

[Traduction du Greffe, Rev.1]



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Swiss Confederation

TRIBUNAL INTERNATIONAL DU DROIT DE LA MER

L’AFFAIRE DU NAVIRE « SAN PADRE PIO » (No. 2)

SUISSE / NIGERIA

MEMOIRE DE LA SUISSE

VOLUME I

23 JUIN 2020

MÉMOIRE DE LA SUISSE

TABLE DES MATIÈRES

Liste des abréviations	iv
INTRODUCTION.....	1
I. La procédure	2
II. Le différend dont est saisi le Tribunal	3
III. La structure du mémoire	7
PARTIE I : LES FAITS	9
CHAPITRE 1 Le contexte du différend.....	10
I. Le « San Padre Pio » et la flotte marchande suisse.....	10
A. Le « San Padre Pio ».....	10
B. La flotte marchande suisse	10
II. Le contexte géographique du différend	13
III. Piraterie dans la ZEE du Nigéria et violence armée dans les eaux relevant de sa souveraineté.....	15
IV. L'industrie pétrolière du Nigéria.....	17
A. La loi de 1969 sur le pétrole	17
B. La <i>Nigerian National Petroleum Corporation</i>	18
C. La loi de 1978 sur la zone économique exclusive	19
V. Le champ d'Odudu	19
CHAPITRE 2 Interception, saisie et immobilisation du « San Padre Pio » et arrestation et détention de son équipage	24
I. Les évènements qui ont conduit à la saisie du navire et à l'arrestation de son équipage.....	24
A. Le contrat de vente de 5 000 TM de gasoil à Anosyke	24
B. Les mouvements du « San Padre Pio » avant sa saisie.....	26
C. Les opérations STS effectuées du 21 au 23 janvier 2018.....	30
D. La saisie	32
II. Les allégations et accusations visant le « San Padre Pio » et son équipage, l'immobilisation du navire et la détention de son équipage	34
A. Les allégations faites lors de la saisie et peu après.....	34
1. La loi de 2003 sur la navigation intérieure et côtière (le cabotage).....	35
2. La loi de 2007 portant création de l'Agence nigériane pour l'administration et la sécurité maritimes	35
3. Le Règlement de 2012 relatif au milieu marin (prélèvements pour la protection des mers).....	36
B. Brutalités exercées contre l'équipage et détention de l'équipage dans les locaux de l'EFCC	38

MÉMOIRE DE LA SUISSE

C.	La première série de chefs d'accusation retenus contre le navire et l'équipage	40
D.	Chefs d'accusation modifiés.....	41
E.	La détention du capitaine et des trois autres officiers à la prison de haute sécurité de Port Harcourt.....	41
F.	Le troisième acte d'accusation modifié.....	44
III.	Le procès au Nigéria	46
IV.	La situation du navire, de l'équipage et de la cargaison	50
PARTIE II : LE DROIT		54
CHAPITRE 3 La Suisse jouissait de la liberté de navigation et de la juridiction exclusive relativement aux activités du « San Padre Pio »		55
I.	La ZEE est une zone soumise à un régime juridique particulier	55
II.	Les activités du « San Padre Pio » relevaient de l'exercice par la Suisse de sa liberté de navigation et de sa juridiction exclusive en sa qualité d'État du pavillon.....	57
CHAPITRE 4 Le Nigéria n'était nullement fondé à exercer sa compétence normative à l'égard des transferts STS dans sa ZEE		61
I.	L'article 56, paragraphe 1 a), de la Convention ne confère pas au Nigéria de droits souverains sur les activités du « San Padre Pio »	61
II.	Les articles 56, paragraphe 1 b) i), et 80 de la Convention, rapprochés de son article 60, ne confèrent pas au Nigéria juridiction relativement aux activités du « San Padre Pio ».....	65
III.	Les articles 56, paragraphe 1 b) iii), 208 et 211 de la Convention ne confèrent pas au Nigéria juridiction relativement aux activités du « San Padre Pio ».....	67
CHAPITRE 5 Le Nigéria n'était pas en droit d'exercer sa compétence d'exécution sur le navire « San Padre Pio ».....		73
I.	L'article 56, paragraphe 1 a), de la Convention ne conférait pas au Nigéria une compétence d'exécution sur les activités du navire « San Padre Pio ».....	73
II.	Les articles 56, paragraphe 1 b) i), et 80 de la Convention, rapprochés de l'article 60, ne conféraient pas au Nigéria une compétence d'exécution sur les activités du navire « San Padre Pio ».....	76
III.	Les articles 56, paragraphe 1 b) iii), 214 et 220 de la Convention ne conféraient pas au Nigéria une compétence d'exécution sur les activités du navire « San Padre Pio ».....	76
CHAPITRE 6 Le Nigéria a violé les garanties encadrant ses pouvoirs de police.....		79
I.	Le Nigéria a violé les garanties encadrant ses pouvoirs de police.....	79
A.	Le Nigéria a violé l'article 225 de la Convention	79
B.	Le Nigéria a violé l'article 230 de la Convention	81
C.	Le Nigéria a violé l'article 231 de la Convention	82
D.	Le Nigéria a violé l'article 226 de la Convention	83
II.	Le Nigéria a manqué de tenir dûment compte des droits et des obligations de la Suisse.....	84

MÉMOIRE DE LA SUISSE

A.	Le Nigéria a manqué de tenir dûment compte des droits et des obligations de la Suisse, car il n'a pas coopéré afin de trouver une solution au différend	84
B.	Le Nigéria n'a pas tenu dûment compte des obligations de la Suisse.....	85
1.	Le Nigéria n'a pas tenu dûment compte des obligations de la Suisse en vertu de la CTM.....	86
2.	Le Nigéria n'a pas tenu dûment compte des obligations de la Suisse en vertu du PIDCP	88
C.	Le Nigéria n'a pas tenu dûment compte des droits de la Suisse.....	90
III.	Les mesures de police prises par le Nigéria étaient contraires au principe d'humanité et n'étaient ni raisonnables ni proportionnées	92
IV.	Le Nigéria a violé l'article 300 de la Convention	94
CHAPITRE 7 Remèdes		97
I.	Remèdes demandés	97
II.	Préjudices.....	98
A.	Le préjudice subi par l'équipage	98
B.	Le préjudice subi par le propriétaire du navire, l'exploitant, l'affréteur et le propriétaire de la cargaison	98
C.	Le préjudice direct subi par la Suisse	100
III.	Frais de justice.....	100
IV.	Intérêts.....	100
CONCLUSIONS		102
Liste des annexes		104

LISTE DES ABRÉVIATIONS

AGO	Gasoil automobile
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
CNUDM	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer
CTM	Convention du travail maritime
DMA	Distillat marin A (conforme à la norme ISO 8217)
EFCC	Commission nigériane contre les délits économiques et financiers
FPSO	Installation flottante de production, de stockage et de déchargement
FSO	Unité flottante de stockage et de déchargement
FSU	Unité flottante de stockage
ISGOTT	<i>International Safety Guide for Oil Tankers and terminals</i>
MARPOL	Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires
MGO	Gasoil marin
₦	Naira nigérian
NIMASA	Agence nigériane pour l'administration et la sécurité maritimes
NNPC	<i>Nigerian National Petroleum Corporation</i>
OCIMF	Forum maritime international des compagnies pétrolières
OMI	Organisation maritime internationale
OML	Licence d'exploitation pétrolière
PIDCP	Pacte international relatif aux droits civils et politiques
SOLAS	Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer
STS	Navire à navire [<i>Ship to Ship</i>]
TEPNG	<i>Total E&P Nigeria Limited</i>
TIDM	Tribunal international du droit de la mer
TJB	Tonneaux de jauge brute
TM	Tonne métrique
ZEE	Zone économique exclusive

INTRODUCTION

0.1 Le présent différend entre la Confédération suisse (la « **Suisse** ») et la République fédérale du Nigéria (le « **Nigéria** ») concernant le navire « San Padre Pio » a été porté devant le Tribunal international du droit de la mer (le « **TIDM** » ou « **Tribunal** ») en application d'un compromis entré en vigueur le 17 décembre 2019.

0.2 Le différend fait suite à l'interception du « San Padre Pio », navire battant pavillon suisse (le « **navire** »), le 23 janvier 2018 dans la zone économique exclusive (« **ZEE** ») du Nigéria, à la saisie du navire, à l'arrestation de son équipage et aux poursuites engagées à leur rencontre, ainsi qu'à l'immobilisation du navire et de sa cargaison et au maintien en détention de son équipage. L'ensemble des 16 membres de l'équipage du navire ont été détenus au Nigéria pendant plus de six mois après leur arrestation. Le capitaine et les trois autres officiers sont restés en détention (à la fois dans une prison et sur le navire) pendant plus d'un an et 10 mois avant que la Haute Cour fédérale du Nigéria ne lève toutes les charges retenues contre eux et le navire le 28 novembre 2019¹. Deux ans et demi après sa saisie, le navire est toujours immobilisé au Nigéria².

0.3 La Suisse a eu recours à de nombreuses interventions diplomatiques pour préserver les droits que lui confère la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (la « **CNUDM** » ou « **Convention** »). Pendant la période qui a précédé l'ordonnance de mesures conservatoires rendue par le Tribunal le 6 juillet 2019 dans l'*Affaire du navire « San Padre Pio » (Suisse c. Nigéria), mesures conservatoires* (l'« **affaire des mesures conservatoires** »), la Suisse a cherché à échanger avec le Nigéria à pas moins de 15 reprises, à différents niveaux diplomatiques, notamment en entrant directement en contact avec le Président nigérian³.

0.4 Au grand regret de la Suisse, toutes les tentatives qu'elle a faites pour trouver une solution au différend, par des négociations et des échanges de vues bilatéraux, n'ont pas suscité de réaction de la part du Nigéria. À la seule exception d'une lettre de la Commission nigériane contre les délits économiques et financiers (« **EFCC** »), qui a été envoyée quatre mois après la saisie du navire et l'arrestation de son équipage, le Nigéria n'a pas tenu la Suisse au courant de l'évolution de la situation. Il ne lui a pas adressé de notification lorsqu'il a saisi le navire et arrêté son équipage. Il ne l'a pas informé lorsque l'équipage a été ramené à terre et emprisonné. Il ne l'a pas non plus informé de la levée ultérieure de toutes les charges

¹ Le capitaine et les trois autres officiers ont chacun présenté des déclarations sous serment rendant compte de leur point de vue sur ces événements : Déclaration sous serment de M. Andryi Vasko, capitaine du navire « San Padre Pio », en date du 19 juin 2020 (« Déclaration sous serment du capitaine ») : **Annexe CH/M-1** ; Déclaration sous serment de M. Mykhaylo Garchev, second du navire « San Padre Pio », en date du 17 juin 2020 (« Déclaration sous serment du second ») : **Annexe CH/M-2** ; Déclaration sous serment de M. Vladislav Shulga, troisième officier du navire « San Padre Pio », en date du 19 juin 2020 (« Déclaration sous serment du troisième officier ») : **Annexe CH/M-3** ; Déclaration sous serment de M. Ivan Orlovskiy, quatrième officier du navire « San Padre Pio », en date du 19 juin 2020 (« Déclaration sous serment du quatrième officier ») : **Annexe CH/M-4**.

² Le Directeur général du Augusta Energy Group Ltd (société mère de l'affréteur du navire), M. Giuseppe Nestola, a présenté une déclaration sous serment exposant son point de vue sur les événements considérés : Déclaration sous serment de M. Giuseppe Nestola, Directeur général du Augusta Energy Group, en date du 21 juin 2020 (« Déclaration sous serment de M. Nestola ») : **Annexe CH/M-5**.

³ Interventions diplomatiques de la Suisse entre le 13 mars 2018 et le 8 mai 2019 (« Interventions diplomatiques de la Suisse ») : **Annexe CH/M-6**.

MÉMOIRE DE LA SUISSE

retenues ni des recours formés en 2020. Ces manquements persistants ont eu pour effet d'empêcher la Suisse d'exercer ses droits en tant qu'État du pavillon et de remplir ses devoirs à l'égard du navire et de son équipage.

0.5 La présente introduction s'articule comme suit : la **section I** décrit l'historique de la procédure ; la **section II** met en évidence les principaux aspects du différend ; et la **section III** présente la structure du mémoire.

I La procédure

0.6 La Suisse et le Nigéria sont tous deux Parties à la CNUDM. La Suisse a ratifié la Convention le 1^{er} mai 2009 et, par déclaration faite en vertu de l'article 287, paragraphe 1, a choisi le TIDM comme « seul organe compétent pour les litiges en matière de droit de la mer ». Le Nigéria a ratifié la Convention le 14 août 1986, mais n'a fait de déclaration en vertu de l'article 287, paragraphe 1, que le 2 décembre 2019.

0.7 Au moment où le différend est né, la Suisse et le Nigéria n'avaient pas accepté la même procédure pour le règlement des différends relatifs à l'interprétation ou à l'application de la Convention. En conséquence, par notification datée du 6 mai 2019, la Suisse a engagé une procédure d'arbitrage sur le fondement des articles 286 et 287 et de l'annexe VII de la Convention.

0.8 Le 21 mai 2019, la Suisse a présenté une demande en prescription de mesures conservatoires au TIDM au titre de l'article 290, paragraphe 5, de la Convention. A l'issue des audiences tenues les 21 et 22 juin 2019, le TIDM a rendu une ordonnance prescrivant des mesures conservatoires le 6 juillet 2019 (l'« **ordonnance en prescription de mesures conservatoires** »)⁴.

0.9 Par compromis, paraphé le 3 décembre 2019 et entré en vigueur le 17 décembre 2019 (le « **compromis** »), la Suisse et le Nigéria sont convenus de soumettre au TIDM le différend concernant la saisie et l'immobilisation du navire « San Padre Pio », avec son équipage et sa cargaison⁵.

0.10 La partie XV de la Convention et l'article 21 du Statut du Tribunal (le « **Statut** ») contiennent des dispositions concernant la compétence du TIDM. En l'espèce, c'est en vertu du compromis que le TIDM est compétent pour connaître du différend. Celui-ci a trait à l'interprétation ou à l'application de la Convention et les conditions énoncées dans la section 1 de la partie XV de la Convention ont été remplies⁶.

⁴ *Affaire du navire « San Padre Pio » (Suisse c. Nigéria), mesures conservatoires, ordonnance du 6 juillet 2019, rapports du TIDM 2018-2019*, à paraître. Au cours de l'affaire sur les mesures conservatoires, le Nigéria a fait de nombreuses fausses affirmations de fait et de droit. La Suisse a répondu à l'époque, dans la mesure nécessaire aux fins de la procédure en question. Elle ne considère ni nécessaire ni approprié de répondre aux affirmations du Nigéria point par point dans le présent mémoire, mais se réserve le droit de le faire si le Nigéria revient sur l'une de ces questions dans son contre-mémoire.

⁵ Compromis et notification du Gouvernement de la Confédération suisse et de celui de la République fédérale du Nigéria du 17 décembre 2019 (« Compromis »), entré en vigueur le 17 décembre 2019, paragraphe 1 ; voir également le compte rendu des consultations du Président du Tribunal avec les représentants de la Suisse et du Nigéria, 3 décembre 2019 (annexé au Compromis) (Compromis et notification (y compris le compte rendu des consultations), en date du 17 décembre 2019 : **Annexe CH/M-7**).

⁶ Les parties sont convenues, dans le compromis, que toute exception d'incompétence ou d'irrecevabilité susceptible d'être invoquée devant le Tribunal serait jointe au fond. Ainsi, si le Nigéria cherche à soulever des

MÉMOIRE DE LA SUISSE

0.11 La Suisse et le Nigéria ont chacun désigné un juge ad hoc en application de l'article 17, paragraphe 3, du Statut : la Suisse a choisi Mme Anna Petrig et le Nigéria a choisi M. Sean Murphy.

0.12 Après consultation des parties, le Président du Tribunal a, par ordonnance du 7 janvier 2020, fixé les délais de dépôt du mémoire par la Suisse et du contre-mémoire par le Nigéria, respectivement au 6 juillet 2020 et au 6 janvier 2021⁷. La soumission d'une réplique et d'une duplique sera décidée à l'issue du premier tour des pièces de la procédure écrite. Le présent mémoire est soumis conformément à l'ordonnance susmentionnée.

II Le différend dont est saisi le Tribunal

0.13 Le 23 janvier 2018, la marine nigériane a intercepté le « San Padre Pio », qui effectuait à l'époque des transferts de navire à navire (« STS ») de gasoil, et a pris des mesures d'exécution à l'encontre du navire et de son équipage dans la ZEE du Nigéria. La marine nationale a saisi le navire et lui a ordonné de se rendre à *Bonny Anchorage*, où l'équipage a été consigné à bord sous garde armée. Ces actions constituaient une violation flagrante des dispositions de la Convention concernant les droits de l'État du pavillon (la Suisse) et la juridiction de l'État côtier (le Nigéria) dans la ZEE.

0.14 Le 9 mars 2018, l'équipage a été malmené, ramené de force à terre et placé en détention dans des conditions très difficiles. Douze de ses membres ont été emprisonnés pendant 11 jours avant d'être renvoyés sur le navire le 20 mars 2018. Le 23 mars 2018, les quatre autres membres de l'équipage – le capitaine et les trois autres officiers – ont été transférés dans une prison de haute sécurité, où ils ont été détenus jusqu'au 13 avril 2018. Après avoir quitté la prison, les officiers et l'équipage ont été consignés à bord du navire sous garde armée. L'EFCC a accusé le capitaine, les officiers, les membres de l'équipage et le navire de diverses infractions pénales, alors que le Nigéria n'avait aucune compétence à cet égard au regard de la Convention. Les poursuites pénales intentées contre 12 membres d'équipage ont été abandonnées le 19 mars 2018, mais les intéressés n'ont été autorisés à quitter le Nigéria que le 23 juillet 2018, soit six mois après leur arrestation et quatre mois après l'abandon des poursuites. Enfin, le 28 novembre 2019, la Haute Cour fédérale nigériane (la « **Haute Cour** ») a acquitté le capitaine, les trois autres officiers et le navire de tous les chefs d'accusation. Le 30 novembre 2019, le capitaine et les trois autres officiers ont pu quitter le Nigéria après quelque 22 mois de détention.

0.15 Par un avis supposément daté du 29 novembre 2019⁸, l'EFCC a interjeté appel devant la Cour d'appel fédérale du Nigéria (la « **Cour d'appel** ») contre l'arrêt de la Haute Cour. Le 19 mars 2020, la Cour d'appel a rejeté l'appel de l'EFCC, estimant que l'appelant « a[vait] été frappé de léthargie » et « que l'appel [était] considéré comme abandonné et rejeté [...] pour manque de suivi diligent ». Le 13 avril 2020, l'EFCC a formé un recours contre cette décision devant la Cour suprême du Nigéria (la « **Cour suprême** »). Elle a également déposé une requête auprès de la Cour d'appel, supposément datée du 25 mars 2020 (bien qu'il semble que la Cour d'appel ne l'ait pas reçue avant le 27 avril 2020), visant à rétablir et à réintroduire son appel contre l'arrêt de la Haute Cour. En tout état de cause, ni la Cour

objections à la compétence ou à la recevabilité dans son contre-mémoire, la Suisse se réserve le droit de répondre par écrit et lors de l'audience orale sur le fond.

⁷ *Affaire du navire « San Padre Pio » (No. 2) (Suisse/Nigéria), Ordonnance du 7 janvier 2020, TIDM Recueil 2020, à paraître.*

⁸ Voir *infra* le paragraphe 2.64 et la note 236.

MÉMOIRE DE LA SUISSE

d'appel ni la Cour suprême n'ont ordonné de sursis à exécution de cet arrêt. Ainsi, malgré les tentatives du Nigéria de rouvrir la procédure pénale, au moment du dépôt du présent mémoire, aucune action n'était en cours au pénal contre le navire et son équipage et l'acquittement prononcé par la Haute Cour restait en vigueur.

0.16 Les raisons avancées par les autorités nigérianes pour la saisie et l'immobilisation du navire, avec son équipage, ont été modifiées à plusieurs reprises :

- i. Premièrement, au moment de la saisie, le 23 janvier 2018, la marine nigériane a allégué que le navire opérait dans les eaux nigérianes sans autorisation, en violation de la loi de 2003 sur la navigation côtière et intérieure (cabotage) et sans s'être acquitté de certaines redevances.
- ii. Peu après, ces allégations ont été abandonnées et des poursuites pénales ont fini par être engagées contre l'équipage et le navire pour distribution ou négoce de produits pétroliers sans autorisation ni licence en bonne et due forme, pour conspiration à cet effet et pour falsification et contrefaçon du manifeste de cargaison et du connaissance.
- iii. Puis, en juin 2019, lors de l'affaire sur les mesures conservatoires, une autre version a été proposée au Tribunal. Le Nigéria a allégué – sans la moindre preuve – que le gasoil transporté par le « San Padre Pio » était du pétrole volé, de mauvaise qualité⁹ ; qu'un État voisin, le Togo, était un « lieu suspect »¹⁰ où il était possible « d'obtenir de faux documents d'origine sans difficulté »¹¹ ; et que des considérations environnementales justifiaient la saisie¹². Le Nigéria a fait valoir que, dans ces conditions, il était habilité à saisir et à immobiliser le navire avec son équipage dans l'exercice des droits souverains que lui conférait l'article 56, paragraphe 1 a), de la Convention aux fins de la conservation des ressources non biologiques ainsi que pour s'acquitter des obligations qui incombent à l'État côtier de protéger le milieu marin contre la pollution résultant des activités relatives aux fonds marins en application des articles 208 et 214 de la Convention¹³.

0.17 On voit difficilement comment ces explications *a posteriori*, dont certaines ont été présentées pour la première fois au Tribunal en juin 2019, soit quelque 17 mois après les faits, pourraient justifier la saisie et l'immobilisation du navire, avec son équipage, le 23 janvier 2018.

0.18 La présente affaire soulève des questions complexes concernant l'interprétation et l'application de la Convention. Le régime juridique de la ZEE est un élément central du droit international de la mer, au regard de la Convention et du droit international coutumier. Il fait partie des principales réalisations de la Troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer. La préservation et la bonne application du régime de la ZEE sont essentiels à l'ordre public des océans. Le respect de ce régime est indispensable pour que le droit

⁹ *Affaire du navire « San Padre Pio » (Suisse c. Nigéria), mesures conservatoires, Exposé en réponse de la République fédérale du Nigéria du 17 juin 2019 à la demande de prescription en mesures conservatoires présentée par la Confédération suisse (« exposé en réponse »), p. 7, par. 2.11.*

¹⁰ *Exposé en réponse (supra, note 9), p. 7, par. 2.11.*

¹¹ *Exposé en réponse (supra note 9), p. 4, par. 2.3.*

¹² *Exposé en réponse (supra note 9), p. 18, par. 3.16.*

¹³ *Exposé en réponse (supra note 9), p. 16, par. 3.9.*

MÉMOIRE DE LA SUISSE

international de la mer continue de jouer son rôle dans la préservation de la paix et la sécurité en mer. En outre, les actes du Nigéria en l'espèce mettent en évidence la vulnérabilité particulière des gens de mer dont nous dépendons tous¹⁴ et compromettent la contribution de la Convention « au maintien de la paix, à la justice et au progrès pour tous les peuples du monde » ainsi que l'ordre juridique des mers et des océans qu'elle a établi¹⁵.

0.19 Les actes du Nigéria témoignent d'un mépris flagrant pour les dispositions de la Convention sur des aspects importants. On citera notamment :

- i. L'adoption et le maintien d'une législation outrepassant les pouvoirs de l'État côtier dans la ZEE, ce qui constitue en soi une grave violation de la Convention et un sujet de préoccupation pour tous les États, y compris la Suisse.
- ii. La mise en œuvre de mesures de police dans la ZEE (et hors de toute zone de sécurité) à l'encontre du « San Padre Pio », de son équipage et de sa cargaison. Le recours à ces mesures constitue une violation flagrante de la Convention, y compris des droits de la Suisse en tant qu'État du pavillon, tout comme la manière dont elles ont été mises en œuvre.
- iii. L'immobilisation du « San Padre Pio », l'arrestation de son capitaine, des trois autres officiers et des autres membres de l'équipage, le traitement et les poursuites dont ils ont fait l'objet ainsi que l'immobilisation de la cargaison, qui constituent des violations de la Convention, y compris des droits de la Suisse en tant qu'État du pavillon.
- iv. Le fait que le Nigéria n'a pas tenu la Suisse, État du pavillon, informée de la saisie, de l'immobilisation et des poursuites, ce qui constitue une violation de la Convention et entrave la capacité de la Suisse d'exercer ses droits et de remplir ses obligations à l'égard du navire et de son équipage.

0.20 Les grandes lignes de l'argumentation de la Suisse sont les suivantes :

- i. Le régime juridique de la ZEE, y compris les droits respectifs des États côtiers et des États du pavillon en matière de compétence normative et de compétence d'exécution dans la ZEE, est établi dans la Convention.
- ii. L'État du pavillon exerce une compétence normative et une compétence d'exécution exclusives sur les navires et leur équipage et jouit de la liberté de navigation dans la ZEE en application des articles 58, 87, paragraphe 1, 92, paragraphe 1, sauf disposition contraire expresse de la Convention.

