



EUROPEAN COURT OF HUMAN RIGHTS
COUR EUROPÉENNE DES DROITS DE L'HOMME

1959 · 50 · 2009

TROISIÈME SECTION

**AFFAIRE COMPAGNIE DE NAVIGATION DE LA RÉPUBLIQUE
ISLAMIQUE D'IRAN c. TURQUIE**

(Requête n° 40998/98)

ARRÊT

STRASBOURG

13 décembre 2007

DÉFINITIF

13/03/2008

**En l'affaire Compagnie de navigation de la République islamique
d'Iran c. Turquie,**

La Cour européenne des droits de l'homme (troisième section), siégeant
en une chambre composée de :

Boštjan M. Zupančič, *président*,

Corneliu Bîrsan,

Rıza Türmen,

Alvina Gyulumyan,

Egbert Myjer,

Ineta Ziemele,

Isabelle Berro-Lefèvre, *juges*,

et de Stanley Naismith, *greffier adjoint de section*,

Après en avoir délibéré en chambre du conseil le 22 novembre 2007,

Rend l'arrêt que voici, adopté à cette date :

PROCÉDURE

1. A l'origine de l'affaire se trouve une requête (n° 40998/98) dirigée contre la République de Turquie et dont une compagnie de navigation ayant son siège à Téhéran (Iran), la Compagnie de navigation de la République islamique d'Iran (« la société requérante »), avait saisi la Commission européenne des droits de l'homme (« la Commission ») le 18 décembre 1997 en vertu de l'ancien article 25 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales (« la Convention »). A la suite de l'entrée en vigueur du Protocole n° 11 à la Convention le 1^{er} novembre 1998, et conformément à l'article 5 § 2 de celui-ci, la requête est examinée par la Cour.

2. La société requérante a été représentée par M^{es} T. Marshall, D. Lloyd Jones et J. Stradford, avocats à Londres. Le gouvernement turc (« le Gouvernement ») n'a pas désigné d'agent pour le représenter devant la Cour.

3. La société requérante alléguait que la saisie par les autorités turques du chargement se trouvant à bord d'un navire appartenant à un propriétaire chypriote, qu'elle avait affrété à temps, avait constitué une mesure injustifiée de réglementation de l'usage des biens au sens de l'article 1 du Protocole n° 1.

4. Le 10 avril 2003, la Cour a déclaré la requête partiellement irrecevable et a décidé de communiquer au Gouvernement les griefs concernant la réglementation injustifiée de l'usage des biens et la privation du droit à un procès équitable. Comme le permet l'article 29 § 3 de la Convention, elle a en outre décidé d'examiner en même temps la recevabilité et le fond de la requête.

EN FAIT

I. LES CIRCONSTANCES DE L'ESPÈCE

5. Les faits de la cause, tels qu'ils ont été soumis par les parties, peuvent se résumer comme suit.

A. Le contexte de l'affaire

6. La société requérante affréta un navire appartenant à un propriétaire chypriote, le Cape Maleas (« le navire ») par un contrat daté du 12 septembre 1991. La charte-partie était rédigée à partir d'un formulaire d'affrètement à temps de la bourse des marchandises de New York et consacrait un voyage à temps vers les ports du sud de l'Iran. La durée prévue pour le voyage était de cinquante jours et le but était de transporter des marchandises courantes, des aciers et des conteneurs commerciaux.

7. Aux termes d'un accord entre les parties, à savoir la société requérante et la société propriétaire du navire, Seabeach Shipping Ltd, la charte-partie fut complétée le 18 septembre 1991 par l'addendum n° 1. Ce dernier disposait que l'affrèteur, à savoir la société requérante, pouvait charger 2 500 m³ de marchandises « IMCO 1 », qui sont des marchandises appartenant à la catégorie « Classe 1 – explosifs » du Code maritime international des marchandises dangereuses.

8. La société requérante ordonna que le navire rallie le port de Burgas, en Bulgarie et, le 8 octobre 1991, commença le chargement de marchandises supplémentaires. Il s'agissait de marchandises courantes mais aussi d'armes, de munitions et de pièces de rechange de nature militaire relevant de la catégorie IMCO 1 (« le chargement d'armes »).

9. L'agent de la société requérante à Burgas rédigea les connaissements relatifs au chargement, y compris le chargement d'armes (« les connaissements »). Dans ces documents, le chargement d'armes était qualifié d'« équipements spéciaux », mention suivie de la référence à un contrat numéroté. Le port de déchargement indiqué pour les équipements spéciaux était le port syrien de Tartous. Les documents indiquaient que l'expéditeur était Socotrade et que le destinataire était « à ordre ».

10. L'agent de la requérante à Burgas prépara également un manifeste de cargaison qui, comme les connaissements, indiquait que le chargement d'armes consistait en « équipements spéciaux » et que le port de déchargement était le port de Tartous. La société requérante a toujours eu l'intention de faire décharger le chargement d'armes à Bandar Abbas, en Iran. Le navire quitta le port de Burgas le 21 octobre 1991 à 19 heures avec l'ordre de rallier le port de Setúbal, au Portugal, pour y charger d'autres

marchandises. Pour se rendre de Burgas à Setúbal, le navire devait franchir le Bosphore.

B. La capture du navire

11. Le 22 octobre 1991 vers 15 h 30, le navire était sur le point de s'engager dans le Bosphore. Avant de pénétrer dans les Détroits, le capitaine du navire demanda l'assistance d'un pilote pour la navigation dans le Bosphore. Le navire arborait le pavillon international signalant qu'il transportait des marchandises dangereuses.

12. En raison d'informations communiquées aux douanes turques par un navire turc qui venait d'arriver de Bulgarie, les autorités turques pensèrent que le chargement d'armes était destiné à Chypre, d'où il entrerait en contrebande en Turquie.

13. D'après les autorités turques, le navire fut aperçu pour la première fois alors qu'il se trouvait à dix milles des Détroits. Après l'entrée du navire dans les Détroits, un pilote se rendit à son bord et invita le capitaine à déclarer le cas échéant les marchandises dangereuses qu'il transportait. Le capitaine s'exécuta et le navire continua sa route pendant quelques minutes, après quoi le pilote ordonna au capitaine de stopper les machines.

14. Les garde-côtes turcs et d'autres autorités turques montèrent à bord du navire et le capturèrent. La mer étant agitée à l'endroit où le navire avait stoppé les machines, il fut remorqué par un navire militaire jusqu'au port turc de Büyükdere. Toutes les parties à l'affaire partirent par la suite du principe que la capture du navire s'était produite dans les Détroits, zone régie par la Convention de Montreux du 20 juillet 1936.

15. A Büyükdere, on fouilla le navire et on examina les connaissements et le manifeste de cargaison. Les autorités turques découvrirent le chargement d'armes et interrogèrent le capitaine. Les fonctionnaires présents lors de la capture et de la fouille du navire rédigèrent et signèrent tous une déclaration intitulée « Compte rendu des faits » où étaient résumées les allégations des autorités turques et les actions prises par elles à l'égard du navire. Le capitaine, le second et l'opérateur radio du navire furent placés en garde à vue par les autorités turques.

16. Le 24 octobre 1991, le capitaine et le second firent des déclarations sous serment qui furent consignées par écrit. Ces documents furent versés au dossier qui fut transmis par le procureur à un juge unique de la cour de sûreté de l'Etat d'Istanbul.

C. La procédure devant la cour de sûreté de l'Etat d'Istanbul

17. Le 28 octobre 1991, après avoir examiné le dossier et s'être référé notamment aux articles 5 et 6 de la Convention de Montreux, un juge unique de la cour de sûreté de l'Etat d'Istanbul approuva la capture du

navire et l'arrestation de membres de son équipage, à savoir le capitaine, le second et l'opérateur radio. Dans sa décision, le juge faisait mention de « contrebande d'armes généralisée » et déclarait que « les éléments de preuve confirmaient que les armes de contrebande en question pouvaient être utilisées pour porter atteinte à la sûreté de la République de Turquie ».

18. Le 30 octobre 1991, cette décision fut notifiée à l'avocat désigné pour représenter le navire et son capitaine. Le lendemain, cet avocat éleva une objection contre ladite décision en mentionnant les dispositions pertinentes de la Convention de Montreux et en faisant observer que la Turquie n'était pas en état de guerre avec quelque pays que ce soit au sens de la Constitution turque et qu'il n'y avait pas non plus de menace ni de risque de guerre.

