

Déclaration de M. le juge Kittichaisaree

(Traduction du Greffe)

1. J'ai voté en faveur du présent arrêt parce que je partage les motifs exposés par le Tribunal sur les principales questions soulevées par les parties au présent différend. Toutefois, j'estime opportun d'exprimer mon opinion sur les deux questions cruciales de droit international que le Tribunal n'a pas traitées. La première a trait à la compétence d'exécution de l'Etat du port à l'encontre d'un navire étranger dans le contexte de la présente affaire. La seconde a trait à l'obligation de notifier sans délai à l'Etat du pavillon la saisie ou l'immobilisation d'un navire battant son pavillon.

Compétence d'exécution de l'Etat du port à l'encontre d'un navire battant pavillon étranger

2. Un fait incontesté est que l'Italie a délibérément attendu que le « Norstar » se trouve dans un port espagnol pour demander à l'Espagne d'exécuter l'ordonnance de saisie rendue par l'Italie. L'Espagne a fait suite à la demande de l'Italie malgré le fait que le « Norstar » n'avait pas commis et ne commettait pas une infraction au regard de la loi espagnole et que le Panama, l'Etat du pavillon, n'était pas partie à l'Accord de Schengen du 14 juin 1985 ni à la Convention de Strasbourg de 1959, tous deux contraignants pour l'Italie et l'Espagne.

3. L'Italie affirme dans son contre-mémoire que lorsque l'ordonnance de saisie a été prise à l'encontre du « Norstar » et sa demande d'exécution transmise aux autorités espagnoles, ainsi qu'au moment de l'exécution de l'ordonnance, le navire se trouvait dans les eaux intérieures espagnoles et que par conséquent il ne jouissait pas du droit à la liberté de navigation prévu à l'article 87, paragraphe 1, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer¹. L'Italie fait valoir également que, d'après la jurisprudence du Tribunal, la liberté de navigation inscrite à l'article 87, paragraphe 1, ne peut s'interpréter dans le sens où un navire serait protégé face aux mesures prises par un Etat côtier visant à l'empêcher de quitter un port afin de gagner la haute mer². L'Italie a réitéré sa position durant la procédure orale sur le fond de la présente affaire³.

¹ Par. 75 du contre-mémoire de l'Italie.

² Ibid., par. 97.

³ TIDM/PV18/A25/6, p. 25, l. 48–p. 26, l. 4.

4. En vertu de la Convention, les ports sont situés dans les eaux intérieures, auxquelles s'étend la souveraineté de l'Etat côtier⁴. Cette règle de droit international coutumier a été affirmée par la Cour internationale de justice dans l'arrêt qu'elle a rendu dans l'affaire Activités militaires et paramilitaires au Nicaragua et contre celui-ci (Nicaragua c. Etats-Unis d'Amérique), fond, qui dispose que les ports situés dans les eaux intérieures d'un Etat sont soumis à la souveraineté de celui-ci, qui peut donc réglementer l'accès à ses ports⁵.

5. Bien qu'aucune disposition de la Convention ne limite la souveraineté d'un Etat sur ses eaux intérieures ni sa juridiction sur celles-ci comme il en existe par exemple à l'article 2, paragraphe 3, aux articles 21, 27 et 28, à l'article 56, paragraphe 2, et à l'article 97, paragraphe 3, de la Convention s'agissant de la juridiction de l'Etat côtier sur d'autres zones maritimes, l'Etat du port peut ne pas exercer une compétence illimitée sur les navires battant pavillon d'un autre Etat du fait d'autres règles du droit international, dont le droit international coutumier et les traités applicables.

6. A ce propos, un certain nombre de spécialistes du droit international sont d'avis que l'Etat du port a simplement le droit d'interdire l'accès à son port et non le droit d'exercer sa compétence d'exécution en poursuivant ou en sanctionnant les auteurs d'infractions qui n'ont pas d'effet sur le territoire de l'Etat du port étant donné que ce droit continue d'appartenir à l'Etat du pavillon⁶. On peut soutenir que la seule exception est le cas où l'Etat du port est autorisé, en vertu de règles convenues au niveau international qui revêtent un caractère contraignant pour lui-même et pour l'Etat du pavillon du navire étranger qui effectue une visite dans son port, à prendre des mesures d'exécution à l'encontre du navire⁷.