¹⁴ Selon la CNUCED, environ 80 % des échanges mondiaux en volume sont transportés par mer, CNUCED, *Etude sur les transports maritimes (Série)*, adresse consultée [unctad.org/en/Pages/Publications/Review-of-Maritime-Transport-\(Series\).aspx](http://unctad.org/en/Pages/Publications/Review-of-Maritime-Transport-(Series).aspx) (dernière consultation le 21 juin 2020).

¹⁵ Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 (la « CNUDM » ou « Convention »), Nations Unies, *Recueil des Traités* vol. 1834, p. 3, entrée en vigueur le 16 novembre 1994, premier et quatrième paragraphes du préambule.

MÉMOIRE DE LA SUISSE

- iii. Il n'existe, ni dans la Convention ni ailleurs, de fondement juridique permettant au Nigéria d'exercer sa compétence sur le navire, son équipage et sa cargaison :
 - a. Il n'existe, ni dans la Convention ni ailleurs, de fondement juridique permettant au Nigéria d'exercer une compétence normative sur le navire, son équipage et sa cargaison. Les articles 56, paragraphe 1 a), 56, paragraphe 1 b) i), et 80 (rapprochés de l'article 60) ne sont pas propres à fonder une compétence normative dans la ZEE en ce qui concerne les activités du « San Padre Pio », pas plus que les articles 56, paragraphe 1) b) iii), et 208 ou 211 ne sont pertinents et applicables. En effet, si l'article 211, paragraphe 6, de la Convention habilite bien les États côtiers à « adopter des lois et règlements » « visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires » dans leur ZEE – ce qui en fait la disposition potentiellement pertinente en l'espèce, en lieu et place de l'article 208 invoqué par le Nigéria dans l'affaire sur les mesures conservatoires –, ledit article impose des limites claires aux pouvoirs normatifs de l'État côtier, que le Nigéria n'a pas respectées.
 - b. Il n'existe, ni dans la Convention ni ailleurs, de fondement juridique permettant au Nigéria d'exercer une compétence d'exécution sur le navire, son équipage et sa cargaison. Aucun des pouvoirs d'exécution prévus dans la Convention n'était applicable aux activités du « San Padre Pio ». L'article 56, paragraphe 1 a), n'est pas propre à fonder des pouvoirs d'exécution dans la ZEE en ce qui concerne les ressources non biologiques, pas plus que les articles 56, paragraphe 1 b) i), et 80 (rapprochés de l'article 60) ou les articles 56, paragraphe 1, b) iii), et 214 ou 220 ne sont pertinents et applicables. En effet, c'est l'article 220 de la Convention qui habilite les États côtiers à saisir des navires effectuant des opérations STS dans leur ZEE, mais il exige qu'il y ait eu des rejets effectifs « qui ont causé ou risquent de causer des dommages importants au littoral ou aux intérêts connexes de l'Etat côtier ». À aucun moment, le Nigéria n'a prétendu que les opérations STS avaient entraîné de tels rejets et il n'y avait aucune preuve de ceux-ci.
- iv. En outre, le Nigéria a violé de multiples garanties encadrant les mesures de police :
 - a. Le Nigéria a enfreint les articles 225, 226, 230 et 231 de la Convention, en mettant en danger le navire, son équipage et l'environnement ; en inspectant le navire de manière excessive ; en imposant des sanctions autres que monétaires ; en ne respectant pas les droits des accusés (le capitaine du navire et les trois autres officiers) ; en n'informant pas la Suisse des mesures qu'il avait prises ; en soumettant la libération du capitaine et des trois autres officiers à des procédures déraisonnables ; et en empêchant (et en continuant d'empêcher) le départ du navire.
 - b. Le Nigéria n'a pas tenu dûment compte des droits et des devoirs de la Suisse découlant de l'article 56, paragraphe 2, de la Convention, rapproché

MÉMOIRE DE LA SUISSE

de l'article 94, et de la Convention du travail maritime¹⁶ et du Pacte international relatif aux droits civils et politiques¹⁷.

- c. Le Nigéria a agi d'une manière contraire au principe d'humanité et sa conduite à l'égard du « San Padre Pio » et de son équipage n'est ni raisonnable ni proportionnée. Ce faisant, il a violé plusieurs principes qui constituent des garanties en matière d'exercice par un Etat de ses pouvoirs de police.
- d. Le Nigéria a exercé ses droits découlant de la Convention d'une manière qui contrevient à son article 300.

0.21 Il en résulte que l'interception, la saisie et l'immobilisation du navire, l'arrestation et la détention de son équipage et les poursuites engagées contre eux par le Nigéria ainsi que l'immobilisation de la cargaison, sont illicites et contraires aux droits de la Suisse découlant de la Convention. La Suisse est donc en droit de demander la cessation des violations qui sont toujours en cours ainsi qu'une réparation intégrale.

III. La structure du mémoire

0.22 Le présent mémoire est composé de quatre volumes. Le présent volume I comprend le texte principal ; les trois autres volumes contiennent les annexes.

0.23 Le volume I contient la présente introduction suivie de sept chapitres et se termine par les conclusions de la Suisse. Il est structuré comme suit.

0.24 La **première partie** traite des faits pertinents de l'affaire et se compose de deux chapitres. Le **chapitre 1** donne des précisions sur le « San Padre Pio » et la flotte marchande suisse ; le contexte géographique applicable ; l'ampleur de la piraterie et des attaques armées dans le golfe de Guinée ; l'industrie pétrolière du Nigéria ; et le champ d'Odudu. Le **chapitre 2** expose les faits qui ont conduit à l'interception, la saisie et l'immobilisation du « San Padre Pio » ; les diverses allégations et accusations pénales formulées à l'encontre du navire et de son équipage ; la procédure pénale engagée au Nigéria qui a conduit à l'acquittement des cinq accusés de tous les chefs d'accusation ; et la situation actuelle du navire, de son équipage et de sa cargaison.

0.25 La **partie II** traite des aspects juridiques et se compose de cinq chapitres. Le **chapitre 3** décrit la nature du régime de la ZEE, ses liens avec le plateau continental, la juridiction exclusive de la Suisse et la liberté de navigation dont elle jouit concernant les activités du « San Padre Pio ». Le **chapitre 4** montre que la législation nationale en vertu de laquelle le navire a été intercepté, saisi et immobilisé, son équipage arrêté et détenu et sa cargaison immobilisée va au-delà de la compétence normative que peut exercer le Nigéria dans sa ZEE au regard de la Convention. Le **chapitre 5** explique que l'exercice par le Nigéria de sa compétence d'exécution a outrepassé les pouvoirs que lui confère la Convention. Le **chapitre 6** concerne les autres violations par le Nigéria de la Convention, notamment de ses articles 56, paragraphe 2, 225, 226, 230, 231 et 300. Enfin, le **chapitre 7** expose les remèdes

¹⁶ Convention du travail maritime du 23 février 2006, Nations Unies, *Recueil des Traités* vol. 2952, p. 3, entrée en vigueur le 20 août 2013.

¹⁷ Pacte international relatif aux droits civils et politiques du 16 décembre 1966, Nations Unies, *Recueil des Traités* vol. 999, p. 171, entré en vigueur le 23 mars 1976.

MÉMOIRE DE LA SUISSE

auxquels la Suisse peut prétendre à la suite des violations par le Nigéria des droits qui sont les siens au regard de la Convention.

0.26 Le mémoire se termine par les **conclusions** de la Suisse.

PARTIE I : LES FAITS

La présente partie expose le contexte factuel du différend, y compris les événements qui ont conduit à l'interception, à la saisie et à l'immobilisation du « San Padre Pio ».

Le **chapitre 1** donne des précisions sur le navire et la flotte marchande suisse ; le contexte géographique du différend ; l'ampleur de la piraterie et des attaques armées au Nigéria et dans les environs ; l'industrie pétrolière du Nigéria ; et le champ d'Odudu.

Le **chapitre 2** décrit les événements qui ont conduit à l'interception, la saisie et l'immobilisation du « San Padre Pio » en janvier 2018 et ceux qui se sont produits par la suite, y compris la détention de l'équipage.

CHAPITRE I
LE CONTEXTE DU DIFFEREND

1.1 Le présent chapitre donne des précisions sur le navire et la flotte marchande suisse (**section I**) ; le contexte géographique du différend (**section II**) ; l'ampleur des attaques armées et de la piraterie dans les eaux du Nigéria et dans sa ZEE (**section III**) ; l'industrie pétrolière du Nigéria (**section IV**) ; et le champ d'Odudu (**section V**).

I. Le « San Padre Pio » et la flotte marchande suisse

A. Le « San Padre Pio »

1.2 Le « San Padre Pio » (numéro OMI 9610339) est un pétrolier-chimiquier motorisé battant pavillon suisse construit en 2012¹⁸. Sa longueur totale est de 112,7 mètres et son port en lourd de 7 616,7 tonnes métriques (« **TM** »).

1.3 Le navire appartient à *San Padre Pio Schiffahrt SA*, société suisse (le « **propriétaire du navire** »)¹⁹, et est exploité par *ABC Maritime AG*, autre société suisse (l'« **exploitant** »)²⁰. L'exploitant constitue l'équipage du navire et s'occupe de l'aspect ressources humaines des opérations du navire. Le 23 janvier 2018, au moment de son interception, de sa saisie et de son immobilisation, le navire était affrété à temps à *Argo Shipping and Trading Ltd* (l'« **affréteur** »), société de droit dubaïen appartenant à *Augusta Energy Group Ltd*, basée à Chypre²¹. *Augusta Energy Group Ltd* est également propriétaire de *Augusta Energy SA*, société de droit suisse²², qui est le propriétaire de la cargaison à bord du « San Padre Pio » (le « **propriétaire de la cargaison** »)²³.

1.4 Le contrat par lequel le « San Padre Pio » était affrété (la « **charte-partie** ») avait une durée initiale de 12 mois et prévoyait un tarif journalier de 9 450 dollars des États-Unis²⁴. La charte-partie a été conclue le 13 juillet 2017 et le navire a été remis à l'affréteur le 27 août 2017²⁵. L'affréteur a utilisé le « San Padre Pio » pour transporter du gasoil destiné à servir de cargaison ou de carburant à des navires et des installations pétrolières au large des côtes de l'Afrique de l'Ouest. Jusqu'à sa saisie le 23 janvier 2018, le navire avait exercé cette activité sans incident, dans le cadre de la charte-partie, pendant une période de cinq mois.

B. La flotte marchande suisse

1.5 La Convention, à laquelle la Suisse est Partie, reconnaît que tous les États – y compris ceux sans littoral – jouissent, entre autres, de la liberté de navigation en haute mer et dans la

¹⁸ ABC Maritime AG, Caractéristiques du navire : « San Padre Pio », en date du 11 mai 2017 : **Annexe CH/M-8**.

¹⁹ Extrait du registre du commerce de *San Padre Pio Schiffahrt SA*, en date du 18 juin 2020 : **Annexe CH/M-9**.

²⁰ Extrait du registre du commerce d'*ABC Maritime AG*, en date du 18 juin 2020 : **Annexe CH/M-10**.

²¹ Lorsqu'il n'est pas nécessaire d'établir une distinction entre *Argo Shipping and Trading Ltd*, *Augusta Energy SA* et *Augusta Energy Group Ltd*, la Suisse désigne ces entités par le terme générique d'« **affréteur** ». Voir également la déclaration sous serment de M. Nestola (*supra*, note 2), par. 1 : **Annexe CH/M-5**.

²² Extrait du registre du commerce d'*Augusta Energy SA*, en date du 18 juin 2020 : **Annexe CH/M-11**.

²³ Voir le diagramme schématique des relations entre les différentes entités concernées : **Annexe CH/M-12**.

²⁴ Charte-partie entre *San Padre Pio Schiffahrt SA* et *Argo Trading and Shipping Ltd*, en date du 12 juillet 2017 (« Charte-partie ») : **Annexe CH/M-13**.

²⁵ Déclaration sous serment de M. Nestola (*supra*, note 2), par. 58 : **Annexe CH/M-5**.

MÉMOIRE DE LA SUISSE

ZEE²⁶. Tous les États ont le droit de faire naviguer des navires battant leur pavillon en haute mer et dans la ZEE des autres États²⁷.

1.6 La Suisse a joué un rôle actif dans le développement du droit international de la mer, notamment lors de la Troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer²⁸. En outre, elle a activement contribué au développement et à l'harmonisation du droit maritime international, en tant que membre de l'Organisation maritime internationale (« OMI », anciennement Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime) depuis sa création. Elle a ratifié tous les grands traités relatifs au transport maritime international, notamment :

- i. La Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (« SOLAS »)²⁹ ;
- ii. La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (« MARPOL »)³⁰ ;
- iii. La Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille³¹ ;
- iv. La Convention du travail maritime³² ;
- v. La Convention sur le Règlement international pour prévenir les abordages en mer³³ ;
- vi. La Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime³⁴ ;
- vii. La Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes³⁵.

²⁶ Articles 87 et 58, paragraphe 1, de la Convention.

²⁷ Articles 90 et 58, paragraphe 2, de la Convention.

²⁸ En tant que pays neutre et sans littoral, la Suisse a eu pour priorité, depuis la Seconde Guerre mondiale, de préserver son aptitude à faire naviguer des navires sous son pavillon et, à cette fin, d'obtenir des droits de transit à travers et sur le territoire de ses voisins. Un autre objectif connexe était de préserver les libertés de la mer et, en particulier, de prévenir les tentatives de transformation de la ZEE en une zone de souveraineté de l'État côtier, de manière à maintenir la liberté de navigation dans toute la mesure du possible.

²⁹ Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) du 1^{er} novembre 1974, Nations Unies, Recueil des Traités, vol. 1184, p. 2, entrée en vigueur le 25 mai 1980.

³⁰ Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (1973) du 17 février 1978 (MARPOL), Nations Unies, Recueil des Traités, vol. 1940, p. 61, entré en vigueur le 2 octobre 1983.

³¹ Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille du 7 juillet 1978, Nations Unies, Recueil des Traités, vol. 1361, p. 2, entrée en vigueur le 28 avril 1984.

³² Voir *supra*, note 16.

³³ Convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer du 20 octobre 1972, Nations Unies, Recueil des Traités, vol. 1050, p. 16, entrée en vigueur le 15 juillet 1977.

³⁴ Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime du 10 mars 1988, Nations Unies, Recueil des Traités, vol. 1678, p. 201, entrée en vigueur le 1^{er} mars 1992.

³⁵ Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes du 27 avril 1979, Nations Unies, Recueil des Traités, vol. 1405, p. 97, entrée en vigueur le 22 juin 1985.

MÉMOIRE DE LA SUISSE

1.7 L'Office suisse de la navigation maritime, qui est, pour la Suisse, l'autorité de l'État du pavillon, a été créé par la loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse³⁶. L'Office suisse de la navigation maritime est responsable de la mise en œuvre de tous les instruments nationaux et internationaux applicables en matière de navigation maritime et exerce, en tant qu'autorité de l'État du pavillon, un contrôle sur tous les navires de mer battant pavillon suisse.

1.8 Sous sa forme actuelle, la flotte marchande suisse remonte aux lendemains de la Seconde Guerre mondiale. Pendant la guerre, la Suisse a exploité des navires pour assurer son approvisionnement en biens essentiels. En 1947, ces navires ont été vendus à des entités privées, car la fin de la guerre les rendait moins nécessaires. Le risque d'une nouvelle guerre ne pouvant être exclu, la Suisse a accordé de 1947 à 1959 des prêts préférentiels pour financer une flotte qui serait en mesure de jouer à nouveau le même rôle.

1.9 C'est en 1959 que le système actuel a été établi. Au lieu d'accorder des prêts, le Gouvernement suisse garantit désormais les dettes contractées par les acheteurs suisses de navires en mesure d'assurer l'approvisionnement en biens essentiels (« **cautionnement fédéral** »). Dans le cadre de ce système, si le propriétaire d'un navire bénéficiant d'un tel cautionnement n'est pas en mesure de rembourser son prêt, le Gouvernement suisse prend à sa charge le montant restant dû au prêteur. En retour, les propriétaires de navires doivent agir sur ses instructions pour assurer l'approvisionnement en biens essentiels dont l'offre pourrait être restreinte en cas de crise majeure. De plus, en tant qu'instrument de sûreté, la Confédération suisse détient un droit de gage sur chaque navire.

1.10 L'importance de la flotte marchande suisse dans le cadre de la politique de sécurité tient à la situation enclavée du pays, au risque de pénurie de matières premières et à l'offre intérieure limitée de denrées alimentaires en temps de crise. En outre, l'économie suisse importe et exporte des biens en quantités considérables. L'expérience a montré qu'en cas de crise internationale, une insuffisance de la capacité de transport commercial et donc une interruption des flux commerciaux vitaux de la Suisse avec l'étranger sont toujours à craindre. C'est pourquoi la Suisse a décidé, il y a près de 80 ans, de se doter en propre, en tant que pays sans littoral, de navires de commerce représentant un tonnage suffisant. Le système fédéral de cautionnement a permis d'assurer que la flotte marchande suisse se hisse au niveau requis, en termes de taille et de composition, pour permettre à la Suisse de satisfaire aux exigences de sa politique de sécurité. Les réglementations adoptées au niveau fédéral pour garantir l'approvisionnement économique national se trouvent ainsi dans le chapitre 5 du droit interne suisse, relatif à la « Défense nationale ».

1.11 En vertu d'un mandat constitutionnel relatif à l'approvisionnement national³⁷, la possibilité de promouvoir la capacité de transport commercial sous pavillon suisse au moyen d'un cautionnement fédéral est régie par la loi fédérale du 17 juin 2016 sur l'approvisionnement économique (article 36)³⁸ ainsi que par l'Ordonnance du 14 juin 2002 sur le cautionnement de prêts pour financer des navires suisses de haute mer³⁹.

³⁶ Suisse, *Loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse*, RS 747.30, 23 septembre 1953 : **Annexe CH/M-14**.

³⁷ Suisse, *Constitution fédérale de la Confédération suisse*, RS 101, 18 avril 1999 (« *Constitution suisse* »), art. 102 : **Annexe CH/M-15**.

³⁸ Suisse, *Loi fédérale sur l'approvisionnement économique du pays*, RS 531, 16 juin 2016 : **Annexe CH/M-16**.

³⁹ Suisse, *Ordonnance sur le cautionnement de crédits pour le financement des navires suisses de haute mer*, RS 531.44, 14 juin 2002 : **Annexe CH/M-17**.

MÉMOIRE DE LA SUISSE

1.12 En 1959, le premier cautionnement fédéral a été émis. Depuis lors, environ 200 navires marchands ont été financés à l'aide de cautionnements fédéraux, dont le « San Padre Pio ». Depuis 2007, une petite flotte de pétroliers bénéficie également de ce régime. En 2016, la flotte marchande suisse a atteint son apogée avec une cinquantaine de navires d'une capacité totale d'environ 1 700 000 tonnes de port en lourd⁴⁰.

1.13 Ces dernières années, la taille de la flotte marchande suisse a progressivement diminué. L'Office fédéral suisse pour l'approvisionnement économique du pays a réévalué la capacité de fret nécessaire à l'approvisionnement économique du pays sous pavillon suisse. Par rapport à la consommation prévue en situation de pénurie, il existe actuellement une importante surcapacité, à une exception près : les navires transporteurs de produits, qui sont utilisés pour transporter du pétrole raffiné (comme le « San Padre Pio »). En outre, une analyse des chaînes d'approvisionnement a montré que les goulets d'étranglement logistiques étaient accentués en cas de grave pénurie, en particulier dans les ports européens et sur les itinéraires secondaires vers la Suisse (fluviaux, routiers, ferroviaires et aériens). Dans ces conditions, aucun navire supplémentaire n'a été subventionné par le biais d'un cautionnement fédéral depuis 2017. En juin 2020, le nombre total de navires encore couverts par le régime était de 20, dont deux navires utilisés pour transporter des produits pétroliers, y compris le « San Padre Pio ».

1.14 C'est en décembre 2012 que l'exploitant a demandé un cautionnement fédéral pour le financement du « San Padre Pio ». Compte tenu de la nécessité de disposer de transporteurs de produits pétroliers dans la flotte marchande suisse, de la qualité technique du navire et de la possibilité de l'utiliser aux fins de l'approvisionnement économique national, la demande a été acceptée. *San Padre Pio Schiffahrt SA* a été créée en tant que nouvelle société pour devenir le propriétaire du navire. Le prêt bancaire contracté pour l'acquisition du « San Padre Pio » a fait l'objet en avril 2013 d'une caution fédérale pour un montant maximum de 8 400 000 dollars É.-U. Cette caution a une durée maximale de 15 ans. Du fait des remboursements effectués jusqu'ici, elle a été ramenée à 4 305 000 dollars É.-U. en décembre 2019.

II. Le contexte géographique du différend

1.15 Le Nigéria est un État d'Afrique de l'Ouest riverain du golfe de Guinée dans l'océan Atlantique. Sa capitale est Abuja. Son littoral s'étend sur 853 kilomètres, entre le Bénin à l'ouest et le Cameroun à l'est. Le Togo se situe à l'ouest du Bénin. Au sud-est se trouve l'île de Bioko, qui fait partie de la Guinée équatoriale. Le Nigéria est un État fédéral, composé de 36 États.

1.16 Le fleuve Niger traverse le Nigéria du nord-ouest au sud et se termine dans le grand delta du Niger qui débouche dans le golfe de Guinée. Le delta du Niger couvre la partie orientale du littoral nigérian (vers la frontière avec le Cameroun). L'un des bras du delta du Niger est le fleuve Bonny, qui traverse l'État de Rivers. Port Harcourt, la capitale de l'État de Rivers, est située à 66 kilomètres en amont de la baie de Bonny, qui se trouve dans le golfe de Guinée. La ville de Bonny est située en aval de Port Harcourt, près de l'embouchure de la rivière Bonny dans le golfe de Guinée (**figure 1**).

⁴⁰ En outre, environ 2 000 bateaux de sport et de plaisance sont immatriculés sous pavillon suisse.



Figure 1. Région du golfe de Guinée

1.17 En 1998, le Nigéria a modifié sa loi de 1967 sur les eaux territoriales (« **loi sur les eaux territoriales** ») afin de ramener la largeur de sa mer territoriale, jusque là revendiquée à 30 milles marins, au maximum de 12 milles marins prescrit par la Convention⁴¹. Dès 1978, il avait revendiqué une ZEE s'étendant jusqu'à 200 milles marins⁴². La ZEE du Nigéria contient plusieurs champs pétroliers, parmi lesquels le champ d'Odudu, relevant de la licence d'exploitation pétrolière (Oil mining lease ou « **OML** ») 100 et le champ d'Akpo, situé dans l'OML 130 (**figure 2**).

⁴¹ Nigéria, *Loi sur les eaux territoriales*, 8 avril 1967, article 1 : **Annexe CH/M-18**. Le présent mémoire contient parfois des descriptions de diverses dispositions législatives et réglementaires internes du Nigéria, qui ne doivent pas être interprétées comme une acceptation par la Suisse de la conformité des lois du Nigéria avec la Convention.

⁴² Nigéria, *Loi sur la zone économique exclusive*, 2 octobre 1978 (« *Loi sur la ZEE* »), article 1 2) : **Annexe CH/M-19**. Voir également *infra*, par. 1.31 et 1.32.



Figure 2. Localisation des champs d'Akpo et d'Odudu

III. Piraterie dans la ZEE du Nigéria et violence armée dans les eaux relevant de sa souveraineté

1.18 Le champ d'Odudu et le *Bonny River Inner Anchorage* (où le navire est actuellement immobilisé) sont tous deux situés dans une région où le risque de piraterie et d'attaques armées est très élevé. L'Afrique de l'Ouest, et le golfe de Guinée en particulier, sont depuis de nombreuses années parmi les zones les plus à risque en matière de piraterie et d'attaques armées dans le monde.

1.19 Le danger représenté par la piraterie et les attaques armées dans la région est mentionné dans la charte-partie dans la « clause Afrique de l'Ouest », qui se lit comme suit :

Toutes les opérations de navire à navire au Nigéria, au Bénin et en Côte d'Ivoire doivent être effectuées à tout moment à plus de 40 milles marins du rivage ou dans la zone *Lagos Safe Anchorage*. Le navire ne s'approche de la côte du Nigéria, du Bénin ou de la Côte d'Ivoire que pour entrer ou sortir du port de chargement / déchargement et/ou pour s'approcher des plateformes en mer.⁴³

1.20 La « clause Afrique de l'Ouest » témoigne du risque encouru par les navires du seul fait de mener leurs opérations ou d'être ancrés trop près de la côte du Nigéria.

⁴³ Charte-partie (*supra*, note 24), par. 4 et clause additionnelle 9 6) : **Annexe CH/M-13**.

