite contraire à l'obligation de bonne foi.

287. A ce jour, l'Italie n'a pas fourni de justification valable à ce comportement éhonté et malgré l'arrêt du 4 novembre 2016, dans lequel le Tribunal a dit que ses excuses n'étaient pas valables, l'Italie a continué de maintenir qu'elle n'avait pas répondu aux ouvertures du Panama au motif que le conseil du Panama « n'était pas investi du pouvoir de négocier » et « n'avait

---

<sup>199</sup> Observations et conclusions de la République du Panama sur les exceptions préliminaires soulevées par la République italienne, annexes 1-8.

<sup>200</sup> Annexe 12.

<sup>201</sup> Contre-mémoire, par. 164, p. 35.

<sup>202</sup> Exceptions préliminaires, arrêt, par. 101-102.

pas le pouvoir de représenter le Panama »<sup>203</sup>. Si l'Italie avait agi de bonne foi, elle aurait immédiatement informé le Panama de ses préventions, ce qu'elle n'a jamais fait.

288. Persuadé que l'Italie n'avait pas reçu ses communications, le Panama a finalement été contraint de se porter devant le Tribunal. Une réponse de bonne foi de l'Italie aurait permis de ne pas en arriver là.

289. Même maintenant, l'Italie continue de défendre sa passivité en prétendant que son absence de réponse n'est que le fruit de l'imagination du Panama<sup>204</sup>. Par ailleurs, elle cite également l'arrêt sur les exceptions préliminaires où le Tribunal dit que « le Panama était donc fondé à estimer que poursuivre ses tentatives visant à un échange de vues ne pouvait pas aboutir à un résultat positif »<sup>205</sup>, tout en admettant que « [s]a position...était erronée en droit »<sup>206</sup>. Cette contradiction confirme essentiellement l'absence de bonne foi de l'Italie.

290. Bien qu'elle ait admis que sa conduite était contraire au droit, l'Italie n'en continue pas moins de soutenir que « cela ne veut pas dire que, comme le laisse entendre le Panama, c'est uniquement par mauvaise foi que l'Italie n'a pas répondu aux communications. »<sup>207</sup> Quelle est donc cette « autre raison » que l'Italie ne nomme pas ?

291. Tous les efforts déployés par le Panama pour entamer un dialogue avec l'Italie à ce propos ont été voués à l'échec, ce qui n'empêche cependant pas l'Italie d'objecter à présent à la « nature tautologique » des déclarations du Panama<sup>208</sup> et de nûment donner à entendre que le Panama ne fait que présumer la mauvaise foi de l'Italie sans preuves à l'appui<sup>209</sup>.

292. En réalité, il ressort très clairement des efforts unilatéraux faits pour communiquer, dont preuve a été produite, que l'Italie n'a pas montré en quoi l'interprétation faite par le Panama dénaturait les faits. En formulant des accusations infondées à propos de ce que le Panama croit supposément, l'Italie a au contraire continué à agir de mauvaise foi.

#### D. Les raisons contradictoires fournies par l'Italie pour saisir le « Norstar » en Espagne

293. L'Italie a admis qu'elle avait décidé de saisir le « Norstar » lorsqu'il était en Espagne car elle savait qu'une saisie en haute mer serait contraire à l'article 87<sup>210</sup>.

294. Rappelant que les activités menées par le « Norstar » ne constituaient pas une infraction, nous avons du mal à accepter cette admission comme un acte de bonne foi. S'abstenir de demander la saisie d'un navire en haute mer au motif que cela enfreindrait la liberté de navigation protégée par l'article 87 perd de sa superbe lorsque cela signifie simplement faire passer le lieu de la saisie de la haute mer aux eaux territoriales d'un autre Etat.

295. L'ordonnance de saisie déclare que :

---

<sup>203</sup> Contre-mémoire, par. 177-178, p. 37.

<sup>204</sup> Ibid., par. 170.

<sup>205</sup> Ibid., par. 173, p. 37.

<sup>206</sup> Ibid., par. 179, p. 37.

<sup>207</sup> *Ibidem*.

<sup>208</sup> Ibid., par. 181, p. 38.

<sup>209</sup> *Ibidem*.

<sup>210</sup> Ibid., par. 152, p. 33.

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

Considérant que 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) ;

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

- Il est prouvé que des contacts ont effectivement eu lieu entre le navire devant être saisi et la côte de l'Etat (par l'examen de relevés et d'observations figurant dans des rapports de navigation, de documents consultés à terre et grâce au recours à des services d'observation) et donné lieu à la violation des législations douanière et fiscale par suite de la vente de biens de contrebande sur le territoire de l'Etat (« présence fictive ou présumée », selon l'article 6 du code pénal et l'article 111 de la Convention de Montego Bay, dont la ratification a été autorisée par la loi n° 689/94) ;
- L'existence d'un « lien substantiel », sur lequel repose l'institution internationale susmentionnée, ressort clairement de l'ensemble des enquêtes ordonnées, comme cela est résumé plus haut : il a été établi que le fait que le navire étranger se trouve de façon répétée dans les eaux adjacentes de la haute mer avait pour seul but de porter atteinte aux intérêts financiers de l'Italie et de l'Union européenne.

PAR LES MOTIFS CI-DESSUS EXPOSÉS  
ORDONNE

que les biens susmentionnés soient saisis et que copie de la présente ordonnance soit notifiée à la personne susmentionnée, si elle est présente, ou à toute autre personne actuellement en possession des biens à saisir.<sup>211</sup> (nous soulignons)

---

<sup>211</sup> Ordonnance de saisie du 11 août 1998, exceptions préliminaires, annexe C ; contre-mémoire, annexe I.

296. Cette conduite de l'Italie est condamnable car nous rappellerons que, dans ses exceptions préliminaires, l'Italie a déclaré que « en statuant sur les prétentions du Panama le Tribunal serait amené à se prononcer sur les droits et obligations de l'Espagne, en l'absence de cette dernière »<sup>212</sup>. De cette manière, l'Italie cherchait à éluder sa conduite illicite en l'imputant à l'Espagne.

297. L'Italie a déclaré dans le contre-mémoire que si elle a saisi le « Norstar » en Espagne, c'était « pour éviter d'enfreindre la disposition de la Convention sur la liberté de navigation en haute mer. »<sup>213</sup> En revanche, sachant que le « Norstar » se trouvait en Espagne, le procureur de Savone a déclaré quant à lui que l'ordonnance de saisie avait été prise sur le fondement des doctrines de la « présence fictive ou présumée » et du « lien substantiel »<sup>214</sup>.

298. Ni les doctrines de la « présence fictive ou présumée », ni celle du « lien substantiel » n'auraient été nécessaires pour fonder la mise à exécution de l'ordonnance en Espagne si le véritable objectif était d'éviter d'enfreindre l'article 87, comme l'Italie l'a dit dans son contre-mémoire, car ces doctrines ont précisément servi à justifier la saisie « dans des eaux internationales et...la zone contiguë de surveillance », comme cela figure expressément dans l'ordonnance de saisie<sup>215</sup>.

299. En conséquence, les raisons données dans le contre-mémoire pour saisir le « Norstar » en Espagne vont en réalité à l'encontre du raisonnement qui sous-tend les deux doctrines. On peut donc dire de la conduite de l'Italie qu'elle est loin d'être un modèle de bonne foi puisque cette contradiction signifie qu'au moins l'un des arguments de l'Italie est fallacieux.

300. Quoi qu'il en soit, l'inanité de la justification avancée par l'Italie à l'appui de sa décision de saisir le « Norstar » dans un port espagnol a déjà été démontrée.

E. L'Italie a gardé le bien sous sa juridiction, son autorité et son contrôle pendant un laps de temps excessif au lieu de promptement prendre des mesures pour le restituer

301. Il est paradoxal que l'Italie, s'étant précipitée pour placer le « Norstar » sous main de justice, ait pris tout son temps pour désamorcer la situation.

302. Alors qu'elle savait que le « Norstar » avait été saisi de façon irrégulière et que la saisie violait la liberté de navigation régie par l'article 87, l'Italie n'a pas pris de mesures décisives pour promptement restituer le navire à ses propriétaires ou au Panama en tant qu'Etat du pavillon.

303. Au contraire, l'Italie a laissé le « Norstar » se délabrer pendant un laps de temps tellement excessif qu'il a finalement dû être vendu aux enchères publiques pour finir en ferraille. Cette conduite est-elle marquée au coin de la bonne foi ?

304. Le 21 mars 2003, l'Italie a dit au propriétaire que « [e]n vertu de la loi italienne, le délai pour prendre possession du navire est de 30 jours à compter de la date de réception de la présente communication. En cas de non-retrait du navire, le juge ordonnera sa mise en

---

<sup>212</sup> Exceptions préliminaires, par. 34 b).

<sup>213</sup> Contre-mémoire, par. 152, p. 33.

<sup>214</sup> Ordonnance de saisie du 11 août 1998, exceptions préliminaires, annexe C, p. 2.

<sup>215</sup> *Ibidem*.

vente. »<sup>216</sup> Lorsque l'Italie a fait valoir cet argument, elle a dit que le « Panama, tout en se plaignant généralement du manque de communication de la part des autorités italiennes, caractérise cette notification comme une “menace” pour le propriétaire du “Norstar” » mais que « [a]u contraire, la notification était un acte juridiquement contraignant, adopté dans l'intérêt du propriétaire du navire et exigé en vertu de la loi italienne aux fins de garantir une procédure régulière. »<sup>217</sup>

305. Pourquoi l'Italie n'a-t-elle jamais donné suite ? Est-ce de bonne foi qu'elle a menacé de vendre le navire si telle n'était pas son intention véritable ? L'Italie ne fournit pas de raisons concluantes pour la suspension de ces notifications en vue d'assurer la levée de la saisie du navire.

306. Au lieu de subir les conséquences de sa propre passivité, l'Italie a choisi au contraire de blâmer le propriétaire pour n'avoir pas repris possession du navire.

307. Le Panama soutient que si l'Italie avait su que le propriétaire ne faisait rien pour reprendre possession du navire, elle aurait dû engager une action et/ou contacter le Gouvernement panaméen, qui, lui, aurait pu prendre les mesures nécessaires. Aucun doute n'aurait alors subsisté quant à l'intention de l'Italie de restituer le navire.

308. Le Panama affirme également que si l'Italie avait soutenu que soit le Panama soit le propriétaire du navire avait comme obligation de récupérer le navire, comme l'Italie l'a déclaré, cette mora accipiendi aurait pu former la base d'une prétention valable de l'Italie. L'Italie aurait toutefois été tenue de prouver qu'il y a eu coopération de la part du Panama ou du propriétaire, qu'elle-même s'était acquittée des obligations qui lui incombait et que le Panama ou le propriétaire avait refusé de récupérer le navire. Aucune de ces conditions n'a été prouvée comme remplie par l'Italie de sorte que sa prétention n'a pas été validée à cet égard.

309. Si l'Italie avait pris de telles mesures, cela aurait permis au Panama et au propriétaire d'évaluer l'état du navire et de déterminer s'il s'agissait encore d'un actif commercialement viable. Or tout ce qui nous reste à présent est l'affirmation de l'Italie selon laquelle il n'en est pas ainsi.

310. Tout en cherchant à se justifier pour n'avoir pas respecté sa propre décision de restituer le navire, l'Italie n'a jamais reconnu avoir conservé le « Norstar » sous sa juridiction, son contrôle et son autorité, tout en ne faisant rien pour procéder à la restitution du navire ordonnée par ses tribunaux, comme la bonne foi l'y aurait obligée.

311. Au lieu de cela, après la mise à exécution de la saisie, le navire est resté sous la juridiction, l'autorité et le contrôle de l'Italie pendant une période de temps excessive, bien au-delà de la levée de la saisie. Ce n'est que lorsque les autorités espagnoles ont prié la Cour d'appel de Gênes de leur donner des instructions quant à la possibilité de démolir le « Norstar », le 6 septembre 2006, que l'Italie a consenti à envisager le destin du navire. Le 13 novembre 2006, la Cour d'appel a répondu qu'elle n'était pas habilitée à se prononcer en la matière et déclaré que :

---

<sup>216</sup> Mémoire, annexe 12.

<sup>217</sup> Contre-mémoire, par. 63, p. 16.

Ayant remarqué que cet arrêt n'avait manifestement pas été mis à exécution et qu'il n'y a rien à décider quant au destin du navire, du fait qu'il a été restitué à la partie qui peut y prétendre, ne ressortit pas à la compétence de la Cour de céans (et, en tout état de cause, étant donné que le jugement de première instance a été confirmé, toute question sur l'exécution dudit jugement serait de la compétence du tribunal de Savone d'après l'article 665 du Code de procédure pénale).<sup>218</sup> (nous soulignons)

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

313. D'autre part, si le navire ou les biens s'étaient fortement dépréciés l'Italie aurait pu, en tout état de la cause ou ultérieurement, avec ou sans requête, ordonner qu'ils soient vendus et rembourser le propriétaire en conséquence.

314. Au lieu de cela, l'Italie semble avoir oublié complètement le « Norstar » jusqu'à ce que le Panama introduise une instance devant le Tribunal. Rien d'autre n'a été fait durant les 10 ans qui se sont écoulés dans l'intervalle.

315. Dans son contre-mémoire, l'Italie a admis que c'était le Panama qui lui avait révélé le sort réservé au « Norstar » et qu'elle ignorait où se trouvait le navire, déclarant qu'elle :

a[vait] appris, à la lecture du mémoire du Panama, que le « Norstar » avait été sorti du port de Palma de Majorque en août 2015, à la suite d'une vente aux enchères publiques approuvée par l'autorité portuaire locale. Global PGM, société opérant dans le secteur du recyclage, l'a acheté pour transformer le navire en acier.<sup>219</sup>

316. Cela confirme que l'Italie ne s'est pas conformée à ses obligations en tant qu'Etat saisissant car elle ne savait même pas que le « Norstar » avait été vendu aux enchères publiques plus de dix ans après que la saisie était censée avoir été levée, alors même que le navire était sous la juridiction, le contrôle et l'autorité de l'Italie durant ce temps.

317. Peut-on dire que l'Italie a agi de bonne foi lorsqu'elle a ordonné la vente du « Norstar » et prétendu qu'elle ignorait tout de ce qu'il était advenu du navire jusqu'à ce qu'elle l'apprenne « à la lecture du mémoire du Panama » ? En réalité, les informations relatives à l'enchère ont toujours publiques et une simple recherche sur Internet l'aurait facilement confirmé.

318. Tentant de faire montre de sa bonne foi, l'Italie a déclaré que « quelques mois seulement après la mise à exécution de l'ordonnance de saisie, les autorités judiciaires italiennes ont accédé à la demande du propriétaire du navire pour obtenir restitution du navire, mais que celui-ci n'en a jamais pris possession »<sup>220</sup>, affirmant que « contrairement à ce qui est indiqué dans l'annexe 8 à son mémoire...il ne s'est écoulé que cinq mois entre la demande de mainlevée formée par le propriétaire du navire et la date à laquelle il a eu effectivement connaissance de

---

<sup>218</sup> Lettre de la Cour d'appel de Gênes en réponse à la demande des autorités espagnoles de destruction du « Norstar », 13 novembre 2006, exceptions préliminaires écrites de l'Italie, annexe O.

<sup>219</sup> Contre-mémoire, par. 71 ; mémoire, annexe 16.

<sup>220</sup> Ibid., par. 14, p. 3.

la mainlevée » et considérant qu'on pouvait « difficilement parler d'une "immobilisation prolongée" susceptible de priver une société armatrice de toute source de revenus. »<sup>221</sup>

319. En réalité, onze mois se sont écoulés entre la demande de mainlevée et son octroi. L'Italie fait-elle preuve de bonne foi en dénaturant ainsi les faits ? Le propriétaire tirait des revenus des activités commerciales menées avec le navire et cette confiscation illicite a fait tarir cette source de revenus.

320. L'Italie devrait réaliser que même cinq mois suffisent pour détruire la viabilité financière de la société armatrice et qu'elle ferait donc mieux de ne pas traiter cet effet de manière aussi désinvolte.

321. Si l'Italie considère qu'avec cinq mois on peut « difficilement parler d'une "immobilisation prolongée" susceptible de priver une société armatrice de toute source de revenus », le Panama estime que les dommages-intérêts ont commencé à courir à partir du moment où le navire n'a pas été autorisé à quitter le port et où son propriétaire et toutes les personnes impliquées dans ses opérations ont subi des pertes de revenus importantes du fait que le navire ne pouvait continuer à se livrer à l'activité commerciale pour laquelle il avait été construit et armé.

322. Il ne fait aucun doute que le temps écoulé entre la saisie, en 1998, et la mise aux enchères, en 2015, excède de loin ce que l'Italie décrit comme étant le temps écoulé entre la demande de mainlevée et le moment où elle a effectivement eu connaissance de la mainlevée.

323. Le temps perdu auquel le Panama se réfère est celui qui s'est écoulé entre la date d'exécution de la saisie (1998) et la date à laquelle le navire a fini par être vendu à la ferraille (2015). Ce qui compte réellement ici est que la capacité productive du navire a été perdue depuis 1998, et non uniquement pour cinq mois. Etant donné que la procédure de restitution ou de levée de la saisie n'a jamais été engagée, et que la levée de la saisie n'a jamais été effectivement mise à exécution, tout comme nous savons à présent que cela n'est plus possible, le Panama demande à être indemnisé car il s'agit de la seule forme de réparation possible.

324. L'Italie a beau affirmer qu'elle a « prononcé la mainlevée définitive de la saisie du navire »<sup>222</sup>, la vérité est que le navire n'a jamais été relâché. L'Italie a reconnu que le navire était resté sous la juridiction du tribunal de Savone depuis le 13 novembre 2006<sup>223</sup>. Le Panama n'admet donc pas la validité du prétendu refus du propriétaire de récupérer son navire en 2003<sup>224</sup>.

325. L'Italie a également affirmé que « le tribunal de Savone demandait aux autorités espagnoles d'informer le gardien du navire de la mainlevée de l'immobilisation du "Norstar", de veiller à la restitution effective du navire à son propriétaire et d'envoyer ensuite confirmation de la mainlevée aux autorités italiennes. »<sup>225</sup> Pour l'Italie, une telle demande équivaut à se dérober à ses responsabilités, ce qui est un nouvel exemple de sa mauvaise foi.

---

<sup>221</sup> Ibid., par. 264, p. 53.

<sup>222</sup> Ibid., par. 14, p. 3.