4 Article 2, paragraphe 1, article 8, paragraphe 1 et article 11 de la Convention.

5 Activités militaires et paramilitaires au Nicaragua et contre celui-ci (Nicaragua c. Etats-Unis d'Amérique), fond, arrêt. C.I.J. Recueil 1986, p. 111 (par. 213).

6 Voir, par exemple, R. Rayfuse, *Non-Flag State Enforcement in High Seas Fisheries* (Leiden : Martinus Nijhoff 2004), p. 335 à 357 ; D. Guilfoyle, *Shipping Interdiction and the Law of the Sea* (Cambridge : Cambridge University Press, 2009), p. 2, 276 et 277 ; Arron N. Honniball, « The Exclusive Jurisdiction of Flag States: A Limitation on Pro-active Port States? » (2016) 31 *Int'l J Marine & Coastal Law* 499, 524 à 529. Selon Ted L. McDorman, « Port State Enforcement: A Comment on Article 218 of the 1982 Law of the Sea Convention » (1997) 28 *Journal of Maritime Law & Commerce* p. 313 : « Les activités des navires en haute mer sont régies exclusivement par le droit de l'Etat du pavillon. *Prima facie*, l'arrivée d'un navire étranger dans un port ne change pas cette situation. »

7 Bevan Marten, « Port State Jurisdiction, International Conventions, and Extraterritoriality : An Expansive Interpretation » in Henrik Ringbom (dir.), *Jurisdiction over Ships: Post-UNCLOS Developments in the Law of the Sea* (Leiden/Boston : Brill 2015) p. 109 à 112, 124 et 125, 131 et 132.

7. L'article 218 de la partie XII (Protection et préservation du milieu marin) est la seule disposition de la Convention qui traite expressément des pouvoirs de l'Etat du port à l'encontre d'un navire étranger qui fait escale dans un de ses ports. La partie pertinente de l'article 218 se lit comme suit :

Article 218 – Pouvoirs de l'État du port

1. Lorsqu'un navire se trouve volontairement dans un port ou à une installation terminale au large, l'État du port peut ouvrir une enquête et, lorsque les éléments de preuve le justifient, intenter une action pour tout rejet effectué au-delà de ses eaux intérieures, de sa mer territoriale ou de sa zone économique exclusive par le navire *en infraction aux règles et normes internationales applicables établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale.*
2. L'État du port n'intente pas d'action en vertu du paragraphe 1 pour une infraction du fait de rejets effectués dans les eaux intérieures, la mer territoriale ou la zone économique exclusive d'un autre État, sauf si ces rejets ont entraîné ou risquent d'entraîner la pollution de ses eaux intérieures, de sa mer territoriale ou de sa zone économique exclusive, ou si l'autre l'État, l'État du pavillon ou un État qui a subi ou risque de subir des dommages du fait de ces rejets, le demande.
3. Lorsqu'un navire se trouve volontairement dans un port ou à une installation terminale au large, l'État du port s'efforce de faire droit aux demandes d'enquête de tout autre État au sujet de rejets susceptibles de constituer l'infraction visée au paragraphe 1 qui auraient été effectués dans les eaux intérieures ; la mer territoriale ou la zone économique exclusive de l'État demandeur, et qui auraient pollué ou risqueraient de polluer ces zones. L'État du port s'efforce également de faire droit aux demandes d'enquête de l'État du pavillon au sujet de telles infractions, où que celles-ci puissent avoir été commises.
(italiques de l'auteur)

8. Indépendamment de l'infraction par un navire étranger qui fait escale dans un port des règles et normes internationales applicables établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale, « ... dans de rares circonstances, un Etat pourrait être en mesure de fonder sa compétence extraterritoriale sur la doctrine des effets ou sur le principe de protection ou de sécurité, peut-être en reliant la première

à des incidents de pollution et le dernier à des questions de sécurité ... »⁸. Cependant, les faits de la présente affaire ne montrent pas comment l'Espagne pouvait s'appuyer sur la doctrine des effets ou sur le principe de protection pour exercer sa compétence d'exécution à l'encontre du « Norstar », en particulier du fait que le navire n'avait pas commis et ne commettait aucune infraction au regard du droit espagnol.

9. L'Accord relatif aux mesures du ressort de l'Etat du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (PSMA) adopté par la Conférence de l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) en 2009 ne va pas jusqu'à autoriser l'Etat du port à prendre des mesures d'exécution à l'encontre de navires étrangers sans le consentement de l'Etat du pavillon.