MÉMOIRE DE LA SUISSE

1.21 Dans son rapport de 2018, le Bureau maritime international de la Chambre de commerce internationale a résumé comme suit la situation dans le golfe de Guinée :

Les signalements d'attaques dans les eaux entre la Côte d'Ivoire et la République démocratique du Congo ont plus que doublé en 2018. Ces eaux ont été le théâtre des six détournements enregistrés dans le monde, de 13 des 18 attaques au cours desquelles des navires ont fait l'objet de tirs, de 130 des 141 prises d'otage qui ont eu lieu dans le monde et de 78 des 83 enlèvements de marins contre rançon [...]. Au cours des trois derniers mois de 2018, 41 enlèvements ont été signalés dans les seules eaux au large du Nigéria.⁴⁴

1.22 Le rapport de 2019 du Bureau maritime international sur le Nigéria indique ce qui suit :

Nigéria (Lagos/Apapa, au large de Bayelsa/Brass/Bonny Island/Port Harcourt) : Des pirates/voleurs, souvent bien armés et violents, ont attaqué et détourné/volé des navires/enlevé des équipages près/loin de la côte, des rivières, des mouillages, des ports et des eaux environnantes. Par le passé, des incidents ont même été signalés jusqu'à environ 170 milles marins de la côte. Lors de nombreux incidents, les pirates ont détourné les navires pendant plusieurs jours, les ont saccagés et ont volé une partie de leur cargaison, généralement du gasoil. Plusieurs équipages ont également été blessés et enlevés lors de ces incidents. En général, toutes les eaux au large du Nigéria restent risquées. Il est conseillé aux navires d'être vigilants, car de nombreux incidents peuvent ne pas avoir été signalés. Le nombre des incidents continue d'augmenter considérablement, en particulier les enlèvements d'équipages contre rançon. Il est conseillé aux navires de prendre des mesures supplémentaires dans ces eaux à haut risque. En 2019, 44 enlèvements d'équipage ont été signalés.⁴⁵

1.23 Une proportion croissante des tentatives réussies ou avortées de piraterie et d'attaques armées signalées dans le monde ces quatre dernières années ont eu lieu dans les eaux du Nigéria et dans sa ZEE. De 2015 à 2019, la part du Nigéria dans ces attaques est passée de 5,7 % à 21,6 %⁴⁶. Pire encore, en 2019, deux des quatre détournements de navires menés avec succès dans le monde se sont produits au Nigéria et la part du pays dans les situations au cours desquelles l'équipage d'un navire a fait l'objet de tirs est de 81,8 %⁴⁷.

⁴⁴ Chambre de commerce internationale - Bureau maritime international, *IMB piracy report 2018 : attacks multiply in the Gulf of Guinea*, disponible sur le site www.icc-ccs.org/index.php/1259-imb-piracy-report-2018-attacks-multiply-in-the-gulf-of-guinea (dernière consultation le 21 juin 2020).

⁴⁵ Chambre de commerce internationale - Bureau maritime international, *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Report for the Period 1 January 2019 – 31 December 2019*, disponible sur le site www.standard-club.com/media/3229418/icc-2019-annual-piracy-report.pdf, p. 21 (dernière consultation le 21 juin 2020) (« *ICC Piracy Report 2019* »). Voir également « *Navire San Padre Pio* » (*Suisse c. Nigéria*), *mesures conservatoires, opinion individuelle du juge ad hoc Petrig, TIDM Recueil 2018-2019*, à paraître (« *Navire San Padre Pio* », *opinion individuelle du juge ad hoc Petrig*), p. 2, par. 5.

⁴⁶ *Rapport de la CCI sur la piraterie 2019* (*supra*, note 45), p. 5.

⁴⁷ *Rapport de la CCI sur la piraterie 2019* (*supra*, note 45), p. 8.

1.24 Comme expliqué ci-dessous⁴⁸, le « San Padre Pio » a été attaqué par des assaillants armés le 15 avril 2019 alors qu'il était immobilisé au Nigéria et un garde de la marine nigériane a été gravement blessé.

IV. L'industrie pétrolière du Nigéria

1.25 Le Nigéria est le plus grand producteur et exportateur de pétrole en Afrique, avec une production en 2018 de 1 989 000 barils de pétrole par jour, provenant de plus de 200 champs⁴⁹. En 2018, le secteur du pétrole et du gaz représentait environ 10 % du produit intérieur brut du pays et les recettes d'exportation du pétrole entraient pour environ 86 % dans ses recettes totales d'exportation⁵⁰. Selon les estimations, les réserves de pétrole restantes du Nigéria se chiffraient à 37,45 milliards de barils en 2018, ce qui le plaçait au dixième rang mondial et au premier rang en Afrique⁵¹. Le Nigéria est également le plus grand importateur de produits pétroliers raffinés dans la région, en raison de sa capacité de raffinage limitée⁵².

1.26 Les origines de l'industrie pétrolière nigériane remontent à 1937, lorsque Shell et BP ont obtenu du Gouvernement britannique des concessions pour explorer des champs pétroliers⁵³. Quatre ans après son indépendance en 1960, le Nigéria a adopté un système de coentreprises associant des compagnies pétrolières internationales et des entités gouvernementales⁵⁴.

A. La loi de 1969 sur le pétrole

1.27 La loi de 1969 sur le pétrole du Nigéria (« **loi sur le pétrole** »)⁵⁵ définit le cadre juridique de l'extraction du pétrole dans les zones maritimes au large du Nigéria. Elle « prévoit l'exploration du pétrole dans les eaux territoriales et sur le plateau continental du Nigéria » et attribue « la propriété des ressources pétrolières et de toutes les recettes à terre qui en découlent au gouvernement fédéral ». Cette loi régit la délivrance et la gestion des licences d'exploration pétrolière, des licences de prospection pétrolière et des licences d'exploitation pétrolière. Elle interdit également l'importation, le stockage, la vente ou la distribution de tout produit pétrolier au Nigéria sans une licence accordée par « le

⁴⁸ Voir *infra*, par. 5.4.

⁴⁹ CIA, *The World Factbook : Nigeria*, disponible sur le site <https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/ni.html> (dernière consultation le 21 juin 2020).

⁵⁰ Organisation des pays exportateurs de pétrole, *Nigeria facts and figures*, disponible sur le site www.opec.org/opec_web/en/about_us/167.htm (dernière consultation le 21 juin 2020).

⁵¹ *The World Factbook : Nigeria* (*supra*, note 49).

⁵² *The World Factbook : Nigeria* (*supra*, note 49).

⁵³ S. Ariweriokuma, *The Political Economy of Oil and Gas in Africa : The case of Nigeria*, Abingdon, Routledge, 2009, p. 23.

⁵⁴ Ariweriokuma (*supra*, note 53), à la p. 60 ; S. P. Stedjan, « Land is Not the New Oil : What the Nigerian Oil Experience Can Teach South Sudan About Balancing the Risks and Benefits of Large Scale Land Acquisition », *Penn State Journal of Law & International Affairs*, Vol. 3, 2015, 168-234, aux p. 205-206. Les entreprises communes actuelles concernent Shell, Chevron, Exxon Mobil, Agip et Total (NNPC, *Joint Operating Agreement*, disponible sur le site <https://www.nnpcgroup.com/NNPC-Business/Upstream-Ventures/Pages/Joint-Operating-Agreement.aspx> (« NNPC, *Joint Operating Agreement* ») (dernière consultation le 21 juin 2020)).

⁵⁵ Nigéria, *Loi sur le pétrole*, 27 novembre 1969 (« *Loi sur le pétrole* ») : **Annexe CH/M-20**.

Ministre »⁵⁶, réglementant ainsi l'entrée des produits pétroliers au Nigéria et dans ses eaux territoriales⁵⁷.

1.28 En application des dispositions de la loi sur le pétrole, le Ministère des ressources pétrolières a promulgué des directives pour l'importation de produits pétroliers au Nigéria. Ces directives prévoient le versement d'une redevance de 75 000 naira nigériens (« ₦ ») par 30 tonnes et d'une commission de traitement de 210 000 ₦ par demande pour l'obtention d'un permis d'importation de produits pétroliers⁵⁸.

B. La Nigerian National Petroleum Corporation

1.29 La Nigerian National Oil Corporation a été créée en 1971. En 1977, elle a été remplacée par la Nigerian National Petroleum Corporation (« NNPC »)⁵⁹. La NNPC a été créée par la loi de 1977 sur la Nigerian National Petroleum Corporation et a été investie de nombreuses missions⁶⁰. Cette loi définit la structure et les fonctions de la NNPC et le rôle joué par le Gouvernement nigérien. Les membres du Conseil d'administration de la NNPC⁶¹ sont nommés par le Président nigérien⁶². Les décisions du Conseil d'administration sont prises à la majorité, la voix du Président étant prépondérante⁶³.

1.30 Les coentreprises associant la NNPC et des sociétés privées sont généralement établies par le biais d'accords détaillés traitant des divers aspects de leurs relations. Un « Accord de coentreprise » définit la substance de ces relations, tandis que les modalités de fonctionnement font l'objet d'un « Accord d'association »⁶⁴. La NNPC explique ce qui suit sur son site Web :

Les questions techniques sont débattues et les décisions de principe sont prises au sein de comités opérationnels où les partenaires sont représentés sur la base de la participation au capital⁶⁵.

Ainsi, dans les situations où la NNPC est l'actionnaire majoritaire, elle est le principal responsable des décisions de principe concernant l'achat et la livraison physique du carburant nécessaire.

⁵⁶ *Loi sur le pétrole* (*supra*, note 55), article 4 1) : **Annexe CH/M-20**.

⁵⁷ *Loi sur le pétrole* (*supra*, note 55), article 1 2) d) : **Annexe CH/M-20**. Aux termes de la loi sur les eaux territoriales : « Les eaux territoriales du Nigéria comprennent à toutes fins utiles toute partie de la haute mer située dans un rayon de douze milles marins de la côte (mesuré à partir de la laisse de basse mer) ou des limites vers le large des eaux intérieures » (voir *Loi sur les eaux territoriales* (*supra*, note 41), article 1 1) : **Annexe CH/M-18**).

⁵⁸ Ministère nigérien des ressources pétrolières, *Guidelines for the Importation of Petroleum Products into Nigeria*, 1^{er} juin 2015 : **Annexe CH/M-21**.

⁵⁹ Ariweriokuma (*supra*, note 53), p. 56 ; voir également NNPC, *Corporate Information*, disponible sur le site <https://www.nnpcgroup.com/About-NNPC/Pages/Corporate-Information.aspx> (dernière consultation le 21 juin 2020).

⁶⁰ Nigéria, *Loi sur la Nigerian National Petroleum Corporation*, 1^{er} avril 1977 (« *Loi sur la NNPC* »), article 5 1) : **Annexe CH/M-22**. Voir aussi *supra*, note 41.

⁶¹ *Loi sur la NNPC* (*supra*, note 60), article 1 2) : **Annexe CH/M-22**.

⁶² *Loi sur la NNPC* (*supra*, note 60), articles 1, 2 et 3 : **Annexe H/M-22**.

⁶³ Nigéria, *Loi d'interprétation*, 20 janvier 1964, article 27 1) : **Annexe CH/M-23**.

⁶⁴ NNPC, *Joint Operating Agreement* (*supra*, note 54) ; K. Ifesinachi/E. Aniche, « Oil Joint Venture Partnerships and Nigerian Economy », *University of Nigeria Journal of Political Economy*, Vol. 7, 2015, 1-24, p. 2-3.

⁶⁵ NNPC, *Joint Operating Agreement* (*supra*, note 64).

MÉMOIRE DE LA SUISSE

C. La loi de 1978 sur la zone économique exclusive

1.31 En 1978, le Nigéria a promulgué sa loi sur la zone économique exclusive (« **loi sur la ZEE** »), par laquelle il a revendiqué une zone économique exclusive s'étendant jusqu'à 200 milles marins et fait valoir un nombre limité de droits⁶⁶. La loi sur la ZEE définit un large éventail de pouvoirs concernant l'établissement d'installations (telles que les plateformes pétrolières et les activités qui y sont menées), mais est beaucoup plus restrictive à d'autres égards.

1.32 D'après l'article 4, paragraphe 1, de la loi sur la ZEE, ne sont considérées comme des infractions soumises au droit pénal nigérian que celles commises à moins de 200 mètres d'une installation dans la ZEE :

4. Applicabilité des lois pénales et civiles, etc.

1) Toute action ou omission qui

a) a lieu sur, au-dessous ou au-dessus d'une installation dans une zone désignée ou dans des eaux situées dans un rayon de 200 mètres d'une telle installation ; et

b) constituerait, si elle avait lieu dans une partie quelconque du Nigéria, une infraction en application des lois qui y sont en vigueur

sera considérée, aux fins de la présente loi, comme se déroulant au Nigéria⁶⁷.

V. Le champ d'Odudu

1.33 Le champ d'Odudu se trouve dans une zone d'eau peu profonde de l'OML 100, au sud-est du delta du Niger. Il est situé à environ 30 milles marins de la côte nigériane et couvre une superficie d'environ 339 kilomètres carrés (**figure 3**).

⁶⁶ *Loi sur la ZEE (supra, note 42) : Annexe CH/M-19. Voir aussi supra, note 41.*

⁶⁷ *Loi sur la ZEE (supra, note 42), article 4 1) : Annexe CH/M-19.*



Figure 3. Localisation du terminal d'Odudu dans la ZEE du Nigéria

1.34 Le terminal d’Odudu est situé dans le champ d’Odudu. En janvier 2018, il comprenait une unité flottante de stockage et de déchargement (*Floating Storage and Offloading Unit* ou « **FSO** ») (FSO UNITY)⁶⁸ et une bouée CALM (point d’amarrage en mer utilisé par les pétroliers principalement pour le chargement à partir du terminal) (**figure 4**).

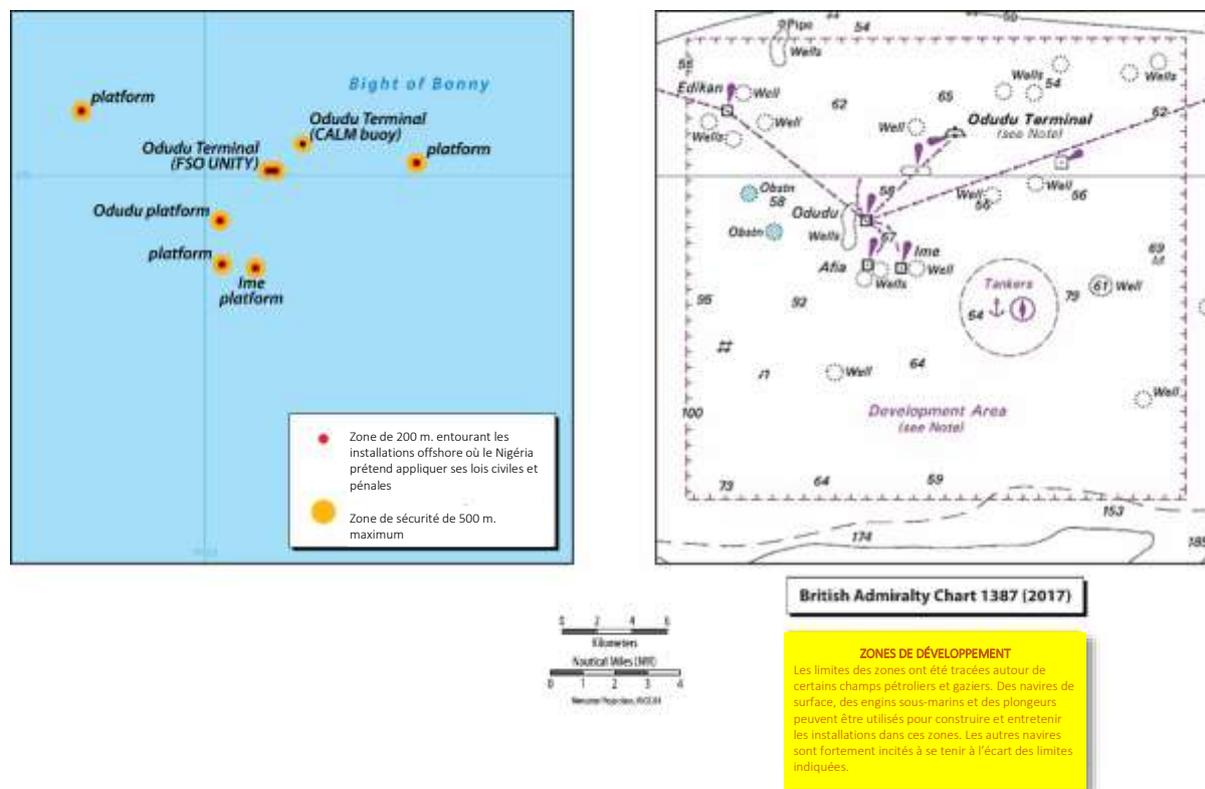


Figure 4. Représentation du champ d’Odudu et de ses installations

1.35 Le terminal d’Odudu est opéré par *Total E&P Nigeria Limited (TEPNG)*, une filiale de Total SA⁶⁹. TEPNG et la NNPC ont constitué une coentreprise dans laquelle TEPNG détient une participation de 40 % et la NNPC une participation de 60 %⁷⁰, ce qui reflète la répartition historique dans les coentreprises entre la NNPC et Elf, cette dernière ayant fusionné avec Total SA en 2000⁷¹. Le terminal d’Odudu est donc exploité dans le cadre de la coentreprise NNPC/TEPNG, contrôlée en dernier ressort par le Gouvernement nigérian par le biais de sa participation majoritaire de 60 %. TEPNG agit donc conformément aux souhaits du Gouvernement nigérian et ce dernier contrôle les règles et règlements techniques applicables autour du terminal d’Odudu⁷².

⁶⁸ Auke Visser, Photographies, informations et caractéristiques particulières de la « *FSO UNITY* » : **Annexe CH/M-24**.

⁶⁹ Total, *Total au Nigéria*, disponible sur le site nigeria.total.com/total-nigeria/total (« *Total au Nigéria* ») (dernière consultation le 21 juin 2020).

⁷⁰ *Total au Nigéria* (*supra*, note 69) ; voir aussi Déclaration sous serment de M. Nestola (*supra*, note 2), par. 34: **Annexe CH/M-5**.

⁷¹ S. Ahmad Khan, *Nigeria : The Political Economy of Oil*, Oxford, Oxford University Press, 1994, p. 73, tableau 4.2.

⁷² Comme c'est le cas pour divers éléments de preuve dans la présente affaire, seul le Nigéria a accès à certains documents, qu'il s'agisse de l'accord de coentreprise dont il est question ici ou d'autres documents utilisés dans les procédures administratives ou pénales.

MÉMOIRE DE LA SUISSE

1.36 Le bateau de sécurité d'Odudu (le « **bateau de sécurité** ») est une preuve supplémentaire de la relation existant entre le Gouvernement nigérian et TEPNG. Il a pour mission de patrouiller aux alentours du champ d'Odudu et de le protéger, ainsi que les navires à proximité, contre la piraterie et les attaques armées⁷³. Le capitaine du navire a déclaré avoir vu du personnel armé à son bord ; le Directeur général de l'*Augusta Energy Group Ltd* a indiqué que le personnel armé à bord de ces navires de sécurité faisait partie de la marine nigériane⁷⁴. Il semblerait donc que le bateau de sécurité soit exploité et que son équipage soit constitué conjointement par la marine nigériane et l'équipe de sécurité du champ d'Odudu (« **sécurité d'Odudu** »).

1.37 La loi nigériane de 2003 sur la navigation intérieure et côtière (le cabotage) réserve les activités de livraison de marchandises et de transport de passagers vers des plates-formes ou des terminaux opérant dans la ZEE du Nigéria, à partir d'un autre point du Nigéria ou de sa ZEE, aux navires « entièrement détenus par des citoyens nigérians, dont l'équipage est entièrement composé de citoyens nigérians et qui sont construits et immatriculés au Nigéria »⁷⁵. Du fait du caractère délicat des opérations qui se déroulent aux alentours des plates-formes en mer, les exploitants de ces dernières doivent sélectionner soigneusement les navires qui s'en approchent. Ces navires doivent être agréés et disposer d'un équipement spécialisé à bord⁷⁶. En outre, la loi de 2010 sur le développement de l'industrie nigériane du pétrole et du gaz prévoit des niveaux minimums de contenu local (qu'il s'agisse de biens ou de services) ainsi que la nécessité d'accorder un caractère prioritaire au contenu local dans la passation des marchés⁷⁷. Les exploitants de terminaux passent donc des contrats avec des entreprises locales (nigérianes) pour la livraison de gasoil. Ces entreprises sont chargées d'obtenir les autorisations et les permis d'importation nécessaires, d'acquitter les taxes applicables et de se procurer le gasoil⁷⁸. Dans le cas de TEPNG, des contrats sont passés à tour de rôle avec un petit nombre d'entreprises locales⁷⁹. L'une d'entre elles est le groupe de sociétés *Anosyke Ltd* (« **Anosyke** »). La pratique habituelle est la suivante : TEPNG délivre un bon de commande à l'entreprise locale dont c'est le tour et l'entreprise locale entre ensuite en contact avec les fournisseurs afin de conclure un contrat de livraison de cargaison⁸⁰.

1.38 Comme décrit ci-après dans les paragraphes 2.2 et 2.3, en décembre 2017, Anosyke a pris contact avec le propriétaire de la cargaison pour la fourniture de gasoil. Le gasoil a été livré aux termes de ce contrat par une série de transferts STS du « San Padre Pio » à trois navires de ravitaillement exploités par TEPNG, à une distance d'environ 3,1 milles marins du terminal. En raison des dispositions pratiques et législatives décrites ci-dessus, les vendeurs étrangers de pétrole ne négocient pas directement avec TEPNG et ne livrent pas leurs cargaisons de pétrole directement au terminal d'Odudu. L'opérateur du terminal (et donc le Gouvernement nigérian, qui contrôle l'exploitation technique de la plate-forme grâce à la

⁷³ Déclaration sous serment du capitaine (*supra*, note 1) ; par. 14 : **Annexe CH/M-1** ; Déclaration sous serment du second (*supra*, note 1), par. 8 et 9 : **Annexe CH/M-2** ; Déclaration sous serment du troisième officier (*supra*, note 1 ci-dessus), par. 9 : **Annexe CH/M-3** ; Déclaration sous serment du quatrième officier (*supra*, note 1) par. 6 : **Annexe CH/M-4** ; Déclaration sous serment de M. Nestola (*supra*, note 2), par. 52 : **Annexe CH/M-5**.

⁷⁴ Déclaration sous serment de M. Nestola (*supra*, note 2), par. 52 : **Annexe CH/M-5** ; Déclaration sous serment du capitaine (*supra*, note 1), par. 14 : **Annex CH/M-1**.

⁷⁵ Nigéria, *Loi sur la navigation côtière et intérieure (cabotage)*, 30 avril 2005 (« *Loi sur le cabotage* »), articles 2 et 3 : **Annexe CH/M-25**.

⁷⁶ Déclaration sous serment de M. Nestola (*supra*, note 2), par. 42 : **Annexe CH/M-5**.

⁷⁷ Nigéria, *Loi de 2010 sur le développement de l'industrie nigériane du pétrole et du gaz*, 22 avril 2010, article 3 : **Annexe CH/M-26**.

⁷⁸ Déclaration sous serment de M. Nestola (*supra*, note 2), par. 68 ii) : **Annexe CH/M-5**.

⁷⁹ Déclaration sous serment de M. Nestola (*supra*, note 2), par. 40 : **Annexe CH/M-5**.

⁸⁰ Déclaration sous serment de M. Nestola (*supra*, note 2), par. 42 : **Annexe CH/M-5**.

MÉMOIRE DE LA SUISSE

participation majoritaire de la NNPC dans la coentreprise)⁸¹ exige que le transport de gasoil vers le terminal ou la plate-forme soit effectué par une partie contractante locale et un ou plusieurs navires intermédiaires⁸².

⁸¹ Voir *supra*, par. 1.30 et 1.35.

⁸² Déclaration sous serment de M. Nestola (*supra*, note 2), par. 65 iii) et 68 i) : **Annexe CH/M-5**.

CHAPITRE 2
INTERCEPTION, SAISIE ET IMMOBILISATION DU
« SAN PADRE PIO » ET ARRESTATION ET MISE EN DÉTENTION DE SON
ÉQUIPAGE

2.1. Le présent chapitre décrit : les événements qui ont conduit à l'interception, à la saisie et à l'immobilisation du « San Padre Pio » en janvier 2018 (**section I**) ; les différentes allégations et accusations visant le « San Padre Pio » et son équipage (**section II**) ; la procédure pénale qui s'en est suivie (**section III**) ; la situation actuelle du navire (**section IV**).

I. Les événements qui ont conduit à la saisie du navire et à l'arrestation de son équipage

A. Le contrat de vente de 5 000 TM de gasoil à Anosyke

2.2. En décembre 2017, l'affrètement a été contacté par Anosyke, qui cherchait à se faire livrer d'urgence 5 000 TM de gasoil⁸³. Anosyke est une des entreprises nigérianes locales qui livrent du gasoil au terminal d'Odudu⁸⁴. Un bon de commande adressé par TEPNG à Anosyke a été transmis au propriétaire de la marchandise le 21 décembre 2017⁸⁵, après quoi un contrat a été conclu le 22 décembre 2017 entre Anosyke et le propriétaire de la marchandise, portant sur la vente de 5 000 TM de gasoil (« **le contrat** »)⁸⁶. Il était prévu que le contrat soit exécuté comme suit :

- i. Le « San Padre Pio » devait s'approcher du champ d'Odudu avant d'être informé par les services de sécurité d'Odudu de son point d'ancrage à distance du terminal d'Odudu⁸⁷.
- ii. Ensuite, le « San Padre Pio » transférerait 5 000 TM de gasoil de navire à navire pour approvisionner les navires exploités par TEPNG⁸⁸. Ces transferts constitueraient l'exécution du contrat entre le propriétaire de la marchandise et Anosyke, la propriété du gasoil passant à cette dernière, à laquelle le premier céderait le contrôle sur la marchandise.