<sup>223</sup> Lettre de la Cour d'appel de Gênes en réponse à la demande des autorités espagnoles de destruction du « Norstar », 13 novembre 2006, exceptions préliminaires écrites de l'Italie, annexe O.

<sup>224</sup> Contre-mémoire, annexe Q.

<sup>225</sup> Ibid., par. 59, p. 15.

326. L'Italie a cherché à s'absoudre en déclarant que « [p]ar lettre en date du 17 avril 2003, les autorités judiciaires espagnoles ont donné instruction au service maritime provincial, émanation du Ministère espagnol de l'intérieur, de lever l'immobilisation » et que « [l]e 21 juillet 2003, l'immobilisation a donc été levée par le service maritime provincial, en vertu de l'ordonnance n° 84/03 », tout en ajoutant que « [l]e lendemain, le capitaine du service maritime provincial a informé les autorités judiciaires espagnoles compétentes que l'immobilisation du "Norstar" avait été levée, et a joint à cette notification les pièces justificatives pertinentes. »<sup>226</sup>

327. Pourtant le document présenté par l'Italie dit uniquement que « le document n° 84/03 du 21 juillet 2003 portant levée de la saisie et des scellés figure en pièce jointe ». Or aucun document intitulé « ordonnance n° 84/03 » ne figurait en pièce jointe, ni n'a été produit par l'Italie comme preuve.

328. Même si une telle ordonnance avait été exécutée, il n'en reste pas moins qu'il ne pouvait y avoir de véritable mise en application de l'ordonnance de levée sans sa signification officielle et sa réception par une personne autorisée. Une telle signification n'a jamais eu lieu.

329. L'Italie soutient que le fait d'ordonner la « mainlevée définitive »<sup>227</sup> de la saisie du « Norstar » a eu pour effet de transférer la responsabilité de ses actions au propriétaire du navire qui « n'a pas récupéré son navire »<sup>228</sup>. Le Panama ne comprend pas le sens que l'Italie donne au terme « définitive » en rapport avec l'ordonnance de levée, tout comme il ne saisit pas bien la signification des expressions « versement d'une caution raisonnable » et « mainlevée conditionnelle ». Quoi qu'il en soit, les dommages causés étaient tels qu'il était impossible pour le propriétaire de reprendre possession du navire.

330. Bien que les tribunaux italiens aient ordonné la mainlevée de la saisie, cette décision n'a jamais été mise à exécution et l'Italie n'a jamais pris de mesures pour s'y conformer, ni même produit quoi que ce soit prouvant qu'elle avait l'intention de le faire.

331. Au contraire, l'Italie a complètement négligé son obligation d'assurer l'entretien du navire afin qu'il ne se détériore pas, confirmant ainsi son obligation de réparer les dommages subis. Le Panama s'estime donc dans son bon droit lorsqu'il dit que les actions de l'Italie, que ce soit durant la période comprise entre 1998 et 2015 ou ses tentatives de justifier ces actions durant le cours de la présente instance, ont été accomplies de mauvaise foi.

332. Dans son mémoire, le Panama a déclaré que :

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.<sup>229</sup>

333. Les seules objections émanant de l'Italie à ce sujet sont, premièrement, que la prétention du Panama « ne relève pas de la compétence du Tribunal » et, deuxièmement, qu'elle n'a été

---

<sup>226</sup> Ibid., par. 60, p. 15.

<sup>227</sup> Ibid., par. 14, p. 3.

<sup>228</sup> Ibid., par. 254, p. 51.

<sup>229</sup> Mémoire, par. 119, p. 32.

formulée que pour faire « référence d'une manière générale aux "obligations que la Convention met à la charge" de l'Italie »<sup>230</sup>. Rien de cela n'est vrai.

334. L'argument de l'Italie selon lequel le Tribunal n'aurait pas compétence en la matière, contredit directement ce que le Tribunal avait déjà décidé le 4 novembre 2016. D'autre part, pour ce qui est de la référence générale faite aux obligations, il est facile de confirmer que l'argument est très exactement exposé dans le mémoire sous le titre « 3. L'Italie ne s'est pas acquittée de bonne foi des obligations que la Convention met à sa charge »<sup>231</sup> où tous les chefs, y compris celui de la durée excessive de la saisie, ont été articulés à suffisance.

F. Le fait que l'Italie considère qu'une certaine disposition conventionnelle lie uniquement le Panama

335. Nous nous référons à l'affirmation de l'Italie que « l'obligation de tenir dûment compte des droits des autres Etats inscrite à l'article 87, paragraphe 2, lie les Etats qui exercent leur liberté de navigation sur le fondement de l'article 87, paragraphe 1. » La position de l'Italie est que seul les Etats du pavillon, et non les Etats côtiers, sont assujettis à cette norme.

En d'autres termes, l'Italie croit que c'est « uniquement [au Panama] et non à l'Italie » que s'impose l'obligation inscrite au paragraphe 2 de l'article 87<sup>232</sup>.

336. Or il est clair que lorsqu'il est fait mention de la liberté de navigation à l'article 87, paragraphe 2, de la Convention, il est précisé que « [c]haque Etat exerce ces libertés en tenant dûment compte de l'intérêt ... [d]es autres Etats » (nous soulignons). Cette disposition n'opère pas de distinction entre les Etats du pavillon et les Etats côtiers ; les libertés doivent être exercées et respectées par tous les Etats eu égard aux intérêts des autres Etats. L'Italie n'est certainement pas exemptée de cette disposition. Par conséquent, tant son raisonnement que son interprétation sont infondés.

337. Le seul fait que l'Italie estime que l'article 87, paragraphe 2, de la Convention lie uniquement le Panama et non l'Italie est une preuve de plus du manque de bonne foi de celle-ci.

G. En désavouant ses propres raisons, l'Italie est en violation de son obligation de bonne foi pour *non concedit venire contra factum proprium*

338. L'Italie a pris en compte l'arrêt du tribunal de Savone dans son contre-mémoire (même s'il ne s'agit que d'une note de bas de page), déclarant que :

l'achat de carburant destiné à être stocké à bord par des navires de plaisance en dehors des eaux territoriales et en vue de son introduction subséquente dans les eaux territoriales n'est pas assujetti au paiement de droits d'importation, pour autant que le carburant ne soit pas consommé dans le territoire douanier ou déchargé à terre. En conséquence, quiconque organise la fourniture de carburant offshore [...] ne commet aucun délit quand bien

---

<sup>230</sup> Contre-mémoire, par. 161, p. 34.

<sup>231</sup> Mémoire, par. 113-123, p. 32-34.

<sup>232</sup> Ibid., par. 202, p. 50.

même saurait-il que le carburant diesel sera utilisé par des navires de plaisance voguant vers les côtes italiennes.<sup>233</sup>

339. Toutefois, à partir du moment où l'Italie a décidé que le « Norstar » menait ses activités en dehors de son territoire il est malhonnête de sa part d'affirmer à présent que « le «Norstar» a été saisi pour obtenir les preuves qui étaient nécessaires pour établir si les défendeurs avaient commis certaines infractions sur le territoire italien. »<sup>234</sup>

340. L'Italie, par le truchement du tribunal de Savone, a admis qu'« il convient, avant de reconnaître toute forme de responsabilité pénale, d'examiner préalablement le lieu où la fourniture de carburant est intervenue, étant donné que dans le cas où elle a eu lieu en dehors de la limite des eaux territoriales, aucun des délits imputés aux prévenus n'a été commis. »<sup>235</sup>

341. Il est donc juridiquement contradictoire que l'Italie affirme ensuite le contraire, comme c'est le cas dans son contre-mémoire, à savoir que le navire aurait été saisi « pour une infraction qu'il était soupçonné avoir commis en Italie »<sup>236</sup>.

C'est la raison pour laquelle le Panama invoque le principe *non concedit venire contra factum proprium* car les assertions actuelles de l'Italie sont en contradiction directe avec la conduite qui a fait que la présente affaire a été portée devant le Tribunal.

342. Quoi qu'il en soit, depuis le début de cette affaire, l'Italie a conservé le contrôle du navire et de toutes les procédures afférentes à sa saisie.

343. Dans ces circonstances, l'Italie ne peut légitimement déclarer que « l'ordonnance de saisie n'a pas été prononcée dans le contexte d'une procédure pénale concernant des activités de soutage menées par le «Norstar» en haute mer », mais « dans le contexte d'une procédure concernant des infractions présumées qui ont été commises dans le territoire italien »<sup>237</sup>.

344. Cette dernière affirmation de l'Italie entre non seulement en contradiction avec ses propres décisions judiciaires, mais aussi avec son argument selon lequel « ce n'est pas parce que les infractions susvisées n'ont pas été commises sur le territoire italien que les prévenus ont été relaxés, mais parce que les autorités judiciaires ont considéré que l'élément matériel des infractions en question n'était pas manifeste dans la conduite des prévenus »<sup>238</sup>.

345. Le Panama soutient que l'arrêt du tribunal de Savone a confirmé que la saisie du « Norstar » et les poursuites engagées contre les personnes liées à celui-ci étaient fondées sur le postulat que le lieu où le navire opérait étaient les eaux internationales.

346. Cela vient contredire ce qui figure dans le contre-mémoire de l'Italie, où il est dit que :

l'Italie est le lieu où les agissements criminels en question ont commencé, le « Norstar » y étant avitaillé en gasoil acheté hors taxes ; l'Italie est le lieu où les infractions de contrebande et de fraude fiscale auraient été réalisées

---

<sup>233</sup> Ibid., par. 58, notes 43, 44 et 45.

<sup>234</sup> Contre-mémoire, par. 133, p. 29.

<sup>235</sup> Jugement du tribunal de Savone, par. 6, p. 10.

<sup>236</sup> Contre-mémoire, par. 135, p. 29.

<sup>237</sup> Ibid., par. 44, p. 10.

<sup>238</sup> Ibid., par. 132, p. 29.

au moment de la réintroduction dudit gasoil en violation des législations douanière et pénale de l'Italie.<sup>239</sup>

347. De plus, la méthode italienne consistant à découper les activités de soutage du « Norstar » en séquences successives, à savoir achat et transport du combustible en haute mer pour souter des navires de plaisance retournant ensuite en Italie, et à décrire l'Italie comme le lieu où la conduite a commencé et a été réalisée, est conçue pour obvier à l'application de l'article 87 de la Convention et à un engagement de responsabilité. Cette conduite est fondée sur la volonté de refuser d'admettre ses propres méfaits.

348. L'argument qui veut que cette série d'actes – antérieurs, concomitants et postérieurs au soutage en haute mer – justifie d'une manière ou d'une autre la conduite de l'Italie ne change rien à l'illicéité de la saisie, pas plus qu'il ne réduit à néant les raisons qu'a le Panama de réclamer des dommages-intérêts car aucun de ces actes n'est constitutif d'une infraction.

#### H. Nullus commodum capere de sua injuria propria

349. L'Italie elle-même a jugé illicite la saisie du « Norstar ». Le tribunal de Savone a dit qu'« [e]n conséquence de l'acquiescement des prévenus au motif de l'absence d'élément factuel du délit, il doit être donné mainlevée de la saisie du navire Norstar »<sup>240</sup>.

350. Pourtant, bien qu'elle ait déjà conclu à l'illicéité de la saisie, en déclarant à présent que le « Norstar » « a été saisi et immobilisé parce qu'il était soupçonné de faire partie d'un plan criminel global visant à la commission des infractions de fraude fiscale et de contrebande sur le territoire italien »<sup>241</sup>, l'Italie cherche à tirer profit de ses propres méfaits.

351. En invoquant sa propre conduite illicite pour chercher à minimiser sa responsabilité, l'Italie contrevient à la maxime *nullus commodum capere de sua injuria propria*. Dans l'affaire *Tattler* (1920), le tribunal a déclaré qu'« il est difficile d'admettre qu'un navire étranger puisse être saisi pour ne pas posséder un document donné lorsque ce document lui a été refusé par les autorités mêmes qui lui demandent de l'obtenir »<sup>242</sup>. Cette affaire semble analogue à la présente dans la mesure où l'Italie a construit un échafaudage théorique entièrement nouveau au soutien de la saisie largement fondé sur son acquiescement antérieur.

352. Puisque l'Italie avait déjà décidé que le « Norstar » et toutes les personnes liées à celui-ci n'avaient pas commis d'infractions, toutes les références actuelles de l'Italie aux « infractions commises sur son territoire » sont, sans doute aucun, preuve qu'elle cherche à tirer profit de son propre méfait.

353. L'Italie a également déclaré que « [d]e 1994 à 1998, le “Norstar”... se livrait à des activités de soutage au large des côtes françaises, italiennes et espagnoles »<sup>243</sup> et que ces

---

<sup>239</sup> Ibid., par. 135, p. 29.

<sup>240</sup> Jugement du tribunal de Savone, par. 6, p. 10.

<sup>241</sup> Contre-mémoire, par. 151, p. 33.

<sup>242</sup> Brit.-U.S. Cl. Arb. (1910) : Nielsen's *Report*, p. 489, p. 9. 493, cité par Cheng, Bin, *General Principles of Law as applied by International Courts and Tribunals*, Stevens & Sons Limited, London 1953, p. 150. [Traduction du Greffe]

<sup>243</sup> Exceptions préliminaires, par. 7.

opérations étaient menées sans interférence de la part des garde-côtes ou des douaniers italiens<sup>244</sup>.

354. L'Italie s'étant abstenue pendant toutes ces années de faire quoi que ce soit pour engager des poursuites pénales contre les personnes impliquées dans cette activité, sa décision de soudainement traiter les actions du « Norstar » comme une infraction, loin d'être un acte de bonne foi, constitue une violation du principe *nullus commodum capere de sua injuria propria*. Il s'agit d'un type d'estoppel déjà accepté en droit international :

Le Gouvernement n'ayant jamais pris de mesures pour mettre un terme à cette pratique, dont il connaissait l'existence soit de par la loi soit par arbitrage dans le cadre du contrat, et n'ayant jamais déclaré le contrat résilié en conséquence, et ayant reconnu le contrat tout du long, et se rendant ainsi *particeps criminis* d'une telle infraction (éventuelle) de la loi, ne saurait, à mon sens, se prévaloir de cette assertion.<sup>245</sup>

Tout ce qui précède montre une nouvelle fois que l'Italie n'a pas respecté son obligation d'agir de bonne foi.

#### **V. La décision de l'Italie de rendre une ordonnance de saisie constitue un abus de droit au sens de l'article 300**

355. Le concept d'abus de droit implique la violation d'un pilier du droit international, et du droit général, que ramasse la maxime *neminem laedit qui suo jure utitur*, soit « ne saurait blesser autrui celui qui ne fait qu'user de son droit ».

C'est pourquoi, lorsqu'un abus de droit se produit, le principe *sic utere jure tuo alienum non laedas*, imposant que l'exercice des droits individuels se fasse sans causer de préjudice à autrui, prime pour devenir le fondement même du concept de la protection des droits.

356. Se fondant sur ce dernier principe, le Panama affirme que l'Italie, en tant qu'Etat côtier, a abusé de son droit inscrit à l'article 21 de la Convention de légalement prévenir la violation de ses réglementations douanière et fiscale par des navires étrangers entrant dans sa mer territoriale.

357. L'Encyclopédie du droit international public énumère trois situations juridiques dans lesquelles un abus de droit peut survenir. Dans la deuxième d'entre elles

... un droit est exercé délibérément en vue d'une fin qui est différente de celle pour laquelle le droit a été conçu, avec pour résultat qu'un préjudice est causé. Tel est le concept de détournement de pouvoir, bien connu de la pratique administrative des Etats. On en trouve des exemples dans la pratique interétatique...<sup>246</sup>

---

<sup>244</sup> Mémoire, par. 14.

<sup>245</sup> *Shufeldt Case* (1930), RSA, vol. II, p. 1097, cité par Cheng, Bin, *op. cit.*, p. 151. [Traduction du Greffe]

<sup>246</sup> Alexandre Kiss, « Abuse of Rights », in R. Bernhardt (dir.), *Encyclopedia of Public International Law*, vol. I (1992), p. 4-8. [Traduction du Greffe] Voir également « abuse of rights » in Max Planck Encyclopedia of Public International Law.

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

359. En d'autres termes, l'Italie a délibérément fait un usage abusif de ce droit pour pouvoir réprimer des activités licites en haute mer<sup>247</sup>.

360. L'Italie soutient que le fondement de sa compétence était territorial et fait référence aux lois douanières visées dans l'ordonnance de saisie.

361. Toutefois, le Panama rappelle le fait qu'il a décrit au paragraphe 25 du mémoire :

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 cause.<sup>248</sup>

362. On peut en conclure que l'Italie a fait en l'espèce un exercice arbitraire de son droit de rendre une ordonnance de saisie et de procéder à la saisie car la saisie du « Norstar » n'était pas le fruit d'une décision prise en connaissance de cause.

363. En d'autres termes, du fait de son caractère arbitraire, la décision de l'Italie de saisir le « Norstar » est constitutive d'un détournement de pouvoir. De plus, l'ordonnance de saisie et la longue procédure ont causé un dommage au Panama, dont le détail sera précisé dans le chapitre sur les réparations.

364. Pour les raisons présentées ci-dessus, le Panama affirme que les conditions de l'abus de droit sont réunies, partant que le lien entre les articles 87 et 300 a lui aussi été fermement établi.

---

<sup>247</sup> Chapitre 4, section III, par. 222-248, p. 36-39 ; voir également, chapitre 4, section IV, par. 249-354, p. 39-54.

<sup>248</sup> Paragraphe 25, p. 13.

## CHAPITRE 5

### L'APPLICATION D'AUTRES RÈGLES DU DROIT INTERNATIONAL

#### I. Introduction

365. Dans ce chapitre, le Panama démontrera que d'autres règles du droit international sont inextricablement liées aux articles 87 et 300. La section II démontre pourquoi les arguments avancés par l'Italie n'enlèvent rien à la pertinence des articles 92, paragraphe 1, et 97, paragraphes 1 et 3, de la Convention, et la section III démontre pourquoi le Tribunal devrait également prendre en considération la violation de plusieurs règles du droit international en matière de droits de l'homme, invoquées dans le mémoire.

#### II. La violation des articles 92, paragraphe 1, et 97, paragraphes 1 et 3, de la Convention

366. L'article 87 de la Convention régit la liberté de la haute mer et dispose que cette liberté « s'exerce dans les conditions prévues par les dispositions de la Convention » mais qu'il convient également de prendre en considération les « autres règles du droit international ».