10. Les articles 7, 8 et 9 du PSMA font obligation à chaque partie de désigner les ports dans lesquels un navire peut demander à entrer en vertu de l'Accord, de déterminer si le navire en question s'est livré à la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INN et de décider d'autoriser ou de refuser l'entrée dans son port du navire en question, l'autorisation visant exclusivement à l'inspecter et à prendre d'autres mesures appropriées conformes au droit international qui soient au moins aussi efficaces que l'interdiction d'entrer dans le port pour prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INN et les activités liées à la pêche en soutien à la pêche INN. Lorsqu'une partie dispose de preuves suffisantes pour établir qu'un navire se trouvant au port s'est livré à la pêche INN ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INN, la partie interdit au navire en question d'utiliser ses ports pour le débarquement, le transbordement, le conditionnement et la transformation du poisson ainsi que pour d'autres services portuaires, tels que, entre autres, l'approvisionnement en carburant et l'avitaillement, l'entretien et la mise en cale sèche.

11. Lorsqu'un navire est entré dans un de ses ports, l'article 11 du PSMA dispose qu'une partie n'autorise pas ce navire, conformément à ses législations et réglementations et de manière compatible avec le droit international, y compris au PSMA, à utiliser les services portuaires précités si elle constate que le navire ne dispose pas d'une autorisation valide et applicable de se livrer à la

8 Ibid, p. 125. Sur la doctrine des effets, voir *Affaire du Lotus* (France c. Turquie) de la Cour permanente de justice internationale 1927, PCIJ Rep. Series A/ No. 10, p. 23. A l'appui du principe de protection et de sécurité, on cite souvent l'arrêt de la Chambre des Lords dans l'affaire *Joyce v. DPP* [1946] AC 347.

pêche ou à des activités liées à la pêche exigée par son Etat de pavillon ou par un Etat côtier en ce qui concerne les zones relevant de la juridiction nationale de cet Etat ; elle reçoit des indications manifestes que le poisson se trouvant à bord a été pris en contravention des exigences applicables d'un État côtier en ce qui concerne les zones relevant de la juridiction nationale de cet Etat ; l'Etat du pavillon ne confirme pas dans un délai raisonnable, à la demande de l'Etat du port, que le poisson se trouvant à bord a été pris dans le respect des exigences applicables d'une organisation régionale de gestion des pêches compétente ; la Partie a des motifs raisonnables de penser que le navire s'est livré, de quelque autre manière, à la pêche INN ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INN.

12. L'article 20 du PSMA fait obligation à l'Etat du pavillon partie à l'Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrateurs (Accord sur les stocks de poissons de 1995) de demander aux navires autorisés à battre son pavillon de coopérer avec l'État du port aux inspections effectuées en vertu du PSMA. Lorsqu'à la suite d'une inspection effectuée par l'Etat du port, une Partie qui est un Etat du pavillon reçoit un rapport d'inspection indiquant qu'il existe de sérieuses raisons de penser qu'un navire autorisé à battre son pavillon s'est livré à la pêche INN ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INN, elle mène une enquête immédiate et complète sur la question et si elle dispose d'indications suffisantes, *elle prend sans attendre les mesures coercitives* prévues par ses lois et règlements et fait rapport aux autres parties, aux Etats du port appropriés et, le cas échéant, aux autres Etats et organisations régionales de gestion des pêches appropriés, ainsi qu'à la FAO, sur les mesures qu'elle a prises.

13. Sur l'insistance de l'Union européenne, de la Chine, du Japon, de la République de Corée et de la Pologne lors de la rédaction de l'Accord sur les stocks de poissons de 1995, l'utilisation des termes « Compétence d'exécution de l'Etat du port » ou toute référence au pouvoir de l'Etat du port de saisir ou de poursuivre le navire ont été délibérément évitées à l'article 23 dudit Accord⁹. La disposition, formulée différemment, autorise l'Etat du port à interdire l'accès à ses ports et à ses services portuaires, au lieu de prévoir le droit d'exercer sa compétence contre le navire¹⁰.