2.3 Au moment de l'exécution du contrat entre Augusta et Anosyke, il était prévu (au titre d'un autre contrat) que le « San Padre Pio » livre 5 000 TM de gasoil à Anosyke, pour qu'elle les transfère ensuite à TEPNG au champ d'Akpo (qui est également exploité par TEPNG) le

⁸³ Contrat entre Augusta Energy SA et Anosyke Group of Companies Ltd, conclu le 23 décembre 2017 (« Contrat entre Augusta Energy SA et Anosyke ») : **Annexe CH/M-27**.

⁸⁴ Voir plus haut, par. 1.37 ; Déclaration sous serment de M. Nestola (*supra*, note 2), par. 40 : **Annexe CH/M-5**.

⁸⁵ Bon de commande amendé adressé par *Total E&P Nigeria Ltd* à *Anosyke Group of Companies Ltd*, daté du 22 décembre 2017 (« Bon de commande ») : **Annexe CH/M-28** ; déclaration sous serment de M. Nestola (*supra*, note 2), par. 61 à 65 : **Annexe CH/M-5**.

⁸⁶ Contrat entre Augusta Energy SA et Anosyke (*supra*, note 83) : **Annexe CH/M-27**.

⁸⁷ Déclaration sous serment du capitaine (*supra*, note 1), par. 13 : **Annexe CH/M-1** ; déclaration sous serment du second (*supra*, note 1), par. 8 : **Annexe CH/M-2** ; déclaration sous serment du troisième officier (*supra*, note 1), par. 6 : **Annexe CH/M-3** ; déclaration sous serment du quatrième officier (*supra*, note 1), par. 5 et 6 : **Annexe CH/M-4**.

⁸⁸ Bon de commande (*supra*, note 85), aux pages 4 et 7 : **Annexe CH/M-28** ; déclaration sous serment du capitaine (*supra*, note 1), par. 7 : **Annexe CH/M-1** ; déclaration sous serment du second (*supra*, note 1), par. 6 : **Annexe CH/M-2** ; déclaration sous serment du troisième officier (*supra*, note 1), par. 5 : **Annexe CH/M-3** ; déclaration sous serment du quatrième officier (*supra*, note 1), par. 4 : **Annexe CH/M-4** ; déclaration sous serment de M. Nestola (*supra*, note 2), par. 61 : **Annexe CH/M-5**.

MÉMOIRE DE LA SUISSE

28 décembre 2017⁸⁹. En fin de compte, Anosyke et TEPNG ont décidé qu'il convenait de réacheminer le « San Padre Pio » pour permettre à Anosyke de s'acquitter de son obligation d'approvisionner le terminal d'Odudu en premier. À ce moment-là, le « Padre San Pio » n'avait pas à son bord suffisamment de gasoil pour effectuer les deux livraisons⁹⁰. Il a donc été décidé qu'en décembre 2017, le navire procéderait à une première livraison d'environ 1 650 TM de gasoil au titre du contrat à Anosyke au champ d'Odudu, avant de livrer 5 000 TM de gasoil au champ d'Akpo. Le navire effectuerait alors un nouveau chargement au port en eau profonde de Lomé (Togo) en janvier 2018 et livrerait la quantité restante de gasoil due à Anosyke (environ 3 350 TM)⁹¹.

2.4 Le gasoil devant être livré à Anosyke en janvier 2018 a été acheté à une entreprise suisse, Vitol SA, une des principales sociétés de courtage de pétrole du monde et l'un des partenaires commerciaux de la NNPC, au titre d'un contrat qui précisait qu'il serait chargé par transfert STS au port en eau profonde de Lomé⁹². Le port en eau profonde de Lomé est le centre du commerce de pétrole pour les produits pétroliers raffinés dans le golfe de Guinée. Il a acquis cette place principalement du fait qu'il offre des conditions plus sûres et de meilleures installations que le port en eau profonde de Lagos⁹³. Ce dernier était auparavant le principal centre du fait de la forte demande de pétrole au Nigéria. Cependant, la dégradation de la situation en matière de sécurité causée par une recrudescence des attaques armées et des actes de piraterie dans les eaux nigérianes et la ZEE du Nigéria ont incité les compagnies pétrolières à déménager au Togo⁹⁴. Les autorités togolaises ont réagi à cette situation en créant une zone de mouillage spécifique où la marine togolaise assure la sécurité des opérations de transfert STS⁹⁵. Des règles spécifiques régissent la manière dont cette zone de mouillage doit être gérée et sa sécurité garantie⁹⁶. En conséquence, les sociétés de courtage de pétrole les plus importantes dans la région ont des navires de gros tonnage et des unités flottantes de stockage positionnés dans le port en eau profonde de Lomé et des milliers de transferts STS y sont effectués chaque année.

2.5. « Gasoil » est un terme générique qui est utilisé pour se référer à un produit pétrolier raffiné ayant les caractéristiques d'un carburant diesel. Les spécifications techniques du gasoil varient d'un pays à l'autre⁹⁷. La cargaison de gasoil à bord du « San Padre Pio » qui devait être livrée à Anosyke au titre du contrat répondait à la norme relative au distillat marin A (catégorie DMA)⁹⁸. Il s'agit d'un gasoil d'une qualité définie avec précision, dont les

⁸⁹ Déclaration sous serment de M. Nestola (*supra*, note 2), par. 62 à 64 : **Annexe CH/M-5**.

⁹⁰ Déclaration sous serment de M. Nestola (*supra*, note 2), par. 62 : **Annexe CH/M-5**.

⁹¹ Contrat entre Augusta Energy SA et Anosyke (*supra*, note 83) : **Annexe CH/M-27**.

⁹² Contrat entre Vitol SA et Augusta Energy SA daté du 27 décembre 2017 (« Contrat entre Vitol SA et Augusta Energy SA ») : **Annexe CH/M-29**. Voir également *infra*, la figure 5, qui indique la localisation du port en eau profonde de Lomé.

⁹³ EnergyPost Africa *How offshore Lome threatens Nigeria's petroleum sector* (31 janvier 2018), accessible à l'adresse energypostafrica.net/2018/01/31/how-offshore-lome-threatens-nigerias-petroleum-sector/ (consulté le 21 juin 2020).

⁹⁴ EnergyPost Africa, *How offshore Lome threatens Nigeria's petroleum sector* (*supra*, note 93).

⁹⁵ EnergyPost Africa, *How offshore Lome threatens Nigeria's petroleum sector* (*supra*, note 93).

⁹⁶ Un règlement récent fournit des exemples de ces mesures prises par le Togo : voir Togo, *Arrêté réglementant la circulation, l'accès à la rade et le mouillage dans les espaces maritimes sous juridiction togolaise*, 2018-001/PR/ONAEM/PREMAR, 11 septembre 2018 : **Annexe CH/M-30** ; voir également Charte de la zone de mouillage de Lomé : **Annexe CH/M-31**.

⁹⁷ Déclaration sous serment de M. Nestola (*supra*, note 2), par. 23 à 26 : **Annexe CH/M-5**.

⁹⁸ Connaissance daté du 12 janvier 2018 (« Connaissance ») : **Annexe CH/M-32** ; Bureau Veritas Inspectorate, reçu du capitaine pour des échantillons scellés, daté du 12 janvier 2018 : **Annexe CH/M-33** ; Bureau Veritas Inspectorate, Certificat de qualité, daté du 14 janvier 2018 : **Annexe CH/M-34**.

MÉMOIRE DE LA SUISSE

spécifications sont énoncées dans la norme ISO 8217⁹⁹. Le terme « gasoil » couvre également d'autres types de carburants regroupés sous des appellations génériques, telles que le gasoil marin (MGO, de l'anglais *Marine Gas Oil*) et le gasoil automobile (AGO, de l'anglais *Automotive Gas Oil*). Ces termes, par contre, ne sont pas normalisés au niveau international et leur signification peut varier selon le contexte dans lequel ils sont utilisés. La plupart des MGO et certains AGO peuvent être conformes à la norme relative aux distillats marins A (DMA, de l'anglais *Distillate Marine A*), mais ce n'est pas toujours le cas.

B. Les mouvements du « San Padre Pio » avant sa saisie

2.6. Conformément aux obligations contractuelles, les mouvements du « San Padre Pio » au cours des semaines qui ont précédé sa saisie ont été les suivants :

- i. Les 28 et 29 décembre 2017, à proximité du champ d'Odudu, le navire a livré environ 1 126 TM de gasoil à Anosyke au moyen de transferts STS effectués par TEPNG¹⁰⁰. Ces transferts se sont déroulés sans incident.
- ii. Ensuite, le navire a gagné le champ d'Akpo, où environ 5 000 TM de gasoil ont été livrées à Anosyke pour qu'elle les transfère ensuite à TEPNG¹⁰¹.
- iii. Par la suite, le navire a navigué jusqu'au port en eau profonde de Lomé, avec une cargaison restante d'environ 450 TM de gasoil¹⁰². Du 12 au 18 janvier 2018, le navire a été réparé et chargé de 6 267,793 TM de gasoil par transferts STS depuis le « Torm Helene », dont la plus grande partie devait être livrée à Anosyke à proximité du champ d'Odudu¹⁰³. Ce gasoil a été acheté à Vitol SA¹⁰⁴. Lorsqu'il a quitté le port en eau profonde de Lomé, le « San Padre Pio » transportait donc une cargaison totale d'environ 6 717,793 tonnes de gasoil¹⁰⁵.

⁹⁹ Déclaration sous serment de M. Nestola (*supra*, note 2), par. 27 : **Annexe CH/M-5** ; Organisation internationale de normalisation, *ISO 8217 2010 Norme relative aux combustibles pour les distillats pour la marine* : **Annexe CH/M-35**.

¹⁰⁰ Déclaration sous serment de M. Nestola (*supra*, note 2), par. 70 : **Annexe CH/M-5**. La quantité de gasoil effectivement livrée à Anosyke les 28 et 29 décembre 2017 a été légèrement moindre que prévu.

¹⁰¹ Déclaration sous serment de M. Nestola (*supra*, note 2), par. 62 à 64 : **Annexe CH/M-5**.

¹⁰² ABC Maritime AG, Rapports sur les espaces vides (zone de mouillage de Lomé), datés des 11 et 12 janvier 2018 (« Rapports sur les espaces vides à Lomé ») : **Annexe CH/M-36**.

¹⁰³ Connaissance (*supra*, note 98) : **Annexe CH/M-32** ; Bureau Veritas Inspectorate, manifeste de cargaison, daté du 12 janvier 2018 : **Annexe CH/M-37** ; Bureau Veritas Inspectorate, Certificats de quantité, datés du 12 janvier 2018 : **Annexe CH/M-38** ; Bureau Veritas Inspectorate, Certificat d'origine daté du 12 janvier 2018 : **Annexe CH/M-39** ; Bureau Veritas Inspectorate, Certificat de transfert de cargaison, daté du 12 janvier 2018 (« Certificat de transfert de cargaison ») : **Annexe CH/M-40** ; Rapports sur les espaces vides à Lomé (note 102 ci-dessus) : **Annexe CH/M-36**.

¹⁰⁴ Contrat entre Vitol SA et Augusta Energy SA (*supra*, note 92) : **Annexe CH/M-29** ; NNPC, *Hyson (Nigeria) Limited*, accessible à l'adresse <https://nnpcgroup.com/NNPC-Business/Subsidiaries/Pages/Hyson.aspx> (consulté le 21 juin 2020).

¹⁰⁵ Lorsque le navire a quitté les eaux togolaises, le manifeste de sortie obtenu par le « San Padre Pio » indiquait une cargaison totale de 6 699,413 tonnes de gasoil (Brightness Maritime Agency SARL, manifeste de sortie pour le « San Padre Pio », Port en eau profonde de Lomé, daté du 18 janvier 2018 : **Annexe CH/M-41**). Voir également la déclaration sous serment de M. Nestola, qui explique pourquoi il peut y avoir des écarts mineurs entre les volumes de gasoil indiqués dans les différents documents : Déclaration sous serment de M. Nestola (*supra*, note 2), par. 29 et 30 : **Annexe CH/M-5**.

MÉMOIRE DE LA SUISSE

- iv. Avant que le « San Padre Pio » quitte le port en eau profonde de Lomé, le gasoil transféré depuis le « Torm Helene » a été inspecté et les autorités togolaises ont délivré un manifeste de sortie au « San Padre Pio »¹⁰⁶.
- v. Le 12 janvier 2018, le navire a également reçu (par l'intermédiaire d'agents locaux nigériens) une copie du certificat de vérification autorisant à réceptionner, approvisionner, charger et décharger des produits approuvés (« **l'autorisation navale** ») délivrée par la marine nigérienne à la base *Nigerian Navy Ship Pathfinder* concernant les transferts STS devant être effectués au titre du contrat du propriétaire de la cargaison avec Anosyke¹⁰⁷.
- vi. Le 18 janvier 2018, le « San Padre Pio » a appareillé du port en eau profonde de Lomé pour le champ d'Odudu (**figure 5**)¹⁰⁸. Sur sa cargaison d'environ 6 717,793 TM de gasoil, 3 873,248 TM étaient destinées à Anosyke, quantité restant due au titre du contrat¹⁰⁹.

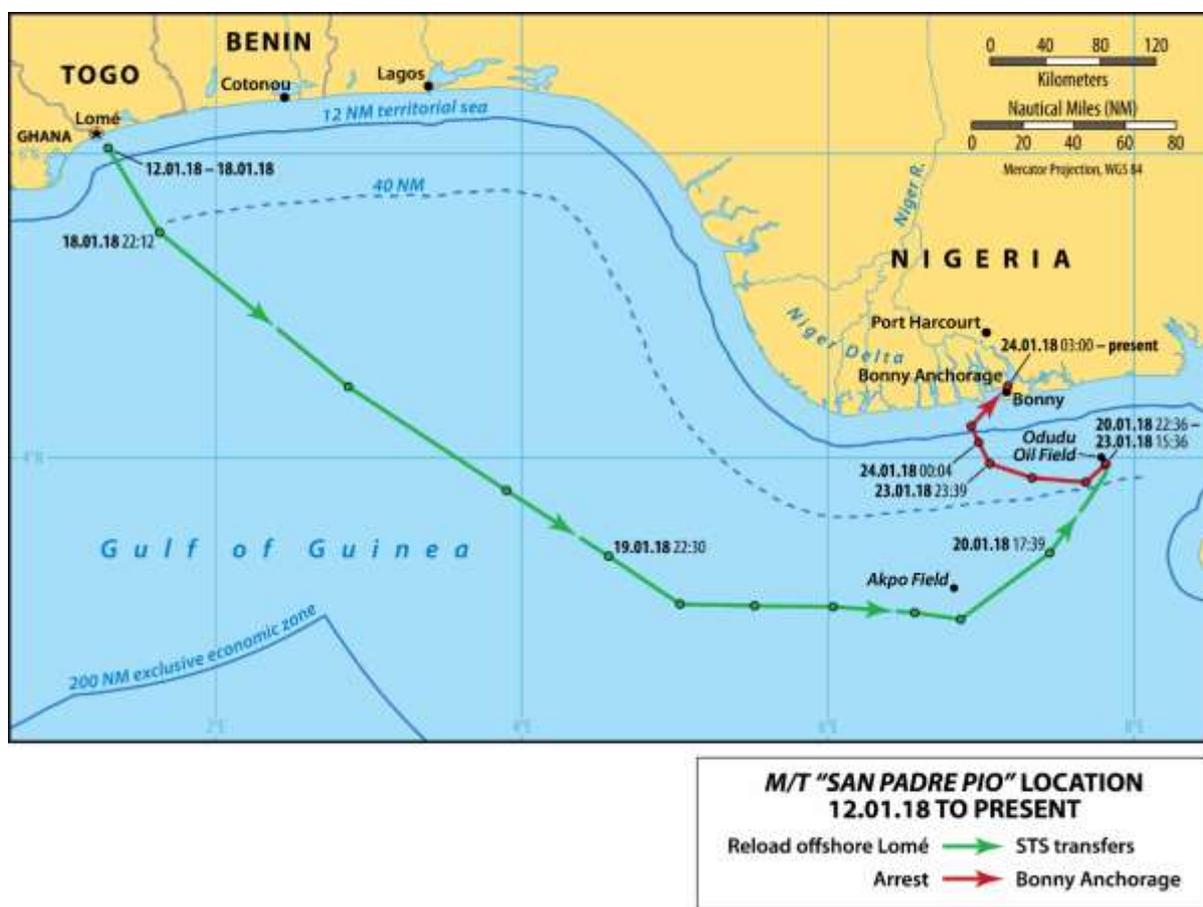


Figure 5. Positions du « San Padre Pio » du 12 janvier 2018 à aujourd'hui

¹⁰⁶ Autorisation navale datée du 12 janvier 2018 (« Autorisation navale ») : **Annexe CH/M-42** ; Déclaration sous serment du capitaine (*supra*, note 1), par. 8 à 10 : **Annexe CH/M-1**.

¹⁰⁷ Autorisation navale (*supra*, note 106) : **Annexe CH/M-5**.

¹⁰⁸ Déclaration sous serment de M. Nestola (*supra*, note 2), par. 71 : **Annexe CH/M-5**.

¹⁰⁹ Le gasoil qui resterait à bord du navire à l'issue de la livraison à Anosyke à Odudu n'était pas, à ce moment-là, destiné à un acheteur particulier. L'affrètement comptait avoir d'autres commandes dans les environs ; conserver une certaine cargaison contribuerait à la rapidité et à l'efficacité des opérations.

MÉMOIRE DE LA SUISSE

2.7. Lorsque le « San Padre Pio » est entré dans la ZEE du Nigéria, les 18 et 19 janvier 2018, il a commencé par se tenir à une distance de 40 milles marins de la côte nigériane, conformément à la « Clause relative à l’Afrique de l’Ouest » figurant dans la charte-partie¹¹⁰. Le « San Padre Pio » dispensait un service de transport maritime international depuis la mer territoriale d’un État-tiers, le Togo, s’achevant par des transferts STS dans la ZEE du Nigéria. Les autorisations nécessaires pour l’importation de gasoil devaient être obtenues par Anosyke parce que, au regard du droit nigérian, Anosyke était la partie qui importait le gasoil¹¹¹. En outre, selon les dispositions du bon de commande de TEPNG, Anosyke était chargée du dédouanement à l’importation du gasoil livré à TEPNG et du paiement de tous les droits et taxes exigibles¹¹².

2.8. Le 20 janvier 2018, à 19 h 30, le « San Padre Pio » a envoyé une déclaration d’entrée deux heures avant son arrivée à la FSO au champ d’Odudu¹¹³. Le « San Padre Pio » a ensuite notifié le service de sécurité d’Odudu, qui a donné son feu vert pour le poste de mouillage à 21 h 30¹¹⁴. À partir de ce moment-là, toutes les opérations du « San Padre Pio » ainsi que le moment choisi pour le déroulement de chacune d’elles ont été conformes aux instructions données par le service de sécurité d’Odudu¹¹⁵. À 22 heures, le navire est entré dans la zone de mouillage¹¹⁶ et à 22 h 24 il a mouillé l’ancre au poste qui lui avait été assigné, situé à 2,2 milles marins de la plateforme la plus proche (plateforme Ime) et à 3,1 milles marins de l’unité FSO et a transmis un avis de mise à disposition au service de sécurité d’Odudu¹¹⁷. Les membres du service de sécurité, venus à bord d’un bateau, ont alors procédé à l’inspection du « San Padre Pio » (**figure 6**).¹¹⁸

¹¹⁰ Charte-partie (*supra*, note 24), par. 4 clause additionnelle 9(6) : **Annexe CH/M-13**.

¹¹¹ Lettre datée du 6 février 2018, adressée au Chef d’état-major de la marine par le Chef du développement des transports maritimes de l’Agence nigériane pour l’administration et la sécurité maritimes (NIMASA), (« Lettre adressée au Chef d’état-major de la marine par la NIMASA ») : **Annexe CH/M-43**.

¹¹² Bon de commande (*supra*, note 85), page 4 : **Annexe CH/M-28** ; déclaration sous serment de M. Nestola (*supra*, note 2), par. 68(ii) : **Annexe CH/M-5**.

¹¹³ Courriel du « San Padre Pio » à l’affréteur, lui faisant tenir l’état des faits établi par le capitaine pour la période du 20 au 23 janvier 2018, envoyé le 23 janvier 2018 à 15 h 46 (« État des faits du capitaine pour la période du 20 au 23 janvier 2018 ») : **Annexe CH/M-44**.

¹¹⁴ État des faits du capitaine pour la période du 20 au 23 janvier 2018 (*supra*, note 113) : **Annexe CH/M-44** ; Journal passerelle du « San Padre Pio », 20 au 24 janvier 2018 (« Journal passerelle », à la page 11 : **Annexe CH/M-45**).

¹¹⁵ Déclaration sous serment du capitaine (*supra*, note 1), par. 12 et 13, 17 et 18 : **Annexe CH/M-1** ; Déclaration sous serment du second (*supra*, note 1), par. 8 et 9 : **Annexe CH/M-2** ; Déclaration sous serment du troisième officier (*supra*, note 1), par. 6, 8 : **Annexe CH/M-3** ; Déclaration sous serment du quatrième officier (*supra*, note 1), par. 6 et 7 : **Annexe CH/M-4**.

¹¹⁶ État des faits du capitaine pour la période du 20 au 23 janvier 2018 (*supra*, note 113) : **Annexe CH/M-44** ; Journal passerelle (*supra*, note 114), à la page 11 : **Annexe CH/M-45**.

¹¹⁷ Avis de mise à disposition, daté du 20 janvier 2018 : **Annexe CH/M-46** ; État des faits du capitaine pour la période du 20 au 23 janvier 2018 (*supra*, note 113) : **Annexe CH/M-44** ; Journal passerelle (*supra*, note 114), à la page 11 : **Annexe CH/M-45**.

¹¹⁸ Déclaration sous serment du capitaine (*supra*, note 1), par. 14 : **Annexe CH/M-1**.

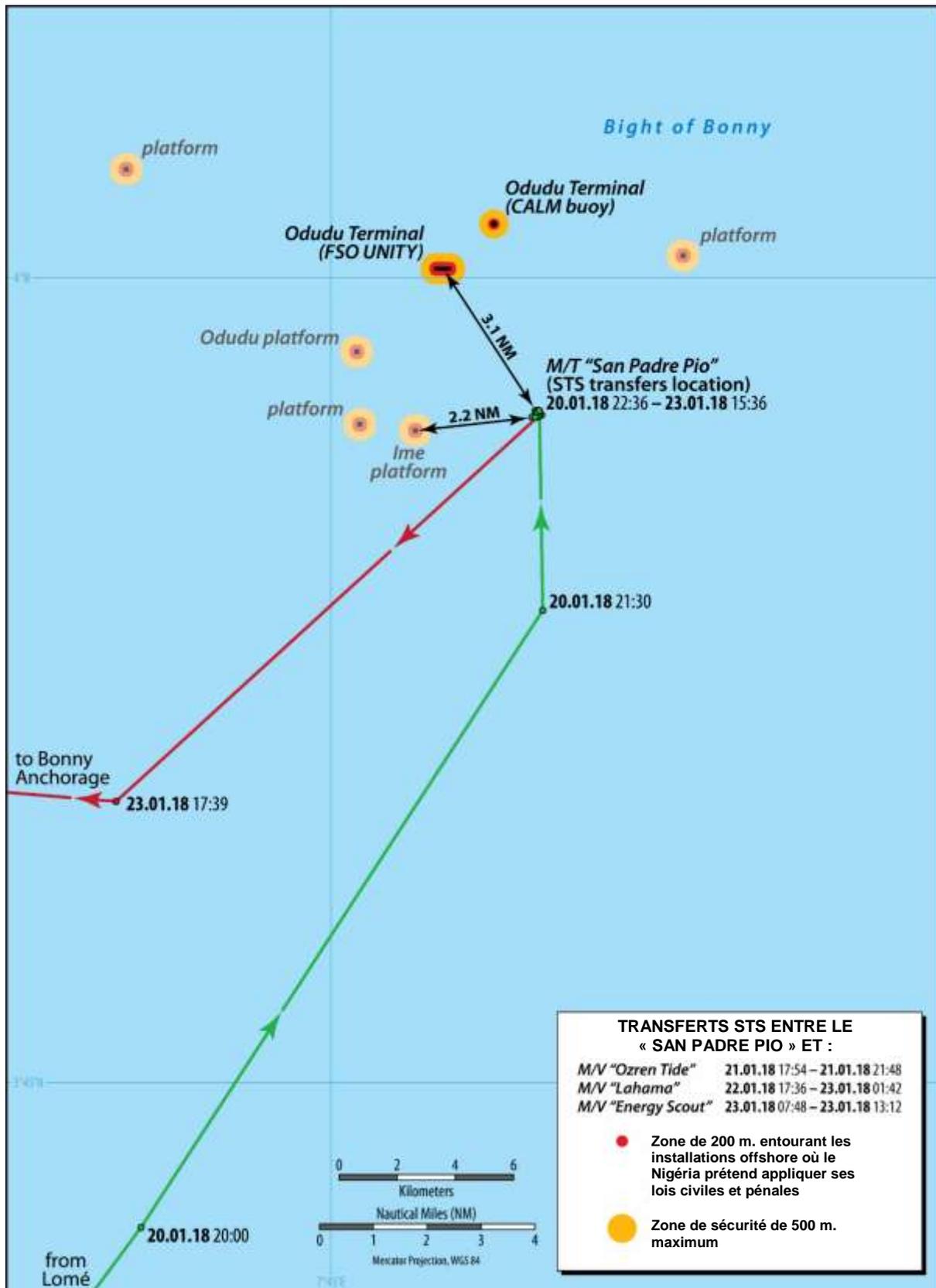


Figure 6. Mouvements du « San Padre Pio » durant la période du 20 au 23 janvier 2018

MÉMOIRE DE LA SUISSE

C. Les opérations STS effectuées du 21 au 23 janvier 2018

2.9 Un premier tranfert STS de 273 416 TM de gasoil du « San Padre Pio » au « Ozren Tide » s'est déroulé le 21 janvier 2018¹¹⁹. Ce transfert a été approuvé par le service de sécurité d'Odudu à 16 h 30 et l'« Ozren Tide » s'est rapproché du « San Padre Pio » à 17 h 06. Le tuyau a été raccordé à 17 h 54. Le transfert s'est achevé à 21 h 48 et l'« Ozren Tide » a largué ses amarres à 23 h 18¹²⁰.