367. Le fait que seuls les articles 87 et 300 ont jusqu'à présent été jugés pertinents dans la présente affaire n'empêche pas le Tribunal de prendre en considération d'autres violations du droit international étroitement liées à ces dispositions. En l'espèce, les violations commises tombent également sous le coup des articles 92, paragraphe 1, et 97, paragraphes 1 et 3, de la Convention.

368. L'Italie n'a avancé aucun moyen de défense contre les arguments exposés dans le mémoire à propos de la violation de ces dispositions supplémentaires, et s'est contentée d'indiquer que leur citation était inappropriée en l'espèce.

369. Toutefois, étant donné que les articles 87, 92 et 97 relèvent tous de la Partie VIII de la Convention consacrée aux opérations en haute mer, la pertinence de ces articles en l'espèce ne devrait pas être traitée de manière aussi dédaigneuse.

370. Contrairement à ce que soutient l'Italie, en demandant cette analyse, le Panama n'entend pas élargir l'objet du différend ni formuler de nouvelles demandes, mais uniquement rappeler que ces dispositions de la Convention se rapportent strictement aux violations de l'article 87 commises par l'Italie et à l'application de cet article dans la présente affaire, tout en complétant l'interprétation de cette disposition cruciale.

371. L'article 92 dispose explicitement que les navires naviguant en haute mer sont soumis à la juridiction exclusive de l'Etat du pavillon<sup>249</sup>, et l'article 97 spécifie qu'il ne peut être intenté de poursuites pénales ou disciplinaires engageant la responsabilité du capitaine du navire ou de

---

<sup>249</sup> Article 92. Condition juridique des navires.

1. Les navires naviguent sous le pavillon d'un seul Etat et sont soumis, sauf dans les cas exceptionnels expressément prévus par des traités internationaux ou par la Convention, à sa juridiction exclusive en haute mer. Aucun changement de pavillon ne peut intervenir au cours d'un voyage ou d'une escale, sauf en cas de transfert réel de la propriété ou de changement d'immatriculation.

son équipage en haute mer que devant les autorités de l'Etat du pavillon ou de l'Etat dont l'intéressé a la nationalité<sup>250</sup>.

372. En exerçant sa compétence à l'encontre du « Norstar » et des personnes participant aux opérations de ce navire, l'Italie n'a pas seulement commis une violation de la liberté de navigation protégée par l'article 87, mais également violé la règle de la juridiction exclusive instituée par l'article 92.

373. Simultanément, en intentant des poursuites contre le capitaine et les autres personnes au service du « Norstar », l'Italie a également contrevenu à l'article 97, paragraphe 1, qui réserve exclusivement cette action aux autorités judiciaires ou administratives soit de l'Etat du pavillon, soit de l'Etat dont l'intéressé a la nationalité ; or, l'Italie n'était ni l'un ni l'autre de ces Etats.

374. Le Panama est le seul Etat qui ait la maîtrise complète des affaires impliquant une question de responsabilité pénale de la part de l'un quelconque de ses navires ou des personnes à son service lorsque ce navire se trouve en haute mer, lieu du délit présumé en l'espèce.

375. Comme nous l'avons déjà établi, la conduite qui a entraîné la saisie du « Norstar », affectant les personnes participant à ses opérations, a eu lieu en haute mer.

376. Dès lors qu'en appliquant ses lois nationales et en exerçant sa juridiction l'Italie a saisi le « Norstar » en violation de l'article 87, puisque cette saisie est intervenue à raison d'activités que ce navire exerçait en haute mer, il est certain que l'Italie n'a pas respecté les dispositions corrélatives concernant un navire se trouvant hors de sa juridiction.

377. Le paragraphe 3 de l'article 97 affirme le principe suivant : « Il ne peut être ordonné de saisie ou d'immobilisation du navire, même dans l'exécution d'actes d'instruction, par d'autres autorités que celle de l'Etat du pavillon ». L'Italie a elle-même reconnu que le « Norstar » a été saisi dans le cadre d'« enquêtes préliminaires. »<sup>251</sup>

378. Sachant que l'Etat du pavillon est le Panama, et non l'Italie, il ne devrait y avoir aucune controverse à propos de la pertinence de cette disposition pour statuer sur le présent différend.

379. Ainsi qu'il a été indiqué *supra*<sup>252</sup>, les tribunaux sont présumés connaître la loi, conformément au principe *jura novit curia*. En conséquence, le Tribunal est libre d'interpréter

---

<sup>250</sup> Article 97. Juridiction pénale en matière d'abordage ou en ce qui concerne tout autre incident de navigation maritime.

1. En cas d'abordage ou de tout autre incident de navigation maritime en haute mer qui engage la responsabilité pénale ou disciplinaire du capitaine ou de tout autre membre du personnel du navire, il ne peut être intenté de poursuites pénales ou disciplinaires que devant les autorités judiciaires ou administratives soit de l'Etat du pavillon, soit de l'Etat dont l'intéressé a la nationalité.

<sup>251</sup> Contre-mémoire, par. 9, 26, 27, 29, 32, 37, 40 et 41, note bas de page 21, rédigée comme suit :

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

<sup>252</sup> Par. 27, p. 8.

d'autres dispositions de la Convention qui sont intimement liées aux articles 87 et 300 et rien n'empêche le Panama de faire valoir des arguments qui peuvent contribuer positivement à la décision du Tribunal.

380. Les griefs concernant l'exercice de la juridiction italienne et l'application du droit italien à un navire étranger ont été formulés par le Panama dès l'origine de la procédure, dans sa requête où il indique que la saisie du navire immatriculé au Panama, le « Norstar », a été opérée « à la requête des autorités italiennes »<sup>253</sup>.

381. Le Panama a développé ses arguments à ce sujet dans le chapitre 3, section 1, sous-section 5 du mémoire, intitulé « En haute mer, le Norstar était soumis à la juridiction exclusive du Panama en tant qu'Etat du pavillon »<sup>254</sup>. La nature de la demande n'a donc aucunement varié depuis le moment où elle a été engagée devant le Tribunal.

382. En réalité, les liens que ces articles connexes entretiennent avec l'article 87 sont si forts qu'il n'est pas difficile d'en conclure que toutes ces dispositions constituent une partie fondamentale de la protection réglementaire de la liberté de navigation en haute mer dont jouit l'Etat du pavillon à l'égard de tous les autres Etats, particulièrement les Etats côtiers.

383. Les articles 92 et 97 forment partie intégrante de la protection réglementaire de la liberté de navigation en haute mer. Le Panama, Etat du pavillon, ferait donc preuve de négligence s'il n'invoquait pas ces dispositions dans son argumentation concernant les opérations de l'un de ses navires naviguant dans les eaux internationales.

384. Cette vision est conforme à une lecture contextuelle d'autres dispositions de la Convention, notamment l'article 293, relatif à la juridiction. A cet égard, les articles 92 et 97 doivent être considérés à la lumière de l'intention et de l'objet de la Convention dans son ensemble.

385. Or, l'Italie s'est contentée de soutenir, de manière non convaincante, que le Tribunal n'est pas compétent pour connaître de ce différend, et n'a avancé aucun motif concret pour lequel les articles 92, paragraphe 1, et 97, paragraphes 1 et 3, ne devraient pas être considérés comme apparentés. Etant donné que la décision du Tribunal sur la requête reconnaît implicitement la pertinence de ces dispositions, ces dernières demeurent toutes directement liées à l'objet de la présente affaire.

386. Les dispositions précitées ne sont pas de nature générale, mais leur application découle directement de la juridiction pénale extraterritoriale exercée par l'Italie sur un navire étranger, en procédant à une saisie à raison d'activités menées en haute mer.

387. La nature du différend n'ayant en rien été modifiée, toute tentative visant à appliquer ces dispositions ne contrevient pas au droit de la mer, mais complète plutôt l'application et

---

<sup>253</sup> Requête, par. 5.

<sup>254</sup> Mémoire, par. 90-99, p. 26-27.

l'interprétation des articles 87 et 300 de la Convention, contribuant ainsi à la bonne administration de la justice.

### III. La violation des droits de l'homme

388. En l'espèce, l'Italie a eu et continuera d'avoir la possibilité de combattre les arguments lui faisant grief d'avoir enfreint des dispositions relatives aux droits de l'homme, ainsi que d'autres règles du droit international relatives à la haute mer, tels que ces arguments ont été formulés par le Panama pendant la procédure écrite.

389. De la même manière, si le Tribunal a jugé 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 »<sup>255</sup> cela signifie que les dispositions relatives aux droits de l'homme peuvent également faire partie de l'objet de ses décisions.

390. L'Italie argue que, dans le mémoire, « le Panama cherche à étendre la compétence du Tribunal en lui demandant de déclarer que l'Italie a enfreint d'autres règles du droit international, y compris des dispositions relatives aux droits de l'homme, indépendamment de la Convention »<sup>256</sup> et fonde cette affirmation sur « les conclusions qui figurent au chapitre 5 »<sup>257</sup>.

391. Toutefois, après avoir réexaminé le chapitre 5 du mémoire à la lumière des événements qui ont transpiré dans cette affaire, le Panama est toujours certain que « d'autres règles du droit international, comme celles qui protègent les droits de l'homme et les libertés fondamentales des personnes participant aux activités du "Norstar" »<sup>258</sup> sont inextricablement liées à la conduite adoptée par 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 »<sup>259</sup>, d'une part, et à la violation des articles 87, paragraphes 1 et 2, des dispositions connexes de la Convention<sup>260</sup>, d'autre part.

392. La demande reconventionnelle de l'Italie concernant l'application de certaines dispositions relatives aux droits de l'homme indique que « cette prétention de l'Italie ne relève pas de la compétence du Tribunal »<sup>261</sup>. Toutefois, en dépit de l'argument contraire de l'Italie, cette affirmation n'est pas soutenue par les conclusions du Tribunal dans l'*Affaire du navire « Louisa »*.

393. Dans cette affaire, le Tribunal a jugé que son manque de compétence ne résultait pas du fait que la demande était « fondée essentiellement sur l'article 300 et les prétendues violations des droits de l'homme commises par l'Espagne », mais du fait que cette demande a été présentée « après la clôture de la procédure écrite »<sup>262</sup>.

---

<sup>255</sup> *Affaire du navire « Louisa » (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Royaume d'Espagne)*, Arrêt, 28 mai 2013, par. 155.

<sup>256</sup> Contre-mémoire, par. 217, p. 44.

<sup>257</sup> Ibid., par. 218, p. 44.

<sup>258</sup> Mémoire, par. 260.

<sup>259</sup> Ibidem.

<sup>260</sup> Ibidem.

<sup>261</sup> Contre-mémoire, par. 216, p. 44.

<sup>262</sup> *Affaire du navire « Louisa »*, op. cit., par. 141.

394. En conséquence, le Tribunal a décidé, dans l'*Affaire du navire « Louisa »*, qu'il ne pouvait pas faire plus que noter les problèmes relatifs aux droits de l'homme. Cependant, il est important de noter que bien que le Tribunal se soit jugé incompétent, il a néanmoins 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 »<sup>263</sup>.

395. La position ci-dessus reflète l'article 293, qui dispose que tout tribunal compétent « applique les dispositions de la Convention et les autres règles du droit international qui ne sont pas incompatibles avec celle-ci. » Ayant établi sa compétence en l'espèce, le Tribunal peut tenir compte de ces autres règles, y compris les articles connexes évoqués dans le mémoire<sup>264</sup>.

396. Dans sa tentative pour invalider toute référence aux droits de l'homme dans l'*Affaire du navire « Norstar »*, l'Italie a également cité l'*Affaire de l'« Arctic Sunrise »*, dans laquelle la Cour permanente d'arbitrage (CPA) a décidé qu'« il peut prendre en considération le droit international général relatif aux droits de l'homme afin de déterminer si les mesures visant à assurer le respect de la loi », étaient raisonnables et appropriées, et que « ce serait interpréter les dispositions applicables de la Convention en fonction du contexte pertinent. »<sup>265</sup>

397. L'Italie souligne ensuite la partie de la sentence qui indique : « Ce n'est toutefois pas la même chose que de décider s'il y a eu infraction aux articles 9 et 12, paragraphe 2, du Pacte international relatif aux droits civils et politiques en tant que tels, et pareille détermination n'est pas non plus nécessaire », au motif que « Ce traité dispose en effet de son propre régime d'application et il n'appartient pas au Tribunal de se substituer audit régime. »<sup>266</sup>

398. En outre, l'Italie cite le passage de la sentence où la CPA conclut : « Le Tribunal n'estime pas avoir compétence pour appliquer directement des dispositions telles que les articles 9 et 12, paragraphe 2, du Pacte international relatif aux droits civils et politiques, ni pour se prononcer sur des infractions à ces dispositions. »<sup>267</sup>

399. Toutefois, le Panama soutient que le lien que l'Italie entend établir entre les conclusions de l'*Affaire de l'« Arctic Sunrise »* et l'exception d'incompétence soulevée par l'Italie dans la présente affaire est un non-sens, étant donné que l'Italie utilise une citation incomplète.

400. Dans sa sentence dans l'*Affaire de l'« Arctic Sunrise »*, la CPA a également déclaré ce qui suit :

Par conséquent, pour ce qui est de l'interprétation et de l'application des dispositions de la Convention qui autorisent la saisie ou l'immobilisation de navires et l'arrestation ou la détention de personnes, le Tribunal peut, en vue de statuer sur les prétentions des Pays-Bas relatives à l'interprétation et à l'application de la Convention, et comme l'y autorise l'article 293, prendre en considération, dans la mesure nécessaire, des règles de droit international coutumier qui ne sont pas incompatibles avec la Convention, y compris les normes internationales de droits de l'homme.<sup>268</sup>

---

<sup>263</sup> Ibid., par. 155.

<sup>264</sup> Mémoire, chapitre 3, section IV, par. 129-149.

<sup>265</sup> L'*affaire de l'« Arctic Sunrise »*, op. cit., par. 197, p. 46, cité dans le contre-mémoire, par. 222.

<sup>266</sup> Ibid., par. 198.

<sup>267</sup> Ibidem.

<sup>268</sup> Ibidem.

En conséquence, cette sentence replacée dans son contexte n'empêche pas l'application des normes de droits de l'homme, mais encourage cette application.

401. Cet ensemble d'éléments factuels et juridiques suffit à réfuter les allégations de l'Italie selon lesquelles en formulant cette demande invoquant une violation des droits de l'homme « le Panama avance un argument entièrement nouveau qui ne faisait pas partie de sa requête initiale »<sup>269</sup> et qu'il « s'ensuit que les prétentions du Panama relatives aux violations des droits de l'homme que l'Italie aurait commises ne relèvent pas de la compétence du Tribunal, et sont, en tout état de cause, irrecevables. »<sup>270</sup>

402. En réalité, le mémoire s'inscrit dans la ligne de la sentence prononcée dans l'*Affaire de l'« Arctic Sunrise »*, étant donné que sa pertinence en ce qui concerne la violation de droits humains individuels en l'espèce est également inextricablement liée à la violation du droit à la liberté de navigation en haute mer et à l'exercice illicite par l'Italie de sa compétence pénale à l'encontre d'un navire étranger alors qu'il exerçait ses activités en haute mer.

403. Comme l'a écrit un auteur de doctrine (qui a en outre le mérite d'être un ancien juge du Tribunal), « Le droit de la mer et celui des droits de l'homme ne sont pas des planètes séparées tournant dans des orbites différentes »<sup>271</sup>. De la même manière, un autre auteur, après avoir étudié le lien entre le droit de la mer et les droits de l'homme, a écrit que « la Convention traite également des préoccupations traditionnelles liées aux droits de l'homme dans le cadre de la règle de droit, des libertés individuelles et du droit à un procès équitable »<sup>272</sup>.

404. Enfin, il est important de noter que le Panama n'a demandé aucune indemnisation au titre de violations des droits de l'homme dans ses conclusions. Si le Panama estimait que l'Italie devait être condamnée par le Tribunal pour violation des droits de l'homme, il aurait formulé cette demande dans ses conclusions.

---

<sup>269</sup> Contre-mémoire, par. 224, p. 45.

<sup>270</sup> Ibid., par. 225, p. 45.

<sup>271</sup> Treves, Tullio, « Human Rights and the Law of the Sea », *Berkeley Journal of International Law*, Vol. 28, 1<sup>re</sup> édition 2010, p. 12. [Traduction du Greffe]

<sup>272</sup> Oxman, Bernard H., « Human Rights and the United Nations Convention on the Law of the Sea », 36 *Columbia Journal of Transnational Law* (1998), p. 401-402. [Traduction du Greffe]

## CHAPITRE 6

### LES DOMMAGES-INTÉRÊTS RÉCLAMÉS PAR LE PANAMA À TITRE DE RÉPARATION

#### I. Introduction

405. Dans ce chapitre, le Panama démontrera que les objections soulevées par l'Italie dans son contre-mémoire échouent à contester valablement les montants réclamés par le Panama à titre de réparation. Après cette section d'introduction, le Panama répondra, dans la section II, aux tentatives de l'Italie visant à faire rejeter ces demandes, en démontrant que tous les préjudices causés sont le résultat direct de l'exécution de la saisie du « Norstar » par l'Italie. Dans la section III, Panama réfutera la description italienne de l'état du navire au moment de sa saisie. La section IV démontrera ensuite l'existence d'un lien de causalité ininterrompu entre la conduite de l'Italie au moment de la saisie du « Norstar » et les dommages qui ont découlé de cette conduite. Le Panama démontrera en particulier que ni le prétendu défaut de récupération du « Norstar » en 1999, ni le prétendu défaut de récupération du « Norstar » après le jugement du tribunal de Savone de 2003 n'ont brisé le lien de causalité. La section V démontrera que les dommages causés par la saisie du « Norstar » existent et sont bien établis, contrairement à ce que soutient l'Italie. En outre, le Panama établira que les demandes reconventionnelles de l'Italie pour faute contributive et obligation du Panama d'atténuer le préjudice sont irrecevables et mal fondées. Après quoi, la section VI répondra aux arguments invoqués par le Panama pour contester la légitimité et le quantum de chacun des chefs de préjudice invoqués par le Panama. Enfin, le Panama consacra la section VII à la conduite procédurale inappropriée de l'Italie.