9 Rayfuse, *Non-Flag State Enforcement in High Seas Fisheries*, p. 77 et 78.

10 Ibid., p. 335 à 337.

14. Dans le présent différend, à la demande de l'Italie, formée sur le fondement de l'Accord de Schengen du 14 juin 1985, l'Espagne, en sa qualité d'Etat du port, a exercé sa juridiction sur un navire battant pavillon panaméen. En application de l'article 1, paragraphe 1, de la Convention européenne d'entraide judiciaire en matière pénale adoptée à Strasbourg (France) en 1959, « [l]es Parties contractantes s'engagent à s'accorder mutuellement, selon les dispositions de la présente convention, l'aide judiciaire la plus large possible dans toute procédure visant des infractions dont la répression est, au moment où l'entraide est demandée, de la compétence des autorités judiciaires de la partie requérante. » Toutefois, si l'Italie a allégué que les infractions visées avaient été commises sur un territoire relevant de sa juridiction, elle n'a pas allégué qu'elles l'avaient été sur un territoire relevant de l'Espagne, l'Etat du port qui a pris des mesures d'exécution à l'encontre du navire.

15. Dans sa commission rogatoire, l'Italie a demandé que l'Espagne « 1) exécute immédiatement l'Ordonnance de saisie ci-après, rendue par [l]e Tribunal [de Savone] et portant sur le navire NORSTAR, au motif que les *faits de la cause sont punissables en vertu de la loi des deux États* et visent à léser les intérêts économiques de l'Union européenne [dont l'Espagne est un Etat membre] »¹¹. Cela a pu donner l'assurance à l'Espagne que la demande de l'Italie remplissait la condition de double incrimination préalable à l'entraide judiciaire en matière pénale entre les deux pays. Cependant, il demeure que : a) l'Italie a demandé la saisie du « Norstar » en raison des infractions pénales et douanières présumées de contrebande et de fraude fiscale visées dans l'ordonnance de saisie 1155/67/21 du 11 août 1998 ; et b) aucune infraction n'a été commise ou n'était commise contre l'Espagne, l'Etat du port auquel l'Italie a demandé d'exercer sa compétence d'exécution contre le « Norstar »¹².

16. L'Espagne n'est pas partie au différend dont le Tribunal est saisi, et ce dernier a estimé dans son arrêt sur les exceptions préliminaires que l'Espagne n'était pas une partie indispensable en l'espèce car c'était à la demande de l'Italie que l'Espagne avait pris des mesures au détriment du Panama¹³. Par conséquent, au paragraphe 221 de l'arrêt rendu aujourd'hui, le Tribunal a fait preuve de prudence dans sa réponse à l'affirmation de l'Italie telle que reproduite au paragraphe 3 de ma présente déclaration. Selon le Tribunal, étant donné qu'un Etat exerce sa souveraineté dans ses eaux intérieures, « [L]es navires étrangers n'ont le droit d'y naviguer que si cela est prévu par la Convention ou d'autres

11 Itاليques de l'auteur.

12 Voir, par exemple, les paragraphes 39 et 44 du Contre-mémoire de l'Italie.

13 Arrêt sur les exceptions préliminaires, par. 162 à 165, 166 à 169 et 173 à 175.

règles du droit international » et « [a]nalyser la liberté de navigation comme comprenant le droit de quitter un port et d'avoir accès à la haute mer serait incompatible avec le régime juridique des eaux intérieures. » Le Tribunal, « en conséquence, ne saurait accepter l'affirmation du Panama selon laquelle la liberté de navigation consacrée à l'article 87 de la Convention comprend le droit "d'appareiller vers la haute mer" et qu'un navire jouit de cette liberté même s'il se trouve dans un port de l'Etat côtier ». Ensuite, au paragraphe 226, le Tribunal expose son raisonnement :

L'argument central de l'Italie, en l'espèce, est que, puisque l'ordonnance de saisie a été exécutée non en haute mer mais dans les eaux intérieures, l'article 87 de la Convention ne saurait s'appliquer et n'a certainement pas été violé. Le Tribunal ne considère pas cet argument comme convaincant. Il reconnaît que le lieu d'exécution importe pour évaluer si l'article 87 était applicable ou a été violé. Il ne s'ensuit pas, toutefois, que le lieu d'exécution est l'unique critère à cet égard. *Contrairement à ce que soutient l'Italie, même lorsque l'exécution a lieu dans les eaux intérieures, l'article 87 peut être applicable et être violé si un Etat applique ses législations pénale et douanière en dehors de son territoire aux activités de navires étrangers en haute mer et les incrimine. C'est précisément ce qu'a fait l'Italie en l'espèce.* En conséquence, le Tribunal estime que l'article 87, paragraphe 1, de la Convention est applicable en l'espèce et que *l'Italie, en étendant l'application de ses législations pénale et douanière à la haute mer, en délivrant l'ordonnance de saisie et en demandant aux autorités espagnoles de l'exécuter, – ce qu'elles ont fait – a violé la liberté de navigation dont jouissait le Panama en qualité d'Etat du pavillon du « Norstar » en vertu de cette disposition.* (italiques de l'auteur)