19. Le 4 novembre 1991, la cour de sûreté de l'Etat d'Istanbul rejeta cette objection.

20. Le 5 novembre, le procureur en chef près la cour de sûreté de l'Etat d'Istanbul mit en accusation le capitaine, le second et l'opérateur radio du navire pour transport organisé d'armes à feu et de munitions. Selon le procureur, la Turquie était en guerre avec Chypre. Il cita divers décrets du Parlement turc qui avaient autorisé l'envoi de troupes à Chypre et déclara :

« (...) en dépit du cessez-le-feu obtenu grâce aux efforts de l'Organisation des Nations unies pour mettre fin au conflit armé, aucun traité n'ayant encore été signé, l'état de guerre se poursuit d'un point de vue juridique. En conséquence, il s'impose de mettre en œuvre l'article 5 de la Convention de Montreux. (...) »

Conformément à [l'article 5 de la Convention de Montreux], les navires de commerce de pays en guerre avec la Turquie ne jouissent pas de la liberté de passage dans les Détroits. Dès lors, un navire battant pavillon chypriote, chargé d'armes de surcroît, n'ayant pas un droit de passage sans restriction dans les Détroits, le gouvernement turc peut, pour sa propre sécurité et en se fondant sur ses droits souverains et sur l'article 5 de ladite Convention, exercer un contrôle sur ce navire et les armes qu'il contient. »

21. Etant donné que le navire était enregistré à Chypre et battait pavillon chypriote, les autorités turques conclurent qu'elles étaient habilitées, en vertu de l'article 5 de la Convention de Montreux, à le capturer et à engager une procédure pour contrebande d'armes.

22. Au cours des mois de novembre et décembre 1991, le gouvernement de la République islamique d'Iran chercha à faire libérer le navire et son chargement par le biais de réunions diplomatiques de haut niveau. La question fut portée au niveau présidentiel et, le 11 novembre 1991, l'ambassadeur d'Iran en Turquie rendit visite au ministre adjoint des Affaires étrangères pour lui remettre des copies de l'un des connaissements et de la Convention de Montreux. Cette démarche visait à établir que le chargement d'armes était en fait transporté pour le compte de l'Etat iranien.

23. Le 12 novembre 1991, le ministre turc des Affaires étrangères écrivit au ministre de la Justice pour rendre compte des réunions qui avaient eu

lieu ; il joignait les copies du connaissance et de la Convention de Montreux et proposait de se procurer des informations complémentaires sur les « équipements spéciaux » énumérés dans le connaissance.

24. Le 13 novembre 1991, l'avocat agissant pour le compte des propriétaires et du capitaine du navire signala à la cour de sûreté de l'Etat d'Istanbul que l'hypothèse selon laquelle la Turquie et Chypre étaient en guerre constituait le nœud de l'affaire. Il pria la cour de demander sur-le-champ au ministère des Affaires étrangères s'il existait un état de guerre. Il soutint qu'il fallait aussi demander à la présidence du Parlement s'il y avait eu une déclaration de guerre.

25. Le 18 novembre 1991, cet avocat soumit une autre requête à la cour : répétant que la Turquie n'était en guerre avec aucun autre pays (y compris Chypre), il demandait que le capitaine soit libéré sous condition.

26. Le 25 novembre 1991, il présenta une requête à la cour de sûreté de l'Etat d'Istanbul pour l'inviter à reformuler la question qu'elle avait adressée au ministère turc des Affaires étrangères. Il critiquait en effet la question qui avait été posée, à savoir « si les opérations de paix à Chypre se sont conclues par un traité de paix (...) », et considérait qu'il aurait fallu demander « si la République de Turquie est ou non en guerre avec l'Etat chypriote ».

27. Dans un autre courrier daté du 29 novembre 1991, l'avocat de la société requérante envoya à la cour de sûreté de l'Etat d'Istanbul la traduction de la charte-partie et des connaissements. Il expliqua qu'un contrat d'affrètement à temps était de même nature qu'un bail et que les affréteurs avaient un contrôle sur le chargement et les documents y afférents.

28. Le ministère turc des Affaires étrangères répondit aux questions posées par la cour de sûreté de l'Etat d'Istanbul par deux lettres datées respectivement du 13 et du 26 décembre 1991, où il était indiqué :

« (...) étant donné qu'il n'y a pas d'« état de guerre » entre la Turquie et quelque autre pays que ce soit, y compris l'administration chypriote grecque, il est évident que la capture du navire ne saurait se fonder sur les articles 5 et 6 de la Convention de Montreux. De fait, les navires arborant le pavillon de l'administration chypriote grecque ont toujours traversé les Détroits librement.

2. Dans la note adressée à notre ministère par l'ambassade d'Iran à Ankara, il est déclaré que les armes trouvées à bord du navire appartiennent à l'Iran. Cela a été certifié par les autorités iraniennes à plusieurs occasions.

Par ailleurs, les autorités bulgares ont déclaré que lesdites armes avaient été vendues officiellement à l'Iran aux termes d'un accord conclu entre la Bulgarie et l'Iran en 1989, et que les armes avaient été chargées à Burgas.

3. En dehors des restrictions exposées dans les articles 4 et 5 de la Convention de Montreux et valables en « temps de guerre », les navires de commerce arborant un pavillon étranger jouissent en temps de paix d'une totale liberté de passage, quels que

soient leur pavillon et leur chargement. Comme indiqué plus haut, il est impossible d'invoquer les dispositions applicables en « temps de guerre » prévues par la Convention de Montreux en l'espèce car il n'y a pas d'état de guerre avec l'administration chypriote grecque. De plus, conformément au droit international coutumier et au droit des traités, les navires ont un « droit de passage inoffensif » dans les eaux territoriales des autres pays (...) »

29. Le 16 décembre 1991, la cour de sûreté de l'Etat d'Istanbul rendit une décision prévoyant la libération sous condition du capitaine, mais ordonna de capturer le navire et de saisir son chargement car elle soupçonnait que celui-ci allait être utilisé pour commettre ou préparer une infraction.

30. Le 10 janvier 1992, le procureur déposa ses réquisitions écrites sur le fond. Il n'avait pas modifié sa position : invoquant l'article 5 de la Convention de Montreux, il demandait la capture du navire et la saisie du chargement d'armes ainsi que l'arrestation du capitaine.

31. En janvier 1992, la société requérante était parvenue à la conclusion que les tentatives menées pour obtenir la libération du navire et de sa cargaison par le biais de négociations diplomatiques avaient peu de chances d'aboutir. Elle demanda par l'intermédiaire de son avocat turc, M^e Aydın, à intervenir dans la procédure devant la cour de sûreté de l'Etat d'Istanbul. Dans sa demande, elle faisait valoir qu'elle avait un intérêt pour agir en sa qualité de propriétaire de la cargaison et soulignait que le chargement d'armes était transporté dans le cadre d'une transaction commerciale normale et légale et que la Turquie n'était en guerre avec aucun autre pays. Elle réclamait donc la libération inconditionnelle du navire et de sa cargaison. La cour autorisa la société requérante à participer à la procédure en qualité de tiers intervenant.

32. Le 22 février 1992, M. Süleyman Demirel, qui était à l'époque premier ministre de Turquie, émit un certificat déclarant :

« La République de Turquie n'est en état de guerre avec aucun autre pays, y compris la partie sud de Chypre (...) »

33. Par un jugement du 12 mars 1992, la cour de sûreté de l'Etat d'Istanbul acquitta le second du navire et l'opérateur radio mais condamna le capitaine, pour importation d'armes en Turquie sans autorisation officielle, à une peine d'emprisonnement de cinq ans et à une amende de 50 000 livres turques (TRL). Elle ordonna la confiscation du chargement d'armes et du navire conformément au dernier paragraphe de l'article 12 de la loi n° 6136, la restitution du restant de la cargaison à la société requérante, et condamna le capitaine aux dépens. S'appuyant sur un arrêt rendu par la Cour de cassation dans une affaire similaire¹, la cour de sûreté de l'Etat d'Istanbul déclara que la société requérante faisait en l'espèce

1. Par une décision du 19 juin 1978 (n° 978/8-189-245) rendue dans l'affaire Vassoula, la chambre pénale générale de la Cour de cassation déclara que l'état de guerre n'avait pas encore pris fin à la suite de l'opération de paix à Chypre qui avait débuté le 20 juillet 1974.

preuve de mauvaise foi car le connaissance contenait des informations inexactes quant au contenu de la cargaison et à la route du navire. Elle releva que rien ne justifiait que les autorités turques n'aient pas été informées que des armes iraniennes devaient passer par les Détroits. De plus, elle déclara ce qui suit au sujet de la Convention de Montreux :

« La seconde question est celle de savoir si les autorités turques étaient habilitées à saisir les armes et munitions. Conformément à l'article pertinent de la Convention de Montreux, le passage de navires transportant des armes à feu et appartenant à un Etat avec lequel la Turquie est en guerre est interdit.

L'autre question importante est celle de savoir si la Turquie est en guerre avec l'Etat chypriote grec ou, autrement dit, si un accord de paix a été conclu après la guerre. Il est notoire que la Turquie a été en guerre avec l'Etat chypriote grec, à la suite de quoi Chypre a été divisée en deux parties, que la République turque de Chypre du Nord a été créée, que l'Etat chypriote grec n'a pas reconnu la République turque de Chypre du Nord et que, jusqu'à présent, aucun accord n'est intervenu, et que des négociations interétatiques sont en cours.

Dès lors, il n'a pas été tenu compte (...) de la lettre du ministère des Affaires étrangères (...) ni de la lettre du Premier ministre. »

34. Se référant à l'affaire Vassoula¹, qui concernait un autre navire, le jugement concluait que « l'existence d'un état de guerre est confirmée ».