#### II. Tous les dommages causés au Panama ont été la conséquence directe de l'exécution de la saisie du « Norstar » par l'Italie

406. L'Italie a cité des arguments invoqués dans le mémoire afin de contester l'existence d'un lien de causalité<sup>273</sup>. Toutefois, après avoir subjectivement qualifié le traitement de ces arguments comme « sommaire »<sup>274</sup> et « rhétorique »<sup>275</sup>, l'Italie s'est contentée de répéter ce que signifie un lien de causalité, la manière dont il a été considéré par le projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat de la Commission du droit international (ci-après, le « projet d'articles »), et la manière dont il a été traité dans certaines décisions de justice<sup>276</sup>. Le Panama n'y voit en soi aucun inconvénient, mais ne considère pas que cela puisse sérieusement réfuter son affirmation de l'existence d'un lien de causalité en l'espèce.

407. L'Italie s'avance un peu plus en admettant que :

Les préjudices qui auraient un lien direct avec le comportement de l'Italie ... seraient uniquement le préjudice direct résultant de la perte du navire ..., et le préjudice découlant de la perte de la cargaison subie par l'affréteur.<sup>277</sup>

---

<sup>273</sup> Contre-mémoire, par. 242, 247 et 253 et notes bas de page 183, 184 et 187-188 respectivement.

<sup>274</sup> Ibid., par. 242.

<sup>275</sup> Ibid., par. 253.

<sup>276</sup> Ibid., par. 238-241, p. 48-49, par. 245-246, p. 50.

<sup>277</sup> Ibid., par. 247.

408. Parmi les chefs de préjudice que le Panama prétend avoir subis en conséquence de la saisie du navire, l'Italie définit uniquement comme des préjudices directs les chefs de préjudice A.1., « Dommages-intérêts au titre de la perte du navire » et B.1., « Dommages-intérêts au titre de la perte de la cargaison »<sup>278</sup>.

409. L'Italie oublie apparemment le fait que le reste des chefs de préjudice invoqués est également directement lié à la saisie du « Norstar ».

410. A part son opinion subjective, l'Italie ne fait valoir aucun motif pour lequel les autres chefs de préjudice invoqués ne seraient pas des préjudices directs. Le manque à gagner découlant de la détention du « Norstar » et son incapacité corrélative à poursuivre son activité, ainsi que l'ensemble des préjudices causés aux personnes liées à ce navire et cette activité n'ont qu'une seule et même cause : l'exécution de la saisie.

411. Après s'être consacré avec succès pendant de nombreuses années au soutage de yachts en haute mer, le « Norstar » a subitement cessé cette activité. En conséquence, le carburant restant à bord ne pouvait plus être utilisé à cet effet, ce qui a réduit la rentabilité du « Norstar ». En outre, la disparition finale du navire est manifestement la conséquence directe de la saisie et de la détention qui a suivi.

412. L'Italie n'explique pas non plus comment l'armateur aurait pu honorer son obligation de payer les salaires du capitaine et de l'équipage pendant la période où le navire était immobilisé et ne pouvait donc pas être exploité.

413. Apparemment, l'Italie n'a jamais réalisé que, si elle n'avait pas engagé des poursuites illicites contre le « Norstar » au titre d'activités exercées en haute mer, il n'aurait pas été nécessaire d'organiser la défense du navire et des personnes participant à son exploitation à Palma de Majorque, en Italie et aujourd'hui devant ce Tribunal. En ne répondant pas à ses demandes, l'Italie a contraint le Panama à engager les services d'avocats, moyennant des frais et honoraires significatifs, afin d'obtenir la reconnaissance appropriée de ses droits.

414. Si le « Norstar » n'avait pas été saisi, il aurait payé à bonne date tous les droits et taxes dus à la marine marchande du Panama, plutôt que d'être en retard de paiement. En outre, afin de comparaître devant ce Tribunal, il a fallu prouver que le « Norstar » avait été immatriculé au registre de la marine marchande du Panama. En conséquence, tous ces droits et taxes dus au Panama au titre de cette immatriculation forment légitimement partie des dommages résultant directement de la saisie du navire.

415. De la même manière, n'était-ce la saisie illicite de ce navire par l'Italie, les personnes physiques liées à ce navire (c'est-à-dire M. Silvio Rossi, directeur général de Rossmare International S.A.S., M. Tore Husefest, ancien premier capitaine du « Norstar », ancien second capitaine du « Norstar », M. Renzo Biggio, ancien second capitaine du « Norstar » –jusqu'en 1997 –, M. Arve Einar Morch et M. Emil Petter Vadis (Président du Conseil d'administration et Directeur général de Intermarine & Co. A.S., et, par conséquent, armateur du « Norstar »), n'auraient pas fait l'objet des procédures pénales qui ont entraîné des frais, honoraires d'avocat, préjudices et souffrances personnelles en conséquence directe de ces poursuites.

---

<sup>278</sup> *Ibidem*. Voir également mémoire, par. 195-199 et 230.

416. L'Italie a soutenu que :

les divers chefs de préjudice invoqués n'ont aucun lien de causalité avec la prétendue violation de la Convention par l'Italie, ou, en toute hypothèse, que ce lien serait si éloigné que ces chefs de préjudice ne constitueraient pas les « conséquences directes et naturelles » requises des actes de l'Italie<sup>279</sup>.

417. Toutefois, cette affirmation, sur laquelle nous reviendrons plus amplement *infra*, repose uniquement sur l'allégation du « défaut de récupération du navire "Norstar" » par son propriétaire en 1999 et 2003<sup>280</sup>.

### III. Description inexacte de l'état du navire au moment de sa saisie

418. Dans le chapitre 2, section III du contre-mémoire, l'Italie confirme qu'au moment où l'ordonnance de saisie a été prononcée et la saisie exécutée, le navire se trouvait en Espagne. La présente section s'attache tout particulièrement à la question de l'état du navire, dans l'intention de réfuter les arguments invoqués au chapitre 6 (La prétention du Panama concernant la réparation des dommages), section II (Quantification des dommages-intérêts), et sous-section C (Pertes et dommages subis par le propriétaire du navire « Norstar »), paragraphe 292 du mémoire.

419. Le Panama ne met pas en doute le fait qu'en 2003, le navire « Norstar » était « en très mauvais état, devenu inapte à la navigation et dépourvu de certificats et d'attestation de classification valides »<sup>281</sup> comme l'Italie l'a expressément reconnu<sup>282</sup>.

420. Toutefois, l'Italie a simultanément déclaré que le Panama « n'a produit aucune preuve que le navire ait été en bien meilleur état cinq ans auparavant »<sup>283</sup>, ajoutant qu'au contraire, « le "Norstar" était tout sauf en bon état : il était dans un état d'abandon consternant dans le port de Palma de Majorque, l'un de ses moteurs était hors service, des pièces étaient cassées et il servait de refuge de fortune à des personnes sans abri. »<sup>284</sup>

421. Afin d'étayer sa déclaration à propos de l'état du navire au moment de sa saisie, l'Italie se fonde sur un article publié sur un site Internet espagnol en 2015, que le Panama avait présenté à titre de preuve à propos de la vente aux enchères et de l'enlèvement final du navire « Norstar ». Dans le contre-mémoire, l'Italie vise cette « preuve » dans les termes suivants :

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

---

<sup>279</sup> Ibid., par. 246, p. 50.

<sup>280</sup> Ibid., par. 255-265, et 266-268

<sup>281</sup> Ibid., par. 292-293, p. 59 ; Mémoire, par. 196.

<sup>282</sup> Ibid., par. 48-52, p. 12-13.

<sup>283</sup> Ibid., par. 293, p. 59.

<sup>284</sup> *Ibidem*.

Norstar, qui était abandonné depuis 1998, a été sorti hier [7 août 2015] des locaux des services techniques du port ».

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

c) Le Panama prétend qu'« [à] la date de sa saisie, le "Norstar" était en état de naviguer ». Toutefois, la vérité est que le « Norstar » se trouvait en si mauvais état technique qu'il était inapte à la navigation hors des eaux intérieures de Palma de Majorque. C'est ce qui ressort en particulier d'une télécopie envoyée par Transcoma Baleares aux autorités portuaires espagnoles de Palma de Majorque, datée du 7 septembre 1998, quelques semaines à peine après le prononcé de l'ordonnance de saisie. Cette télécopie mentionne le mauvais état des chaînes à bord ; l'ancre brisée à tribord ; la panne de l'un des principaux générateurs ; l'absence de tout carburant<sup>285</sup>.

422. Toutefois, la confiance que l'Italie accorde à cette preuve de troisième main révèle un tissu de contradictions. En premier lieu, alors que l'Italie indique que « l'état d'abandon [du navire] était tel que la police du port a trouvé à plusieurs reprises des personnes dormant à l'intérieur » et que « les lits défaits, les céréales sur la table, et les serviettes pendant sur les poignées de porte indiquaient la fuite rapide de l'équipage et que les marins qui se trouvaient à bord avaient disparu en quittant le bateau au milieu de la nuit »<sup>286</sup> il convient de noter que le « Procès-verbal de saisie » du navire « Norstar » et le Lieutenant du Service maritime provincial n'ont pas décrit une situation aussi désastreuse au moment de la saisie, et même noté, respectivement, que le capitaine « réside à bord du navire Norstar là où il est ancré » et que l'on peut le trouver « dans le navire où il réside... »<sup>287</sup>.

423. En outre, le document signé par le Lieutenant chef du Service maritime provincial de la Guardia civil espagnole a également indiqué que le capitaine pouvait être trouvé « dans le navire où il réside », sans évoquer aucunement l'état de délabrement et d'abandon du navire auquel l'Italie a fait référence<sup>288</sup>.

424. Néanmoins, l'Italie a établi un lien entre les informations contenues dans cette publication sur internet<sup>289</sup> et la date d'exécution de la saisie, en indiquant qu'à cette date, le navire « servait de refuge de fortune à des personnes sans abri »<sup>290</sup>. Le fait que des personnes

---

<sup>285</sup> Ibid., par. 51, p. 12-13.

<sup>286</sup> Ibid., par. 51 b), p. 12, mémoire, annexe 16.

<sup>287</sup> Ibid., Procès-verbal de saisie d'un navire, Annexe K, p.2 et 3.

<sup>288</sup> Contre-mémoire, annexe K, p. 2.

<sup>289</sup> Ibid., par. 51.

<sup>290</sup> Ibid., par. 293, p. 59.

sans abri s'installent immédiatement dans un navire qui vient d'être saisi dans un port est un scénario hautement improbable. L'Italie a peut-être dépeint la situation dans des termes aussi dramatiques pour suggérer que le montant des dommages-intérêts réclamés au titre de la perte totale du navire « Norstar » devrait être réduit.

425. Quoiqu'il en soit, il est douteux que la dégradation immédiate du navire « Norstar » se soit produite alors que le capitaine était à bord, particulièrement si l'on songe que les autorités espagnoles n'ont fait aucune référence à cette dégradation à la date d'exécution de la saisie.

426. En second lieu, l'Italie n'a pas considéré, dans son contre-mémoire, le fait que bien que le mémoire ait indiqué que le navire soit entré à Palma en mars 1998<sup>291</sup>, il a ajouté que « la rouille, les excréments des mouettes et la poussière ont pris possession du navire, contribuant ainsi à aggraver le mauvais état dû **au passage du temps** »<sup>292</sup>, en se référant à son état en **2015** (nous soulignons). Dans son contre-mémoire, l'Italie n'opère pas cette distinction.

427. En d'autres termes, l'Italie a utilisé une description du navire en 2015 pour suggérer qu'il était également en mauvais état à la date de sa saisie en 1998, ce qui n'est ni soutenable ni prouvé. Ainsi, en recourant à ce piètre raisonnement, l'Italie a voulu, de mauvaise foi, se soustraire à sa responsabilité au titre de sa détention prolongée du navire, qui a finalement conduit à sa détérioration complète.

428. Il est exact que le « Norstar » est entré dans les eaux intérieures de Palma de Majorque à la fin du mois de mars 1998 ; mais, en avril et mai 1998, la soute et le derrick du navire ont fait l'objet de travaux d'amélioration substantiels pour la chambre froide isolée et des travaux réguliers de maintenance ont également été effectués.

429. Ces travaux ont été achevés avant que le navire ne soit livré à l'affrètement le 20 juin 1998, sur la base du contrat d'affrètement en date du 10 mai 1998. 273 776 tonnes métriques de gasoil ont ensuite été chargées à bord du navire en Algérie, après quoi le navire a avitaillé en gasoil des méga-yachts en haute mer, au large de la côte d'Ibiza et de Majorque pendant l'été 1998.

430. Les autorités espagnoles ont seulement permis au navire d'opérer à 24 milles marins au large des côtes en haute mer entre Ibiza et Majorque. La liste des clients a été établie en 2001 par M. Emil Petter Vadis, alors Directeur général d'Inter Marine & Co. A/S<sup>293</sup>.

431. On peut constater d'après cette liste que le « Norstar » n'était pas en mauvais état jusqu'à sa saisie, mais était en bon état et accomplissait ses opérations habituelles. Le navire n'aurait jamais pu être livré pour être exploité sous le régime d'une charte-partie à temps sans certificats et attestation de classification valides et en étant inapte à la navigation.

432. Dans son contre-mémoire, l'Italie a également présenté pour la première fois, à titre de preuve, une télécopie datée du 7 septembre 1998 de Transcoma Baleares S.A., en indiquant qu'elle avait été envoyée « quelques semaines à peine après le prononcé de l'ordonnance de saisie »<sup>294</sup>.

---

<sup>291</sup> Mémoire, annexe 16.

<sup>292</sup> *Ibidem*.

<sup>293</sup> Annexe 1.

<sup>294</sup> Contre-mémoire, par. 51(c).

433. Le contexte dans lequel cette télécopie du 7 septembre 1998 est intervenue tenait également au fait que les autorités portuaires de Palma n'ont jamais autorisé le navire à accoster pendant l'opération. Après la saisie, les autorités portuaires ont finalement refusé d'autoriser le navire à mouiller dans le port de Palma, au motif qu'il transportait une « cargaison dangereuse » (gasoil).

434. La télécopie du 7 septembre 1998 entendait indiquer clairement aux autorités portuaires que le navire pourrait être sérieusement endommagé s'il restait ancré dans la baie de Palma et qu'il était urgent de trouver un mouillage approprié pour le navire. La compagnie de transport maritime Transcoma Baleares S.A. a donc mis en lumière ces aspects négatifs du « Norstar » afin d'obtenir un mouillage pour le navire.

435. Ainsi, ce document présenté par l'Italie, outre le fait qu'il peut tout au plus être considéré comme une preuve par ouï-dire, ne donne pas une description formelle du navire à cette époque. Les photographies du « Norstar » illustreront l'état du navire, tel qu'il a été présenté à des clients sérieux pendant les opérations de soutage en haute mer<sup>295</sup>.

436. En bref, les preuves produites par l'Italie ne démontrent pas que le « Norstar » était en mauvais état au moment de la saisie. Au contraire, le navire a fonctionné de manière parfaitement normale jusqu'à la date d'exécution de l'ordonnance de saisie.

Il apparaît donc, de toute évidence, que le dommage subi par le « Norstar » est survenu après la saisie, et non avant celle-ci.

#### **IV. Le caractère inexact de l'accusation italienne selon laquelle le propriétaire s'est abstenu de récupérer le « Norstar », ce qui aurait rompu le lien de causalité**

437. L'argument de l'Italie selon lequel les dommages subis par le Panama n'ont aucun lien avec la violation de la Convention se fonde sur deux moments :

- a) lorsque le propriétaire du « Norstar » s'est abstenu de récupérer le navire après que la mainlevée de son immobilisation ait été autorisée en 1999 ; ou
- b) en toute hypothèse, lorsque le propriétaire du « Norstar » s'est abstenu de récupérer le navire après le jugement du tribunal de Savone de 2003, qui a ordonné la mainlevée inconditionnelle de son immobilisation<sup>296</sup>.

438. Le Panama démontrera que l'Italie tente d'imputer la responsabilité de l'essentiel des dommages au propriétaire du navire, en caractérisant ces moments comme les événements majeurs de l'historique de cette affaire. Il s'agit d'une dénaturation flagrante des faits.

439. Toutefois, à supposer même que la version des faits ainsi donnée par l'Italie soit exacte, aucun des moments évoqués par l'Italie n'aurait un poids suffisant pour briser le lien de causalité entre l'exécution de la saisie et les dommages causés par cet acte.

440. Selon l'interprétation italienne des faits, il y a eu un « défaut de récupération du « Norstar » » en 1999 et de nouveau en 2003, de telle sorte que le propriétaire du navire, et non l'Italie, est responsable du dommage qui s'est produit. Le Panama conteste fermement cette

---

<sup>295</sup> Annexe 4

<sup>296</sup> Contre-mémoire, par. 254, p. 51

hypothèse, non seulement parce que le dommage a été causé par un défaut de maintenance, mais également parce qu'il n'existe aucune preuve que le propriétaire du navire ou le Panama aient jamais refusé de récupérer le navire dans l'un ou l'autre cas.

441. En réalité, ni le propriétaire du navire ni l'Etat du pavillon n'ont jamais été contactés pour discuter des mesures à prendre afin de récupérer le navire. Ce manque de contact confirme de nouveau l'absence d'intérêt de l'Italie pour le sort du navire.

442. Etant donné que l'Italie n'a pas effectivement restitué le « Norstar » dans un délai raisonnable après l'exécution de sa saisie illicite, le Panama considère que l'Italie demeure responsable de tous les dommages dont il est demandé réparation en l'espèce, raison pour laquelle le Panama a commencé à réclamer cette réparation peu après cette saisie illicite<sup>297</sup>.

443. Ni le propriétaire du navire, ni le Panama ni l'affréteur n'auraient pu récupérer le navire à l'insu et sans le consentement des autorités italiennes et espagnoles, lesquelles n'ont ni développé ni coordonné une procédure méthodique pour restituer le « Norstar » à son propriétaire.

444. Au contraire, l'attitude de l'Italie dans cette situation a été d'éviter toute communication avec le Panama, ainsi qu'il a été démontré *supra*<sup>298</sup>.

A. Le prétendu défaut de récupération du « Norstar » en 1999 n'a pas brisé  
le lien de causalité

445. L'Italie a indiqué que le procureur près le tribunal de Savone a accepté, en janvier 1999, la requête sollicitant la mainlevée de l'immobilisation du navire, et a subordonné cette mainlevée au paiement d'une caution de 250 millions de lires, mais que le propriétaire du « Norstar » n'a pas récupéré le navire, étant donné que, selon le Panama, il était dans l'incapacité de payer cette somme en raison de la perte de toute source de revenus<sup>299</sup>.