2.10 Les 22 et 23 janvier 2018, un deuxième transfert STS de 787,09 TM a été effectué du « San Padre Pio » au « Lahama »¹²¹. Le 22 janvier à 16 h 12, le transfert STS a été approuvé par le service de sécurité d'Odudu et le « Lahama » s'est rapproché du « San Padre Pio » à 16 h 54. Le tuyau a été raccordé à 17 h 36. Le transfert s'est achevé le 23 janvier à 1 h 42 et le « Lahama » a largué ses amarres à 3 h 06¹²².

2.11 Concernant les deux transferts STS vers l'« Ozren Tide » et le « Lahama », le capitaine du « San Padre Pio » a déclaré que le service de sécurité d'Odudu avait expressément donné son accord pour qu'ils s'achèvent après le coucher du soleil¹²³. Le second, responsable des opérations relatives à la cargaison, a confirmé que « [t]outes les instructions touchant au démarrage et à l'arrêt des transferts STS étaient données par le service de sécurité d'Odudu » et que « [l]e bateau du service de sécurité patrouillait toujours à proximité »¹²⁴. Cela a été confirmé par les troisième et quatrième officiers¹²⁵. Pour garantir la sécurité des opérations de transfert STS, le second a élaboré et adopté des listes de contrôle conformément à l'*International Safety Guide for Oil Tankers and terminals* (ISGOTT) et au *STS Transfer Guide* du Forum maritime international des compagnies pétrolières (OCIMF)¹²⁶. De plus, un inspecteur du terminal d'Odudu se trouvait à bord, chargé de surveiller les opérations de transfert STS et de garantir que « celles-ci étaient menées conformément aux lois et règlements applicables »¹²⁷.

2.12. Le 23 janvier 2018 s'est déroulé un troisième et dernier transfert STS de 579 837 TM du « San Padre Pio » au « Energy Scout »¹²⁸. Ce transfert a été autorisé par le service de

¹¹⁹ Tidewater, Fiche de renseignements pour l'« Ozren Tide » (« Fiche de renseignements pour l'« Ozren Tide » ») : **Annexe CH/M-47**; Augusta Energy SA, note de livraison de soutes relative au transfert vers l'« Ozren Tide », datée du 21 janvier 2018 : **Annexe CH/M-48** ; État des faits du capitaine pour la période du 20 au 23 janvier 2018 (*supra*, note 113) : **Annexe CH/M-44**.

¹²⁰ État des faits du capitaine pour la période du 20 au 23 janvier 2018 (*supra*, note 113) : **Annexe CH/M-44**; Journal passerelle (*supra*, note 114), à la page 13 : **Annexe CH/M-45**.

¹²¹ LATC Marine Ltd, Fiche de renseignements pour le « Lahama » (« Fiche de renseignements pour le « Lahama » ») : **Annexe CH/M-49** ; Augusta Energy SA, note de livraison de soutes relative au transfert vers le « Lahama », datée du 23 janvier 2018 : **Annexe CH/M-50** ; état des faits du capitaine pour la période du 20 au 23 janvier 2018 (*supra*, note 113) : **Annexe CH/M-44**.

¹²² État des faits du capitaine pour la période du 20 au 23 janvier 2018 (*supra*, note 113) : **Annexe CH/M-44**; Journal passerelle (*supra*, note 114), at pp. 15, 17 : **Annexe CH/M-45**.

¹²³ Déclaration sous serment du capitaine (*supra*, note 1), par. 18 : **Annexe CH/M-1**.

¹²⁴ Déclaration sous serment du second (*supra*, note 1), par. 9 : **Annexe CH/M-2**.

¹²⁵ Déclaration sous serment du troisième officier (*supra*, note 1), par. 9 : **Annexe CH/M-3** ; Déclaration sous serment du quatrième officier (*supra*, note), par. 6 : **Annexe CH/M-4**.

¹²⁶ ~Déclaration sous serment du second (*supra*, note 1), par. 11 : **Annexe CH/M-2**.

¹²⁷ Déclaration sous serment du second (*supra*, note 1) par. 10 : **Annexe CH/M-2**.

¹²⁸ Golden Energy Offshore Services AS, (Fiche de renseignements pour l'« Energy Scout » (« Fiche de renseignements pour l'« Energy Scout » ») : **Annexe CH/M-51** ; Augusta Energy SA, note de livraison de soutes relative au transfert vers l'« Energy Scout », datée du 23 janvier 2018 : **Annexe CH/M-52** ; État des faits du capitaine pour la période du 20 au 23 janvier 2018 (*supra*, note 113) : **Annexe CH/M-44**.

MÉMOIRE DE LA SUISSE

sécurité d'Odudu Security à 6 h 18 et l'« Energy Scout » s'est rapproché du navire à 7 h 06¹²⁹.

2.13. Le même matin, de bonne heure, un navire de la marine nigériane, le « NNS Sagbama », a contacté TEPNG, déclarant que la marine avait l'intention d'arraisonner le « San Padre Pio »¹³⁰. Le « NNS Sagbama » a demandé à TEPNG de produire une licence délivrée par l'Agence nigériane pour l'administration et la sécurité maritimes (NIMASA) et une licence de cabotage¹³¹.

2.14. En conséquence, TEPNG a contacté le « San Padre Pio », lui demandant les documents exigés par le « NNS Sagbama ». À 7 h 17, le capitaine du navire a envoyé un courriel à l'affrètement (mettant en copie, notamment, le propriétaire de la cargaison), dans lequel il a dit que :

Coordonnateur à ODUDU a besoin d'urgence des documents suivants :

1. Licence NIMASA

2. LICENCE DE CABOTAGE (Licence de navigation dans les eaux côtières et intérieures)¹³².

2.15 Parallèlement, le raccordement du tuyau avec l'« Energy Scout » a commencé à 7 h 48¹³³. À 8 h 42, conformément aux instructions reçues de TEPNG, le « San Padre Pio » a temporairement suspendu le transfert STS vers l'« Energy Scout »¹³⁴.

2.16. À 8 h 50, un représentant du propriétaire de la cargaison a envoyé un message électronique au capitaine, libellé comme suit :

Prière d'indiquer qui demande des documents que nous n'avons pas besoin de fournir.

Est-ce que c'est la marine ou un agent logistique de Total?

Prière d'indiquer d'urgence ses noms et qualité¹³⁵.

¹²⁹ État des faits du capitaine pour la période du 20 au 23 janvier 2018 (*supra*, note 113) : **Annexe CH/M-44** ; Journal passerelle (*supra*, note 114), à la page 17 : **Annexe CH/M-45**.

¹³⁰ Note d'audience pénale de la Haute Cour fédérale du Nigéria, circonscription judiciaire de Port Harcourt, datée du 26 septembre 2018, chef d'inculpation n° FHC/PH/24C/2018 (« compte rendu du 26 septembre 2018 »), à la page 2 : **Annexe CH/M-53**; Haute Cour fédérale du Nigéria, Port Harcourt, *Arrêt du 28 novembre 2019*, chef d'inculpation n° FHC/PH/24C/2018, publié le 2 décembre 2019 (« Arrêt de la Haute Cour fédérale »), à la page 5 : **Annexe CH/M-54**.

¹³¹ Compte rendu des débats du 26 septembre 2018 (*supra*, note 130), à la page 2 : **Annexe CH/M-53**; Déclaration sous serment du capitaine (*supra*, note 1), par. 19 : **Annexe CH/M-1**.

¹³² Courriel du « San Padre Pio » à l'affrètement, envoyé le 23 janvier 2018, à 8 h 19 : **Annexe CH/M-55**.

¹³³ État des faits du capitaine pour la période du 20 au 23 janvier 2018 (*supra*, note 113) : **Annexe CH/M-44** ; Journal passerelle (*supra*, note 114), à la page 17 : **Annexe CH/M-45**.

¹³⁴ Courriel du « San Padre Pio » à l'affrètement, envoyé le 23 janvier 2018, à 9 h 11 : **Annexe CH/M-56** ; Courriel du « San Padre Pio » à l'affrètement et au propriétaire de la cargaison, envoyé le 23 janvier 2018, à 10 h 24 (« Courriel du 23 janvier 2018, 10 h 24 ») : **Annexe CH/M-57** ; État des faits du capitaine pour la période du 20 au 23 janvier 2018 (*supra*, note 113) : **Annexe CH/M-44**.

¹³⁵ Courriel du propriétaire de la cargaison au « San Padre Pio », envoyé le 23 janvier 2018, à 9 h 51 : **Annexe CH/M-58**.

MÉMOIRE DE LA SUISSE

2.17. À 9 h 22, la reprise du transfert STS vers l'« Energy Scout » a été autorisée¹³⁶. Avant la reprise effective, à 10 h 24, le capitaine a répondu au message électronique susmentionné du propriétaire de la cargaison, indiquant que la personne demandant les documents s'appelait « Henry Nwankwoala » et était le coordonnateur de la logistique offshore pour le champ d'Odudu¹³⁷. L'affréteur a rapidement donné suite à la requête de TEPNG, fournissant le certificat d'immatriculation du navire indiquant qu'il ne battait pas pavillon nigérian et que les documents demandés n'avaient pas à être présentés¹³⁸. Comme le navire effectuait un voyage international, il n'était pas soumis à la loi nigériane de 2003 sur la navigation dans les eaux côtières et intérieures (loi relative au cabotage) et n'avait pas besoin d'une licence de la NIMASA¹³⁹. Le transfert STS vers l'« Energy Scout » s'est achevé à 13 h 12¹⁴⁰.

2.18. Le navire n'a pas livré de gasoil au terminal d'Odudu. La totalité du gasoil fourni à Anosyke a été livré par transfert STS à trois navires exploités par TEPNG (l'« Ozren Tide », le « Lahama » et l'« Energy Scout »). Le navire n'a pas eu son mot à dire concernant ce qui a été fait avec le gasoil après sa livraison à Anosyke lors de son transfert aux trois navires ravitailleurs. Les personnes à bord du « San Padre Pio » n'exerçaient aucun contrôle sur la destination finale du gasoil transféré aux trois navires exploités par TEPNG. Chacun des trois transferts STS s'est déroulé à une distance d'au moins 2,2 milles marins de la plateforme la plus proche (plateforme Ime) et d'au moins 3,1 milles marins de l'unité FSO, qui faisait partie du terminal d'Odudu¹⁴¹.

D. La saisie

2.19. À 14 h 06, peu après l'achèvement du troisième transfert STS vers l'« Energy Scout », la marine a contacté le « San Padre Pio » par radio pour informer l'équipage de la saisie du navire et a donné l'ordre au navire de gagner *Bonny Anchorage*¹⁴². Une entrée du troisième officier dans le journal passerelle du navire est libellée comme suit :

14h06 [reçu] ordre du *NNS Sagbama* [de] gagner *Bonny Anchorage*¹⁴³.

2.20. L'équipage a préparé le navire pour le voyage et l'« Energy Scout » a largué les amarres à 14 h 30¹⁴⁴. L'entrée correspondante du capitaine dans l'état des faits est libellée comme suit :

¹³⁶ État des faits du capitaine pour la période du 20 au 23 janvier 2018 (*supra*, note 113) : **Annexe CH/M-44** ; Journal passerelle (*supra*, note 114), à la page 17 : **Annexe CH/M-45**.

¹³⁷ Courriel envoyé le 23 janvier 2018, à 10 h 24 (*supra*, note 134) : **Annexe CH/M-57**.

¹³⁸ Courriel du propriétaire de la cargaison au service de sécurité d'Odudu, envoyé le 23 janvier 2018, à 11 h 30 (« Courriel du 23 janvier 2018, à 11 h 30 ») : **Annexe CH/M-59**.

¹³⁹ Courriel envoyé le 23 janvier 2018, à 11:30 (*supra*, note 138), aux pages 10 à 14 : **Annexe CH/M-59** ; Note de la procédure pénale devant la Haute Cour fédérale du Nigéria à Port Harcourt, datée du 30 octobre 2018, chef d'inculpation n° FHC/PH/24C/2018 : **Annexe CH/M-60**.

¹⁴⁰ Courriel envoyé le 23 janvier 2018, à 10 h 24 (*supra*, note 134) : **Annexe CH/M-57** ; État des faits du capitaine pour la période du 20 au 23 janvier 2018 (*supra*, note 113) : **Annexe CH/M-44** ; Journal passerelle (*supra*, note 114), à la page 17 : **Annexe CH/M-45**.

¹⁴¹ Cela est confirmé par les coordonnées GPS du « San Padre Pio » (*supra*, figure 6). L'officier responsable de l'arrestation lui-même a reconnu que la distance était d'environ 2 milles marins lors des procédures internes ; voir Arrêt de la Haute Cour fédérale (*supra*, note 130), à la page 7 : **Annexe CH/M-54**; compte rendu des débats du 26 septembre 2018 (*supra*, note 130), à la page 4 : **Annexe CH/M-53**.

¹⁴² Déclaration sous serment du capitaine (*supra*, note), par. 22 : **Annexe CH/M-1**.

¹⁴³ Journal passerelle (*supra*, note 114), à la page 17 : **Annexe CH/M-45**.

¹⁴⁴ État des faits du capitaine pour la période du 20 au 23 janvier 2018 (*supra*, note 113) : **Annexe CH/M-44** ; Journal passerelle (*supra*, note 114), à la page 17 : **Annexe CH/M-45**.

MÉMOIRE DE LA SUISSE

15 h 30 REÇU ORDRE DU NNS SAGBAMA DE LEVER L'ANCRE
COMMENCÉ À LEVER L'ANCRE

15 h 36 ANCRE LEVÉE. ORDRE DU NNS SAGBAMA DE GAGNER
BONNY RIVER¹⁴⁵

2.21. Le capitaine du « San Padre Pio » et les trois autres officiers (le second, le troisième officier et le quatrième officier) ont tous fait des déclarations sous serment dans lesquelles ils ont rendu compte de la saisie et de leur détention qui a suivi. Le capitaine a déclaré que la marine avait menacé d'arraisonner le navire si l'ordre de gagner *Bonny Anchorage* n'était pas respecté¹⁴⁶.

2.22. Au moment où le navire a été intercepté et saisi, il se trouvait à environ 32 milles marins du point le plus proche de la côte nigériane, au sein de sa ZEE et non dans la zone de sécurité d'une quelconque île artificielle ou installation, ni d'un autre ouvrage¹⁴⁷.

2.23. Le « San Padre Pio » est arrivé à *Bonny Outer Anchorage* aux premières heures de la matinée du 24 janvier 2018 et a jeté l'ancre à 2 h 18¹⁴⁸. À 14 heures, l'ordre lui a été donné de gagner *Bonny Inner Anchorage*¹⁴⁹. Le navire y a jeté l'ancre à 19 heures¹⁵⁰ et à 19 h 57 environ sept membres de la marine sont montés à son bord, dont au moins quatre étaient armés d'armes de gros calibre, bien que le navire eût obtempéré rapidement aux ordres¹⁵¹. Des officiers de marine ont inspecté le navire et ont pris des exemplaires des documents à bord du navire, expliquant qu'une enquête serait menée sur la base du fait que le navire « n'avait pas un certificat de la NIMASA ni une licence de cabotage »¹⁵².

2.24. Du fait de la saisie et de l'immobilisation du « San Padre Pio », aucun des autres transferts STS n'a pu être effectué¹⁵³. Au moment de sa saisie, le navire avait une cargaison restante d'environ 5 070 TM de gasoil, d'une valeur estimée à environ 3 060 000 dollars É.-U. Depuis sa saisie et son immobilisation, le navire a utilisé environ 1 TM de gasoil par jour

¹⁴⁵ État des faits du capitaine pour la période du 20 au 23 janvier 2018 (*supra*, note 113) : **Annexe CH/M-44**.

¹⁴⁶ Déclaration sous serment du capitaine (*supra*, note), par. 24 : **Annexe CH/M-1**.

¹⁴⁷ Voir ci-dessus Figure 6.

¹⁴⁸ (*supra*, note 114), à la page 19 : **Annexe CH/M-45**; Courriel du « Sans Padre Pio » à l'affréteur, lui faisant tenir l'état des faits du capitaine pour le 24 janvier 2018, envoyé le 24 janvier 2018, à 23 h 04 (« État des faits du capitaine pour le 24 janvier 2018 ») : **Annexe CH/M-61**; Déclaration sous serment du capitaine (*supra*, note), par. 26 : **Annexe CH/M-1**.

¹⁴⁹ Journal passerelle (*supra*, note 114), à la page 19 : **Annexe CH/M-45** ; État des faits du capitaine pour le 24 janvier 2018 (*supra*, note 148) : **Annexe CH/M-61** ; Déclaration sous serment du capitaine (*supra*, note), par. 27 : **Annexe CH/M-1**.

¹⁵⁰ Journal passerelle (*supra*, note 114), à la page 19 : **Annexe CH/M-45**; État des faits du capitaine pour le 24 janvier 2018 (*supra*, note 148) : **Annexe CH/M-61** ; Déclaration sous serment du capitaine (*supra*, note), par. 27 : **Annexe CH/M-1**.

¹⁵¹ Journal passerelle (*supra*, note 114), à la page 19 : **Annexe CH/M-45**; État des faits du capitaine pour le 24 janvier 2018 (*supra*, note 148) : **Annexe CH/M-61** ; Déclaration sous serment du capitaine (*supra*, note), par. 28 : **Annexe CH/M-1** ; Déclaration sous serment du second (*supra*, note), par. 16 : **Annexe CH/M-2** ; Déclaration sous serment du troisième officier (*supra*, note), par. 12 : **Annexe CH/M-3**; Déclaration sous serment du quatrième officier (*supra*, note), par. 10 : **Annexe CH/M-4**; Vanguard, *Navy arrest 16 Ukrainians, vessel for illegal entry on Nigeria's waters* (20 May 2020), accessible à l'adresse www.vanguardngr.com/2018/03/navy-arrest-16-ukrainians-vessel-illegal-entry-nigerias-waters/ (consulté le 21 mai 2020).

¹⁵² Déclaration sous serment du capitaine (*supra*, note), par. 28 : **Annexe CH/M-1**.

¹⁵³ L'Autorisation navale couvrait 12 navires au total ; voir Autorisation navale (*supra*, note 106) : **Annexe CH/M-42**.

pour assurer son fonctionnement de base. Au 8 juin 2020, il restait à bord environ 4 201,5 TM de gasoil.

2.25. Jusqu'à sa saisie, le « San Padre Pio » se livrait à une activité commerciale ordinaire. Le navire, son équipage et toutes les entreprises impliquées se sont conformés aux exigences et aux instructions du Nigéria. Les mouvements du navire dans la ZEE du Nigéria avaient été approuvés par la marine nigériane, qui avait délivré une autorisation navale datée du 12 janvier 2018¹⁵⁴. Tous les permis et documents exigés par les autorités nigérianes concernant les transferts STS avaient été obtenus à chaque étape de la procédure par la partie commerciale concernée¹⁵⁵. Lorsque la marine nigériane lui a intimé l'ordre de se rendre à *Bonny Anchorage*, le navire s'y est conformé sans délai et n'a pas tenté de résister, malgré le caractère illégal de la saisie et de l'ordre¹⁵⁶.

2.26. À ce jour, le « San Padre Pio » demeure immobilisé à *Bonny Inner Anchorage*, à environ 1 mille marin de la côte¹⁵⁷.

II. Les allégations et accusations visant le « San Padre Pio » et son équipage, l'immobilisation du navire et la détention de son équipage

A. Les allégations faites lors de la saisie et peu après

2.27. Les raisons données pour saisir le « San Padre Pio » et arrêter son équipage ont changé constamment. Initialement, la raison avancée par la marine pour la saisie du navire et l'arrestation de son équipage était la suivante :

Le navire a été saisi le 23 janvier 2018 parce qu'il opérait dans les eaux nigérianes sans autorisation, ce qui constitue une violation de la loi nigériane sur le commerce de cabotage [*Nigerian Cabotage Trade Law*]. L'enquête préliminaire a révélé qu'au moment de la saisie, le « San Padre Pio » n'avait pas reçu de l'Agence nigériane pour l'administration et la sécurité maritimes (NIMASA) l'approbation de se livrer au cabotage dans les eaux nigérianes. Des informations recueillies indiquaient par ailleurs que le navire ne disposait pas de justificatifs de paiement de la taxe à l'importation de 3%, des prélèvements pour la protection des mers et les installations de réception d'hydrocarbures en mer au moment de la saisie¹⁵⁸.

2.28. La référence faite à la « loi nigériane sur le commerce de cabotage » semble viser la loi de 2003 sur le transport maritime dans les eaux côtières et intérieures (la « **loi sur le cabotage** »)¹⁵⁹. Quant à « la taxe à l'importation de 3% » et aux « prélèvements pour la protection des mers et les installations de réception d'hydrocarbures en mer », il appert que ceux-ci sont régis par la loi de 2007 sur l'Agence nigériane pour l'administration et la

¹⁵⁴ Autorisation navale (*supra*, note 106) : **Annexe CH/M-42**.

¹⁵⁵ Ministère nigérien des ressources pétrolières, Permis d'importation des produits pétroliers pour Anosyke Group of Companies Ltd, PMB n° 12650 (Lagos), daté du 13 décembre 2017 : **Annexe CH/M-62**.

¹⁵⁶ Journal passerelle (*supra*, note 114), aux pages 17 et 19 : **Annexe CH/M-45**.

¹⁵⁷ Déclaration sous serment du capitaine (*supra*, note), par. 27 : **Annexe CH/M-1** ; Déclaration sous serment du quatrième officier » (*supra*, note), par. 9 : **Annexe CH/M-4**.

¹⁵⁸ Rapport du Chef d'état-major de la marine au Président par intérim de la Commission contre les délits économiques et financiers sur la saisie du « San Padre Pio », daté du 23 février 2018 (« Rapport sur la saisie du « San Padre Pio »), à la page 1 : **Annexe CH/M-63**.

¹⁵⁹ *Loi sur le cabotage* (*supra*, note) : **Annexe CH/M-25**.

sécurité maritimes (« **Loi relative à la NIMASA** »)¹⁶⁰ et le Règlement de 2012 relatif au milieu marin (prélèvements pour la protection des mers) (« **Règlement relatif aux prélèvements pour la protection des mers** »)¹⁶¹. Pour les raisons énoncées ci-dessous, aucun de ces instruments de droit interne ne peut servir de fondement juridique à la saisie du navire et à l'arrestation de son équipage, et aux poursuites engagées à leur rencontre, ni à l'immobilisation du navire, avec sa cargaison et son équipage¹⁶².

1. *La loi de 2003 sur la navigation intérieure et côtière (le cabotage)* [Coastal and Inland Shipping (Cabotage) Act 2003]

2.29. Comme noté plus haut au paragraphe 1.37, la loi sur le cabotage « limite l'utilisation de navires étrangers dans le transport intérieur côtier »¹⁶³. Les termes « navigation côtière » ou « cabotage » sont définis comme suit à l'article 2 a) :

Le transport de biens par navire ou tout autre moyen de transport, *depuis un lieu au Nigéria ou au-dessus des eaux nigérianes jusqu'à tout autre lieu au Nigéria ou au-dessus des eaux nigérianes*, directement ou en passant par un lieu situé en dehors du Nigéria, y compris le transport de biens liés à l'exploration, à l'exploitation ou au transport de minerais ou de ressources naturelles non biologiques du Nigéria situés dans ou sous les eaux nigérianes [...]¹⁶⁴

2.30. Aux termes de la loi sur le cabotage, « eaux nigérianes » s'entend des « eaux intérieures, eaux territoriales ou eaux de la zone économique exclusive »¹⁶⁵. Il est crucial, comme cela ressort clairement des termes de l'article 2 a), de noter que la loi sur le cabotage ne s'applique qu'au transport de biens *entre deux points situés dans les eaux nigérianes* (« depuis un lieu au Nigéria ou au-dessus des eaux nigérianes jusqu'à tout autre lieu au Nigéria ou au-dessus des eaux nigérianes »). Il s'ensuit que la loi sur le cabotage ne saurait s'appliquer au « San Padre Pio » parce que, immédiatement avant sa saisie, le navire transportait du gasoil dans le cadre d'un voyage international du port en eau profonde de Lomé jusqu'à un lieu situé dans la ZEE du Nigéria.