35. A la suite du jugement de la cour de sûreté de l'Etat d'Istanbul, la société requérante paya le montant de la location et les frais dus au propriétaire en vertu de la charte-partie, le tout se montant à 1 161 374,50 dollars américains (USD). Alors que le jugement en question ordonnait la restitution de la cargaison autre que les armes à la société requérante, cette restitution ne fut pas effectuée et, par une ordonnance du 29 mai 1992, le tribunal de commerce d'Istanbul émit une injonction en faveur du propriétaire du navire fixant une sûreté de 4 111 168 608 TRL sur la cargaison pour garantir la location non payée. La société propriétaire du navire, Seabeach Shipping Ltd, entama alors une procédure d'exécution pour encaisser la sûreté sur la cargaison appartenant à la société requérante.

D. L'appel

36. Le 13 mars 1992, la société requérante interjeta appel du jugement de la cour de sûreté de l'Etat d'Istanbul. Elle contestait la conclusion de la cour selon laquelle il existait un état de guerre entre la Turquie et Chypre. Dans ses moyens, elle contestait aussi qu'il fût légitime pour la cour de s'appuyer sur l'affaire Vassoula et indiquait que le chargement d'armes n'avait fait que transiter par les Détroits.

37. Par une décision du 3 juin 1992, la Cour de cassation annula le jugement de la cour de sûreté de l'Etat d'Istanbul, considérant que le dossier

1. *Ibidem*.

ne contenait aucun élément de preuve indiquant que les armes devaient être déchargées du navire en Turquie. Quant à l'applicabilité de la Convention de Montreux, elle déclara :

« (...) que l'état de guerre mentionné à l'article 4 de la Convention n'existe pas, comme le montrent aussi les lettres du ministère des Affaires étrangères et du Premier ministre, qui déclarent explicitement que « la Turquie n'est en guerre avec aucun autre pays, y compris l'administration chypriote grecque du Sud » (...) et qu'il n'y a pas lieu d'appliquer l'article 6 de la Convention de Montreux. (...) »

38. L'affaire fut renvoyée en jugement devant la cour de sûreté de l'Etat.

39. Par une requête du 3 septembre 1992, alors que le capitaine du navire n'avait pas encore été rejugé par la cour de sûreté de l'Etat d'Istanbul, la société requérante demanda la levée de la sûreté imposée sur la cargaison par le tribunal de commerce d'Istanbul.

40. Ce tribunal ayant rejeté la demande de la société requérante le 8 septembre 1992, celle-ci accepta le 18 septembre de verser au propriétaire une partie de la location, sans préjudice de sa responsabilité. En échange, le propriétaire accepta de renoncer à la sûreté sur la cargaison autre que le chargement d'armes. Aux termes de cet accord, la société requérante devait payer 80 % de la location pour la période allant du 14 mars au 13 septembre 1992 inclus (1 118 074,40 USD). Elle devait aussi payer 100 % des frais futurs, au moment où ils arriveraient à échéance. Le propriétaire garantit à la société requérante qu'il lui rembourserait la somme précitée. La société requérante estima qu'elle était tenue de payer la location due, faute de quoi le tribunal de commerce d'Istanbul et le propriétaire ne lèveraient pas la saisie du navire et de sa cargaison.

41. Le 30 septembre 1992, la cour de sûreté de l'Etat d'Istanbul acquitta le capitaine à l'issue d'un nouveau procès. Le procureur fit appel de ce jugement, mais la Cour de cassation le débouta par une décision du 12 novembre 1992, qui fut approuvée le lendemain.

42. Le 18 novembre 1992, la cour de sûreté de l'Etat d'Istanbul ordonna la levée de la saisie du navire et du chargement d'armes. Le navire quitta la Turquie le 8 décembre 1992 et fut rendu par la société requérante au propriétaire conformément aux termes de la charte-partie le 9 mars 1993.

E. La procédure d'indemnisation

43. Par une demande écrite du 22 juillet 1993, la société requérante engagea une action devant le tribunal de commerce d'Istanbul contre le ministère des Finances et des Douanes, en se référant au ministère de l'Intérieur et au ministère de la Défense, pour réclamer 38 087 249 964 TRL (l'équivalent de 3 386 598,98 USD) plus les intérêts. Elle fondait sa demande sur l'article 41 du code des obligations et faisait valoir que la capture et l'immobilisation du navire et de sa cargaison étaient injustifiées. Elle alléguait à cet égard que les armes et les munitions étaient la propriété

de la République islamique d'Iran et que le navire avait été immobilisé abusivement pendant 413 jours, 2 heures et 30 minutes, en conséquence de quoi elle avait dû payer 3 263 522,92 USD au propriétaire, 81 978,86 USD de frais de carburant et 41 097,20 USD de frais de port.

44. Dans sa demande, elle établissait aussi une distinction entre l'espèce et l'affaire Vassoula et expliquait dans quelles circonstances elle avait été contrainte de payer la location et les autres frais au propriétaire du navire.

45. Le 28 septembre 1994, une première expertise fut présentée au tribunal de commerce à la suite de l'ordonnance de référé qu'il avait prononcée le 9 mars 1994. Les experts recommandaient de déclarer la demande de la société requérante irrecevable principalement parce que celle-ci aurait choisi volontairement et en l'absence d'obligation juridique de payer les frais de location au titre de la charte-partie.

46. La société requérante s'opposa à la première expertise ; le tribunal de commerce ordonna une deuxième expertise le 11 novembre 1994.

47. Le 3 avril 1995, la seconde expertise fut remise au tribunal ; elle préconisait le rejet de la demande de la société requérante. Les experts estimaient que le propriétaire du navire, mais non la société requérante, pouvait dans des circonstances appropriées réclamer une indemnisation à l'Etat turc. Ils considéraient que la demande de la société requérante pourrait peut-être aboutir pour ce qui était des frais de port et de carburant et des frais supplémentaires sous l'angle de l'article 105 du code des obligations, mais que sa demande relative aux frais de location était vouée à l'échec.

48. Le 13 juin 1995, la société requérante s'opposa à la seconde expertise et demanda au tribunal de se prononcer sur l'affaire sans nouvelle expertise ou, à titre subsidiaire, d'ordonner une troisième expertise.

49. Par une décision du 20 septembre 1995, le tribunal de commerce d'Istanbul rejeta la demande d'indemnisation émanant de la société requérante au motif que le navire n'était pas un navire de commerce puisqu'il transportait, entre autres marchandises, des armes. Il considéra que les autorités chargées de la sécurité n'avaient fait que leur devoir en enquêtant sur des allégations graves de contrebande d'armes. Le tribunal conclut donc qu'il n'y avait pas eu de violation de la Convention de Montreux ou du droit turc, en particulier de l'article 41 du code des obligations.

50. Le 6 novembre 1995, la société requérante interjeta appel.

51. Le 27 novembre 1996, la Cour de cassation débouta la requérante et confirma le jugement du tribunal de commerce d'Istanbul. Elle rejeta la demande formée par la société requérante en vue de la rectification de sa décision par une nouvelle décision du 22 mai 1997, qui fut notifiée à l'intéressée le 22 juin 1997.

F. L'arbitrage de Londres

52. La charte-partie disposait notamment que tout conflit naissant à son propos devait être soumis à un arbitrage à Londres. En raison de la capture et de l'immobilisation du navire et de son chargement par le gouvernement défendeur, un différend surgit entre la société requérante et le propriétaire du navire au sujet des frais de location et autres dépenses exposés par la société requérante.

53. A l'issue de la procédure d'arbitrage de Londres, l'instance d'arbitrage décida le 20 septembre 1995 que la décision de la cour de sûreté de l'Etat d'Istanbul du 12 mars 1992 avait porté préjudice à la partie qui avait affrété le navire. La société requérante se vit donc rembourser par le propriétaire du navire les frais de location et les autres frais qu'elle avait payés pour la période postérieure au 12 mars 1992 mais ne put récupérer les 1 300 403,83 USD qu'elle avait versés ou qu'elle devait désormais verser au propriétaire pour la période comprise entre la capture effectuée le 22 octobre 1991 et le 12 mars 1992.

G. La procédure engagée par le propriétaire du navire et le destinataire du chargement

54. Dans l'intervalle, la société propriétaire du navire, Seabeach Shipping Ltd, intenta une action devant le tribunal de commerce de Beyoğlu, à Istanbul, pour demander que soit imposée une sûreté sur le chargement pour garantir le paiement des frais de location. Par une décision du 29 mai 1992, le tribunal de commerce de Beyoğlu accueillit la demande du propriétaire au motif que les frais de port lui étaient dus.

55. Le destinataire de la cargaison, Mobarakeh Steel Complex, engagea aussi une action devant le tribunal de commerce de Beyoğlu pour réclamer 2 236 208 USD de dommages et intérêts au ministère des Finances en se référant au ministère de l'Intérieur et au ministère de la Défense. Il alléguait qu'il avait subi un manque à gagner en raison de la saisie des biens lui appartenant qui étaient transportés sur le navire et qu'il avait dû acheter de nouvelles marchandises pour remplacer celles qui avaient été confisquées.

56. Par un jugement du 17 janvier 2000, le tribunal de commerce de Beyoğlu rejeta la demande au motif que la capture du navire était légale étant donné que le chargement d'armes n'était pas clairement mentionné sur le connaissement. Sur un appel du plaignant, la Cour de cassation annula le jugement. Invoquant l'issue de la procédure pénale, la Cour de cassation observa que les marchandises en question n'étaient pas des marchandises de contrebande et n'appartenaient pas non plus à une catégorie telle qu'il fallait les confisquer. Dès lors, elle conclut que le défendeur devait être tenu pour responsable du préjudice résultant de la confiscation illégale des marchandises.