446. L'Italie a également affirmé que la mainlevée conditionnelle a été accordée en conformité avec le droit italien et le droit international<sup>300</sup>, en ajoutant que ce montant était raisonnable étant donné que « ces cautions sont généralement de l'ordre d'un million d'euros au moins », et en citant comme références l'*Affaire du navire « Saiga »*, l'*Affaire du « Camouco »* et l'*Affaire du « Monte Confourco »*<sup>301</sup>. Toutefois, l'Italie n'a donné aucune autre explication sur la manière dont le montant de cette caution a été déterminé.

447. En toute hypothèse, le Panama soutient qu'une caution illégitime ne devient pas légitime au seul motif que son montant est raisonnable. Si l'Italie n'avait pas violé la Convention en exécutant la saisie du « Norstar », la question du montant de la caution ne se poserait pas aujourd'hui.

448. En outre, la présentation de l'Italie est contradictoire : d'une part, l'Italie prétend que le navire « était tout sauf en bon état » au moment de sa saisie<sup>302</sup>.

---

<sup>297</sup> Objections préliminaires du 10 mars 2016, lettre du 15 août 2001 adressée par le Panama à l'Italie, Annexe F.

<sup>298</sup> *Supra*, chapitre 4, section IV, sous-section C, par. 276-292, p. 43-45.

<sup>299</sup> Contre-mémoire, par. 255, p. 51-52.

<sup>300</sup> *Ibid.*, par. 256, p. 52.

<sup>301</sup> *Ibid.*, par. 261, p. 51-52.

<sup>302</sup> *Ibid.*, par. 293, p. 59.

449. D'autre part, l'Italie a demandé une caution importante de 250 millions de lires (environ 145 000,00 USD) pour donner mainlevée de l'immobilisation du navire. Or, si le navire n'était qu'une épave, comme le dit l'Italie, la caution exigée serait disproportionnée et, pour cette raison même, illicite.

450. En outre, sachant que la saisie du « Norstar » était illicite, l'Italie avait l'obligation de donner mainlevée de l'immobilisation de ce navire sans contrepartie ni caution. Il était illégal d'exiger une caution, quel que soit son montant, pour libérer un navire qui n'aurait pas dû être saisi.

451. Il ne peut donc pas être fait grief au Panama ou au propriétaire du navire du fait que ce dernier ne s'est pas conformé à cette demande illégale de caution. La constitution d'une caution a été la conséquence de l'exercice d'un droit et non d'un acte légal.

452. Nous avons déjà indiqué que le propriétaire du navire exerçait une activité qui a été brutalement interrompue par la confiscation illicite du « Norstar », action qui a privé le navire de tous ses revenus dès l'instant où la saisie a été exécutée.

453. Or, l'Italie a affirmé, en réponse, que « cette déclaration du Panama n'est soutenue par aucune preuve »<sup>303</sup> et « qu'il ne s'est écoulé que cinq mois entre la demande de mainlevée formée par le propriétaire du navire et la date à laquelle il a eu effectivement connaissance de la mainlevée », de telle sorte que l'on peut difficilement parler d'une « immobilisation prolongée »<sup>304</sup>, suggérant ainsi que le lien de causalité a donc été rompu à cette époque.

454. Selon la doctrine *res ipsa loquitur*, il est inutile de démontrer qu'un navire sous saisie ne peut pas continuer d'être une entité commerciale productive<sup>305</sup>. Il est en effet établi que le « Norstar » ne pouvait pas poursuivre son activité commerciale après la saisie et n'était donc pas en mesure de verser une caution pour obtenir la mainlevée de cette saisie. Le propriétaire, Inter Marine & Co. A/S, n'avait aucun autre navire pouvant compenser sa perte de revenus ; il n'avait qu'un seul navire, le « Norstar ».

455. Le propriétaire n'avait pas non plus la possibilité de fournir la caution via sa banque. Au moment où le navire « Spiro F » a été saisi, le propriétaire du « Norstar » a également craint que son navire puisse être saisi, et demandé à sa banque s'il serait possible d'obtenir une garantie en cas de saisie. La banque a annoncé, par télécopie en date du 16 septembre 1998, que cela n'était pas possible<sup>306</sup>. Le propriétaire n'avait donc aucune possibilité de payer la caution ou de fournir une garantie bancaire.

456. Dans ces conditions, le Panama et le propriétaire du navire étaient en droit d'exercer l'option de refuser de verser la caution, et n'ont pas, ce faisant, rompu le lien de causalité.

---

<sup>303</sup> Ibid., par. 263, p. 53.

<sup>304</sup> Ibid., par. 264, p. 53.

<sup>305</sup> Black's Law Dictionary, quatrième édition, p. 1470. Que la locution *Res Ipsa Loquitur* soit désignée comme une doctrine, un principe, une maxime, une théorie ou un axiome, et qu'elle appartienne au droit substantiel ou au droit procédural, le fait est que ce concept s'est développé d'une manière similaire à celle de toute la common law en Angleterre. (Fenston, John, "International Air Law *Res Ipsa Loquitur* in Aviation", <http://www.lawjournal.mcgill.ca/userfiles/other/2534783-1.3.Fenston.pdf>)

<sup>306</sup> Annexe 2.

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

458. Il est déraisonnable pour un propriétaire de navire, exploitant celui-ci dans le cadre d'une activité commerciale licite, d'accepter constamment la saisie renouvelée du navire et d'obtenir la mainlevée après chaque saisie en payant une nouvelle caution alors que le navire – en raison des saisies – ne génère que des pertes. Après tout, le fait que la caution n'ait pas été payée n'est aucunement de nature à rompre le lien de causalité.

B. Le prétendu défaut de récupération du « Norstar » après le jugement du tribunal de Savone de 2003 n'a pas non plus brisé le lien de causalité

459. L'Italie a également prétendu que « le fait par le propriétaire du navire de ne pas avoir récupéré ce dernier après le jugement du tribunal de Savone du 13 mars 2003 constituerait encore une autre interruption du lien de causalité entre la saisie du “Norstar” et les dommages dont se prévaut le Panama. »<sup>307</sup>

460. L'Italie a décrit la chaîne des événements de la manière suivante :

le tribunal de Savone : a relaxé tous les défendeurs impliqués ; a ordonné la mainlevée de la saisie et la restitution inconditionnelle et immédiate du « Norstar » ; a transmis l'ordonnance de mainlevée aux autorités espagnoles et leur a demandé d'informer le gardien du navire de la mainlevée de celui-ci ; a demandé aux autorités espagnoles de veiller à la restitution effective du navire à son propriétaire et d'envoyer ensuite confirmation de cette restitution aux autorités italiennes.<sup>308</sup>

461. Sur la base des circonstances décrites ci-dessus, l'Italie est parvenue à la conclusion que « tout préjudice subi par le Panama en relation avec la saisie et l'immobilisation du navire après 2003 n'a pas été causé par la conduite de l'Italie, mais plutôt par la conduite du propriétaire du “Norstar” »<sup>309</sup>.

462. Bien que l'Italie ait prétendu avoir « demandé aux autorités espagnoles de veiller à la restitution effective du navire à son propriétaire et d'envoyer ensuite confirmation de cette restitution aux autorités italiennes »<sup>310</sup>, la seule preuve qu'elle produit à cet égard est la lettre numéro 415/02 Rg, datée du 18 mars 2003, envoyée par l'Italie à l'Espagne, en copie, 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*<sup>311</sup> du navire »<sup>312</sup>, c'est-à-dire ni l'Etat du pavillon ni le propriétaire du navire. En fait, rien ne prouve que cette communication ait jamais été délivrée. Il est en tout cas certain que l'Etat du pavillon et le propriétaire du navire n'ont jamais été notifiés.

---

<sup>307</sup> Ibid., par. 266, p. 53.

<sup>308</sup> Ibid., par. 267, p. 53.

<sup>309</sup> Ibid., par. 268, p. 54.

<sup>310</sup> Ibid., par. 267, p. 53.

<sup>311</sup> Nous soulignons.

<sup>312</sup> Mémoire, annexe 11.

463. Le propriétaire du navire a reçu un document identifié R.G. 415/02 daté du 21 mars 2003 par lettre recommandée du 26 mars 2003, qui était la décision du 13/14 mars 2003 ayant ordonné « que la saisie du navire à moteur Norstar soit révoquée, le navire restitué à INTERMARINE A.S. et la caution débloquée. » Le même document (415/03) lui a ensuite été remis par la police le 2 juillet 2003<sup>313</sup>.

464. Il ressort du document visé par l'Italie dans son contre-mémoire comme la « Notification de mainlevée du navire “Norstar” par les autorités espagnoles 22 juillet 2003 »<sup>314</sup>, qu'un troisième document, identifié dans le précédent comme « l'ordonnance n° 84/03 en date du 21 juillet 2003 » a été adressé le 22 juillet 2003 par le capitaine du service maritime provincial en Espagne au « Juge du tribunal d'instruction n° 3, Palma de Majorque »<sup>315</sup>. Toutefois, ce dernier document n'a pas été produit aux débats par l'Italie, de telle sorte que le Panama ne peut pas juger de sa valeur.

465. Or, bien que le nom, l'adresse et toutes les coordonnées du propriétaire et de l'exploitant du navire aient figuré dans le dossier de l'Italie, aucune de ces parties n'a jamais reçu une copie de ce message.

466. Le 3 avril 2003, le Ministère de la justice à Rome a envoyé une demande d'entraide judiciaire au Ministère de la justice à Oslo, au moyen d'une note en date du 21 mars 2003<sup>316</sup>.

467. La note contenait les mêmes informations (jugement du tribunal de Savone) et indiquait que l'Italie attendait « de recevoir l'acte démontrant la communication, ou d'être informée des raisons d'un défaut de communication »<sup>317</sup>. Ce document a de nouveau été envoyé le 2 juillet 2003 par la police<sup>318</sup> et, dans sa réponse en date du 23 juillet 2003 envoyée au Ministère de la justice à Rome, le Ministère royal de la justice et de la police, Oslo, indiquait : « Les documents ont été remis à Arve Einar Morch le **2 juillet 2003** »<sup>319</sup>. (nous soulignons)

468. Sachant qu'il a été confirmé que les documents ont été remis le 2 juillet 2003 à M. Morch, il est évident que le document daté du 21 juillet 2003 ne faisait pas partie de ces documents, de telle sorte que le propriétaire du navire n'a pas été dûment informé en temps voulu de cette décision dans l'un ou l'autre des messages précités<sup>320</sup>. Par ailleurs, l'Italie n'a produit aucun autre document démontrant qu'il y ait eu une autre communication concernant cette affaire après le 21 juillet.

469. Bien que l'Italie ait soutenu que le propriétaire du navire s'est abstenu de récupérer le navire, il est important de noter que pour conserver sa licence, le « Norstar » devait se soumettre à une inspection spéciale tous les cinq ans afin de renouveler son certificat de classification<sup>321</sup>, et la dernière inspection avait eu lieu en juin 1996. Pour se préparer à la prochaine inspection en 2001, le navire aurait nécessité de très importants travaux de rénovation en raison de son immobilisation par l'Italie.

---

<sup>313</sup> Cf. contre-mémoire, annexes P-Q.

<sup>314</sup> Contre-mémoire, annexe O.

<sup>315</sup> *Ibidem*. Bien que ce document indique que « Le document donnant mainlevée de la saisie et du séquestre n° 84/03 du 21 juillet 2003 est annexé », l'Italie n'a pas communiqué cette annexe.

<sup>316</sup> *Ibid.*, Rif. N (NA/1331/2003/CD), Annexe P.

<sup>317</sup> Contre-mémoire, annexe P.

<sup>318</sup> *Ibid.*, annexe Q.

<sup>319</sup> *Ibidem*.

<sup>320</sup> Contre-mémoire, annexe O.

<sup>321</sup> Convention SOLAS 1974 ; IACS Req. 1990/Rev.24 2016.

470. Le navire devait également passer des visites annuelles, et une visite intermédiaire entre deux visites d'inspection spéciales<sup>322</sup>. La dernière inspection spéciale et mise en cale sèche a eu lieu à La Valette, Malte, en 1996, date à laquelle les charpentes et une partie du placage dans le coqueron inférieur et le plancher entre le coqueron supérieur et le coqueron inférieur ont été changés, et de nouvelles bannes à mouillage ont été fabriquées.

471. Les deux hélices, les deux moteurs principaux et les deux moteurs auxiliaires ont été ouverts pour inspection par Det Norske Veritas, et tous les équipements ont donc été vérifiés, de telle sorte que le navire a fait l'objet d'une profonde rénovation en 1996. Plusieurs serpentins de chauffage, inutilisés pour le gasoil, ont été enlevés début 1997 pendant des opérations effectuées pour la grande compagnie pétrolière Texaco à Gibraltar. En outre, à la suite d'une recommandation de Det Norske Veritas formulée pendant la visite annuelle de 1997, une nouvelle chaîne d'ancre a été commandée en Chine et livrée à Malte la même année. Tous les documents concernant les opérations de maintenance précitées ont été conservés à bord du navire et détenus sous l'autorité et le contrôle de l'Italie.

472. Pendant son exploitation (soutage en mer) au large d'Ibiza/Majorque et avant la saisie italienne, le navire n'a jamais accosté le quai d'un port ; il a juste été ancré dans la baie de Palma. Pendant un certain temps consacré à la rénovation de la salle de refroidissement (soute) après son arrivée en provenance de Malte, le navire a été amarré à une barge à Palma de Majorque.

473. Comment l'Italie pouvait-elle attendre du propriétaire qu'il reprenne possession de son navire en 2003, cinq ans après la saisie, alors que ce navire n'avait pas fait l'objet des travaux de maintenance nécessaires et des inspections obligatoires correspondantes ?

474. Si le navire avait reçu des certificats et une attestation de classification valides en 1999 ou à tout moment après cette date, il aurait pu quitter le port de Palma de Majorque. Malheureusement, tel n'a pas été le cas. L'Italie n'a jamais produit les attestations d'inspection requises pour que le « Norstar » conserve sa classification et doit donc être tenue responsable de cette négligence.

475. Ainsi que nous l'avons déjà mentionné, ni le propriétaire du navire, ni l'affrètement ni l'Etat du pavillon n'ont jamais reçu confirmation que le navire était prêt pour restitution. La question de savoir si l'Italie ou l'Espagne est responsable de cette situation n'affecte en rien la demande de restitution du Panama.

476. En outre, ni l'ingénieur en chef espagnol vivant à Palma, ni le propriétaire du navire ni l'Etat du pavillon n'ont même jamais été informés de l'intention d'exécuter l'ordonnance de mainlevée.

477. Au lieu de cela, à la suite de la demande du propriétaire du navire sollicitant que ce dernier accoste à quai après plusieurs mois passés dans la baie de Palma de Majorque, les autorités portuaires ont demandé un remorqueur avec des matériels de soudure afin de couper la nouvelle ancre achetée en Chine et de piloter le navire jusqu'au quai. Les autorités portuaires avaient refusé cet accostage au quai au motif que le navire avait une cargaison dangereuse (gasoil) à son bord.

---

<sup>322</sup> *Ibidem.*

478. En raison de la saisie, il a été décidé, quelque temps après, que les officiers restants retournent dans leur pays d'origine, et que l'ingénieur en chef qui vivait à Palma de Majorque assumerait la responsabilité du navire ancré dans le port de Palma.

479. L'ingénieur en chef était la seule personne autorisée à mettre en marche les deux moteurs principaux (Deutz) et les deux moteurs/générateurs auxiliaires (Lister). C'est la raison pour laquelle le remorqueur avec matériels de soudure a été utilisé pour couper la chaîne d'ancre après la décision des autorités portuaires de faire accoster le navire à quai. Bien que les autorités connaissent les coordonnées (nom, adresse, numéro de téléphone) de l'ingénieur en chef, qui figurent dans les documents conservés dans le bureau du capitaine, celui-ci n'a jamais été contacté pour mettre en marche les moteurs ou l'alternateur de levage de la chaîne d'ancre par le treuil.

480. L'ingénieur en chef se trouvait à son domicile à Palma, et, lorsqu'il est arrivé au port, l'équipage du remorqueur lui a expliqué qu'il avait dû couper la chaîne d'ancre à la demande des autorités portuaires et piloter le navire jusqu'au quai.

481. L'ordonnance de mainlevée du « Norstar » prononcée par le tribunal de Savone a été reçue par lettre recommandée et, ultérieurement, signifiée par la police le 2 juillet 2003. Aucune autre communication n'a jamais été reçue par le propriétaire du navire, l'affrètement, le capitaine ou l'Etat du pavillon.

482. Si l'Italie avait effectivement décidé d'exécuter la mainlevée du navire comme elle le prétend actuellement, elle aurait pu aisément envoyer une communication officielle à toute autorité gouvernementale compétente du Panama.

483. Or, non seulement l'Italie ne l'a pas fait, mais elle a continué de refuser activement de communiquer avec le Panama à ce propos et à propos de toute autre question concernant la présente affaire, ainsi que nous l'avons déjà démontré.

484. Si l'Italie n'a répondu à aucune des communications dont nous savons à présent qu'elle les a reçues du Panama depuis 2001, comment peut-elle sérieusement soutenir que la responsabilité de récupérer le « Norstar » après l'ordonnance de mainlevée incombait au Panama et au propriétaire du navire ?

485. Si l'Italie croyait réellement que le Panama et/ou le propriétaire du navire ne se conformaient pas à leur obligation de reprendre possession du navire, ou évitaient de manière abusive de communiquer à ce propos, l'Italie aurait dû faire part de cette préoccupation sans retard ; elle aurait également dû engager une procédure afin de révéler le prétendu manque d'intérêt du propriétaire du navire, et/ou du Panama, pour le sort de ce navire. A défaut de cela, rien ne prouve que le Panama ou le propriétaire du navire ait activement refusé de récupérer le « Norstar », que ce soit en 1999 ou en 2003, ou à toute autre date, de telle sorte que le lien de causalité n'a jamais été rompu.

## **V. Les demandes reconventionnelles de l'Italie pour négligence contributive et obligation d'atténuer le préjudice**

486. La demande reconventionnelle est définie comme une demande « formulée par un défendeur qui allègue qu'il détient une créance, ou peut faire valoir un droit à réparation ou un

recours contre un demandeur, plutôt que d'engager une action séparée. »<sup>323</sup>

487. La sous-section A du contre-mémoire est intitulée « Faute contributive et obligation d'atténuer le préjudice ». En soutenant l'existence d'une faute contributive du Panama « aux fins de la quantification des dommages-intérêts réclamés »<sup>324</sup>, l'Italie fait valoir un droit à réparation à l'encontre du Panama.