Il convient de noter que le Tribunal a porté son attention sur la liberté de navigation au regard de l'article 87 et non sur la légalité ou une autre qualité de l'exercice de sa compétence par l'Espagne, l'Etat du port en l'espèce, à l'égard d'un navire battant pavillon panaméen, qui n'est partie ni à la Convention de Strasbourg de 1959 ni à l'Accord de Schengen du 14 juin 1985. En outre, le Tribunal ne dit aucunement de façon catégorique dans son arrêt que les navires étrangers sont soumis à la compétence pleine et entière de l'Etat du port, s'agissant tant de la compétence normative que de la compétence d'exécution.

17. Le Panama soutient que l'Italie a enfreint l'article 300 de la Convention au titre de l'article 87 de la Convention parce qu'elle a attendu que le « Norstar » se trouve dans un port étranger pour le saisir. Au paragraphe 258 de l'arrêt,

le Tribunal rejette sommairement la prétention du Panama. Le Tribunal estime que le Panama n'a pas démontré le manque de bonne foi de l'Italie à cet égard et que la saisie du « Norstar » dans un port espagnol « ne saurait en soi être considérée comme contraire à l'obligation de bonne foi prévue à l'article 300 de la Convention ». Je souscris à cette conclusion du Tribunal pour deux raisons principales connexes. Premièrement, considérer que l'Italie a enfreint l'article 300 ne changerait rien à l'issue finale de la procédure, y compris au montant versé à titre de réparation pour la perte du « Norstar ». Deuxièmement, les termes « *en soi* » choisis avec soin affirment qu'une infraction à l'article 300 doit être considérée dans un contexte plus large et qu'un acte ou un comportement isolé ne peut pas être décisif *en soi*.

18. Globalement, le Tribunal fait preuve de sagesse dans le présent arrêt en évitant de postuler qu'un Etat du port jouit d'une souveraineté et d'une juridiction illimitées en matière de prise de mesures d'exécution à l'encontre d'un navire étranger entré volontairement dans son port.

L'obligation d'informer sans délai l'Etat du pavillon

19. Les paragraphes 266 à 271 de l'arrêt traitent de l'affirmation du Panama selon laquelle il a fait sept tentatives pour communiquer avec l'Italie à propos du « Norstar » sans qu'aucune d'elles n'ait abouti et qu'en gardant intentionnellement le silence face aux allégations de violation de l'article 87 de la Convention, l'Italie a agi d'une manière contraire à son obligation de bonne foi. Pour sa part, l'Italie a expliqué qu'elle n'avait pas répondu aux communications du Panama car elle croyait – et l'Italie admet que cette croyance était légalement erronée depuis le 31 août 2004 – que les demandes du Panama provenaient de personnes non autorisées à représenter le Panama¹⁴. Il est difficile de déterminer clairement à partir des faits présentés par les parties au Tribunal quand l'Italie a officiellement notifié au Panama, en tant qu'Etat du pavillon du « Norstar », si tant est qu'elle l'ait jamais fait, la saisie ou l'immobilisation de ce navire. Dans son mémoire, le Panama a indiqué seulement que suite à la demande de l'Italie, l'Espagne avait procédé le 24 septembre 1998 à la saisie du « Norstar » alors que celui-ci se trouvait dans la baie de Palma de Majorque¹⁵ et que l'Italie avait rejeté une demande de mainlevée de l'immobilisation du

14 Par exemple, par. 99 de la Duplique de l'Italie.

15 Par. 22 du Mémoire du Panama.

navire émanant de son propriétaire avant de proposer le 18 janvier 1999 de procéder à cette mainlevée contre le versement d'une garantie¹⁶.