57. Par un jugement du 15 décembre 2000, le tribunal de commerce de Beyoğlu confirma son jugement précédent et dit qu'il y avait lieu de rejeter la demande du plaignant au motif que la capture et l'immobilisation du navire étaient conformes au droit interne et à la Convention de Montreux régissant la navigation dans les Détroits. Tenant compte de ce que le navire battait pavillon chypriote et que les documents ne reflétaient pas le contenu de la cargaison, le tribunal considéra que la capture du navire était légale. Il releva de plus que l'Etat turc avait agi dans le but de prévenir des activités visant à lui porter atteinte. Le plaignant fit de nouveau appel de ce jugement.

58. Le 21 novembre 2000, la Cour de cassation, réunie en formation plénière en matière civile, confirma le jugement du tribunal de commerce de Beyoğlu et débouta le plaignant. Elle considéra que, si la Convention de Montreux autorisait le passage inoffensif des navires de commerce, cette possibilité ne l'emportait pas sur les droits souverains de la Turquie. En effet, toute forme de trafic d'armes portait préjudice à la Turquie et impliquait que le passage n'était plus inoffensif. Par ailleurs, elle déclara ce qui suit :

« (...) En revanche, le connaissement indique que les 2 131 cartons ouverts contiennent des « équipements spéciaux ». Le code de commerce turc énonce en ses articles 1098 et 1114 les points à faire figurer dans le connaissement. La cargaison reçue ou chargée sur le navire pour être transportée doit être décrite dans le connaissement pour que l'accusé de réception et le contrat de livraison soient complets. (...) Cette description, qui constitue un élément essentiel du connaissement, doit permettre de distinguer à tout moment la cargaison des autres marchandises du navire et être complète. Le transporteur est tenu d'indiquer sur le connaissement la quantité, la marque et l'aspect extérieur ainsi que les caractéristiques de la cargaison. (...) Or il ressort clairement des documents versés au dossier de l'affaire que ces indications, dont certaines sont obligatoires, ne figuraient pas sur le connaissement, ce qui était louche.

Un pays peut acheter à un autre les armes dont il a besoin pour assurer sa défense ou se les procurer par le biais de l'assistance ou de dons. En d'autres termes, le commerce d'armes entre Etats est une pratique normale et légale. Le transport de telles armes est également normal et légal. Les armes achetées et transportées doivent figurer clairement en tant que telles sur le connaissement et les autres documents, conformément aux règles internationales. Il ne doit pas être nécessaire de les dissimuler et d'utiliser d'autres méthodes. Or le dossier ne contenait pas de contrat de vente indiquant que l'expéditeur des armes les avait achetées légalement, ni aucun élément de preuve montrant que les banques avaient émis une lettre de crédit. Vu la manière dont les armes étaient chargées sur le navire, il était fondamental pour la sécurité de la Turquie d'inspecter le navire. En matière de passage inoffensif, l'Etat riverain a le droit d'infliger des sanctions frappant le navire et la cargaison conformément à la règle de prévention du passage non inoffensif qui découle du droit coutumier et de la Convention de Montreux. Cette convention, le droit coutumier et le principe *ex aequo et bono* n'empêchent pas la Turquie d'exercer ce droit. C'est pourquoi il y a lieu de confirmer la décision du tribunal du fond de rejeter l'action, et ce au motif qu'elle est conforme à la loi et à la procédure légale. »

II. INSTRUMENTS JURIDIQUES ET DROIT INTERNE PERTINENTS

A. La Convention de Montreux du 20 juillet 1936

59. Les pays signataires du traité de Lausanne (1923), plus la Yougoslavie et l'Australie, se réunirent en 1936 à Montreux, en Suisse ; ils supprimèrent la commission constituée en vertu de la convention concernant le régime des Détroits et en transférèrent les attributions au gouvernement turc, qui recouvra le contrôle militaire sur les Détroits. La Turquie fut autorisée à fermer les Détroits aux navires de guerre de tous pays lorsqu'elle était en guerre ou menacée par une agression. Les navires de commerce devaient être autorisés à franchir librement les Détroits en temps de paix ainsi que, sauf pour les pays en guerre avec la Turquie, en temps de guerre. La Convention de Montreux fut ratifiée par la Turquie, la Grande-Bretagne, la France, l'URSS, la Bulgarie, la Grèce, l'Allemagne et la Yougoslavie et – avec certaines réserves – par le Japon. Dans le préambule de la convention, les parties déclarent être animées « du désir de régler le passage et la navigation dans le détroit des Dardanelles, la mer de Marmara et le Bosphore, compris sous la dénomination générale de « Détroits », de manière à sauvegarder, dans le cadre de la sécurité de la Turquie et de la sécurité, dans la mer Noire, des Etats riverains, le principe consacré par l'article 23 du Traité de paix signé à Lausanne le 24 juillet 1923 ».

Les dispositions pertinentes de cette convention sont ainsi libellées :

Article 1

« Les Hautes Parties contractantes reconnaissent et affirment le principe de la liberté de passage et de navigation par mer dans les Détroits.

L'usage de ladite liberté est dorénavant réglé par les dispositions de la présente convention. »

Article 2

« En temps de paix, les navires de commerce jouiront de la complète liberté de passage et de navigation dans les Détroits, de jour et de nuit, quels que soient le pavillon et le chargement, sans aucune formalité, sous réserve des dispositions de l'article 3 ci-après. Aucune taxe ou charge autre que celles dont la perception est prévue par l'annexe I à la présente convention ne sera prélevée par les autorités turques sur ces navires lorsqu'ils passeront en transit sans faire escale dans un port des Détroits.

Afin de faciliter la perception de ces taxes ou charges, les navires de commerce qui franchiront les Détroits feront connaître aux agents du poste visé à l'article 3 leurs nom, nationalité, tonnage, destination et provenance.

(...) »

Article 3

« Tout navire qui pénètre dans les Détroits par la mer Egée ou par la mer Noire s'arrêtera à un poste sanitaire près de l'entrée des Détroits aux fins du contrôle sanitaire établi par les règlements turcs dans le cadre des prescriptions sanitaires internationales. Ce contrôle, dans le cas de navires possédant une patente nette de santé ou présentant une déclaration de santé attestant qu'ils ne tombent pas sous le coup des dispositions de l'alinéa 2 du présent article, s'effectuera de jour et de nuit, avec le plus de rapidité possible, et ces navires ne devront être astreints à aucun autre arrêt au cours de leur passage dans les Détroits.

Les navires qui ont à bord des cas de peste, de choléra, de fièvre jaune, de typhus exanthématique ou de variole, ou qui en ont eu moins de sept jours auparavant, ainsi que les navires qui ont quitté un port contaminé depuis moins de cinq fois vingt-quatre heures, s'arrêteront au poste sanitaire indiqué à l'alinéa précédent pour y embarquer les gardes sanitaires que les autorités turques pourraient désigner. Il ne sera, à ce titre, prélevé aucune taxe ou charge et les gardes devront être débarqués à un poste sanitaire à la sortie des Détroits. »

Article 4

« En temps de guerre, la Turquie n'étant pas belligérante, les navires de commerce, quels que soient le pavillon et le chargement, jouiront de la liberté de passage et de navigation dans les Détroits dans les conditions prévues aux articles 2 et 3.

(...) »

Article 5

« En temps de guerre, la Turquie étant belligérante, les navires de commerce n'appartenant pas à un pays en guerre avec la Turquie jouiront de la liberté de passage et de navigation dans les Détroits à condition de n'assister en aucune façon l'ennemi.

(...) »

Article 6

« Au cas où la Turquie s'estimerait menacée d'un danger de guerre imminent, il continuerait néanmoins à être fait application des dispositions de l'article 2, sauf que les navires devraient entrer de jour dans les Détroits et que le passage devrait s'effectuer par la route indiquée, dans chaque cas, par les autorités turques.

(...) »

Article 24

« Les attributions de la Commission internationale constituée en vertu de la Convention concernant le régime des Détroits en date du 24 juillet 1923 sont transférées au Gouvernement turc.

Le Gouvernement turc s'engage à réunir les statistiques et à fournir les renseignements relatifs à l'application des articles 11, 12, 14 et 18.

Il doit veiller à l'exécution de toute disposition de la présente convention ayant trait au passage des bâtiments de guerre dans les Détroits.

Dès qu'il aura été avisé du prochain passage dans les Détroits d'une force navale étrangère, le Gouvernement turc fera connaître aux représentants à Ankara des Hautes Parties contractantes la composition de cette force, son tonnage, la date prévue pour son entrée dans les Détroits et, s'il y a lieu, la date probable de son retour.