488. Le Panama soutient pour sa part que ces demandes reconventionnelles A. prouvent que les dommages dont le Panama réclame réparation sont bien établis ; B. ne sont pas viables sur le plan procédural et sont donc irrecevables ; et C. sont dénuées de tout fondement juridique.

A. Les demandes reconventionnelles de l'Italie démontrent que les dommages dont le Panama réclame réparation existent et sont bien établis

489. L'Italie prétend que la conduite du propriétaire du navire doit « être prise en compte dans la perspective de la faute contributive et de l'obligation d'atténuer le préjudice aux fins de la quantification des dommages-intérêts réclamés par le Panama. »<sup>325</sup> et « devrait au moins avoir une incidence sur la quantification des dommages et intérêts réclamés par le Panama »<sup>326</sup>.

490. Ainsi, en déclarant que le Panama a contribué aux dommages, l'Italie reconnaît tacitement que ces dommages se sont produits ; en effet, si ces dommages n'avaient pas été causés, aucune demande reconventionnelle pour faute contributive n'aurait pu être invoquée.

491. Autrement dit, en prétendant que le Panama a violé son obligation d'atténuer le préjudice, l'Italie accepte également la validité de ce préjudice. La partie à une procédure ne peut pas prétendre que l'autre partie ne s'est pas conformée à son obligation d'atténuer le préjudice si aucun préjudice n'a été causé.

B. Les demandes reconventionnelles ne sont pas viables sur le plan procédural et sont donc irrecevables.

492. Les demandes reconventionnelles de l'Italie à l'encontre du Panama sont formulées dans les termes suivants :

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

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

b) Le Panama prétend que le propriétaire du « Norstar » n'était pas en

---

<sup>323</sup> *Osborns's Concise Law Dictionary*, sixième édition, par John Burke, Sweet & Maxwell, 1976. [Traduction du Greffe]

<sup>324</sup> Contre-mémoire, par. 270, p 54.

<sup>325</sup> *Ibid.*, par. 270, p. 54.

<sup>326</sup> *Ibid.*, par. 280, p. 57.

mesure de payer la somme d'argent requise, mais ce même propriétaire n'a jamais sollicité la révision de la décision fixant le montant de la caution ni demandé que ce montant soit revu. Or, il disposait de recours judiciaires pour ce faire en vertu du droit italien. Ainsi, il aurait pu, en vertu de l'article 263, paragraphe 5, du Code de procédure pénale, interjeter appel de la décision du procureur de la République devant le juge en charge des enquêtes préliminaires. S'il avait été débouté de son appel, il aurait pu former un pourvoi sur un point de droit, conformément à la jurisprudence constante de la Cour de cassation. En outre, en vertu des articles 257 et 324 du Code de procédure pénale, il aurait été possible de solliciter une révision intégrale de l'ordonnance de saisie devant le tribunal de la capitale de la province où siège l'autorité judiciaire qui a ordonné cette mesure de saisie.

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

d) En 2003, le propriétaire s'est abstenu de récupérer le navire, à la suite de la mainlevée inconditionnelle de sa saisie ordonnée par le tribunal de Savone. Selon le Panama, la restitution du « Norstar » était « impossible » pour les raisons suivantes : « le navire était totalement perdu, l'Italie ayant laissé s'écouler cinq années » sans que l'Italie ait effectué « les travaux essentiels à sa maintenance », ni « aucune démarche faite pour mettre à jour ses certificats et renouveler sa classification »<sup>327</sup>.

493. Conformément au Règlement du Tribunal, afin de permettre au Panama de se défendre contre les deux demandes précitées, respectivement fondées sur la faute contributive et l'obligation d'atténuer le préjudice, l'Italie aurait dû clairement les identifier comme des demandes reconventionnelles.

494. L'article 98 de la sous-section 4 du Règlement du Tribunal régit les demandes reconventionnelles et dispose notamment ce qui suit : « La demande reconventionnelle est présentée dans le contre-mémoire de la partie dont elle émane et figure parmi ses conclusions. »

495. Dans le dernier paragraphe de la page 2 de la lettre du 17 août 2017, l'Italie indiquait :

L'accord de l'Italie pour reporter la décision sur la nécessité d'un second cycle de conclusions après la présentation du contre-mémoire de l'Italie ne doit donc pas être interprété comme un accord sur la position exprimée par le Panama à propos de l'étendue du différend dans l'affaire du « Norstar ». A cet égard, l'Italie saisit également cette opportunité pour informer le Tribunal et le Panama **qu'elle n'a pas l'intention de formuler des demandes reconventionnelles en l'espèce.** (nous soulignons)<sup>328</sup>

<sup>327</sup> Contre-mémoire, par. 277, p. 55-56.

<sup>328</sup> Annexe 3, p.2.

496. Bien qu'elle ait déclaré le contraire dans la lettre précitée, de manière expresse et inconditionnelle, il apparaît à présent que l'Italie a introduit des demandes reconventionnelles.

497. En outre, à part la déclaration laconique selon laquelle « l'introduction tardive de la présente procédure devrait au moins avoir une incidence sur la quantification des dommages et intérêts réclamés par le Panama »<sup>329</sup>, l'Italie n'a pas spécifié dans quelle mesure elle considère que les dommages et intérêts réclamés sont inappropriés, de telle sorte que le Panama puisse se défendre en conséquence.

498. L'Italie a également déclaré que « le propriétaire a contribué de manière tout à fait décisive aux pertes que le Panama pourrait avoir subies et qu'en conséquence tout dommage causé au Panama qui serait imputé à l'Italie devrait être évalué à l'aune du critère de la faute concurrente »<sup>330</sup> et

qu'il n'en demeurerait pas moins que sa conduite doit néanmoins être prise en compte dans la perspective de la faute contributive et de l'obligation d'atténuer le préjudice aux fins de la quantification des dommages-intérêts réclamés par le Panama.<sup>331</sup>

499. Afin de permettre au Panama d'exercer ses droits de défense, l'Italie aurait dû clairement indiquer le montant du préjudice invoqué par le Panama qui serait dû à une faute contributive et le montant du préjudice qui serait dû au non-respect de l'obligation d'atténuer ce préjudice.

500. En déposant son contre-mémoire sans conclure sur la prétendue négligence contributive<sup>332</sup>, l'Italie a également violé l'article 98, paragraphe 2, du Règlement du Tribunal qui exige que cette demande soit présentée dans le contre-mémoire. Cette omission démontre également une conduite contraire à sa propre promesse faite dans des communications précédentes adressées au Tribunal, puisque l'Italie avait alors assuré qu'elle n'avait aucune intention d'engager des demandes reconventionnelles<sup>333</sup>.

501. Il est impossible pour le Panama de contester une demande reconventionnelle sur laquelle l'Italie n'a pas conclu, puisqu'il ne peut pas produire des preuves contraires. Par ailleurs, si l'Italie entendait chiffrer cette demande reconventionnelle dans un mémoire en duplique, le Panama s'y opposerait au motif qu'il n'aurait pas la possibilité de présenter sa défense à cette duplique.

### C. Les demandes reconventionnelles de l'Italie sont dénuées de tout fondement juridique

502. L'Italie a déclaré que « le propriétaire du "Norstar" a contribué par son comportement à causer le préjudice »<sup>334</sup> et se fonde, pour ce faire, sur l'article 39 du projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat (PARE) et sur un commentaire de ce projet d'article qui indique que

---

<sup>329</sup> Ibid., par. 280, p. 57.

<sup>330</sup> Ibid., par. 17, p. 3.

<sup>331</sup> Ibid., par. 270, p. 54.

<sup>332</sup> Au chapitre 1, Section VII (Conclusions) de son contre-mémoire, l'Italie a seulement demandé au Tribunal de rejeter toutes les prétentions du Panama aux motifs que, pour les raisons exposées ci-après, elles échappent à la compétence du Tribunal, ne sont pas recevables ou ne sont pas fondées.

<sup>333</sup> Annexe 3, *Ibidem*.

<sup>334</sup> Contre-mémoire, par. 277, p. 55.

« [S]i un navire appartenant à un Etat est illégalement saisi par un autre Etat et que, pendant la durée de la saisie, il subit des avaries imputables à la négligence du capitaine, il pourra être simplement requis de l'Etat auteur qu'il rende le navire dans l'état endommagé dans lequel il se trouve »<sup>335</sup>.

503. Toutefois, l'Italie ne s'est pas seulement abstenue d'identifier quelque négligence ou omission spécifique que ce soit de la part du capitaine ou du propriétaire du navire « Norstar », mais a également manqué de démontrer toute intention de « rendre le navire dans l'état endommagé dans lequel il se trouve »<sup>336</sup>. L'Italie fait uniquement référence aux prétendus défauts de récupération du navire par son propriétaire, auxquels nous avons déjà consacré des développements<sup>337</sup>. En outre, le « Norstar » n'était pas un « navire appartenant à un Etat » (tel que visé à l'article 39 du projet d'articles) mais appartenait à une entreprise privée. L'article 39 du projet d'articles est donc inapplicable.

504. L'Italie suggère que le propriétaire du navire est coupable d'une faute contributive et d'une violation de l'obligation d'atténuer le préjudice, en premier lieu parce qu'il n'a pas payé la caution fixée par le tribunal de Savone en 1999 afin d'obtenir la libération du navire et, en second lieu, parce qu'il n'a jamais cherché à interjeter appel de cette décision, y compris, si besoin était, en allant jusqu'à former un pourvoi devant la Cour de cassation, ou à faire revoir les conditions de la mainlevée de la saisie<sup>338</sup>.

505. Dans son contre-mémoire, l'Italie vise de nombreuses dispositions de son Code pénal<sup>339</sup>, ainsi que l'article 2043 de son Code civil<sup>340</sup> en indiquant que le propriétaire du navire aurait dû se prévaloir de ces dispositions afin d'exercer des recours devant les tribunaux italiens. L'Italie démontre, une fois encore, qu'elle tente d'appliquer son système juridique interne à des actes intervenus hors de son ressort territorial de compétence.

506. En ce qui concerne l'accusation selon laquelle le Panama a contribué à son préjudice et violé son obligation d'atténuer ce préjudice, au motif qu'il n'a jamais cherché à exercer les recours judiciaires qui lui étaient ouverts en vertu de la loi italienne, le Panama ne peut que faire observer que le Tribunal a déjà décidé 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 » et que « les demandes au titre de ce préjudice ne sont pas soumises à la règle de l'épuisement des recours internes. »<sup>341</sup>

En conséquence, selon le Tribunal, le Panama n'avait aucune obligation d'exercer les recours disponibles dans le système judiciaire italien.

507. L'Italie a également soutenu que le Panama s'est abstenu d'engager une procédure de prompt mainlevée en vertu de l'article 292 de la Convention qui aurait supposément permis de restituer le navire à la fois au Panama et au propriétaire du navire, ce qui aurait atténué le préjudice.

---

<sup>335</sup> CDI, *Projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat pour fait internationalement illicite et commentaires y relatifs*, in *Annuaire de la Commission du droit international*, 2001, vol. II, deuxième partie, p. 31, à la p. 110, Commentaire de l'article 39, par. 4. contre-mémoire, par. 274, p.55, note bas de page 204.

<sup>336</sup> Ibid., contre-mémoire, par. 274.

<sup>337</sup> *Supra*, chapitre 6, section IV, sous-section A, par. 455-458, p. 68-69 et sous-section B, par. 459-485, p. 69-72.

<sup>338</sup> Contre-mémoire, par. 277(b), p. 56.

<sup>339</sup> Ibid., par. 277(b), annexe H.

<sup>340</sup> Ibid., par. 279, p. 57.

<sup>341</sup> Arrêt sur les objections préliminaires, par. 270.

508. Plus précisément, l'article 292 de la Convention se lit comme suit :

1. Lorsque les autorités d'un Etat Partie ont immobilisé un navire battant pavillon d'un autre Etat Partie et qu'il est allégué que l'Etat qui a immobilisé le navire n'a pas observé les dispositions de la Convention prévoyant la prompte mainlevée de l'immobilisation du navire ou la mise en liberté de son équipage dès le dépôt d'une caution raisonnable ou d'une autre garantie financière, la question de la mainlevée ou de la mise en liberté peut être portée devant une cour ou un tribunal désigné d'un commun accord par les parties ; à défaut d'accord dans un délai de 10 jours à compter du moment de l'immobilisation du navire ou de l'arrestation de l'équipage, cette question peut être portée devant une cour ou un tribunal accepté conformément à l'article 287 par l'Etat qui a procédé à l'immobilisation ou à l'arrestation ou devant le Tribunal international du droit de la mer, à moins que les parties n'en conviennent autrement.

509. Le postulat sous-jacent à cette disposition est que l'Etat qui a immobilisé « n'a pas observé les dispositions de la Convention prévoyant la prompte mainlevée de l'immobilisation du navire ... dès le dépôt d'une caution raisonnable ou d'une autre garantie financière ... ». Cela signifie que l'article 292 n'entre en vigueur qu'à condition qu'une caution ou une autre garantie financière ait été déposée. Tel n'a pas été le cas en l'espèce.

510. En d'autres termes, l'article 292 ne contient aucune disposition exigeant une requête de mainlevée ou le dépôt d'une caution ou d'une autre garantie financière après que le montant de celle-ci ait été fixé par l'autorité qui a immobilisé. Ainsi que nous l'avons déjà indiqué, le propriétaire du navire était dans l'incapacité et n'était pas obligé de constituer une caution ou une autre garantie financière ; en outre, s'il en avait eu les moyens financiers, il n'aurait pas agi raisonnablement en constituant cette caution ou cette garantie financière, étant donné que l'Italie aurait de nouveau saisi le navire à la plus prochaine occasion<sup>342</sup>.

511. La troisième demande reconventionnelle italienne cherche à diminuer la quantification des dommages et intérêts, en répétant l'accusation selon laquelle, en 2003, le propriétaire s'est abstenu de récupérer le navire, en faisant référence, en premier lieu, au fait que l'Italie n'avait pas effectué « les travaux essentiels à sa maintenance », ni « aucune démarche faite pour mettre à jour ses certificats et renouveler sa classification »<sup>343</sup> et, en second lieu, en arguant que le Panama s'est abstenu « d'expliquer comment le navire en est arrivé au mauvais état, qui, selon le Panama, a rendu sa restitution 'impossible' »<sup>344</sup>.

512. L'Italie a ensuite ajouté le passage suivant au soutien de sa demande reconventionnelle, en se fondant sur l'opinion individuelle de M. le juge Ndiaye, qui a déclaré :

... qu'il n'incombait pas à l'Italie d'effectuer les travaux essentiels à la maintenance du navire « Norstar », ni de mettre à jour ses certificats et de renouveler sa classification. Toute réclamation concernant les modalités d'exécution de l'ordonnance de saisie et des dommages ayant pu en résulter,

---

<sup>342</sup> *Supra*, chapitre 6, Section IV, par. 437-485, p. 67-72.

<sup>343</sup> Contre-mémoire, par. 277 b), p. 56.

<sup>344</sup> *Ibid.*, par. 278, p. 56.

ne doit pas être adressée à l'Italie<sup>345</sup>.

L'Italie a utilisé ces remarques du juge en les sortant de leur contexte afin de s'exonérer de sa responsabilité au titre de la maintenance du navire.

513. Toutefois, l'Italie s'abstient de préciser qu'en réalité M. le juge Ndiaye a déclaré ce qui suit :

[C']est donc l'Italie ... qui est responsable des actes des autorités espagnoles commis en son nom ... L'Espagne n'était comptable que des modalités de la saisie, c'est-à-dire de la protection de l'intégrité du navire et de l'équipage lors de la saisie<sup>346</sup>.

... c'est à l'Italie d'assumer les conséquences qui s'attachent à son ordonnance, comme le révèle d'ailleurs la communication entre les deux Etats. Celle-ci montre en effet que non seulement l'Italie assumait la pleine responsabilité de la saisie, mais également que les deux Etats avaient évalué la responsabilité de l'Italie en la matière.

...  
C'est l'Italie qui assume la responsabilité de ses actions car elle a fondé sa demande d'entraide judiciaire sur une infraction alléguée qui n'a pas été commise<sup>347</sup>.

Comme on peut aisément le constater, le juge Ndiaye a, en réalité, tenu l'Italie pour entièrement responsable de l'entretien du navire.

514. Le Panama conteste la ligne de raisonnement de l'Italie, étant donné que l'opinion de M. le juge Ndiaye ne tient pas l'Espagne pour responsable des travaux de maintenance nécessités par le navire. La manière dont la saisie a été effectuée et la protection de l'intégrité du navire après sa saisie n'ont aucun lien avec l'abandon total du navire par l'Italie après cette saisie.

515. A ce stade, il est impossible de savoir si l'Espagne a ou non endommagé le « Norstar » d'une manière quelconque au moment de la saisie, étant donné que l'Italie n'a pas pu produire la moindre pièce établissant qu'elle s'est souciée du sort du navire.

516. Le Panama soutient qu'il incombe à l'auteur de l'acte illicite de respecter le principe suivant : « 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. »<sup>348</sup>

517. Si l'Italie, en sa qualité d'Etat saisissant, s'était conformée à son obligation de maintenir le navire intact, elle n'aurait pas tenu l'Espagne pour entièrement responsable de l'état du navire au moment où il a été saisi, et n'aurait pas laissé le navire à l'abandon aussi longtemps après cette saisie.

---

<sup>345</sup> *Ibidem*.

<sup>346</sup> *Ibid.*, par. 278, p. 56. Cf. Arrêt sur les exceptions préliminaires, Opinion individuelle de M. le juge Ndiaye, p. 26.

<sup>347</sup> *Ibidem*.

<sup>348</sup> *Affaire relative à l'Usine de Chorzow (Demande en indemnité)*, p. 47.

518. Le Panama aurait aimé que son adversaire se soucie du sort du « Norstar », mais, à ce jour, aucune mesure n'a été prise par l'Italie à cet effet.

519. L'Italie semble au contraire, une fois encore, utiliser l'Espagne, comme elle l'a fait pendant la procédure d'objections préliminaires<sup>349</sup>, comme un moyen d'éluder sa propre responsabilité.

520. Enfin, les tentatives de l'Italie à cet égard contreviennent directement à ce que le Tribunal a déjà décidé, à savoir que la présente affaire concerne uniquement l'Italie, étant donné que c'est l'Italie qui « dans le cadre de cette enquête et cette instance, a exprimé des positions juridiques et défendu des intérêts juridiques à l'égard de l'immobilisation du navire "Norstar" ... et avait la mainmise juridique sur le navire "Norstar" durant son immobilisation »<sup>350</sup>, et que « ce sont les intérêts juridiques de l'Italie, et non ceux de l'Espagne, qui constituent l'objet de la décision que le Tribunal est appelé à rendre au fond sur la requête du Panama »<sup>351</sup>.