2. *La loi de 2007 portant création de l'Agence nigériane pour l'administration et la sécurité maritimes* [Nigerian Maritime Administration and Safety Agency Act 2007]

2.31. La loi relative à la NIMASA a porté création de l'Agence nigériane pour l'administration et la sécurité maritimes (« **NIMASA** »). La marine (et plus tard l'EFCC) ont accusé le « San Padre Pio » et son équipage d'avoir enfreint l'article 15 a) de la loi relative à la NIMASA¹⁶⁶, qui est libellé comme suit :

L'Agence est financée par les sommes lui revenant des sources ci-après :

¹⁶⁰ Nigéria, *Loi relative à l'Agence nigériane pour l'administration et la sécurité maritimes*, 25 mai 2007 (« *Loi relative à la NIMASA* ») : **Annexe CH/M-64**.

¹⁶¹ Nigéria, *Règlement relatif au milieu marin* (aux prélèvements pour la protection des mers), daté du 8 juin 2012 (« *Règlement relatif aux prélèvements pour la protection des mers* ») : **Annexe CH/M-65**.

¹⁶² Voir également *supra*, note 41.

¹⁶³ *Loi sur le cabotage* (*supra*, note 75), préambule : **Annexe CH/M-25**.

¹⁶⁴ *Loi sur le cabotage* (*supra*, note 75), article 2(a) : **Annexe CH/M-25** (italique ajouté).

¹⁶⁵ *Loi sur le cabotage* (*supra*, note 75), article 2 : **Annexe CH/M-25**.

¹⁶⁶ *Loi relative à la NIMASA* (*supra*, note 160) : **Annexe CH/M-64**. Voir également *supra*, note 160.

a) 3% du volume brut de toutes les cargaisons internationales arrivant ou partant de tous les navires ou compagnies de navigation *opérant au Nigéria*, devant être perçu et versé à l'Agence en vue de couvrir ses dépenses opérationnelles [...] ¹⁶⁷

2.32. La loi relative à la NIMASA ne définit pas expressément l'expression « opérant *au Nigéria* » au fins des prélèvements imposés au titre de l'article 15 a). Toutefois, elle énonce clairement, dans d'autres articles, quand elle s'appliquerait à la ZEE du Nigéria (et non plus « au Nigéria » ou au sein du territoire nigérian) en se référant expressément à la ZEE ou en utilisant les termes « eaux nigérianes » ou « zone maritime nigériane ». Ces termes sont définis à l'article 64 comme comprenant : « les eaux intérieures, les eaux territoriales ou les eaux de la zone économique exclusive (ensemble ou toute combinaison de ces eaux) [...] » ¹⁶⁸. En conséquence, les termes « opérant *au Nigéria* » utilisés à l'article 15 a) de la loi relative à la NIMASA ne peuvent pas être interprétés comme comprenant la ZEE du Nigéria. Il s'ensuit que, au regard du droit interne nigérian, le prélèvement de 3% n'aurait pas dû être appliqué au « San Padre Pio » parce que ni le navire, ni son propriétaire, ni le propriétaire de la cargaison ni l'affrètement « opéraient au Nigéria » au moment en question. De toute façon, comme cela est expliqué au paragraphe 4.25, l'imposition d'un prélèvement de 3% au navire en application de l'article 15 a) de la loi relative à la NIMASA est incompatible avec la Convention. Les lois douanières et fiscales ne peuvent pas être imposées par l'État côtier aux navires étrangers se trouvant dans la ZEE.

2.33. Le propriétaire de la cargaison, s'efforçant d'obtenir la prompte mainlevée du navire et la libération de son équipage, a décidé, néanmoins, de payer les prélèvements imposés par la NIMASA, malgré le fait que ceux-ci étaient appliqués de façon illicite au navire ¹⁶⁹. Cette décision avait un caractère commercial et était fondée sur des considérations pragmatiques et non juridiques ¹⁷⁰.

3. *Le Règlement de 2012 relatif au milieu marin (prélèvements pour la protection des mers)* [Marine Environment (Sea Protection Levy) Regulations 2012]

2.34. Le Règlement relatif aux prélèvements pour la protection des mers est une législation secondaire élaborée en vertu des pouvoirs conférés par la loi relative à la NIMASA. Il a pour objet, comme énoncé à la règle 1, « d'imposer des prélèvements à tous les navires d'au moins 100 TJB (tonneaux de jauge brute) qui opèrent à titre commercial dans les eaux nigérianes ainsi que sur des installations pétrolières et des oléoducs. » Comme dans la loi relative à la NIMASA, l'expression « eaux nigérianes » est définie largement pour inclure la ZEE, tandis que le nom « Nigeria » ne l'inclue pas ¹⁷¹.

2.35. L'article 5 dispose notamment ce qui suit :

¹⁶⁷ *Loi relative à la NIMASA* (*supra*, note 160), article 15 a) : **Annexe CH/M-64** (italique ajouté).

¹⁶⁸ *Loi relative à la NIMASA* (*supra*, note 160), article 64 : **Annexe CH/M-64** (italique ajouté). Il est présumé que le terme « Zone économique exécutive » se réfère à la ZEE du Nigéria.

¹⁶⁹ Agence nigériane pour l'administration et la sécurité maritimes, Certificat de décharge de navire délivré au « San Padre Pio », daté du 24 janvier 2018 (« Certificat de décharge du navire délivré par la NIMASA ») : **Annexe CH/M-66**; Lettre adressée au Chef d'état-major de la marine par la NIMASA (*supra*, note 111) : **Annexe CH/M-42**.

¹⁷⁰ Déclaration sous serment de M. Nestola (*supra*, note 2), par. 92 : **Annexe CH/M-5**.

¹⁷¹ *Règlement relatif aux prélèvements pour la protection des mers* (*supra*, note 161), article 11 : **Annexe CH/M-65**.

MÉMOIRE DE LA SUISSE

1) Lorsqu'un navire étranger auquel le présent règlement s'applique fait escale dans un port, à un terminal ou à une jetée ou utilise une installation en eau profonde au Nigéria, il verse un prélèvement pour la protection des mers pour chaque escale s'il a à son bord au moins 10 TM d'hydrocarbures en vrac.

2) *Dans le cas des navires étrangers utilisés pour un service commercial qui ne font pas escale dans les ports mais qui commercent d'une autre manière dans les eaux nigérianes, un prélèvement pour la protection des mers s'applique comme indiqué ci-après-*

a) *dans le cas des pétroliers, chaque opération de chargement ou de déchargement est considérée comme une escale aux fins du présent règlement ;*

b) dans le cas de navires de servitude, chaque semaine de location est considérée comme une escale ;

c) lorsqu'il n'y a pas d'élément de preuve d'une escale telle que décrite aux alinéas a) ou b) du paragraphe 2 du présent article, un prélèvement forfaitaire est imposé et est dû conformément à l'annexe au présent règlement¹⁷².

2.36. Ainsi, le Règlement relatif aux prélèvements pour la protection des mers vise à appliquer des prélèvements aux navires qui se livrent à des opérations de transfert STS dans la ZEE. Comme nous le montrerons plus loin aux paragraphes 4.36 à 4.38, ces prélèvements sont incompatibles avec la Convention. Les navires transportant du pétrole sont tenus de verser un prélèvement calculé d'après leur tonnage de port en lourd¹⁷³. Cependant, l'article 7, paragraphe 1, dispose ce qui suit :

Lorsqu'un prélèvement s'appliquant à un navire est exigible du fait que le navire a fait escale dans un port ou un autre lieu dans le pays ou a exercé une activité commerciale d'une autre manière dans les eaux nigérianes au sens de l'article 5(2) du présent Règlement, le prélèvement doit être versé avant que le navire quitte le port, le lieu ou l'emplacement dans les eaux nigérianes où il a exercé une activité commerciale¹⁷⁴.

2.37. Il s'ensuit que, en tout état de cause, il n'est pas possible d'engager la responsabilité du navire et de son équipage au regard du Règlement relatif aux prélèvements pour la protection des mers parce que le navire n'avait pas encore quitté son point de mouillage au champ d'Odudu au moment de sa saisie. En outre, aucune disposition du Règlement n'habilite à saisir et à immobiliser un navire dans la ZEE. En vertu de l'article 9, paragraphe 1, les pouvoirs coercitifs se limitent expressément à l'immobilisation des navires « dans tout port ou à toute jetée au Nigéria jusqu'au paiement du prélèvement »¹⁷⁵.

¹⁷² Italique ajouté.

¹⁷³ Règlement relatif aux prélèvements pour la protection des mers (*supra*, note 161), article 6 2) b) : **Annexe CH/M-65**.

¹⁷⁴ Italique ajouté.

¹⁷⁵ Règlement relatif aux prélèvements pour la protection des mers (*supra*, note 161), article 6 2) b) : **Annexe CH/M-65**. Voir également *supra*, note 41.

MÉMOIRE DE LA SUISSE

B. Brutalités exercées contre l'équipage et détention de l'équipage dans les locaux de l'EFCC

2.38. À la suite du paiement des prélèvements¹⁷⁶ et de la délivrance d'un certificat par la NIMASA¹⁷⁷, on comptait que le navire, son équipage et sa cargaison seraient autorisés à quitter le Nigéria. Le 5 février 2018, le propriétaire de la cargaison a envoyé le certificat de décharge du navire à la marine¹⁷⁸. La marine a demandé en outre à la NIMASA une lettre confirmant que la « [licence] de cabotage [n'avait pas] à être délivrée »¹⁷⁹. La NIMASA a dûment envoyé une lettre à la marine, datée du 6 février 2018, dans laquelle elle confirmait que le navire n'avait effectué que des « voyages internationaux », qu'il s'était conformé à l'obligation de paiement des prélèvements légaux de la NIMASA et que la marine « pouvait donc lever son immobilisation »¹⁸⁰. Cependant, la marine n'a pas levé l'immobilisation du navire et tous les membres de l'équipage ont été maintenus confinés à son bord, sous garde armée.

2.39. Le 9 mars 2018 – après un mois et demi de confinement à bord du navire¹⁸¹ et sans le notifier de quelque façon à la Suisse – le navire et son équipage ont été remis par la marine à l'EFCC aux fins de la poursuite de l'immobilisation du navire et de la détention de son équipage, et de la conduite d'une enquête préliminaire¹⁸². Dans le document relatif au transfert daté du même jour, établi par la marine et l'EFCC, il était déclaré que le navire et son équipage avaient été respectivement immobilisé et mis en détention « parce qu'ils étaient soupçonnés d'avoir mené des activités dans les “eaux nigérianes” en violation des dispositions de la loi nigériane sur le commerce de cabotage »¹⁸³. Le même jour, l'EFCC et des officiers de la marine sont montés à bord du navire accompagnés d'une équipe de télévision¹⁸⁴. Dans sa déclaration sous serment, le capitaine déclare ce qui suit :

Le 9 mars 2018, une trentaine de personnes sont montées à bord du SPP, certaines appartenant à la marine et à la Commission contre les délits économiques et financiers (EFCC) d'autres munies de matériel de télévision. Ces dernières ont filmé au moyen d'une caméra vidéo et ont pris des photographies. L'EFCC a affiché des informations sur son enquête sur sa page Facebook, avec des photographies et les noms des 16 membres de

¹⁷⁶ Voir ci-dessus, par. 2.32.

¹⁷⁷ Certificat de décharge du navire délivré par la NIMASA (*supra*, note 169) : **Annexe CH/M-66**.

¹⁷⁸ Lettre datée du 5 février 2018, adressée au Directeur du transport maritime et du développement à l'Agence nigériane pour l'administration et la sécurité maritimes par le propriétaire de la cargaison, (« Lettre du propriétaire de la cargaison, datée du 5 février 2018 ») : **Annexe CH/M-67**.

¹⁷⁹ Lettre du propriétaire de la cargaison, datée du 5 février 2018 (*supra*, note 178) : **Annexe CH/M-67**.

¹⁸⁰ Lettre adressée au Chef d'état-major de la marine par la NIMASA (*supra*, note 111) : **Annexe CH/M-42**. Voir également la lettre datée du 13 avril 2018, adressée au Chef des opérations de la Commission contre les délits économiques et financiers par la Directrice adjointe des services juridiques de l'Agence nigériane pour l'administration et la sécurité maritime (NIMASA) : **Annexe CH/M-68**.

¹⁸¹ Déclaration sous serment du troisième officier (*supra*, note 1), par. 13 and 15 : **Annexe CH/M-3**.

¹⁸² Déclaration sous serment de M. Aminu Ismaila de la Commission nigériane contre les délits économiques et financiers à Port Harcourt (Déclaration sous serment à l'appui de la requête de l'EFCC du 15 mai 2018), datée du 10 mai 2018, par. 4 : **Annexe CH/M-69**.

¹⁸³ Lettre de transfert de la marine nigériane à la Commission nigériane contre les délits économiques et financiers, datée du 9 mars 2018 : **Annexe CH/M-70**.

¹⁸⁴ Déclaration sous serment du capitaine (*supra*, note 1), par. 31 : **Annexe CH/M-1**; Déclaration sous serment du second (*supra*, note 1), par. 17 : **Annexe CH/M-2**; Déclaration sous serment du troisième officier (*supra*, note 1), par. 13 : **Annexe CH/M-3**; Déclaration sous serment du quatrième officier (*supra*, note 1), par. 11 : **Annexe CH/M-4**.

MÉMOIRE DE LA SUISSE

l'équipage, qu'elle a accusés d'être des « voleurs de pétrole »
(**Appendice 2**).

L'équipe de télévision ayant quitté le navire, on m'a dit que l'ensemble de l'équipage devait descendre à terre aux fins de la conduite d'une enquête¹⁸⁵.

2.40. Le propriétaire de la cargaison a invité l'équipage du « San Padre Pio » à attendre un message de l'exploitant (leur employeur) dans lequel il leur indiquerait s'ils devaient tous quitter le navire comme demandé par l'EFCC. Le propriétaire de la cargaison n'était pas habilité à prendre cette décision et le navire doit avoir un effectif minimal de sécurité¹⁸⁶. Le représentant du propriétaire de la cargaison a donné pour instruction à l'équipage de « rester très calme avec les personnes à bord du navire »¹⁸⁷. Dans sa déclaration sous serment, le capitaine explique ensuite ce qui suit :

Après avoir consulté [l'exploitant], j'ai proposé que seule une moitié de l'équipage descende à terre, puis permute avec l'autre moitié. Cette proposition n'a pas été bien reçue. Les représentants de l'EFCC et les officiers de la marine ont commencé à frapper les membres de l'équipage, moi y compris, à coups de bâton. J'ai reçu des coups sur la tête et le bras gauche. J'ai eu une bosse sur la tête.¹⁸⁸

2.41. La déclaration sous serment du capitaine contient également des photographies de certains des dommages corporels subis par l'équipage. Le récit des faits par le second est le suivant :

Plusieurs membres de l'équipage ont été frappés à coups de bâton par les gardes de la marine et les représentants de l'EFCC. Nous étions tous apeurés et stressés. Certains membres de l'équipage avaient des ecchymoses.¹⁸⁹

2.42. Le 9 mars 2018, l'ensemble des 16 membres de l'équipage ont été transportés de force dans des locaux de l'EFCC à Port Harcourt. Des fonctionnaires de l'EFCC ont enregistré des déclarations de l'équipage. Les membres de l'équipage ont demandé l'assistance d'un avocat, mais cela leur a été refusé¹⁹⁰. Dans sa déclaration sous serment, le capitaine explique à ce propos :

À compter de 16 h 30 environ, l'ensemble des 16 membres de l'équipage ont été conduits jusqu'à des locaux de l'EFCC où des déclarations écrites ont été enregistrées. J'ai demandé qu'un avocat nous aide à faire ces déclarations, mais cela nous a été refusé. On m'a dit de ne pas m'inquiéter, que nous serions bientôt accompagnés jusqu'au [navire]. Mais l'ensemble

¹⁸⁵ Déclaration sous serment du capitaine (*supra*, note 1), par. 31-32 : **Annexe CH/M-1**.

¹⁸⁶ Office suisse de la navigation maritime, Document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité du « San Padre Pio », daté du 2 novembre 2016 (« Document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité ») : **Annexe CH/M-71**.

¹⁸⁷ Courriel du propriétaire de la cargaison au « San Padre Pio », envoyé le 9 mars 2018, à 14 h 18 : **Annexe CH/M-72**.

¹⁸⁸ Déclaration sous serment du capitaine (*supra*, note 1), par. 32 : **Annexe CH/M-1**.

¹⁸⁹ Déclaration sous serment du second (*supra*, note 1), par. 17 : **Annexe CH/M-2**.

¹⁹⁰ Déclaration sous serment du capitaine (*supra*, note 1), par. 33 : **Annexe CH/M-1** ; Déclaration sous serment du troisième officier (*supra*, note 1), par. 15 : **Annexe CH/M-3** ; Déclaration sous serment du quatrième officier (*supra*, note 1), par. 13 : **Annexe CH/M-4**.

MÉMOIRE DE LA SUISSE

de l'équipage a été maintenu en détention dans les locaux de l'EFCC pendant 11 jours, du 9 mars au 20 mars 2018¹⁹¹.

2.43. Les conditions de détention dans les locaux de l'EFCC étaient très difficiles, comme il ressort des déclarations du capitaine et des trois autres officiers¹⁹². Au début, les membres de l'équipage étaient détenus tous ensemble dans une petite cellule, avec d'autres prisonniers. L'exploitant a dû prendre des dispositions pour que l'équipage puisse disposer d'articles de première nécessité¹⁹³. Un représentant de la compagnie *P&I Insurance* (la compagnie d'assurance de protection et d'indemnisation du navire) a rendu visite à l'équipage le 12 mars 2018 et a indiqué ce qui suit : « [I]le capitaine et son équipage sont détenus dans une pièce occupée au total par 28 personnes où il n'y a que de vieux matelas pourris sur lesquels dormir »¹⁹⁴.

C. La première série de chefs d'accusation retenus contre le navire et l'équipage

2.44. Sept semaines après la saisie et l'arrestation, le 12 mars 2018, l'EFCC a engagé des poursuites pénales contre les 16 membres de l'équipage et le navire. Mais les chefs d'accusation retenus ne reposaient pas sur la Loi sur le cabotage, la Loi sur la NIMASA, ni le Règlement sur les prélèvements pour la protection des mers (instruments législatifs d'abord invoqués pour justifier l'arrestation)¹⁹⁵. C'étaient des chefs d'accusation beaucoup plus graves, fondés sur la Loi portant création d'infractions diverses [*Miscellaneous Offences Act*] de 1983¹⁹⁶, entraînant une peine maximale de prison à vie¹⁹⁷. Selon deux chefs d'accusation, les 16 membres d'équipage et le navire auraient, le 23 janvier 2018 :

[...] conspiré entre vous pour commettre le délit suivant : distribuer ou négocier sans autorisation légale ni licence appropriée des produits

¹⁹¹ Déclaration sous serment du capitaine (*supra*, note 1), par. 33 : **Annexe CH/M-1**.

¹⁹² Déclaration sous serment du capitaine (*supra*, note 1), par. 35 : **Annexe CH/M-1** ; Déclaration sous serment du second (*supra*, note 1), par. 19 : **Annexe CH/M-2** ; Déclaration sous serment du troisième officier (*supra*, note 1), par. 15 : **Annexe CH/M-3** ; Déclaration sous serment du quatrième officier (*supra*, note 1), par. 14 : **Annexe CH/M-4**.

¹⁹³ Courriel du représentant local de l'agence d'assurance de protection et d'indemnisation du « San Padre Pio », envoyé le 12 mars 2018, à 17 h 31 (« Courriel du représentant local, daté du 12 mars 2018 ») : **Annexe CH/M-73** ; Déclaration sous serment du capitaine (*supra*, note 1), par. 35 : **Annexe CH/M-1** ; Déclaration sous serment du second (*supra*, note 1), par. 20 : **Annexe CH/M-2**.

¹⁹⁴ Courriel daté du 12 mars 2018, adressé par le représentant local (*supra*, note 193) : **Annexe CH/M-73**. Heureusement, l'équipage a reçu l'appui d'un exploitant diligent, qui a apporté un soutien continu à l'équipage tout au long des épreuves que lui ont fait subir le Nigéria, comportement fort différent de celui d'un grand nombre de compagnies, voir par exemple K. McVeigh pour *The Guardian*, *Abandoned at sea: the crews cast adrift without food, fuel or pay* (12 avril 2020), accessible à l'adresse www.theguardian.com/global-development/2019/apr/12/abandoned-at-sea-the-crews-cast-adrift-without-food-fuel-or-pay (consulté le 21 juin 2020).

¹⁹⁵ Rapport sur la saisie du navire « San Padre Pio » (*supra* note 158), p. 1 : **Annexe CH/M-63**.

¹⁹⁶ Nigéria, *Loi portant création d'infractions diverses*, 31 décembre 1983 (« *Loi sur des infractions diverses* ») : **Annexe CH/M-74**.

¹⁹⁷ L'article 1 17) de la Loi portant création d'infractions diverses se lit comme suit :

- 17) Quiconque, sans pouvoir légal ni licence appropriée
 - a) importe, exporte, vend, offre à la vente, distribue du pétrole brut, du pétrole ou un produit pétrolier ou en fait le commerce au Nigéria ;
 - b) accomplit quelque action pour laquelle une licence est exigée en vertu de la Loi sur le pétrole, commet une infraction et est passible s'il est reconnu coupable d'emprisonnement à vie ; de plus, tout véhicule, navire, aéronef ou autre moyen de transport utilisé pour l'infraction est confisqué au profit du Gouvernement fédéral. (*Loi sur des infractions diverses*, *supra* note 196) : **Annexe CH/M-74**

MÉMOIRE DE LA SUISSE

pétroliers, et avez ainsi commis une infraction à l'article 3(6) sanctionnée par l'article 1(17) de la Loi portant création d'infractions diverses [...]

[...] distribué ou négocié sans autorisation légale ni licence appropriée des produits pétroliers, à savoir : environ 4998,343 tonnes métriques de gasoil automobile (A.G.O) transportées par le **NAVIRE SAN PADRE PIO**, et avez ainsi commis une infraction à l'article 1(17) (a) et (b), sanctionnée par l'article 1(17) de la Loi portant création d'infractions diverses [...]¹⁹⁸

D. Chefs d'accusation modifiés

2.45. Les chefs d'accusation de l'instance pénale ont été modifiés une semaine plus tard, le 19 mars 2018, pour ne plus viser que le capitaine, les trois autres officiers et le navire¹⁹⁹.

2.46. Presque deux mois après la saisie du navire « San Padre Pio » et après 11 jours passés en prison dans les locaux de l'EFCC, 12 membres de l'équipage ont été transportés à bord du navire le 20 mars 2018. Bien que les poursuites instituées contre eux aient été abandonnées le 19 mars 2018, ils sont restés détenus à bord sous garde armée et empêchés de quitter le Nigéria pendant quatre mois de plus.

E. La détention du capitaine et des trois autres officiers à la prison de haute sécurité de Port Harcourt

2.47. Le 23 mars 2018, le capitaine et les trois autres officiers ont été déférés devant la Haute Cour fédérale à Port Harcourt, et un représentant de l'EFCC leur a assuré qu'ils seraient ramenés à bord du navire immédiatement après l'audience²⁰⁰. Néanmoins, après l'audience ils ont immédiatement été emmenés à la prison de haute sécurité de Port Harcourt (« la prison de haute sécurité »), où ils sont restés détenus pendant trois semaines de plus²⁰¹. Le capitaine décrit cette expérience comme suit :

La prison de haute sécurité compte plus de 4 000 détenus, et les conditions y étaient très dures. Nous étions détenus en cellule, mais passions les journées entières dehors de 9 heures à 18 heures. Il y avait beaucoup de moustiques. En tant qu'Ukrainiens, nous attirions beaucoup d'attention des autres prisonniers. Nous avons fait la connaissance de deux autres détenus ukrainiens venant d'un autre navire. Ils étaient détenus depuis plus de six mois. J'ai trouvé l'expérience difficile car je n'avais jamais été en prison

¹⁹⁸ Haute Cour fédérale du Nigéria, Port Harcourt, Acte d'accusation daté du 12 mars 2018 visant les 16 membres d'équipage et le navire « San Padre Pio » : **Annexe CH/M-75**.