Le Gouvernement turc adressera au Secrétaire général de la Société des Nations ainsi qu'aux Hautes Parties contractantes un rapport annuel indiquant les mouvements des bâtiments de guerre étrangers dans les Détroits et fournissant tous renseignements utiles pour le commerce et la navigation maritime et aérienne envisagée dans la présente convention. »

Article 25

« Aucune disposition de la présente convention ne porte atteinte aux droits et obligations découlant du Pacte de la Société des Nations pour la Turquie ou pour toute autre Haute Partie contractante, Membre de la Société des Nations. »

B. La Convention des Nations unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982

60. Cette convention dispose en ses articles pertinents :

Article 35

« Aucune disposition de la présente partie n'affecte :

a) les eaux intérieures faisant partie d'un détroit, sauf lorsque le tracé d'une ligne de base droite établie conformément à la méthode décrite à l'article 7 inclut dans les eaux intérieures des eaux qui n'étaient pas précédemment considérées comme telles ;

b) le régime juridique des eaux situées au-delà de la mer territoriale des Etats riverains des détroits, qu'elles fassent partie d'une zone économique exclusive ou de la haute mer ;

c) le régime juridique des détroits où le passage est réglementé, en tout ou en partie, par des conventions internationales existant de longue date et toujours en vigueur qui les visent spécifiquement. »

Article 37

« La présente section [section 2 – Passage en transit] s'applique aux détroits qui servent à la navigation internationale entre une partie de la haute mer ou une zone économique exclusive et une autre partie de la haute mer ou une zone économique exclusive. »

Article 38
Droit de passage en transit

« 1. Dans les détroits visés à l'article 37, tous les navires et aéronefs jouissent du droit de passage en transit sans entrave, à cette restriction près que ce droit ne s'étend pas aux détroits formés par le territoire continental d'un Etat et une île appartenant à cet Etat, lorsqu'il existe au large de l'île une route de haute mer, ou une route passant par une zone économique exclusive, de commodité comparable du point de vue de la navigation et des caractéristiques hydrographiques.

2. On entend par « passage en transit » l'exercice, conformément à la présente partie, de la liberté de navigation et de survol à seule fin d'un transit continu et rapide par le détroit entre une partie de la haute mer ou une zone économique exclusive et une autre partie de la haute mer ou une zone économique exclusive. Toutefois, l'exigence de la continuité et de la rapidité du transit n'interdit pas le passage par le détroit pour accéder au territoire d'un Etat riverain, le quitter ou en repartir, sous réserve des conditions d'admission sur le territoire de cet Etat.

3. Toute activité qui ne relève pas de l'exercice du droit de passage en transit par les détroits reste subordonnée aux autres dispositions applicables de la Convention. »

Article 39
Obligations des navires et aéronefs pendant le passage en transit

« 1. Dans l'exercice du droit de passage en transit, les navires et aéronefs :

a) traversent ou survolent le détroit sans délai ;

b) s'abstiennent de recourir à la menace ou à l'emploi de la force contre la souveraineté, l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique des Etats riverains du détroit ou de toute autre manière contraire aux principes du droit international énoncés dans la Charte des Nations unies ;

c) s'abstiennent de toute activité autre que celles qu'implique un transit continu et rapide, selon leur mode normal de navigation, sauf cas de force majeure ou de détresse ;

d) se conforment aux autres dispositions pertinentes de la présente partie.

2. Pendant le passage en transit, les navires se conforment :

a) aux règlements, procédures et pratiques internationaux généralement acceptés en matière de sécurité de la navigation, notamment au Règlement international pour prévenir les abordages en mer ;

b) aux règlements, procédures et pratiques internationaux généralement acceptés visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires.

(...) »

C. Le code turc des obligations

61. L'article pertinent du code des obligations dispose :

Article 41

« Toute personne qui cause injustement un dommage à autrui, que ce soit délibérément ou par négligence, est tenue de réparer ce dommage. »

62. Les juridictions civiles ne sont tenues ni par les conclusions ni par le verdict des juridictions pénales (article 53 du code).

D. La loi n° 6136 du 15 juillet 1953 (amendée par la loi n° 2249 du 12 juin 1979 et la loi n° 2478 du 23 juin 1981)

63. L'article 12 érige en infraction le fait d'introduire en contrebande, de tenter d'introduire en contrebande ou d'aider à introduire en contrebande des armes à feu ou des munitions dans le pays.

E. L'article 36 de l'ancien code pénal turc

64. L'article 36 du code pénal turc, dans sa version en vigueur à l'époque des faits, prévoyait de saisir et confisquer les objets utilisés pour commettre ou préparer une infraction.

F. L'article 90 § 5 de la Constitution turque

65. L'article 90 § 5 de la Constitution turque dispose en ses passages pertinents :

« Les accords internationaux dûment entrés en vigueur ont force de loi. (...) En cas de conflit entre des accords internationaux dans le domaine des droits fondamentaux et des libertés dûment entrés en vigueur et des dispositions du droit interne et qui résulterait de différences entre des dispositions portant sur le même sujet, les clauses des accords internationaux l'emportent. »

EN DROIT

I. SUR LA VIOLATION ALLÉGUÉE DE L'ARTICLE 1 DU PROTOCOLE N° 1

66. La société requérante allègue que la saisie par les autorités turques du navire et de sa cargaison a constitué une mesure injustifiée de réglementation de l'usage des biens au sens de l'article 1 du Protocole n° 1, lequel dispose :

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

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

A. Sur la recevabilité

1. Arguments du Gouvernement

67. Le Gouvernement allègue que la société requérante n'avait pas qualité pour agir et qu'elle n'était donc pas habilitée à introduire une requête au titre de l'article 34 de la Convention. A titre subsidiaire, il fait valoir qu'elle n'a pas introduit sa requête dans le délai de six mois prévu par la Convention.

68. La société requérante serait une entreprise d'Etat ne pouvant être considérée comme distincte, *de jure* ou *de facto*, du gouvernement de la République islamique d'Iran. A l'époque où la requête a été introduite, toutes les actions de cette société auraient été détenues par l'Etat.

69. Toutefois, en janvier 2000, 51 % de ces actions auraient été transférées à la sécurité sociale et au fonds de pension de l'Etat, à savoir des organismes du secteur public placés sous le contrôle de l'Etat. D'après les articles 9, 10 et 13 des statuts de la société requérante, les trois cinquièmes des membres du conseil d'administration auraient été désignés par l'Etat, qui aurait possédé les actions de catégorie A. Toute action de catégorie A aurait conféré le droit de voter – la voix d'un détenteur d'actions de catégorie A valant deux voix d'un détenteur d'actions de catégorie B (détenues par la sécurité sociale et le fonds de pension de l'Etat) – lors de l'assemblée générale extraordinaire convoquée aux fins de la modification des statuts de la société. De plus, l'article 18 des statuts aurait prévu que toutes les décisions du conseil d'administration soient prises à la majorité

des membres présents. Ainsi, étant donné que trois des membres du conseil d'administration auraient été des représentants de l'Etat, il aurait été impossible d'adopter une résolution allant contre les instructions de l'Etat. Dès lors, la présente requête aurait été soumise par un Etat, lequel n'est pas partie à la Convention.

70. De plus, il ressortirait de la jurisprudence constante des institutions de la Convention que les entreprises publiques ne sont pas habilitées à soumettre une requête au titre de l'article 34 de la Convention (*Radio France et autres c. France* (déc.), n° 53984/00, CEDH 2003-X, *Ayuntamiento de M. c. Espagne*, n° 15090/89, décision de la Commission du 7 janvier 1991, Décisions et rapports (DR) 68, p. 209, et *Seize communes d'Autriche et certains de leurs conseillers municipaux c. Autriche*, nos 5767/72, 5922/72, 5929-5931/72, 5953-5957/72, 5984-5988/73 et 6011/73, décision de la Commission du 31 mai 1974, Annuaire 17, pp. 339-353).

71. Enfin, le Gouvernement soutient que la société requérante n'a pas introduit sa requête dans les six mois qui ont suivi le dépôt de la décision définitive au greffe du tribunal de commerce d'Istanbul. S'appuyant sur la décision rendue par la Cour dans l'affaire *Tahsin İpek c. Turquie* (n° 39706/98, 7 novembre 2000), il considère que le délai de six mois a commencé à courir le 12 juin 1997, date à laquelle la décision définitive de la Cour de cassation a été déposée au greffe du tribunal de commerce de Beyoğlu, et que la requête a été introduite le 18 décembre 1997, soit plus de six mois plus tard.

72. En bref, le Gouvernement arguë que, la société requérante n'ayant pas qualité pour agir car elle est une entreprise d'Etat, la requête doit être déclarée irrecevable pour incompatibilité *ratione personae*. A titre subsidiaire, il faudrait la déclarer irrecevable pour non-respect de la règle des six mois.

2. Arguments de la société requérante

73. La société requérante conteste les arguments du Gouvernement. Elle rappelle qu'elle est une société par actions dotée de statuts et d'un conseil d'administration composé de salariés. Elle ajoute qu'à l'époque des faits elle était enregistrée en tant qu'entité indépendante conformément au droit commercial iranien en vigueur, était gérée comme une société commerciale, opérait dans un secteur ouvert à la concurrence, et ne jouissait nullement d'un monopole ou d'une position spéciale dans ce secteur. Ainsi, tout comme dans l'affaire *Radio France et autres* (précitée), elle aurait été essentiellement subordonnée à la législation sur les sociétés anonymes, n'aurait exercé aucun pouvoir qui ne soit pas soumis au droit commun dans l'exercice de ses activités et aurait relevé des juridictions judiciaires. Elle aurait donc été, en droit comme en fait, une personne morale distincte du gouvernement iranien, ainsi que prévu par l'article 3 de ses statuts. Depuis

janvier 2000, 51 % des actions de la société requérante auraient été détenues par des actionnaires privés.