521. Si le navire avait été restitué dans un délai raisonnable, dans le même état que celui où il se trouvait au moment où la saisie a été exécutée, aucun dommage n'aurait été causé et aucune réclamation n'aurait été présentée. Cela n'a pas été le cas, et l'Italie, en sa qualité d'Etat saisissant, est seule responsable de cette situation.

522. Tout en voulant imputer à l'Espagne une partie de la responsabilité, l'Italie soutient que le Panama et le propriétaire du navire ont été les principaux responsables du défaut de maintenance du navire, et sont donc les parties coupables de tout dommage causé au navire. Mais comment le propriétaire du navire ou le Panama auraient-ils pu avoir accès au navire alors qu'il se trouvait sous la juridiction et le contrôle exclusifs de l'Italie, via les autorités espagnoles ?

523. A ce stade, le Panama soutient que cela n'a plus aucun sens d'argumenter à propos de l'état du navire ou de sa maintenance aussi longtemps après sa « mort ». En revanche, la question la plus importante en l'espèce est que le « Norstar » n'a jamais été restitué, endommagé ou non.

524. Le navire a été effectivement confisqué à son propriétaire, en provoquant la ruine d'une activité parfaitement licite sans donner à son propriétaire aucune possibilité de la sauver.

525. Il a été démontré qu'il n'existait aucune obligation d'exercer les recours institués par le système judiciaire national italien, et que l'article 292 de la Convention ne s'appliquerait qu'en cas de violation des dispositions de la Convention prévoyant la prompte mainlevée dès le dépôt d'une caution ou d'une autre garantie financière, ce qui n'a pas été le cas en l'espèce. L'invocation de cet article ne conforte en rien la défense de l'Italie.

526. De la même manière, la citation des commentaires de M. le juge Ndiaye<sup>352</sup> ne renforce pas l'argumentation de l'Italie, sachant que la maintenance du navire était une obligation incombant à l'Italie et non à l'Espagne, en sa qualité d'Etat détenant le contrôle juridique du « Norstar ».

---

<sup>349</sup> *Supra*, chapitre 2, Section III, par. 59-61, p. 9.

<sup>350</sup> Arrêt sur les exceptions préliminaires, par. 167.

<sup>351</sup> *Ibid.*, par. 173.

<sup>352</sup> *Supra*, chapitre 5, Section VI, par. 512-514, p. 77-78.

527. Etant donné que l'Italie a saisi et immobilisé de manière illicite un navire étranger pendant une période prolongée, il n'y avait finalement aucune chance d'éviter qu'il finisse par être vendu aux enchères en tant qu'épave. L'Italie a donc provoqué l'effondrement d'une activité licite. Les arguments qu'elle invoque pour soutenir le contraire, sous la forme de demandes reconventionnelles, sont dénués de toute validité et de tout fondement juridique.

## **VI. La légitimité du quantum de chaque chef de préjudice invoqué par le Panama**

### **A. Dommages-intérêts au titre de la perte du « Norstar »**

528. L'Italie considère que l'estimation des dommages et intérêts réclamés au titre de la perte du « Norstar » (625 000,00 dollars) est « erronée », au motif que « l'évaluation ne repose pas sur une inspection physique du “Norstar” et/ou un examen de ses certificats de classification »<sup>353</sup> et que « toute personne ou société qui souhaiterait avoir une estimation plus précise devra inspecter le navire et ses certificats de classification pour s'assurer que les informations données dans les présentes sont correctes »<sup>354</sup>.

529. Ce raisonnement à propos du navire ne tient pas compte du fait que, devant naviguer en haute mer entre l'Italie et d'autres pays vers l'Espagne, le « Norstar » devait être apte à naviguer et classé. La fourniture d'une Attestation aux fins de l'estimation de sa valeur vaut commencement de preuve de l'aptitude à la navigation du navire.

530. En outre, il est inexact de prétendre que C.M. Olsen A/S ne connaissait pas le « Norstar ». Il se peut qu'il ne l'ait pas inspecté immédiatement avant l'Attestation aux fins de l'estimation de la valeur du navire en 2003<sup>355</sup>. Toutefois, cela n'aurait pas eu beaucoup de sens, étant donné que l'état du navire s'était déjà considérablement détérioré en raison de sa saisie.

531. C.M. Olsen AS avait vu les photos du navire prises avant son immobilisation par l'Italie, et connaissait parfaitement le « Norstar » pour l'avoir inspecté alors qu'il était affrété à temps par la grande compagnie pétrolière Brega Petroleum Co. Ltd.

532. Ces photos du « Norstar » avaient été prises avant la saisie.<sup>356</sup> En outre, C.M. Olsen A/S connaissait le « Norstar » avant la conclusion du contrat d'affrètement le 10 mai 1998, pour l'avoir inspecté avant la signature du contrat.

533. Le Panama soutient qu'après avoir produit ces preuves, il incombe désormais au défendeur de prouver que cette évaluation était erronée.

534. En outre, alors que dans l'affaire *Diallo M. Diallo* était au chômage, de telle sorte que la perte de rémunération n'était donc pas prouvée, le « Norstar » était en l'espèce exploité en vertu d'une charte-partie en cours. Cela prouve que, sans la saisie, un bénéfice aurait été réalisé pour le montant du fret convenu (après déduction des frais). Le manque à gagner est donc prouvé, dans son principe et son montant, par la charte-partie existante à la date de la saisie.

---

<sup>353</sup> Contre-mémoire, par. 291, p. 59.

<sup>354</sup> Ibid., par. 290-291, p. 59.

<sup>355</sup> Mémoire, annexe 5.

<sup>356</sup> Annexe 4.

535. Si l'Italie ne s'acquitte pas de ce fardeau de la preuve, le commencement de preuve fourni par le Panama devra être jugé suffisant, particulièrement à la lumière du fait qu'après l'exécution de la saisie, l'Italie a été la seule partie ayant eu accès aux documents concernant le « Norstar », et qu'elle ne les a produits qu'aux fins de défendre ses intérêts<sup>357</sup>.

536. En sa qualité d'Etat saisissant, l'Italie aurait dû évaluer méticuleusement le bien concerné après l'avoir ainsi saisi. Pendant la procédure d'exécution d'une saisie de navire, la réalisation d'une inspection approfondie et d'un inventaire de tous les biens est une preuve de bonne pratique.

537. Cet inventaire aurait dû être signé par le capitaine et les autorités chargées d'exécuter la saisie, précisément afin d'éviter tout conflit à propos de l'état du navire. L'absence de ce document ne préjudicie en rien aux réclamations concernant le navire ou toute autre personne ayant un lien avec celui-ci.

538. L'Italie affirme, sans autre explication, que le Panama « confond les critères utilisés pour l'estimation du préjudice causé par la perte directe avec les critères utilisés pour l'estimation du *lucrum cessans* »<sup>358</sup>. Cependant, en l'absence de tout raisonnement détaillé, il est tout simplement impossible pour l'Italie de soutenir son argument, tout comme il est impossible pour le Panama de le contredire.

539. Enfin, « c'est au plaideur qui cherche à établir un fait qu'incombe la charge de la preuve. »<sup>359</sup> Il incombe à la partie qui accuse de prouver les faits sur lesquels elle se fonde. En tant que demanderesse reconventionnelle, l'Italie a la charge de prouver les faits sur lesquels elle fonde ses demandes. L'Italie ne s'est pas conformée à cette obligation.

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

540. L'Italie a cité l'affaire *Diallo* devant la CIJ à l'appui de sa réponse à la demande de dommages-intérêts du Panama pour manque à gagner du propriétaire. Toutefois, cette affaire ne présente aucun intérêt en l'espèce, étant donné qu'elle concernait la perte de rémunération professionnelle d'un cadre dirigeant à la suite de sa détention<sup>360</sup>, et non le manque à gagner du fait de l'immobilisation d'un navire.

541. En outre, alors que dans l'affaire *Diallo M. Diallo* était au chômage, de telle sorte que la perte de rémunération n'était donc pas prouvée, le « Norstar » était en l'espèce exploité en vertu d'une charte-partie en cours. Cela prouve que, sans la saisie, un bénéfice aurait été réalisé pour le montant du fret convenu (après déduction des frais). Le manque à gagner est donc prouvé, dans son principe et son montant, par la charte-partie existante à la date de la saisie.

---

<sup>357</sup> *Infra*, chapitre 6(VII), par. 573-591, p. 89-92.

<sup>358</sup> Contre-mémoire, par. 294.

<sup>359</sup> *Affaire des activités militaires et paramilitaires au Nicaragua et contre celui-ci (Nicaragua c. États-Unis d'Amérique)*, Compétence de la Cour et recevabilité de la requête, Arrêt du 26 novembre 1984, par. 101, p. 437.

<sup>360</sup> Contre-mémoire, par. 297, p. 60.

542. L'Italie déclare également que le Panama « n'a fourni aucune quantification objective de son prétendu manque à gagner »<sup>361</sup>, et que ce prétendu manque à gagner « est de nature totalement spéculative » et « se fonde sur des événements qui sont, au mieux, incertains. »<sup>362</sup>

543. Cette assertion est dénuée de tout fondement. Ainsi que nous l'avons déjà indiqué, le montant du manque à gagner est prouvé sur la base de la charte-partie. En ce qui concerne la possibilité d'exercer à deux reprises l'option de renouvellement pour une durée d'un an, le Panama a exposé en détail le contenu du contrat<sup>363</sup>. En conséquence, l'allégation de l'Italie selon laquelle le manque à gagner est de nature totalement spéculative et se fonde sur des événements qui sont, au mieux, incertains, est incorrecte.

544. L'Italie argue en outre que les chiffres sont « exagérés » et ne sont « guère réalistes », étant donné que « chaque navire exige au moins des mises périodiques en cale sèche pour des besoins de maintenance et administratifs »<sup>364</sup>, et conclut en ajoutant que dans le calcul du manque à gagner, le Panama « oublie, et c'est un élément essentiel, de déduire des revenus générés par le propriétaire du navire tous les coûts directs et indirects de l'exploitation du "Norstar"<sup>365</sup>, ainsi que d'autres coûts, tels "les coûts liés : a) à la maintenance et la mise en cale sèche du navire, qui relevaient de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la charte-partie à temps ; b) à la sécurité, ces coûts découlant des directives de l'OMI ; c) à l'impôt sur les sociétés et aux autres droits ou taxes" »<sup>366</sup>.

545. Or, ces coûts sont bien inclus dans les calculs et déduits des revenus générés par la charte-partie.

546. Nonobstant ces critiques, le calcul du manque à gagner a pris en compte « la consommation de l'huile de graissage, de l'eau potable, des fournitures, des provisions, et les frais de communication, d'assurance et de gestion », en évaluant la somme de ces coûts à 224 799,96 dollars par an<sup>367</sup>. Les objections soulevées par l'Italie sont donc mal fondées.

547. L'Italie allègue que le Panama a surestimé l'utilisation potentielle du « Norstar », en indiquant que ce navire avait 32 ans au moment de la saisie, et qu'il nécessitait donc de fréquentes interventions de maintenance. Or, outre le fait qu'elle n'a produit aucune preuve de l'étendue de la maintenance requise ni aucun calcul de son coût, l'Italie n'a donné aucune raison pour laquelle ce navire n'aurait pas pu continuer d'être exploité de manière très lucrative<sup>368</sup>.

548. Le 10 octobre 2017, le Panama a communiqué un rapport économique au Tribunal. Les calculs seront actualisés en fonction de la date probable de l'audience, de la date de l'arrêt et de la date à laquelle l'Italie honorera effectivement son obligation et paiera le montant qui sera décidé par le Tribunal.

---

<sup>361</sup> Ibid., par. 298, p. 60.

<sup>362</sup> Ibid., par. 300, p. 59.

<sup>363</sup> Mémoire, par. 207 et annexe 2 à celui-ci.

<sup>364</sup> Contre-mémoire, par. 302, p. 61.

<sup>365</sup> Ibid., par. 303, p. 61.

<sup>366</sup> *Ibidem*.

<sup>367</sup> Mémoire, annexe 18 ; rapport économique du 9 octobre 2017.

<sup>368</sup> Plusieurs pétroliers construits dans les années 1950 sont toujours en bon état. Par exemple, le navire *Bunkerservice*, indicatif d'appel LLQB numéro OMI 7017351, et le navire *Griptank*, indicatif d'appel LAQB numéro OMI 8331405, battant tous deux pavillon norvégien, sont toujours en exploitation à ce jour.

549. En outre, le calcul du manque à gagner tient compte des frais d'une inspection obligatoire de classification réalisée en cale sèche pendant 5 jours (« moins : 5 jours d'immobilisation pour une inspection obligatoire de classification réalisée en cale sèche en 2000 ») soit une déduction de 15 710,65 dollars<sup>369</sup>.

### C. Poursuite du versement des salaires

550. L'Italie conteste toute responsabilité au titre de la poursuite du versement des salaires, au double motif qu'il n'existerait aucun lien de causalité direct et qu'aucune preuve n'aurait été produite<sup>370</sup>. En réponse, le Panama cite la doctrine *res ipsa loquitur*, étant donné qu'aucun navire ne peut naviguer sans équipage et qu'après avoir conclu des contrats de travail, l'armateur est tenu de poursuivre le versement des salaires de l'équipage pendant une période raisonnable, y compris en cas de saisie du navire.

551. En conséquence, les contrats de travail des membres de l'équipage sont demeurés en vigueur après l'arrêt des activités du navire pour lesquelles ils avaient été engagés, de telle sorte qu'il a fallu continuer de verser leurs salaires après cet arrêt. En tant qu'Etat responsable de cette saisie injustifiée, l'Italie porte l'entière responsabilité de cette situation.

552. En outre, le lien de causalité résulte du fait que le propriétaire – si le « Norstar » n'avait pas été saisi – aurait pu payer les salaires de l'équipage grâce aux revenus générés par l'affrètement du navire. Le calcul du manque à gagner<sup>371</sup> a pris pour base les revenus prévisionnels de l'affrètement pendant la période postérieure au 25 septembre 1998, en déduisant les charges, c'est-à-dire les salaires. Les salaires de l'équipage pour la période postérieure au 25 septembre 1998 ne sont donc pas inclus dans le manque à gagner. Toutefois, étant donné que les contrats avec l'équipage n'ont pas pris fin après la saisie, les salaires effectivement payés doivent être pris en compte en tant que chef de préjudice additionnel.

### D. Honoraires des avocats

553. L'Italie se fonde sur le fait que ce Tribunal n'a jamais dérogé à la règle selon laquelle chaque partie supporte ses frais de procédure, mais s'abstient de contester les arguments sur lesquels le Panama fonde sa demande sur ce point<sup>372</sup>.

554. L'Italie se contente à la place d'indiquer qu'elle « s'en remet à la sagesse du Tribunal pour décider si la conduite de l'Italie dans l'affaire du “Norstar” est d'une gravité telle qu'elle exige de s'écarter de la jurisprudence constante du Tribunal. »<sup>373</sup>

555. L'Italie s'est totalement abstenue de traiter les éléments détaillés que le Panama a fournis dans son mémoire à propos de ces coûts<sup>374</sup>. Étant donné que l'Italie n'a répondu à aucun de ces éléments spécifiques, le Panama demande au Tribunal de considérer que cette absence de réponse vaut acceptation tacite de la validité de ses calculs, y compris celui de ses frais juridiques.

---

<sup>369</sup> Mémoire, annexe 18, p. 1.

<sup>370</sup> Contre-mémoire, par. 305, p. 62.

<sup>371</sup> Mémoire, annexe 18.

<sup>372</sup> *Infra*, chapitre 6, Section VII, par. 573-591, p. 85-88.

<sup>373</sup> *Ibid.*, par. 310, p. 62.

<sup>374</sup> *Ibid.*, par. 188-192.

556. Après tout, le Panama a dû encourir des frais et honoraires d'avocat pour la simple et bonne raison que la conduite de l'Italie jusqu'à la saisie et après celle-ci a été telle que, sans avocat, aucun des droits du Panama n'aurait été dûment protégé.

#### E. Redevances dues à l'Autorité portuaire du Panama

557. Le relevé de compte du Registre du Panama fait apparaître le montant des redevances et taxes dues à l'Autorité maritime du Panama. Toutefois, l'Italie s'oppose à cette demande de paiement de ces redevances et taxes, au motif qu'il n'existerait pas de lien de causalité entre sa conduite et le préjudice ainsi invoqué.

558. Si le « Norstar » n'avait pas été saisi, il aurait payé à bonne date toutes les redevances et taxes dues à la marine marchande du Panama, comme il le faisait jusqu'en 1998.

559. Etant donné que pour comparaître devant ce Tribunal il était nécessaire de prouver que le « Norstar » était immatriculé au Panama, toutes ces redevances et taxes dues au Panama, telles que certifiées par l'Autorité maritime du Panama, sont toujours dues et forment toujours partie du préjudice résultant de la saisie du navire. Le lien de causalité découle du fait que, sans la saisie du « Norstar », le propriétaire aurait pu payer les redevances et taxes dues à l'Autorité maritime du Panama par prélèvement sur les revenus générés par l'affrètement du navire.

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

560. L'Italie déclare que le Panama n'a pas fourni la preuve de la quantité et de la valeur du carburant chargé à bord du « Norstar » au moment de sa saisie, dans le procès-verbal de saisie daté du 25 septembre 1998<sup>375</sup>. L'Italie en conclut qu'elle ne se considère pas comme responsable des pertes de l'affréteur à cet égard.

561. Or, si le navire a pu arriver à Palma, il est improbable qu'il ait pu le faire sans avoir du carburant à bord. Le Panama affirme que la conclusion italienne ne tient pas ; en effet, si un commencement de preuve a été produit à propos de la quantité de carburant à bord, il incombe à l'Etat saisissant de rapporter la preuve contraire, au moyen d'un inventaire de tous les biens – carburant compris – se trouvant à bord du navire au moment de la saisie, qui a été effectuée sans préavis.

562. Le navire est arrivé à Palma de Majorque pratiquement plein de carburant dans des soutes séparées. Pendant les opérations en haute mer entre Majorque et Ibiza et pendant les opérations de chargement au port en Algérie, le transfert de soutes a été effectué conformément à un article de la charte-partie, dans le cadre de la responsabilité des affréteurs.