¹⁹⁹ Haute Cour fédérale du Nigéria, Port Harcourt, Acte d'accusation daté du 19 mars 2018 visant le capitaine et les trois autres officiers du navire « San Padre Pio » : **Annexe CH/M-76** (italique ajouté). Bien qu'il soit dit dans le deuxième chef d'accusation que le navire « San Padre Pio » est également connu sous le nom de navire « Torm Helene », il semble qu'il y ait là une méprise de l'EFCC sur la situation, car le navire « Torm Helene » était celui depuis lequel du gasoil avait été chargé au large de Lomé. Le navire « Torm Helene » est actuellement sous pavillon singapourien (Steffen Wiedner, Fiche d'information pour le navire « Torm Helene » : **Annexe CH/M-77**).

²⁰⁰ Déclaration sous serment du capitaine (*supra* note 1), par. 36 : **Annexe CH/M-1** ; Déclaration sous serment du quatrième officier (*supra* note 1), par. 15 : **Annexe CH/M-4**.

²⁰¹ Déclaration sous serment du capitaine (*supra* note 1), par. 36 : **Annexe CH/M-1** ; Déclaration sous serment du second (*supra* note 1), par. 21 : **Annexe CH/M-2** ; Déclaration sous serment du troisième officier (*supra* note 1), par. 16 : **Annexe CH/M-3** ; Déclaration sous serment du quatrième officier (*supra* note 1), par. 16 : **Annexe CH/M-4** ; Photographie (sans date) de la Prison de haute sécurité de Port Harcourt : **Annexe CH/M-78**.

MÉMOIRE DE LA SUISSE

auparavant et que je ne savais pas combien de temps nous y serions détenus. Je me souviens qu'un procureur avait mentionné au tribunal la possibilité d'une sentence d'emprisonnement de cinq à sept ans. J'étais terrifié à l'idée de passer plusieurs années dans la prison de haute sécurité sans voir ma femme, mes deux fils et ma fille. L'expérience a été épouvantable²⁰².

2.48. Les trois autres officiers en font le récit suivant :

Le second

Les conditions à la prison de haute sécurité étaient déplorables. [Un représentant de *P&I Insurance*] a dû de nouveau prendre des dispositions pour nous faire livrer de la nourriture et de l'eau. Nous étions détenus dans un bloc cellulaire avec une quarantaine d'autres prisonniers. Il y avait un seul W.C. et une seule douche. Certains d'entre nous ont eu des problèmes digestifs et des maux de tête. Quand nous allions à l'infirmerie de la prison, il n'y avait que du paracétamol. Mes parents, ma femme et mon fils étaient tous très inquiets pour moi.²⁰³

Le troisième officier

La situation a été extrêmement difficile, j'ai connu la période la plus effroyable de ma vie. Il y avait presque 4 000 prisonniers, dont des assassins, des preneurs d'otages, des pirates, des terroristes. J'étais terrifié et craignais pour ma vie.²⁰⁴

Le quatrième officier

L'expérience a été épouvantable et horrible. Je n'avais jamais été en prison auparavant. C'était comme un autre univers. Il y avait là des pirates, des assassins et des membres de Boko Haram. Chaque jour j'attendais de savoir quand nous serions libérés. Un représentant de *P&I Insurance* (l'assureur protection et indemnisation du navire « San Padre Pio ») nous a apporté de la nourriture, de l'eau et de l'argent de poche pour des achats de première nécessité. Nous sommes restés détenus dans la prison de haute sécurité pendant trois semaines, jusqu'au 13 avril 2018.

Au moment où j'ai été emprisonné au Nigéria, j'avais 23 ans. Ces 35 jours passés en prison à l'EFCC et à la prison de haute sécurité ont été la pire période de ma vie. Je crois que cela a été encore plus difficile pour mes parents, ma sœur et mon amie. Il y a eu de longues périodes où je ne pouvais pas entrer en contact avec eux, de sorte qu'ils ne savaient ni où j'étais, ni ce qui m'arrivait, ni même si j'étais en vie.²⁰⁵

2.49. Les conditions très dures de la prison de haute sécurité ont été reconnues de manière très explicite par le Vice-Président nigérian. À l'issue d'une visite de la prison moins de deux

²⁰² Déclaration sous serment du capitaine (*supra* note 1), par. 37 : **Annexe CH/M-1.**

²⁰³ Déclaration sous serment du second (*supra* note 1), par. 21 : **Annexe CH/M-2.**

²⁰⁴ Déclaration sous serment du troisième officier (*supra* note 1), par. 17 : **Annexe CH/M-3.**

²⁰⁵ Déclaration sous serment du quatrième officier (*supra* note 1), par. 16 : **Annexe CH/M-4.**

MÉMOIRE DE LA SUISSE

mois avant que le capitaine et les trois autres officiers y aient été transférés, il avait dit ce qui suit :

Il n'y a pas de place pour les prisonniers, et *quiconque y va y entre comme un être humain et en sort comme un animal*. Si je devais dire tout ce que j'ai vu dans les prisons de Port Harcourt, les médias se régèleraient. Mais c'est pour le moins très inquiétant, il faut que nous fassions quelque chose pour les prisons.²⁰⁶

2.50. Le 13 avril 2018, après plus d'un mois passé en prison, le capitaine et les trois autres officiers ont finalement été libérés de la prison de haute sécurité, après versement d'une caution de 10 000 000 de ₦ pour chacun des accusés et de 10 000 000 de ₦ supplémentaires de garantie pour chacun d'entre eux (soit au total 80 000 000 de ₦, environ 222 000 dollars É.-U. à l'époque). La somme a été versée à la Haute Cour fédérale par l'intermédiaire d'un avocat, conformément à l'arrêt daté du 23 mars 2018²⁰⁷. Les passeports du capitaine et des trois autres officiers ont été consignés par les autorités nigérianes, et il leur a été ordonné de ne pas quitter le Nigéria²⁰⁸.

2.51. Après s'être soumis à des contrôles médicaux et s'être mis en rapport avec leur famille, le capitaine et les trois autres officiers ont rejoint les 12 membres d'équipage à bord du navire, où ils sont tous restés détenus sous garde armée²⁰⁹. Il ne leur était pas permis de quitter le navire sans autorisation préalable de l'EFCC et de la Marine. Ils ont découvert qu'il était difficile d'obtenir une telle autorisation, même dans les cas d'urgence médicale²¹⁰. Contrairement à ce qu'a pu dire le Nigéria au cours des audiences sur les mesures conservatoires²¹¹, aller à terre n'était pas une simple formalité et l'équipage n'était pas libre de le faire, même pour assister aux audiences²¹². De plus, aller à terre entraînait pour l'exploitant des coûts appréciables, plus de 10 000 dollars É.-U. à chaque fois²¹³.

2.52. Le 23 juillet 2018, après des négociations prolongées et complexes (et quatre mois après que le non-lieu eut été prononcé pour tous les chefs d'accusation retenus contre eux), 12 membres d'équipage ont finalement été autorisés à quitter le Nigéria²¹⁴. Pour garantir qu'il

²⁰⁶ The Punch, *Nigerian prisons turn inmates to animals – Osinbajo* [Les prisons nigérianes transforment les prisonniers en animaux] (2 février 2018) : **Annexe CH/M-79** (italique ajouté).

²⁰⁷ Haute Cour fédérale du Nigéria, Port Harcourt, *Arrêt du 23 mars 2018*, Acte d'accusation N° FHC/PH/24C/2018 (Ordonnance du 23 mars 2018) : **Annexe CH/M-80**. Bien que les accusations portées contre le navire, le capitaine et les trois autres officiers aient abouti à un non-lieu, ces sommes n'avaient toujours pas été remboursées en juin 2020.

²⁰⁸ Ordonnance du 23 mars 2018 (*supra* note 207) : **Annexe CH/M-80**.

²⁰⁹ Déclaration sous serment du capitaine (*supra* note 1), par. 38 : **Annexe CH/M-1** ; Déclaration sous serment du quatrième officier (*supra* note 1), par. 19 : **Annexe CH/M-4**.

²¹⁰ Correspondance avec la Commission nigériane contre les délits économiques et financiers en vue d'obtenir l'autorisation de recevoir un traitement médical pour les membres d'équipage, datée du 28 mai 2018 au 1^{er} juin 2018 : **Annexe CH/M-81**.

²¹¹ Navire « *San Padre Pio* » (*Suisse c. Nigéria*), *Mesures conservatoires, Procès-verbal du 22 juin 2019, à 15 heures*, ITLOS/PV.19/A27/4, p. 14 ligne 42 à page 15 ligne 3.

²¹² Déclaration sous serment de M. Udoka Ezeobi (Avocat agissant pour le compte de l'exploitant) datée du 26 juin 2018, à l'appui de la requête des défendeurs du 26 juin 2018, par. 3 : **Annexe CH/M-82**.

²¹³ Déclaration sous serment du second (*supra* note 1), par. 24 : **Annexe CH/M-2** ; Déclaration sous serment du troisième officier (*supra* note 1), par. 20 : **Annexe CH/M-3**.

²¹⁴ Lettre datée du 11 mai 2018, adressée au Chef des opérations de la Commission nigériane contre les délits économiques et financiers par les avocats agissant pour le compte de l'exploitant : **Annexe CH/M-83** ; Lettre datée du 29 juin 2018, adressée au Chef de zone des opérations de la Commission nigériane contre les délits

MÉMOIRE DE LA SUISSE

y ait un effectif suffisant à bord pour assurer la sûreté et l'entretien essentiel, l'équipage a été remplacé, et l'est toujours régulièrement, ce qui entraîne des dépenses considérables pour l'exploitant²¹⁵.

F. Le troisième acte d'accusation modifié

2.53. Le 24 avril 2019, l'acte d'accusation visant le capitaine, les trois autres officiers et le navire a été modifié de nouveau, quatre nouveaux chefs d'accusation y ayant été ajoutés. Ils étaient désormais accusés d'avoir fourni un faux connaissance et un faux manifeste de cargaison. Le « troisième acte d'accusation modifié » comportait les six chefs d'accusation suivants :

Premier chef d'accusation

Que vous VASKOV ANDRIY, GARCHEV MYKHAYLO, SHULGA VLADYSLAV, ORLOVKYI LVAN, NAVIRE SAN PADRE PIO et d'autres personnes actuellement libres des liens de la prévention avez, le ou vers le 23 janvier 2018 au champ pétrolier/terminal d'Odudu, dans la zone de Bonny située dans le ressort de cette Honorable Cour, conspiré entre vous pour commettre le délit suivant : importer, distribuer ou négocier sans autorisation légale ni licence appropriée des produits pétroliers, et avez ainsi commis une infraction à l'article 3(6) sanctionnée par l'article 1(17) de la Loi portant création d'infractions diverses, CAP M17, du code révisé des lois de la République fédérale du Nigéria de 2007.

Deuxième chef d'accusation

Que vous VASKOV ANDRIY, GARCHEV MYKHAYLO, SHULGA VLADYSLAV, ORLOVKYI LVAN, NAVIRE SAN PADRE PIO, et d'autres personnes actuellement libres des liens de la prévention, avez, le ou vers le 23 janvier 2018, au champ pétrolier/terminal d'Odudu, dans la zone de Bonny située dans le ressort de cette Honorable Cour, importé, distribué ou négocié sans autorisation légale ni licence appropriée des produits pétroliers, à savoir : environ 7 488,484 m³ de gasoil (connu également sous le nom de gasoil automobile [A.G.O.]) transporté par le NAVIRE SAN PADRE PIO, avec environ 4 998,343 tonnes métriques restant à bord à la date du 9/3/2018, et avez ainsi commis une infraction à l'article 1(17) (a), sanctionnée par l'article 1(17) de la Loi portant création d'infractions diverses, CAP M17, du code révisé des lois de la République fédérale du Nigéria de 2007.

Troisième chef d'accusation

Que vous VASKOV ANDRIY, NAVIRE SAN PADRE PIO et AUGUSTA ENERGY SA (*actuellement libre des liens de la prévention*), et d'autres personnes libres des liens de la prévention avez, en janvier 2018 ou vers cette date, au champ pétrolier/terminal d'Odudu, dans la zone de Bonny située dans le ressort de cette Honorable Cour, établi un document, à

économiques et financiers par les avocats agissant pour le compte de l'exploitant : **Annexe CH/M-84** ; Courrier électronique interne de l'exploitant, daté du 16 juillet 2018 à 12h 04 : **Annexe CH/M-85**.

²¹⁵ Document sur l'effectif de sûreté minimum (*supra* note 186) : **Annexe CH/M-70**.

MÉMOIRE DE LA SUISSE

savoir : un *Connaissance*, dans lequel il est déclaré que le volume du *gasoil connu également sous le nom de gasoil automobile (A.G.O.)* censé avoir été chargé sur le NAVIRE SAN PADRE PIO (ex navire Torm Helene) ou importé, déchargé/distribué au large du Nigéria au champ pétrolier d'Odudu, est de 4 626,865 m³, dans l'intention que cela puisse être considéré comme véridique par autrui alors que vous saviez que cela était faux, et avez ainsi commis une infraction à l'article 1(2) (c), sanctionnée par l'article 1(2) de la Loi portant création d'infractions diverses, CAP M17, du code révisé des lois de la République fédérale du Nigéria de 2007.

Quatrième chef d'accusation

Que vous VASKOV ANDRIY, NAVIRE SAN PADRE PIO et AUGUSTA ENERGY SA (*actuellement libre des liens de la prévention*), et d'autres personnes libres des liens de la prévention avez, le ou vers le 22 janvier 2018, remis au Lieutenant Mohammed Ibrahim Hanifa (officier de marine) un faux en écriture, à savoir : un *Connaissance*, dans lequel il est déclaré que le volume du *gasoil connu également sous le nom de gasoil automobile (A.G.O.)* censé avoir été chargé sur le NAVIRE SAN PADRE PIO (ex navire Torm Helene) ou importé, déchargé/distribué au large du Nigéria au champ pétrolier d'Odudu, est de 4 626,865 m³, dans l'intention qu'il puisse être considéré comme authentique par autrui alors que vous saviez qu'il s'agissait d'un faux, et avez ainsi commis une infraction à l'article 1(2) (c), sanctionnée par l'article 1(2) de la Loi portant création d'infractions diverses, CAP M17, du code révisé des lois de la République fédérale du Nigéria de 2007.

Cinquième chef d'accusation

Que vous VASKOV ANDRIY, NAVIRE SAN PADRE PIO et AUGUSTA ENERGY SA (*actuellement libre des liens de la prévention*), et d'autres personnes libres des liens de la prévention avez, en janvier 2018 ou vers cette date, au champ pétrolier/terminal d'Odudu, dans la zone de Bonny située dans le ressort de cette Honorable Cour, établi un document, à savoir : un *Manifeste de cargaison*, dans lequel il est déclaré que le volume du *gasoil connu également sous le nom de gasoil automobile (A.G.O.)* censé avoir été chargé sur le NAVIRE SAN PADRE PIO (ex navire Torm Helene) ou importé, déchargé/distribué au large du Nigéria au champ pétrolier d'Odudu, est de 4 626,865 m³, dans l'intention que cela puisse être considéré comme véridique par autrui alors que vous saviez que cela était faux, et avez ainsi commis une infraction à l'article 1(2) (c), sanctionnée par l'article 1(2) de la Loi portant création d'infractions diverses, CAP M17, du code révisé des lois de la République fédérale du Nigéria de 2007.

Sixième chef d'accusation

Que vous VASKOV ANDRIY, NAVIRE SAN PADRE PIO et AUGUSTA ENERGY SA (*actuellement libre des liens de la prévention*), et d'autres personnes libres des liens de la prévention avez, le ou vers le 24 janvier 2018, remis au Lieutenant Mohammed Ibrahim Hanifa (officier de marine) un faux en écriture, à savoir : un *Manifeste de cargaison*, dans lequel il est

MÉMOIRE DE LA SUISSE

déclaré que le volume du *gasoil connu également sous le nom de gasoil automobile (A.G.O.)* censé avoir été chargé sur le NAVIRE SAN PADRE PIO (ex navire Torm Helene) ou importé, déchargé/distribué au large du Nigéria au champ pétrolier d'Odudu, est de $4\,626,865\,m^3$, dans l'intention qu'il puisse être considéré comme authentique par autrui alors que vous saviez qu'il s'agissait d'un faux, et avez ainsi commis une infraction à l'article 1(2) (c), sanctionnée par l'article 1(2) de la Loi portant création d'infractions diverses, CAP M17, du code révisé des lois de la République fédérale du Nigéria de 2007.²¹⁶

2.54. Pendant la période séparant leur retour à bord en avril 2018 et l'arrêt finalement rendu par la Haute Cour fédérale le 28 novembre 2019, le capitaine et les trois autres officiers sont restés constamment détenus à bord sous garde armée, sauf lorsque des dispositions ont pu être prises pour qu'ils soient autorisés à aller à terre pour un traitement médical ou pour les audiences.

III. Le procès au Nigéria

2.55. Le 28 novembre 2019, ayant entendu neuf témoins à charge, le juge Amadu Turaki Mohammed de la Haute Cour fédérale du Nigéria siégeant à Port Harcourt (« **la Haute Cour** ») a rendu son arrêt dans l'instance engagée contre le capitaine, les trois autres officiers et le navire « San Padre Pio ». La Haute Cour a acquitté le capitaine, les trois autres officiers et le navire de tous les chefs d'accusation²¹⁷.

2.56. La Cour a entendu l'un des officiers ayant procédé à la saisie, le Lieutenant Mohammed Ibrahim Hanifa, dire que le navire n'avait pas « participé à des transferts de cargaison dans des ports nigériens »²¹⁸. Le Lieutenant avait également convenu qu'au moment de la saisie, le navire était à environ « deux milles marins du terminal [d'Odudu] »²¹⁹. Il a dit à la Cour n'avoir pas connaissance de la société Anosyke, ni du fait que le gasoil ait été acheté pour approvisionner la *Total E & P Nigeria Ltd*²²⁰.

2.57. La Cour a également entendu le témoignage du Directeur adjoint de la NIMASA, M. Zailain Musa Attah. M. Attah a admis qu'« un navire procédant à un transfert international de cargaison [n'est] pas obligé de s'enregistrer pour le cabotage »²²¹. Il a déclaré que les taxes de la NIMASA « sont perçues auprès de la compagnie de transports ou de l'agent »²²². M. Attah a également dit savoir qu'« un navire pouvait être exploité par le propriétaire, le propriétaire armateur ou l'affrètement, et que pour les versements, ce sont soit le propriétaire soit l'affrètement qui donnent l'ordre à l'agent local d'effectuer le versement », et

²¹⁶ Haute Cour fédérale du Nigéria, Port Harcourt, *troisième acte d'accusation modifié*, daté du 24 avril 2018, visant le capitaine et les trois autres officiers du navire « San Padre Pio », le navire et l'affrètement : **Annexe CH/M-86**. Pour autant que la Suisse ait pu l'établir, le Nigéria n'a pas donné suite aux accusations visant l'affrètement, voir l'arrêt de la Haute Cour fédérale (voir *supra*, note 130), p. 1 et p. 56 : **Annexe CH/M-54**.

²¹⁷ Haute Cour fédérale du Nigéria, Port Harcourt, *Arrêt succinct du 28 novembre 2018*, Acte d'accusation N° FHC/PH/24C/2018, p. 4 (« Arrêt succinct de la Haute Cour fédérale ») : **Annexe CH/M-87**.

²¹⁸ Haute Cour fédérale du Nigéria, Arrêt (*supra* note 130), p. 7 : **Annexe CH/M-54**.

²¹⁹ Haute Cour fédérale du Nigéria, Arrêt (*supra* note 130), p. 7 : **Annexe CH/M-54**.

²²⁰ Haute Cour fédérale du Nigéria, Arrêt (*supra* note 130), p. 8 : **Annexe CH/M-54**.

²²¹ Haute Cour fédérale du Nigéria, Arrêt (*supra* note 130), p. 13 : **Annexe CH/M-54**.

²²² Haute Cour fédérale du Nigéria, Arrêt (*supra* note 130), p. 13 : **Annexe CH/M-54**.

MÉMOIRE DE LA SUISSE

que « les taxes ne sont pas payées par l'équipage du navire, le [capitaine et les trois autres officiers] ne sont pas responsables du versement des taxes »²²³.

2.58. La Cour a également entendu M. Aminu Ismaila, de la Section de la lutte antiterroriste et des investigations générales de l'EFCC à Port Harcourt, qui a dit ne pas savoir que « la taxe de 3% de la NIMASA n'était pas à percevoir auprès du [capitaine et des trois autres officiers] »²²⁴. M. Ismaila a convenu par ailleurs que la cargaison à bord avait été prise au large de Lomé²²⁵.

2.59. Le juge a commencé par le deuxième chef d'accusation et noté que les échantillons analysés avaient été « testés pour de l'AGO [gasoil automobile] selon différents paramètres, qui ont été comparés aux spécifications gouvernementales fixées pour ce produit particulier »²²⁶. Toutefois, le juge a reconnu que la cargaison à bord du navire « San Padre Pio » (distillat marin A, ou DMA) n'était pas « un produit disponible au Nigéria, et n'est pas analysé au Nigéria »²²⁷. Pour ces motifs, le juge a considéré que l'accusation n'avait « pas réussi à prouver que ce qui avait été trouvé à bord du [navire] avait été prouvé scientifiquement être un produit pétrolier au sens où l'exige la législation »²²⁸. Le Juge avait manifestement bien compris la distinction entre l'AGO, base des tests des autorités nigérianes, et le gasoil aux normes de l'ISO (norme 8217) transporté à bord du « San Padre Pio »²²⁹.

2.60. Quant à la question de savoir si les accusés avaient les licences voulues, le juge a estimé que :

Pour ce motif, et compte tenu du contrat de vente entre AUGUSTA Energy et le groupe de sociétés ANOSYKE, du bon de commande modifié, tous deux joints à la pièce G3, ainsi que de la déposition du [témoin à charge 6] lors de l'examen contradictoire, où il a reconnu que le permis d'importation délivré par le Département des ressources pétrolières est valable, *il ne fait pour moi aucun doute que l'accusation n'a pas prouvé que les défendeurs n'avaient pas de licence ou d'autorité pour faire commerce de produits pétroliers*²³⁰.

2.61. Passant au premier chef d'accusation, le juge a statué comme suit :

Il ressort clairement de la pièce A1 et du permis délivré par le DPR que la société en faveur de laquelle les approbations ont été données est le groupe de sociétés ANOSYKE. De même que j'ai estimé plus haut que l'accusation n'avait pas prouvé le deuxième chef d'accusation visant les défendeurs, je ne suis pas en mesure ici non plus, à partir des pièces et témoignages présentés par l'accusation, de conclure que [le capitaine, les trois autres officiers et le navire] auraient conspiré entre eux pour importer

²²³ Haute Cour fédérale du Nigéria, Arrêt (*supra* note 130), p. 13 : **Annexe CH/M-54**.

²²⁴ Haute Cour fédérale du Nigéria, Arrêt (*supra* note 130), p. 24 : **Annexe CH/M-54**.

²²⁵ Haute Cour fédérale du Nigéria, Arrêt (*supra* note 130), p. 25 : **Annexe CH/M-54**.

²²⁶ Haute Cour fédérale du Nigéria, Arrêt (*supra* note 130), p. 44 : **Annexe CH/M-54**.

²²⁷ Haute Cour fédérale du Nigéria, Arrêt (*supra* note 130), p. 44 : **Annexe CH/M-54**.

²²⁸ Haute Cour fédérale du Nigéria, Arrêt (*supra* note 130), p. 44 : **Annexe CH/M-54**.

²²⁹ Déclaration sous serment de M. Nestola (*supra* note 2), par. 23 à 27 : **Annexe CH/M-5** ; Haute Cour fédérale du Nigéria, Arrêt (*supra* note 130), p. 42 à 44 : **Annexe CH/M-54** ; *supra*, par. 2.5.

²³⁰ Haute Cour fédérale du Nigéria, Arrêt (*supra* note 130), p. 48 : **Annexe CH/M-54** (italique ajouté).

MÉMOIRE DE LA SUISSE

ou distribuer des produits pétroliers ou en faire le commerce sans pouvoir légal ni licence appropriée, comme dit dans le premier chef d'accusation²³¹.

2.62. S'agissant des troisième, quatrième, cinquième et sixième chefs d'accusation, le juge a estimé que le volume figurant dans le connaissement (7 488,484 mètres cubes à 15°C)²³² « n'aurait pas pu être déclaré, ou plutôt aurait été impossible à déclarer du fait qu'il n'était pas disponible au moment de l'arrestation des défendeurs »²³³. La raison en était que ce volume correspondait au volume chargé au large de Lomé. Lorsque le « San Padre Pio » a été saisi, on ne pouvait pas attendre qu'il déclare ce même volume, puisqu'il avait déjà effectué trois transferts de navire à navire. Autrement dit, il était impossible que le volume figurant dans le connaissement ait été déclaré au moment de la saisie, puisque la cargaison de gasoil à bord du navire avait été réduite après les trois transferts effectués entre le 21 et le 23 janvier 2018. Le juge a en outre statué comme suit :

Pour ces motifs, et compte tenu de la déclaration du [témoin à charge 2] selon laquelle il savait que toutes les taxes avaient été payées, il ne fait pour moi aucun doute que l'accusation n'a pas réussi à prouver au-delà de tout doute raisonnable les allégations figurant dans les troisième, quatrième, cinquième et sixième chefs d'accusation visant le premier et le cinquième défendeur conformément aux dispositions de la Loi sur les éléments de preuve de 2011²³⁴.