20. Deux dispositions de la Convention de 1982 traitent expressément de l'obligation de notifier sans délai à l'Etat du pavillon l'exercice de la juridiction sur le navire qui bat son pavillon. L'article 27, intitulé « Juridiction pénale à bord d'un navire étranger » à la Section 3 (Passage inoffensif dans la mer territoriale) de la partie II (Mer territoriale et zone contiguë) dispose :

Dans les cas [où l'Etat côtier exerce sa juridiction pénale à bord d'un navire étranger passant dans la mer territoriale de cet Etat], l'État côtier doit, si le capitaine le demande, notifier préalablement toute mesure à un agent diplomatique ou à un fonctionnaire consulaire de l'Etat du pavillon et doit faciliter le contact entre cet agent ou ce fonctionnaire et l'équipage du navire. Toutefois, en cas d'urgence, cette notification peut être faite alors que les mesures sont en cours d'exécution.

21. L'article 73, intitulé « Mise en application des lois et règlements de l'Etat côtier » à la partie III (Zone économique exclusive), dispose en son paragraphe 4 : « Dans les cas de saisie ou d'immobilisation d'un navire étranger, l'Etat côtier notifie sans délai à l'Etat du pavillon, par les voies appropriées, les mesures prises ainsi que les sanctions qui seraient prononcées par la suite. » Le Tribunal a noté dans l'arrêt qu'il a rendu dans l'*Affaire « Camouco » (Panama c. France)*, *prompte mainlevée* :

[I] existe une relation entre les paragraphes 2 et 4 de l'article 73, puisque l'absence de prompt notification peut avoir un effet sur la possibilité qu'a l'Etat du pavillon d'invoquer, d'une manière opportune et efficace, l'article 73, paragraphe 2 [qui énonce que lorsqu'une caution ou autre garantie suffisante a été fournie, il est procédé sans délai à la mainlevée de la saisie dont un navire aurait fait l'objet et à la libération de son équipage], et l'article 292¹⁷ [intitulé « Prompte mainlevée de l'immobilisation du navire ou prompte libération de son équipage »].

16 Ibid., par. 28. Voir également le paragraphe 44 de l'arrêt (Exceptions préliminaires) et les paragraphes 75 et 76 de l'arrêt dont je traite. L'Italie dit que la saisie a eu lieu le 25 septembre 1998, tandis que le Panama dit qu'elle a eu lieu le 24 septembre 1998. Cette divergence est peut-être due au décalage horaire – c'était le 25 septembre 1998 en Espagne mais le 24 septembre 1998 au Panama.

17 « Camouco » (*Panama c. France*), *prompte mainlevée, arrêt*, *TIDM Recueil 2000*, p. 29 et 30, par. 59.

22. L'article 27 et l'article 73, paragraphe 4, de la Convention ne s'appliquent pas à la situation du « Norstar », qui se trouvait déjà dans un port espagnol au moment où il a fait l'objet de mesures d'exécution. Se pose également la question de savoir si, outre les obligations expressément prévues par l'article 27 et le paragraphe 4 de l'article 73, l'Etat qui prend des mesures d'exécution à l'encontre d'un navire étranger a une obligation générale d'en informer sans délai l'Etat du pavillon du navire.

23. Etant donné que le Panama n'a pas expressément soulevé la question de la notification sans délai devant le Tribunal, celui-ci ne l'a pas examinée. Comme il l'a dit dans l'Affaire du navire « *Louisa* » :

143. Dans ce contexte, le Tribunal renvoie à l'article 24, paragraphe 1, de son Statut. Comme il a été dit plus haut, cette disposition prévoit, entre autres, que lorsque des différends sont portés devant le Tribunal, « l'objet du différend » doit être indiqué. De même, l'article 54, paragraphe 1, du Règlement dispose que la requête introductive d'instance doit indiquer « l'objet du différend ». Il s'ensuit que, s'il est loisible aux plaidoiries subséquentes de chercher à éclairer les termes de la requête, ces plaidoiries ne doivent pas dépasser les limites de la demande contenue dans ladite requête. Pour résumer, un différend porté devant le Tribunal par voie de requête ne saurait être transformé en un autre différend dont la nature ne serait pas la même¹⁸.

24. Il est à espérer que le Tribunal aura l'occasion à l'avenir de traiter directement de ces deux importantes questions de façon à dûment préserver l'équilibre entre les droits et les obligations des Etats parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

(signé) Kriangsak Kittichaisaree

18 *Navire « Louisa » (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Royaume d'Espagne), arrêt, TIDM Recueil 2013, p. 4.*