74. De surcroît, le fait que la société requérante ait son siège en Iran, Etat qui n'est pas partie à la Convention, serait dénué de pertinence. Rien n'exigerait qu'un requérant soit ressortissant de l'Etat défendeur, pas plus d'ailleurs que d'un autre Etat membre du Conseil de l'Europe.

75. Par ailleurs, constatant que le Gouvernement invoque des affaires concernant la qualité pour agir de communes et municipalités, elle signale qu'elle n'est en aucun cas un organe d'une collectivité locale ou du gouvernement central. A l'époque de la capture illégale et injustifiée du navire, elle aurait bien plutôt été une personne morale autonome.

76. Eu égard à ce qui précède, la société requérante soutient qu'à l'époque de la capture du navire et des procédures judiciaires qui ont suivi, elle n'était nullement une « organisation gouvernementale ». Elle considère en conséquence qu'elle avait qualité pour introduire une requête au titre de l'article 34 de la Convention.

77. Enfin, la société requérante indique que la décision définitive de la Cour de cassation a été notifiée à son avocat le 22 juin 1997 et que sa requête a été introduite le 18 décembre 1997, soit avant l'expiration du délai de six mois.

3. *Appréciation de la Cour*

78. Concernant la première branche de l'exception soulevée par le Gouvernement, la Cour rappelle qu'une personne morale « qui se prétend victime d'une violation par l'une des Hautes Parties contractantes des droits reconnus dans la Convention ou ses Protocoles » peut se porter requérante devant elle (voir, par exemple, *Agrotexim et autres c. Grèce*, 24 octobre 1995, série A n° 330-A, et *Société Faugyr Finance S.A. c. Luxembourg* (déc.), n° 38788/97, 23 mars 2000), pour peu qu'elle ait la qualité d'« organisation non gouvernementale » au sens de l'article 34 de la Convention (*RENFE c. Espagne*, n° 35216/97, décision de la Commission du 8 septembre 1997, DR 90-A, p. 179).

79. Les « organisations gouvernementales », au contraire des « organisations non gouvernementales » au sens de l'article 34, englobent les personnes morales qui participent à l'exercice de la puissance publique ou qui gèrent un service public sous le contrôle des autorités. Pour déterminer si tel est le cas d'une personne morale donnée autre qu'une collectivité territoriale, il y a lieu de prendre en considération son statut juridique et, le cas échéant, les prérogatives qu'il lui donne, la nature de l'activité qu'elle exerce et le contexte dans lequel s'inscrit celle-ci, et son degré d'indépendance par rapport aux autorités politiques (*Radio France et autres*, décision précitée).

80. A la lumière des principes précités, la Cour note que la société requérante est une personne morale exerçant des activités commerciales

soumises au droit commun de la République d'Iran. Elle ne participe pas à l'exercice de la puissance publique et n'a pas non plus un rôle de service public ni ne détient un monopole dans un secteur concurrentiel (voir, à cet égard, *Les saints monastères c. Grèce*, 9 décembre 1994, § 49, série A n° 301-A et, plus récemment, *Österreichischer Rundfunk c. Autriche*, n° 35841/02, §§ 48-54, 7 décembre 2006). Bien qu'à l'époque des faits se trouvant à l'origine de la requête à l'étude, la société requérante ait été entièrement propriété de l'Etat et qu'à l'heure actuelle une importante proportion de ses actions appartienne toujours à l'Etat et que la majorité des membres du conseil d'administration soient nommés par l'Etat, elle est légalement et financièrement indépendante de l'Etat, comme cela ressort de l'article 3 de ses statuts. A cet égard, la Cour note que, dans l'affaire *Radio France et autres*, invoquée par le Gouvernement, elle avait jugé que cette société nationale était une « organisation non gouvernementale » au sens de l'article 34 de la Convention alors même que l'Etat détenait la totalité du capital de Radio France, que ses statuts étaient approuvés par décret, que ses ressources étaient essentiellement publiques, qu'elle poursuivait « dans l'intérêt général, des missions de service public », et qu'elle se trouvait astreinte au respect d'un cahier des charges et à la conclusion avec l'Etat d'un contrat d'objectifs et de moyens. Dès lors, les personnes morales de droit public peuvent avoir le statut d'« organisations non gouvernementales » pour autant qu'elles ne participent pas à l'exercice de la « puissance publique » et sont totalement indépendantes de l'Etat (*Les saints monastères*, précité, § 49).

81. Cela étant, il est vrai que les organes gouvernementaux ou sociétés publiques placés sous le contrôle strict de l'Etat ne sont pas autorisés à introduire une requête au titre de l'article 34 de la Convention (voir les décisions précitées *Radio France et autres*, *Ayuntamiento de M.*, *Seize communes d'Autriche et certains de leurs conseillers municipaux*, et *RENFE*). Cependant, l'idée qui sous-tend ce principe est d'empêcher une Partie contractante d'être à la fois requérante et défenderesse devant la Cour. Or les circonstances de l'espèce diffèrent de celles décrites par le Gouvernement et le fait que la société requérante ait son siège dans un Etat qui n'est pas partie à la Convention ne joue aucun rôle à cet égard. De plus, la Cour constate que la société requérante est essentiellement régie par le droit des sociétés, ne jouit d'aucun pouvoir allant au-delà de ceux conférés par le droit commun dans l'exercice de ses activités et relève de la compétence des juridictions judiciaires et non administratives. Dans ces conditions, la Cour estime que la société requérante fonctionne comme une société commerciale et que rien ne donne à penser que la requête à l'étude a été en réalité soumise par la République islamique d'Iran, qui n'est pas partie à la Convention.

82. Il s'ensuit que la société requérante est en droit de soumettre une requête au titre de l'article 34 de la Convention et qu'il y a donc lieu de rejeter la première branche de l'exception du Gouvernement.

83. Pour ce qui est de la deuxième branche de l'exception, à savoir l'inobservation supposée de la règle des six mois par la société requérante, la Cour note que le Gouvernement a invoqué l'affaire *Tahsin İpek*, dans laquelle le requérant n'avait rien fait pour se procurer l'arrêt de la Cour de cassation pendant plus de six mois après qu'il eut été déposé au greffe de la cour d'assises. A cet égard, elle observe que les conclusions qu'elle a rendues dans la décision *Tahsin İpek* ne s'appliquent qu'en matière pénale car, d'après la jurisprudence constante de la Cour de cassation, les décisions adoptées par celle-ci en matière pénale ne sont pas notifiées aux accusés. Dans les affaires civiles, en revanche, les décisions de la Cour de cassation sont notifiées aux parties lorsque les frais d'affranchissement ont été prépayés. Sachant que la procédure suivie en l'espèce est de nature civile et que la société requérante a introduit sa requête dans les six mois qui ont suivi la notification de la décision définitive de la Cour de cassation, force est de conclure qu'elle a respecté le délai de six mois prévu à l'article 35 § 1 de la Convention.

84. Dès lors, il y a également lieu de rejeter l'exception du Gouvernement relative au non-respect de la règle des six mois. Par ailleurs, la Cour relève que cette partie de la requête n'est pas manifestement mal fondée au sens de l'article 35 § 3 de la Convention et qu'elle ne se heurte à aucun autre motif d'irrecevabilité. Il convient donc de la déclarer recevable.

B. Sur le fond

85. La Cour note que les parties n'ont pas contesté que les mesures incriminées ont constitué une ingérence dans le droit de la société requérante au respect de ses biens. Dès lors, il lui faut déterminer quelle est la règle applicable en l'espèce.

1. La règle applicable

86. La Cour rappelle que l'article 1 du Protocole n° 1 contient trois normes distinctes : la première, qui s'exprime dans la première phrase du premier alinéa et revêt un caractère général, énonce le principe du respect de la propriété ; la deuxième, figurant dans la seconde phrase du même alinéa, vise la privation de propriété et la soumet à certaines conditions ; quant à la troisième, consignée dans le second alinéa, elle reconnaît aux Etats le droit, entre autres, de réglementer l'usage des biens conformément à l'intérêt général, en mettant en vigueur les lois qu'ils jugent nécessaires pour atteindre ce but. Il ne s'agit pas pour autant de règles dépourvues de rapport entre elles : la deuxième et la troisième ont trait à des exemples particuliers d'atteintes au droit de propriété ; dès lors, elles doivent s'interpréter à la

lumière du principe consacré par la première (*AGOSI c. Royaume-Uni*, 24 octobre 1986, § 48, série A n° 108).

87. La Cour relève que les parties ne se sont pas prononcées sur la règle applicable en l'occurrence. Pour sa part, elle considère qu'il n'y a eu en l'espèce ni confiscation ni saisie puisque la société requérante a recouvré la possession du chargement après une immobilisation temporaire du navire. Était donc en jeu la réglementation de l'usage de biens. Dès lors, c'est le second alinéa de l'article 1 qui trouve à s'appliquer (*Air Canada c. Royaume-Uni*, 5 mai 1995, § 34, série A n° 316-A).