563. A titre de preuve de la quantité de carburant se trouvant à bord du « Norstar » au moment de la saisie, nous produisons un courriel envoyé le 27 mai 2001 par M. Emil Petter Vadis, à l'époque Directeur général de Intermarine A.S.<sup>376</sup>.

564. Le 25 mars 2013, le propriétaire du navire a donné pouvoir à M. Kjell Hagen afin d'inspecter le navire, après avoir appris qu'il allait être vendu aux enchères publiques<sup>377</sup>.

---

<sup>375</sup> Ibid., par. 315, p. 63.

<sup>376</sup> Annexe 1.

<sup>377</sup> Annexe 5.

565. Le navire devait obtenir un certificat/une attestation pour la citerne de cargaison et de décantation/ballast restant à bord étant donné que la cargaison restante devait être déchargée si le navire devait être classé épave. Ces citernes ont dû être contaminées et donc détruites, à défaut de quoi des taxes auraient dû être payées. Pendant l'inspection du 1<sup>er</sup> avril 2013, toutes les écoutes des citernes de cargaison avaient été ouvertes et il est probable qu'une certaine quantité de citerne de cargaison a été déchargée sur des bateaux à l'aide de pompes portables.

566. Le Panama a argué que le manque à gagner de l'affréteur ne peut qu'être estimé étant donné que les documents ne sont plus disponibles, en raison du grand nombre d'années qui se sont écoulées depuis. Néanmoins, il est évident que l'affréteur aurait réalisé un bénéfice si le « Norstar » n'avait pas été saisi et s'il avait pu continuer d'être exploité.

567. L'assertion de l'Italie, selon laquelle les estimations du Panama « ne sont pas crédibles, en toute hypothèse, étant donné qu'elles se fondent sur les assertions verbales de personnes physiques qui ont participé aux opérations du “Norstar” et au plan prétendument criminel dans lequel ce dernier a été impliqué »<sup>378</sup>, est incompréhensible. L'Italie indique clairement que les déclarations verbales de M. Silvio Rossi n'étaient pas crédibles car il était accusé dans le cadre d'une procédure pénale.

568. L'Italie oublie, une fois de plus, le fait que M. Silvio Rossi a été acquitté de toutes les charges pesant sur lui et le Panama proteste vigoureusement contre cette allusion et *toute autre* allusion que l'Italie ferait à un délit ou à la conduite délictueuse de l'une ou l'autre des personnes ayant participé aux opérations du « Norstar » et de ce navire lui-même, étant donné qu'aucun délit n'a jamais été commis.

#### G. Préjudice matériel et moral causé aux personnes physiques

569. L'Italie argue qu'il n'existe aucun lien de causalité entre la procédure pénale engagée en Italie et la Convention, puisque cette procédure pénale aurait en toute hypothèse été engagée, indépendamment même de la question de la saisie du « Norstar »<sup>379</sup>.

570. Toutefois, l'article 87 n'a pas seulement été violé par la saisie mais également par le fait d'avoir accusé à tort des personnes innocentes qui se livraient à des activités licites.

571. Ce point a été explicitement développé dans le mémoire<sup>380</sup> et a également été explicitement inclus dans les conclusions<sup>381</sup>. Ces accusations illégales ont provoqué un préjudice matériel et moral, en particulier un stress psychologique et des frais importants en raison de la nécessité pour ces personnes d'engager des avocats afin d'assurer leur défense à ces poursuites pénales.

572. Ce préjudice n'aurait pas été subi si l'Italie n'avait pas violé l'article 87 de la Convention en appliquant ses lois douanières et en exerçant sa compétence pénale pour des actes accomplis en dehors de ses eaux territoriales. En conséquence, le préjudice matériel et moral subi par ces personnes physiques et tous les frais juridiques réclamés par le Panama au titre de la procédure pénale résultent de la violation de la Convention.

---

<sup>378</sup> Contre-mémoire, par. 319, p. 64.

<sup>379</sup> Ibid., par. 321, p. 64.

<sup>380</sup> Mémoire, par. 79, p. 24.

<sup>381</sup> Mémoire, par. 260, p. 66, première et troisième conclusions.

## VII. La conduite procédurale de l'Italie

573. Outre les arguments que le Panama a développés au chapitre 4 à propos du manquement de l'Italie à son obligation d'agir de bonne foi, le Panama soutient que la conduite de l'Italie pendant toute cette procédure a eu pour but d'entraver les efforts de coopération et d'échange de preuves du Panama.

574. Plutôt que d'agir dans un esprit de coopération, comme elle s'y était engagée, l'Italie s'est contentée d'avancer de faibles excuses et de poser des conditions déraisonnables à l'accès du Panama à des documents qui éclaireraient les faits de cette affaire.

575. Dans son mémoire du 11 avril 2017, le Panama a demandé à l'Italie de communiquer les pièces suivantes :

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 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*).<sup>382</sup>

576. Près de quatre mois s'étant écoulés sans réponse, le Panama a envoyé une autre communication le 8 août 2017, cette fois-ci au moyen d'une note verbale<sup>383</sup>. Il a fallu attendre le 19 septembre 2017 pour que l'Italie finisse par répondre, en indiquant qu'elle avait reçu « la demande de divulgation et de communication de pièces formulée par le Panama dans la partie IV du mémoire du Panama du 11 avril 2017 » et « sa lettre du 17 avril 2017. »<sup>384</sup>

577. Il convient de noter que l'Italie, sans même se référer à l'un ou l'autre des documents particuliers demandés par le Panama, a déclaré que l'identification des dossiers concernés « pourrait être longue, voire impossible dans certains cas. »<sup>385</sup>

578. L'Italie a refusé l'accès à tous les documents que le Panama a demandés et justifié son refus en interprétant cette demande comme englobant « l'intégralité du dossier du défendeur, ou tous les documents en sa possession ... »<sup>386</sup>.

---

<sup>382</sup> Mémoire, partie IV, Demande de pièces supplémentaires.

<sup>383</sup> Annexe 6.

<sup>384</sup> Annexe 7.

<sup>385</sup> *Ibidem*.

<sup>386</sup> *Ibidem*.

579. Le 6 octobre 2017, une autre demande a été envoyée au Tribunal, que l'Italie a reçue le 11 octobre 2017<sup>387</sup>. Dans cette lettre, le Panama écrivait ce qui suit :

l'Italie sait que le Panama n'a jamais eu accès à ces dossiers, et il est donc difficile d'accepter la validité de cette entrave de sa part » mais « il est temps à présent que l'Italie indique si elle autorisera l'accès à ces dossiers ou s'il est impossible de ce faire au titre de l'un ou l'autre de ceux-ci.<sup>388</sup>

580. Ce même 11 octobre 2017, l'Italie a envoyé une autre lettre indiquant que :

a) le Panama demande à l'Italie de produire le « dossier concernant la saisie du navire “Norstar” ». Etant donné que toute l'affaire dont le Tribunal est saisi concerne la saisie du « Norstar », le Panama demande à l'Italie de partager tous les documents se trouvant en sa possession.<sup>389</sup>

581. Dans cette lettre, l'Italie a accusé le Panama, une fois encore, de « demander à l'Italie de partager l'intégralité des documents concernant l'affaire du “Norstar” », et prétendu que cette demande « ne doit pas porter atteinte aux principes fondamentaux de la procédure », tout en s'abstenant d'identifier l'un quelconque de ces principes.

582. Pour justifier de nouveau son refus, l'Italie a ensuite confondu le concept de « dossiers spécifiques et précisément identifiés » avec le concept de « document »<sup>390</sup>.

583. En réalité, le Panama n'a pas demandé la production de tous les documents se trouvant en la possession de l'Italie, comme celle-ci le prétend à tort, mais uniquement de trois dossiers spécifiques.

584. Le Panama a proposé à l'Italie de lui permettre d'accéder « aux dossiers précisément identifiés ci-dessus afin que le Panama puisse ensuite déterminer les documents spécifiques (éventuels) à utiliser à l'audience. »<sup>391</sup>. Malheureusement, l'Italie n'a pas satisfait à cette demande.

585. Cette affaire a été diligentée en appliquant la loi nationale italienne à des activités exercées en haute mer par un navire étranger et aux personnes participant aux opérations de ce dernier. Les détails de ces procédures juridiques et judiciaires figurent dans les dossiers particuliers que le Panama a identifiés et dont il a demandé la communication à titre de preuve.

586. L'Italie a systématiquement refusé l'accès aux documents concernés, bien que cette attitude d'obstructionnisme ne soit soutenue ni par la Convention ni par son Règlement de procédure.

587. C'est la raison pour laquelle le Panama a adressé à M. le Greffier, le 6 novembre 2017, un message concernant l'attitude de l'Italie et énonçant sa position dans les termes suivants :

---

<sup>387</sup> Annexe 8.

<sup>388</sup> *Ibidem*.

<sup>389</sup> Annexe 9.

<sup>390</sup> *Ibidem*.

<sup>391</sup> *Ibidem*.

Le Panama demande à avoir accès aux fichiers sous le contrôle de trois services officiels différents de l'Italie, ainsi qu'il l'a déjà indiqué dans ses propres conclusions et documents, dont certains sont accessibles sans restrictions aux parties concernées par des dossiers de procédure pénale déjà clôturés.

L'Italie excuse sa conduite procédurale de refus d'accès à des preuves potentielles, en se fondant sur des dispositions que l'Italie qualifie elle-même comme non applicables en l'espèce, et en indiquant que le Panama compte sur l'Italie pour « rapporter les preuves du bien-fondé de sa propre demande. »

Indépendamment du fait qu'il est le demandeur, le Panama estime que la charge de la preuve incombe aux deux parties, et plus particulièrement à celle qui est le mieux placée pour produire cette preuve. Cette position n'ignore pas les règles classiques d'administration de la preuve, mais les complètent et les affinent, en rendant leur application finale plus flexible dans les affaires où, comme en l'espèce, la partie qui doit produire la preuve selon les règles traditionnelles peut se trouver dans l'incapacité de ce faire pour des raisons totalement indépendantes de sa volonté. Elle se fonde sur le devoir de coopération et de solidarité dont les parties doivent faire preuve envers le Tribunal, en mettant le fardeau de la preuve sur les épaules de celui qui est le mieux à même de le supporter.

L'Italie est la seule partie disposant des preuves documentaires demandées, dont elle a le contrôle. Il existe donc une raison valable de l'exhorter à coopérer<sup>392</sup> afin de garantir l'application loyale de la règle d'administration de la preuve<sup>393</sup>. Le Panama a besoin d'avoir accès aux preuves demandées, car il a conscience de la règle *actori incumbit probatio* et doit prendre toute mesure raisonnable licite afin de s'y conformer.

Il a déjà été jugé que cette règle « ne décharge pas le défendeur de son obligation de produire devant la Commission toutes les preuves se trouvant en sa possession afin d'établir la vérité, quelle qu'elle puisse être. »<sup>394</sup> Le Tribunal doit veiller à ce qu'aucune des parties n'obtienne un avantage déloyal sur l'autre, et le meilleur moyen de respecter ce besoin de loyauté est d'appliquer une règle souple d'administration de la preuve, ce qui suppose de demander l'accès à la preuve au plaideur qui est le mieux à même de la produire.

L'asymétrie qui caractérise la capacité respective des parties à produire des preuves à l'appui de leurs demandes et moyens de défense est inhérente à

---

<sup>392</sup> « Il peut être utile de rappeler que l'obligation faite à un plaideur de coopérer avec les cours et tribunaux internationaux en produisant des preuves les aidera à statuer sur l'affaire. » Voir A. Riddell et B. Plant, *Evidence Before the International Court of Justice* (2009), p. 49. [Traduction du Greffe]

<sup>393</sup> Cf. Arrêt de la CIJ dans l'*Affaire relative à des usines de pâte à papier sur le fleuve Uruguay*, par. 163 : « Le demandeur doit naturellement commencer par soumettre les éléments de preuve pertinents pour étayer sa thèse. Cela ne signifie pas pour autant que le défendeur ne devrait pas coopérer en produisant tout élément de preuve en sa possession susceptible d'aider la Cour à régler le différend dont elle est saisie. »

<sup>394</sup> *Commission générale de réclamations entre les Etats-Unis d'Amérique et le Mexique* (1923), par. 6, p. 39.

cette affaire. C'est pourquoi il faut de la souplesse si l'Italie est la partie ayant le monopole d'accès aux preuves écrites.<sup>395</sup>

588. L'ouverture et la transparence sont gages de l'efficacité de la justice et améliorent la confiance dans le système et ses autorités. Les activités judiciaires peuvent être d'une opacité insondable ou d'une transparence totale. Dans le premier cas, la procédure est dominée par le principe du secret confessionnel, et, dans le second, par le principe de la publicité des débats.

589. Dans l'intérêt de l'ouverture et de la transparence, rien ne justifie que l'Italie séquestre des dossiers demandés par le Panama et le Tribunal. Dans l'intérim, étant donné qu'il a été matériellement empêché de fournir la preuve directe de certains faits par le protectionnisme manifeste dont l'Italie a fait preuve à l'égard de ses documents judiciaires, le Panama a demandé au Tribunal d'accepter des preuves circonstanciées.

590. Dans un souci de réciprocité et de coopération, le Panama a ouvert tous ses dossiers concernant la présente affaire à l'Italie. Or, l'Italie a répondu en disant que le Panama « fait une interprétation totalement erronée de la communication de l'Italie du 11 octobre 2017 », en ajoutant que « la contestation porte sur la mesure dans laquelle un défendeur doit se voir demander d'aider le demandeur à prouver le bien-fondé de sa cause », et en qualifiant la demande du Panama comme une demande de production « de l'intégralité du dossier concernant la saisie du "Norstar" », laquelle excède « le caractère raisonnable qui préside à l'application de tout principe juridique. »<sup>396</sup> Ainsi que nous l'avons expliqué ci-dessus, l'Italie dénature ce faisant à la fois l'intention et les actions du Panama.

591. En réalité, le Panama ne fait que demander ce à quoi toute partie à un différend a droit, à savoir les faits. Il est difficile de comprendre comment le principe *audiatur et altera pars* a été respecté, sachant que le Panama n'a pas pu avoir accès aux dossiers pertinents, en dépit du fait qu'ils sont destinés à être publics.

---

<sup>395</sup> Annexe 10.

<sup>396</sup> Annexe 11.

## RÉSUMÉ

592. Il est largement prouvé qu'en exerçant de façon irrégulière sa juridiction pénale et sa législation douanière aux activités de soutage menées par le « Norstar » en haute mer et en ordonnant et demandant sa saisie, partant en empêchant ce navire étranger de mener des activités commerciales légitimes en haute mer, l'Italie a enfreint le droit du Panama de jouir de la liberté de navigation en haute mer inscrite à l'article 87, paragraphes 1 et 2, de la Convention.

Par un argument audacieux et en opposition à tous les documents produits par elle, l'Italie a vainement tenté d'amalgamer les termes « activités de soutage » utilisés par le Panama et infractions de contrebande et de fraude fiscale, affirmant de façon éhontée qu'elle ne conteste pas la légalité du soutage et utilisant abusivement de façon interchangeable les mots « soutage » et « contrebande ».

Avant de saisir le « Norstar », l'Italie a invoqué l'argument de l'indivisibilité des actes et les principes du lien substantiel et de la présence constructive pour tenter de la justifier, et après la saisie, bien qu'elle eût été avertie qu'il serait malavisé de poursuivre, elle a malgré tout procédé à la saisie. Mais encore plus grave est d'absolument vouloir fonder ses prétentions sur les mêmes arguments que ceux déjà évalués par ses propres autorités juridictionnelles.

La saisie du « Norstar » était illicite car les activités de celui-ci ne violaient pas de lois ou de règlements italiens qui lui étaient applicables. Le comportement de l'Italie, en particulier en ce qui concerne le laps de temps excessif écoulé sans que réparation soit accordée a placé un lourd fardeau sur le Panama en raison des travaux juridiques importants liés à la présente affaire.

Depuis que l'Italie a saisi le « Norstar » dans l'exercice de son pouvoir juridictionnel et sur le fondement de la violation de sa législation douanière et fiscale en raison des activités menées par ce navire en haute mer, l'Italie a commis un abus de droit en violation de l'article 300 car elle a usé de son autorité à des fins différentes du droit conféré par la Convention aux Etats côtiers, et étrangères à ces droits, qui est de protéger ces activités exclusivement au sein de la mer territoriale.

Tenant malgré tout de justifier son comportement concernant la saisie irrégulière, l'Italie a ensuite cherché à mettre à la charge du propriétaire du navire l'aggravation des dommages subis en déclarant que malgré la mainlevée de la saisie, celui-ci n'a pas récupéré le navire, alors même qu'elle-même n'a pas fait quoi que ce soit pour effectivement restituer le navire au propriétaire, à l'affréteur ou à l'Etat du pavillon.

Compte tenu de ce qui précède et du projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat, l'Italie doit être tenue pour responsable des violations susmentionnées et condamnée à réparer les dommages subis par le Panama et toutes les personnes impliquées dans les opérations du « Norstar » par le versement d'une indemnité pour la violation de ses obligations internationales d'un montant qui tient compte tant du comportement qui constituait un acte illicite continu que de ce qui a indéfiniment aggravé les effets de l'acte, tout cela étant pertinent pour déterminer le montant de l'indemnité.

La conduite de l'Italie au fil du temps a accru le montant de cette indemnité, tant en raison des dommages qui ont au final conduit à la vente du navire aux enchères en tant que ferraille que

les intérêts qui se sont accumulés en raison du laps de temps excessif que le règlement de la présente affaire a pris.

L'Italie savait, ou aurait dû savoir, que le fait de maintenir la saisie du « Norstar » sans répondre aux tentatives de communication du Panama durant 18 années a nui aux personnes impliquées dans les opérations du navire et à leurs droits fondamentaux, tout en ternissant injustement l'image du Panama en tant qu'Etat du pavillon souverain.

## CHAPITRE 7 CONCLUSIONS

593. Le Panama prie le Tribunal de dire et juger que :

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

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

2. d'autres règles du droit international qui protègent les droits de l'homme et les libertés fondamentales des personnes impliquées dans les opérations du « Norstar » ;

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

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

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

L'Agent

*(Signé)*

Nelson Carreyó

## ATTESTATION

Conformément à l'article 64, paragraphes 1 et 3, du Règlement du Tribunal, j'atteste que les exemplaires de la présente réplique, de même que les traductions anglaises fournies par le Panama, sont conformes aux originaux.

L'Agent

(Signé)

Nelson Carreyó