2. Le respect des conditions prévues au second alinéa

88. Il faut donc déterminer si l'atteinte au droit de propriété de la société requérante était compatible avec le droit que possèdent les Etats, en vertu du second alinéa de l'article 1 du Protocole n° 1, « de mettre en vigueur les lois qu'ils jugent nécessaires pour réglementer l'usage des biens conformément à l'intérêt général ».

a) Régularité et objet de l'ingérence

i. Arguments du Gouvernement

89. Le Gouvernement soutient que les autorités ont fouillé le navire car elles redoutaient qu'il n'introduise des armes en contrebande en Turquie dans un cadre organisé. Le chargement d'armes aurait donc été saisi en vertu de l'article 12 de la loi n° 6136 et de l'article 36 de l'ancien code pénal turc ainsi que des articles 2 et 25 de la Convention de Montreux et des articles 19 § 2 et 39 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982. Selon le Gouvernement, les dispositions précitées de la Convention de Montreux et de la Convention sur le droit de la mer lui conféraient le pouvoir de limiter le passage en transit par les Détroits des navires de commerce qui représentaient une menace pour la souveraineté, l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique de l'Etat ou violaient de toute autre manière les principes du droit international consacrés par la Charte des Nations unies. A cet égard, le trafic d'armes constituerait une menace pour la paix et l'ordre internationaux et contreviendrait aux principes du droit international et du droit international coutumier. Dès lors, la saisie provisoire du chargement d'armes aurait été nécessaire à la prévention du crime et à la protection de la sûreté publique, conformément à l'intérêt général.

ii. Arguments de la société requérante

90. La société requérante soutient que la capture et l'immobilisation du navire et de sa cargaison étaient injustifiées car rien n'indiquait qu'une infraction avait été commise ou allait l'être. Ces mesures n'auraient pas non

plus été conformes aux principes du droit international au sens de l'article 1 du Protocole n° 1. Elle rappelle que la Convention de Montreux, qui constitue en l'espèce la *lex specialis*, confère en ses articles 1 à 3 une complète liberté de passage et de navigation aux navires de commerce dans les Détroits et que l'article 3, en particulier, indique clairement que les navires de commerce ne sont astreints à aucun arrêt au cours de leur passage dans les Détroits, sauf aux fins du contrôle sanitaire pouvant être établi par la législation turque dans le cadre des prescriptions sanitaires internationales.

91. En ce qui concerne la Convention sur le droit de la mer, invoquée par le Gouvernement, la société requérante fait observer que la Turquie n'est pas partie à cette convention et qu'en tout état de cause elle ne trouve pas à s'appliquer dans les détroits du Bosphore et des Dardanelles, où le trafic est régi par la Convention de Montreux. Cette dernière a été incorporée dans le droit turc. Eu égard à la décision de la Cour de cassation concluant que rien ne donnait à penser que les armes devaient être déchargées en Turquie pour y être introduites et que l'argument tiré par les autorités turques des articles 5 et 6 de la Convention de Montreux ne tenait pas, la saisie du navire et de son chargement aurait été une mesure contraire au droit turc.

iii. Appréciation de la Cour

92. La Cour observe que les parties ont reconnu que l'atteinte au droit de propriété de la société requérante reposait sur une certaine base légale mais qu'elles ont des vues divergentes sur le sens et la portée du droit applicable. De plus, au cours des diverses étapes de la procédure interne, elles n'étaient pas non plus du même avis sur le degré d'applicabilité de la Convention de Montreux, des règles du droit international coutumier régissant le passage en transit dans les Détroits et des dispositions du droit interne interdisant la contrebande d'armes. Alors que, au début de la procédure, les juridictions internes se sont appuyées sur l'article 5 de la Convention de Montreux pour justifier le droit de la Turquie de saisir le chargement d'armes en raison d'un état de guerre persistant avec Chypre, dans ses observations à la Cour, le Gouvernement a plutôt tiré argument de la législation interdisant la contrebande d'armes, activité qui porte atteinte à la paix internationale.

93. La Cour admet que la Convention de Montreux constitue une *lex specialis* pour ce qui est du passage en transit dans le Bosphore. A cet égard, elle prend note des points sur lesquels les parties ont des divergences d'interprétation de cette convention. Elle considère toutefois qu'elle n'a pas pour tâche en l'espèce de se prononcer sur l'interprétation et l'application de la Convention de Montreux par la Turquie, car l'atteinte au droit de propriété de la société requérante a revêtu un caractère arbitraire pour les raisons indiquées ci-dessous.

b) Caractère proportionné de l'ingérence

94. La Cour rappelle qu'une mesure d'ingérence, notamment celle dont l'examen relève du second alinéa de l'article 1 du Protocole n° 1, doit ménager un « juste équilibre » entre les exigences de l'intérêt général et les impératifs de la sauvegarde des droits fondamentaux de l'individu. La recherche de pareil équilibre se reflète dans la structure de l'article 1 tout entier, donc aussi dans le second alinéa : il doit exister un rapport raisonnable de proportionnalité entre les moyens employés et le but visé. En contrôlant le respect de cette exigence, la Cour reconnaît à l'Etat une grande marge d'appréciation tant pour choisir les modalités de mise en œuvre que pour juger si leurs conséquences se trouvent légitimées, dans l'intérêt général, par le souci d'atteindre l'objectif de la loi en cause (*Air Canada*, précité, § 48).

95. La Cour note que ni la société requérante ni le Gouvernement n'ont formulé de commentaire sur la proportionnalité de l'ingérence. Ils se sont bornés à faire des observations sur la régularité et le but de l'ingérence.

96. En tout état de cause, pour apprécier la proportionnalité de l'ingérence, la Cour doit examiner le degré de protection offert contre l'arbitraire par les procédures mises en œuvre en l'espèce et déterminer si une absence totale d'indemnisation peut passer pour justifiée sur le terrain de l'article 1 du Protocole n° 1.

97. En l'occurrence, le navire qui transportait le chargement appartenant à la société requérante fut capturé le 22 octobre 1991 et immobilisé jusqu'au 8 décembre 1992, date à laquelle il quitta la Turquie sur ordre de la cour de sûreté de l'Etat d'Istanbul. Comme indiqué plus haut, la capture du navire se fondait sur la crainte des autorités qu'il ne soit impliqué dans de la contrebande internationale d'armes. Toutefois, cette crainte a été dissipée par la lettre du ministre des Affaires étrangères du 12 novembre 1991, où celui-ci informait la cour de sûreté de l'Etat d'Istanbul, par l'intermédiaire du ministère de la Justice, que le chargement d'armes appartenait à la République islamique d'Iran (paragraphe 22-23 ci-dessus). Les autorités de poursuite, pour leur part, ont accordé une importance cruciale au fait qu'il continuait à exister un état de guerre entre la Turquie et Chypre et que le navire ne jouissait donc pas de la liberté de passage dans les Détroits au sens de l'article 5 de la Convention de Montreux (paragraphe 20 ci-dessus). Or cette affirmation a elle aussi été démentie par le ministère des Affaires étrangères, qui a répondu aux questions de la cour de sûreté de l'Etat d'Istanbul par des lettres des 13 et 26 décembre 1991, ainsi que par le premier ministre dans un certificat du 22 février 1992 (paragraphe 28 et 32 ci-dessus). Malgré cela, la cour de sûreté de l'Etat d'Istanbul ne s'est pas appuyée sur ces informations mais a invoqué l'affaire Vassoula, un précédent isolé qui remontait à 1978 et concernait des circonstances très différentes, pour conclure qu'il existait un état de guerre entre la Turquie et Chypre et qu'il y avait donc lieu de poursuivre l'immobilisation du navire et

du chargement d'armes (paragraphe 33-35 ci-dessus). Cette juridiction n'a donné aucune raison pour justifier son rejet des déclarations et du certificat émanant des autorités compétentes de l'Etat et attestant qu'il n'y avait pas d'état de guerre.

98. Eu égard à ce qui précède, la Cour estime que le navire et son chargement auraient dû être libérés le 12 mars 1992 au plus tard, date à laquelle la cour de sûreté de l'Etat a rendu sa décision, et que leur immobilisation après cette date était arbitraire car rien ne permettait de soupçonner une contrebande d'armes ni n'habilitait à saisir le navire à raison de l'existence d'un état de guerre entre la Turquie et Chypre.

99. De plus, la Cour déclare que les modalités d'indemnisation sont aussi un élément pertinent à prendre en compte lorsqu'il s'agit d'apprécier si l'ingérence litigieuse a en l'espèce respecté le juste équilibre voulu et, notamment, si elle a fait peser sur la société requérante une charge disproportionnée. A cet égard, la réglementation arbitraire de l'usage d'un bien pendant une longue période sans justification doit normalement passer pour une ingérence disproportionnée, et une absence totale d'indemnisation ne saurait se justifier sur le terrain de l'article 1 du Protocole n° 1 (voir, *mutatis mutandis*, *Les saints monastères*, précité, §§ 70-71, et *Papachelas c. Grèce* [GC], n° 31423/96, § 48, CEDH 1999-II).

100. A cet égard, la Cour note que la demande d'indemnisation du dommage soumise par la société requérante a été rejetée par le tribunal de commerce de Beyoğlu, qui a estimé que le navire n'était pas un navire de commerce puisqu'il transportait entre autres des armes, et que son passage dans les Détroits ne pouvait donc pas être inoffensif au sens de la Convention de Montreux (paragraphe 49 et 58 ci-dessus).

101. La Cour relève que la Cour de cassation avait déjà conclu à l'absence d'infraction de contrebande d'armes et que l'article 6 § 1 de la Convention de Montreux n'était pas applicable (paragraphe 37 ci-dessus). Dès lors, même si les juridictions civiles n'étaient pas liées par les conclusions des juridictions pénales (paragraphe 62 ci-dessus), les motifs invoqués par le tribunal de commerce de Beyoğlu n'étaient pas de nature à justifier sa décision de priver la société requérante de toute indemnisation du préjudice subi à compter du 12 mars 1992 (paragraphe 99 ci-dessus).

102. Les considérations qui précèdent suffisent à la Cour pour conclure que l'atteinte des autorités aux droits de la société requérante était disproportionnée et n'a pas ménagé un juste équilibre entre les intérêts en jeu.

103. Dès lors, il y a eu violation de l'article 1 du Protocole n° 1.

II. SUR LA VIOLATION ALLÉGUÉE DE L'ARTICLE 6 § 1 DE LA
CONVENTION

104. La société requérante se plaint aussi que la capture puis l'immobilisation du Cape Maleas ainsi que l'application de sanctions pénales aux officiers et au navire sont des mesures contraires au droit international public, à la Convention de Montreux et au droit turc. Elle invoque l'article 6 § 1 de la Convention, ainsi libellé en ses passages pertinents :

« Toute personne a droit à ce que sa cause soit entendue équitablement (...) par un tribunal (...) qui décidera (...) du bien-fondé de toute accusation en matière pénale dirigée contre elle. »

105. Le Gouvernement soutient que ce grief a été soumis en dehors du délai de six mois étant donné que c'est le jugement de la cour de sûreté de l'Etat d'Istanbul du 13 novembre 1992 qui a clos la procédure pénale et que la requête a été introduite le 18 décembre 1997.

106. La société requérante conteste les arguments du Gouvernement. Elle fait valoir que le dommage qu'elle a subi par suite de la capture et de l'immobilisation du navire l'autorisait à réclamer des dommages et intérêts. C'est pourquoi elle a engagé une procédure en indemnisation devant les tribunaux turcs et n'a introduit sa requête à Strasbourg qu'à l'issue de cette procédure.

107. La Cour note qu'elle n'est pas tenue de déterminer si la société requérante s'est conformée à la règle des six mois étant donné que cette partie de la requête est irrecevable pour les raisons ci-dessous.

108. Elle rappelle que, aux termes de l'article 34 de la Convention, elle peut être saisie d'une requête par toute personne qui se prétend victime d'une violation par l'une des Hautes Parties contractantes des droits reconnus dans la Convention ou ses Protocoles. Cette disposition exige qu'un individu requérant se prétende directement et réellement lésé par la violation qu'il allègue (*Irlande c. Royaume-Uni*, 18 janvier 1978, §§ 239-240, série A n° 25).

109. La Cour observe que, en l'espèce, seul l'équipage du navire a fait l'objet de poursuites pénales. La société requérante n'a pas prouvé qu'elle-même ait fait l'objet de telles poursuites. De plus, la requérante a obtenu gain de cause auprès de la Cour de cassation, qui a ordonné la libération du chargement qui lui appartenait. Dès lors, l'intéressée ne saurait se prétendre victime, au sens de l'article 34 de la Convention, d'une violation de la disposition de la Convention qu'elle invoque.

110. Partant, cette partie de la requête est incompatible *ratione personae* avec les dispositions de la Convention et doit donc être rejetée conformément à l'article 35 § 3 de la Convention.

III. SUR L'APPLICATION DE L'ARTICLE 41 DE LA CONVENTION

111. Aux termes de l'article 41 de la Convention,

« Si la Cour déclare qu'il y a eu violation de la Convention ou de ses Protocoles, et si le droit interne de la Haute Partie contractante ne permet d'effacer qu'imparfaitement les conséquences de cette violation, la Cour accorde à la partie lésée, s'il y a lieu, une satisfaction équitable. »

A. Dommage

112. La société requérante réclame 1 195 429,17 dollars américains (USD) (environ 879 270 euros (EUR)) pour dommage matériel. Cette somme comprend :

- 1 043 900 USD (766 885 EUR) pour les frais de location payés aux propriétaires du navire pendant l'immobilisation, du 22 octobre 1991 au 12 mars 1992 ;
- 76 862,50 USD (56 470 EUR) pour le coût du carburant utilisé par le navire pendant son immobilisation, et
- 74 666,67 USD (54 860 EUR) versés aux propriétaires du navire après l'arbitrage de Londres, englobant les frais d'agence payés par eux pour la période comprise entre le 22 octobre 1991 et le 12 mars 1992 (12 166,67 USD) et les honoraires d'avocat en Turquie exposés par eux (62 500 USD).

113. Le Gouvernement soutient qu'il n'y a pas lieu d'octroyer une somme à cet égard car le dommage allégué a été provoqué par la société requérante, qui a communiqué des informations erronées sur la nature du chargement. Par ailleurs, les sommes réclamées ne sont selon lui pas étayées par des justificatifs.

114. La Cour rappelle qu'il doit y avoir un lien de causalité manifeste entre le dommage allégué et la violation de la Convention (voir, entre autres, *Barberà, Messegué et Jabardo c. Espagne* (article 50), 13 juin 1994, §§ 16-20, série A n°285-C).

115. La Cour admet que la société requérante a dû subir un préjudice en raison de l'atteinte disproportionnée aux droits garantis par l'article 1 du Protocole n° 1 commise à son égard par les autorités. Toutefois, elle constate que la société requérante a déjà été indemnisée du dommage subi pour la période postérieure au 12 mars 1992 dans le cadre de la procédure d'arbitrage de Londres (paragraphe 53 ci-dessus). La demande d'indemnisation de la société requérante ne porte donc que sur la période comprise entre la capture du navire et le 12 mars 1992. A cet égard, elle renvoie à sa conclusion selon laquelle le navire et son chargement auraient dû être relâchés au plus tard le 12 mars 1992 et que leur immobilisation après cette date était arbitraire (paragraphe 98 ci-dessus). Elle estime donc qu'il n'y a pas lieu d'octroyer de somme pour la période antérieure au

12 mars 1992. En conséquence, elle rejette la demande de la requérante pour dommage matériel.

B. Frais et dépens

116. La société requérante sollicite également 31 060 livres sterling (GBP – environ 45 870 EUR) pour les frais et dépens exposés pour la préparation et la présentation de l'affaire devant la Cour. Cette somme englobe les honoraires des avocats qui l'ont représentée devant la Cour.

117. Le Gouvernement trouve la somme réclamée excessive et injustifiée.

118. D'après la jurisprudence de la Cour, un requérant ne peut obtenir le remboursement de ses frais et dépens que dans la mesure où se trouvent établis leur réalité, leur nécessité et le caractère raisonnable de leur montant. En l'espèce, la Cour n'est pas convaincue que tous les frais et dépens ont été réellement et nécessairement exposés. Elle trouve que les sommes réclamées par les avocats pour des consultations entre eux est exagérée. La Cour juge également excessif le nombre total d'heures de travail et le taux horaire indiqués pour les avocats de la requérante. Elle conclut donc qu'il n'est pas prouvé que tous les frais de justice ont été nécessaires et raisonnables. Eu égard au détail des demandes et justificatifs fournis par l'intéressée, la Cour juge raisonnable d'allouer à celle-ci 35 000 EUR au titre des frais et dépens afférents à la procédure devant elle.

C. Intérêts moratoires

119. La Cour juge approprié de calquer le taux des intérêts moratoires sur le taux d'intérêt de la facilité de prêt marginal de la Banque centrale européenne majoré de trois points de pourcentage.

PAR CES MOTIFS, LA COUR, À L'UNANIMITÉ,

1. *Déclare* le grief tiré de l'article 1 du Protocole n° 1 recevable et le restant de la requête irrecevable ;
2. *Dit* qu'il y a eu violation de l'article 1 du Protocole n° 1 ;
3. *Dit*
 - a) que l'Etat défendeur doit verser à la société requérante, dans les trois mois à compter du jour où l'arrêt sera devenu définitif conformément à l'article 44 § 2 de la Convention, 35 000 EUR (trente-cinq mille euros) pour frais et dépens, plus tout montant pouvant être dû à titre d'impôt ;

b) qu'à compter de l'expiration dudit délai et jusqu'au versement, ce montant sera à majorer d'un intérêt simple à un taux égal à celui de la facilité de prêt marginal de la Banque centrale européenne applicable pendant cette période, augmenté de trois points de pourcentage ;

4. *Rejette* la demande de satisfaction équitable pour le surplus.

Fait en anglais, puis communiqué par écrit le 13 décembre 2007, en application de l'article 77 §§ 2 et 3 du règlement.

Stanley Naismith
Greffier adjoint

Boštjan M. Zupančič
Président