2.63. Le juge a conclu que :

En conséquence, pour ces motifs les premier, deuxième, troisième, quatrième et cinquième défendeurs sont déclarés non coupables des chefs d'accusation les visant, et sont libérés et acquittés.²³⁵

2.64. Dans une déclaration prétendument datée du 29 novembre 2019²³⁶, l'EFCC a interjeté appel devant la Cour fédérale d'appel du Nigéria (« **la Cour d'appel** ») contre l'arrêt de la Haute Cour²³⁷. L'EFCC a également, par demande datée du 2 décembre 2019, prié la Haute Cour de « surseoir [...] à l'exécution » de son arrêt « en attendant que [la Cour d'appel] ait examiné la question et statué »²³⁸.

²³¹ Haute Cour fédérale du Nigéria, Arrêt (*supra* note 130), p. 49 : **Annexe CH/M-54**.

²³² Connaissement (*supra* note 98) : **Annexe CH/M-32**. Ce volume équivaut à environ 6 260 tonnes métriques.

²³³ Haute Cour fédérale du Nigéria, Arrêt (*supra* note 130), p. 55 : **Annexe CH/M-54**.

²³⁴ Haute Cour fédérale du Nigéria, arrêt (*supra* note 130), p. 56 : **Annexe CH/M-54**.

²³⁵ Haute Cour fédérale du Nigéria, arrêt (*supra* note 130), p. 56 : **Annexe CH/M-54**.

²³⁶ La mention de dates figurant dans les documents de l'EFCC n'est pas à comprendre comme signifiant que la Suisse accepte que ces documents aient effectivement été déposés et/ou signifiés ou notifiés à la date indiquée.

²³⁷ On ne comprend pas bien comment l'EFCC a pu déposer sa déclaration d'appel le 29 novembre 2019, sachant que l'arrêt motivé de la Haute Cour n'a pas été mis à la disposition des parties avant le début de décembre 2019 (Haute Cour fédérale du Nigéria, arrêt (*supra* note 130) : **Annexe CH/M-54**. Seul un arrêt succinct a été mis à disposition le jour de l'audience finale, le 28 novembre 2019 (Haute Cour fédérale du Nigéria, arrêt succinct (*supra* note 217) : **Annexe CH/M-87**).

²³⁸ Haute Cour fédérale du Nigéria, Port Harcourt, requête datée du 2 décembre 2019 de la Commission nigériane contre les délits économiques et financiers concernant la déclaration faite au sujet de l'arrêt 32, en vertu des règles 1 et 2 du Règlement de la Haute Cour, de la Section 6 de la Constitution de la République fédérale du Nigéria telle que modifiée, et des pouvoirs dont la Haute Cour est investie : **Annexe CH/M-88**.

MÉMOIRE DE LA SUISSE

2.65. Il semblerait que les efforts déployés par le Nigéria pour faire annuler l'arrêt de la Haute Cour aient été, au moins dans une certaine mesure, influencés par la procédure actuellement en cours devant le TIDM. Dans une note datée du 6 janvier 2020, le Chef du Département des affaires juridiques et des poursuites de l'EFCC à Port Harcourt a instamment demandé au Directeur du soutien organisationnel de mettre des fonds à disposition pour un recours, notant que :

Il est utile que nous interjetions appel pour signifier à la Cour comme aux parties que [l'EFCC] ne relâchera à aucun moment sa vigilance concernant ses droits, d'autant plus que c'est l'affaire que la Confédération suisse a portée contre la République fédérale du Nigéria devant le Tribunal international du droit de la mer en Allemagne²³⁹.

2.66. Le 28 janvier 2020, la Haute Cour a rejeté et radié la requête de l'EFCC demandant un sursis d'exécution²⁴⁰. Le 19 mars 2020, la Cour d'appel a rejeté le recours de l'EFCC visant l'arrêt de la Haute Cour au motif suivant :

Il est tout à fait manifeste que la déclaration a été déposée depuis le 29/11/2019. Depuis lors, l'appelant [l'EFCC] a été frappé de léthargie. Aucune suite n'a été donnée à l'appel jusqu'à présent.

Par ce motif, l'appel est considéré comme abandonné, et rejeté par les présentes pour manque de suivi diligent²⁴¹.

2.67. Par déclaration datée du 13 avril 2020²⁴², l'EFCC a maintenant introduit auprès de la Cour suprême du Nigéria (« **la Cour suprême** ») un recours contre cette décision (le rejet de l'appel par la Cour d'appel). Le recours auprès de la Cour suprême se fonde sur une prétendue « grave erreur judiciaire » et une prétendue atteinte au « droit du Nigéria à une procédure régulière »²⁴³. Pour des raisons qui demeurent non élucidées, l'EFCC a également (et simultanément) déposé auprès de la Cour d'appel une requête demandant que son appel visant l'arrêt de la Haute Cour soit rétabli et à nouveau inscrit sur le rôle des appels. Cette requête est prétendument datée du 25 mars 2020, mais il semblerait que la Cour d'appel ne l'ait reçue que le 27 avril 2020²⁴⁴.

2.68. Malgré les nombreuses tentatives faites par l'EFCC pour faire révoquer l'arrêt de la Haute Cour et faire surseoir à son exécution, à la date du présent mémoire, il n'y a plus d'instance pénale en cours contre le navire ou les membres de son équipage. Il s'ensuit que l'acquiescement prononcé en faveur du navire, du capitaine et des trois autres officiers reste en vigueur. On ne voit pas sur quel fondement – de droit interne – les autorités nigérianes

²³⁹ Mémoire daté du 6 janvier 2020, adressé au Directeur du soutien organisationnel de la Commission nigériane contre les délits économiques et financiers au Chef du Département des affaires juridiques et des poursuites de l'EFCC : **Annexe CH/M-89** (italique ajouté).

²⁴⁰ Haute Cour fédérale du Nigéria, Port Harcourt, *Arrêt du 17 janvier 2020*, acte d'accusation N° FHC/PH/24C/2018 : **Annexe CH/M-90**.

²⁴¹ Cour d'appel, Port Harcourt, *Décision du 19 March 2020*, Recours N° CA/PH/21MCR/2020 : **Annexe CH/M-91**.

²⁴² Supra note 236.

²⁴³ Cour suprême du Nigéria, Déclaration de recours de la Commission nigériane contre les délits économiques et financiers, Recours N° CA/PH/21MCR 2020, daté du 13 avril 2020 : **Annexe CH/M-92**.

²⁴⁴ Cour d'appel, Port Harcourt, Requête de la Commission nigériane contre les délits économiques et financiers concernant la Déclaration en vertu de la Section 36 de la Constitution de 1999 et des pouvoirs dont la Cour d'appel est investie, datée du 25 mars 2020 : **Annexe CH/M-93**.

continuent à immobiliser le navire, plus de sept mois après que la Haute Cour a rejeté tous les chefs d'accusation visant le navire et l'équipage.

IV. La situation du navire, de l'équipage et de la cargaison

2.69. Le 30 novembre 2019, une fois acquittés, le capitaine et les trois autres officiers ont pu quitter le Nigéria, grâce à l'intervention suivie et directe de l'exploitant. Bien qu'une demande officielle ait été déposée en ce sens le 20 décembre 2019²⁴⁵, le Nigéria n'a jamais communiqué copie de l'arrêt de la Haute Cour à la Suisse, État du pavillon. Il n'a pas plus fait savoir à la Suisse que le capitaine et les trois autres officiers avaient quitté le territoire nigérian le 30 novembre 2019, bien que cette information soit manifestement pertinente pour la présente instance.

2.70. Tout au long de la période où il a été détenu, en prison comme à bord du navire sous garde armée (six mois pour les 12 membres d'équipage, et plus de 22 mois dans le cas du capitaine et des trois autres officiers), l'équipage a subi bien des épreuves. Les membres d'équipage ont eu des problèmes médicaux allant de problèmes dentaires nécessitant l'extraction de dents à la typhoïde, au diabète, à l'insomnie, à l'hypertriglycéridémie, aux infections cutanées et à la perte de la vue²⁴⁶. Nombre de ces affections laisseront des séquelles à vie, sans même parler des conséquences psychologiques de cette situation stressante²⁴⁷. Deux des quatre officiers ont de jeunes enfants et ont été retenus loin de leur famille pendant presque deux ans²⁴⁸.

2.71. Les autorités nigérianes ont gardé le « San Padre Pio » immobilisé au port de *Bonny Inner Anchorage* depuis le 24 janvier 2018²⁴⁹. En ce lieu, le navire, l'équipage et la cargaison ont été exposés à une série de graves dangers. La proximité de la côte pose un risque réel d'attaques armées²⁵⁰. Au cours des premières semaines d'immobilisation, la Marine nigérianne a déployé quatre gardes armés à bord du navire. Par la suite, il n'est resté à bord que deux gardes de la Marine, ne disposant que d'une seule arme à feu pour les deux. À 21 h 20, le 15 avril 2019, le « San Padre Pio » et son équipage ont été attaqués par quatre assaillants armés²⁵¹. Deux d'entre eux au moins sont montés à bord avec des armes automatiques. Les deux gardes de la Marine postés à bord du « San Padre Pio » ont tout juste réussi à repousser

²⁴⁵ Lettre datée du 19 décembre 2019, adressée au Directeur du Département de droit international et comparé du Ministère de la justice du Nigéria par le Directeur suisse de droit international du Département fédéral des affaires étrangères : **Annexe CH/M-94**.

²⁴⁶ *Emergency Healthcare International Ltd*, Rapports médicaux datés du 8 août 2019 concernant le capitaine et les autres officiers du « San Padre Pio » (« Rapports médicaux ») : **Annexe CH/M-95** ; Déclaration sous serment du capitaine (*supra* note 1), par. 43 : **Annexe CH/M-1** ; Déclaration sous serment du second (*supra* note 1), par. 28 : **Annexe CH/M-2** ; Déclaration sous serment du troisième officier (*supra* note 1), par. 18 : **Annexe CH/M-3** ; Déclaration sous serment du quatrième officier (*supra* note 1), par. 25 : **Annexe CH/M-4**.

²⁴⁷ Rapports médicaux (*supra* note 246) : **Annexe CH/M-95** ; Déclaration sous serment du capitaine (*supra* note 1), par. 43 : **Annexe CH/M-1** ; Déclaration sous serment du Second (*supra* note 1), par. 30 : **Annexe CH/M-2** ; Déclaration sous serment du quatrième officier (*supra* note 1), par. 17, 27 : **Annexe CH/M-4**.

²⁴⁸ Les enfants des officiers sont nés entre 1998 et 2013. Le plus jeune avait à peine quatre ans quand son père a été arrêté, Déclaration sous serment du Second (*supra* note 1), par. 29 : **Annexe CH/M-2**.

²⁴⁹ Journal de bord (*supra* note 114), p. 17 et 19 : **Annexe CH/M-45** ; État des faits établi par le capitaine pour le 24 janvier 2018 (*supra* note 148) : **Annexe CH/M-61**.

²⁵⁰ Voir plus haut, par. 1.18-1.24.

²⁵¹ Déclaration sous serment du capitaine (*supra* note 1), par. 41 : **Annexe CH/M-1** ; Déclaration sous serment du second (*supra* note 1), par. 25 : **Annexe CH/M-2** ; Déclaration sous serment du troisième officier (*supra* note 1), par. 22 : **Annexe CH/M-3** ; Déclaration sous serment du quatrième officier (*supra* note 1), par. 23 : **Annexe CH/M-4**.

cette attaque. L'un d'eux a été blessé par balles au visage, et n'a échappé à la mort que de quelques centimètres²⁵². Le second décrit l'attaque comme suit :

Dans la soirée du 15 avril 2019, le « San Padre Pio » a subi une attaque de pirates. J'étais à ce moment dans ma cabine et quand je suis descendu, j'ai vu qu'un des gardes de la Marine avait été touché au visage (à la joue droite). Il y avait deux pirates sur le pont de la dunette. J'ai averti la passerelle par radio et demandé que l'officier de santé (le troisième officier) vienne porter les premiers secours au garde blessé. Un signal d'alarme a retenti et nous sommes tous allés à la citadelle, qui est une chambre forte située à côté de la salle des machines. L'expérience a été terrifiante et stressante. Le garde blessé a été évacué vers un hôpital. Après l'attaque des pirates, il y a eu de nouveau quatre gardes de la Marine nigériane postés à bord²⁵³.

2.72. Le maintien en immobilisation du « San Padre Pio » dans ce même port de *Bonny Inner Anchorage* fait que le navire et l'équipage actuel restent exposés à un risque considérable de nouvelles attaques²⁵⁴.

2.73. La poursuite de l'immobilisation expose tant le navire que l'environnement à un risque élevé. Sa valeur comptable était estimée en décembre 2017 à environ 10 500 000 dollars É.-U.²⁵⁵, mais cette valeur a maintenant fortement diminué et continuera à baisser tant que le navire restera immobilisé. Le capitaine et les trois autres officiers ont tous fait état d'une détérioration physique de l'état du navire²⁵⁶. Ce dernier est resté immobile pendant plus de 29 mois, et il est difficile de se procurer du matériel et des pièces détachées, de sorte que l'équipage a été dans l'impossibilité de procéder aux importants travaux d'entretien indispensables dans des conditions climatiques si humides. Les travaux d'entretien ont de plus été retardés du fait que le Nigéria a imposé des formalités administratives d'approbation²⁵⁷. Le « San Padre Pio » n'est pas construit pour rester si longtemps à l'ancre sans passer en cale sèche²⁵⁸. Compte tenu de la classification du navire, il est plus que temps de procéder à de multiples révisions ou travaux²⁵⁹. En outre, une inspection de décembre 2019 a fait apparaître que la coque était à l'époque couverte d'une couche de balanes de 30 centimètres²⁶⁰, ce qui a causé de fortes vibrations de l'hélice et de l'arbre, et une capacité de refroidissement fortement diminuée, car les balanes obstruent le pavillon d'aspiration sous la

²⁵² Photographies du garde de la Marine nigériane blessé et du « San Padre Pio » après l'attaque à main armée du 15 avril 2019 : **Annexe CH/M-96 (Avertissement : images choquantes)**.

²⁵³ Déclaration sous serment du second (*supra* note 1), par. 25 : **Annexe CH/M-2**.

²⁵⁴ Voir *supra*, par. 1.18-1.24.

²⁵⁵ *Bayside Services*, Estimation de la valeur du navire « San Padre Pio » au 8 décembre 2017 : **Annexe CH/M-97**. Il est à noter que cette estimation remonte à une date antérieure à l'immobilisation du navire. Elle ne peut donc pas servir à déterminer la valeur actuelle du navire, qui aura diminué du fait des dégradations résultant de la période prolongée d'immobilisation.

²⁵⁶ Déclaration sous serment du capitaine (*supra* note 1), par. 45 : **Annexe CH/M-1** ; Déclaration sous serment du second (*supra* note 1), par. 27 : **Annexe CH/M-2** ; Déclaration sous serment du troisième officier (*supra* note 1), par. 24 : **Annexe CH/M-3** ; Déclaration sous serment du quatrième officier (*supra* note 1), par. 28 : **Annexe CH/M-4**.

²⁵⁷ Courriers électroniques concernant des réparations au « San Padre Pio », datés des 2 au 5 décembre 2019 : **Annexe CH/M-98**.

²⁵⁸ Déclaration sous serment du troisième officier (*supra* note 1), par. 24 : **Annexe CH/M-3**.

²⁵⁹ Bureau Veritas Marine & Offshore, VeriSTAR Info Survey Status Report on the M/T "San Padre Pio", daté du 2 juin 2020 : **Annexe CH/M-99**.

²⁶⁰ Voir aussi Déclaration sous serment du quatrième officier (*supra* note 1), par. 28 : **Annexe CH/M-4**.

MÉMOIRE DE LA SUISSE

ligne de flottaison. Il est impossible de déterminer combien de temps le navire restera dans un état qui évite qu'un dommage soit causé à l'environnement, notamment sous l'effet du contact prolongé de la peinture du navire avec l'eau et de l'impossibilité d'appliquer régulièrement un revêtement de protection à la coque. Il est donc impossible, comme en temps normal, de garantir l'intégrité de la coque. Le quatrième officier a relevé ce qui suit :

Au moment où j'ai quitté le « San Padre Pio », le navire était en mauvais état. Il y avait un problème au moteur principal. Un des mécaniciens m'a dit que la température du moteur s'élevait trop vite, et que des pièces étaient nécessaires. Il en résultait [pour le navire] une perte de puissance. Quand nous avons tenté de changer la position d'ancrage, [le navire] n'a pas pu résister à un courant de marée qui ne faisait que 3 nœuds. Il y a aussi beaucoup de balanes qui s'accumulent sur la coque et il faudra des plongeurs spécialisés pour les enlever²⁶¹.

2.74. En juin 2020, le Nigéria refusait toujours de donner accès au navire pour procéder à une inspection annuelle de routine²⁶². Il a beau prétendre le contraire²⁶³, son propre comportement expose l'environnement à un risque grave.

2.75. Le risque qui pèse sur le navire et sur l'environnement est aggravé par le fait qu'il est immobilisé très près d'autres navires immobilisés par les autorités nigérianes. Il y a de ce fait une menace réelle et démontrable de collision. Le 15 juin 2019, le « San Padre Pio » a été heurté par deux fois par le navire « Invictus », également immobilisé par les autorités nigérianes, et qui chassait sur son ancre par mauvais temps²⁶⁴. Une autre fois, le « San Padre Pio » a été heurté par un bateau de la sécurité²⁶⁵. Une troisième collision s'est produite tandis que le capitaine assistait à une audience²⁶⁶. Il y a eu aussi une quatrième collision, le 2 avril 2020, alors que le remorqueur « Sharon 1 » remorquait une barge tout près du « San Padre Pio », laquelle est entrée en collision avec le navire²⁶⁷. Le « San Padre Pio » reste stationné à un endroit dangereux, ce qui est contraire aux obligations assumées par le Nigéria en vertu de la Convention²⁶⁸.

2.76. La cargaison se trouvant à bord accuse une baisse quantitative et, selon toute probabilité, qualitative depuis que le « San Padre Pio » a été saisi et immobilisé. Le navire a

²⁶¹ Déclaration sous serment du quatrième officier (*supra* note 1), par. 28 : **Annexe CH/M-4**.

²⁶² Lettre datée du 12 juin 2020, adressée à l'exploitant par *Blueseas Maritime Services Nigeria Ltd* (« lettre à l'exploitant de *Blueseas Maritime Services Nigeria Ltd* ») : **Annexe CH/M-100**.

²⁶³ *Exposé en réponse* (*supra* note 9), p. 18, par. 3.16.

²⁶⁴ Déclaration sous serment du capitaine (*supra* note 1), par. 44 : **Annexe CH/M-1** ; Déclaration sous serment du second (*supra* note 1), par. 26 : **Annexe CH/M-2** ; Déclaration sous serment du troisième officier (*supra* note 1), par. 23 : **Annexe CH/M-3** ; Déclaration sous serment du quatrième officier (*supra* note 1), par. 24 : **Annexe CH/M-4**.

²⁶⁵ Déclaration sous serment du capitaine (*supra* note 1), par. 44 : **Annexe CH/M-1**.

²⁶⁶ Le capitaine décrit comme suit les collisions avec d'autres navires : « Durant la période où j'étais détenu au Nigéria, je me rappelle au moins trois occasions où d'autres navires sont entrés en collision avec [le « San Padre Pio »]. En juin 2019, le navire a été heurté par le navire « Invictus », un pétrolier également immobilisé à *Bonny Anchorage*. La cause en était que l'« Invictus » dérivait pendant une tempête. Une autre fois, [le navire] a été heurté par un bateau de la sécurité, qui a promptement quitté la zone après la collision. La troisième fois, c'était pendant une audience. Le chef mécanicien a fait état d'une collision avec un autre navire, qui a laissé [au navire] une bosse à bâbord ». (Déclaration sous serment du capitaine (*supra* note 1), par. 44 : **Annexe CH/M-1**).

²⁶⁷ Courriel électronique daté du 3 avril 2020, adressé au Département fédéral des affaires étrangères de la Suisse par l'exploitant ; **Annexe CH/M-101**.

²⁶⁸ Voir *infra*, par. 6.2-6.10.

MÉMOIRE DE LA SUISSE

consommé environ 1 TM de gasoil pour son fonctionnement de base, ce qui laisse à bord, au 8 juin 2020, environ 4 201,5 TM de gasoil, contre environ 5 075 TM au moment de la saisie, le 23 janvier 2018. On présume également (sans pouvoir le vérifier étant donné le comportement du Nigéria)²⁶⁹ que la qualité de la cargaison de gasoil à bord s'est détériorée vu les conditions climatiques dans la région et la durée d'immobilisation du navire.

2.77. Le « San Padre Pio » ayant été immobilisé au Nigéria pendant plus de deux ans et demi, le propriétaire du navire a connu des difficultés financières notables. Les autres sociétés en cause, tout comme la Suisse, ont toutes subi des pertes et en subiront probablement d'autres tant que le navire restera immobilisé au Nigéria.

²⁶⁹ Le Nigéria a régulièrement restreint l'accès au navire, voir par exemple : Lettre adressée à l'exploitant par *Blueseas Maritime Services Nigeria Ltd* (*supra* note 262) : **Annexe CH/M-100**.

PARTIE II : LE DROIT

La présente partie expose comment le traitement infligé par le Nigéria au navire et à son équipage a violé et continue de violer la Convention, y compris les droits de la Suisse, État du pavillon.

Le **chapitre 3** viendra expliquer que la ZEE est une zone soumise à un régime juridique particulier, dans laquelle la compétence normative et la juridiction d'exécution de l'État côtier sont limitées aux matières expressément prévues par la Convention. En la présente espèce, la Suisse jouit de la liberté de navigation et de la juridiction exclusive de l'État du pavillon relativement aux activités du « San Padre Pio ».

Le **chapitre 4** prouvera que le Nigéria n'était nullement fondé à exercer la compétence normative dont il prétendait jouir à l'égard des opérations de transfert STS menées par le navire dans sa ZEE du 21 au 23 janvier 2018 et que, ce faisant, il a violé les droits que la Suisse tient de la Convention.

Le **chapitre 5** démontrera que, quand bien même il aurait été en droit d'exercer sa compétence normative à l'égard du « San Padre Pio », *quod non*, vu les circonstances de l'espèce, le Nigéria n'avait pas le droit d'exercer sa juridiction d'exécution à l'égard du navire.

Le **chapitre 6** viendra établir qu'en tout état de cause le Nigéria: 1) a enfreint les garanties prévues par la Convention encadrant ses pouvoirs de police ; 2) n'a pas tenu dûment compte des droits et obligations de la Suisse ; 3) a agi d'une manière qui a manqué d'humanité et n'était pas raisonnable et proportionnée à l'égard du « San Padre Pio » et de son équipage; et 4) a violé l'article 300 de la Convention.

Le **chapitre 7** sera le lieu d'exposer les mesures sollicitées par la Suisse en réparation du préjudice résultant pour elle des violations de la Convention par le Nigéria.

CHAPITRE 3
LA SUISSE JOUISSAIT DE LA LIBERTÉ DE NAVIGATION ET DE LA
JURIDICTION EXCLUSIVE RELATIVEMENT AUX ACTIVITÉS DU « SAN
PADRE PIO »

3.1. La ZEE est une zone fonctionnelle par nature soumise à un régime juridique particulier à l'intérieur de laquelle l'État côtier jouit de droits souverains à lui attribués à des fins spécifiées ; aucun desdits droits n'autorisait cependant légalement les mesures prises par le Nigéria relativement aux activités du « San Padre Pio » en cause en l'espèce (**section I**). Les activités du « San Padre Pio » qui ont prétendument justifié son interception, sa saisie et son immobilisation par le Nigéria relevaient exclusivement de l'exercice de la liberté de navigation ou d'autres utilisations internationalement licites de la mer liées à l'exercice de la liberté de navigation au sens des articles 58, paragraphe 1, et 87, paragraphe 1, de la Convention. Elles relèvent exclusivement du pouvoir de réglementation de l'État du pavillon (c'est-à-dire, la Suisse) (**section II**).

I. La ZEE est une zone soumise à un régime juridique particulier

3.2. L'article 55 de la Convention dispose ce qui suit :

La zone économique exclusive est une zone située au-delà de la mer territoriale et adjacente à celle-ci, soumise au régime juridique particulier établi par la présente partie, en vertu duquel les droits et la juridiction de l'État côtier et les droits et libertés des autres États sont gouvernés par les dispositions pertinentes de la Convention.

3.3. La ZEE ne fait pas partie de la mer territoriale, étant « une zone située au-delà de la mer territoriale et adjacente à celle-ci ». Les libertés de la haute mer trouvent généralement application dans la ZEE. L'article 58 de la Convention dispose ce qui suit :

1. Dans la zone économique exclusive, tous les États, qu'ils soient côtiers ou sans littoral, jouissent, dans les conditions prévues par les dispositions pertinentes de la Convention, des *libertés de navigation* et de survol et de la liberté de poser des câbles et pipelines sous-marins visées à l'article 87, ainsi que de la *liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites liées à l'exercice de ces libertés* et compatibles avec les autres dispositions de la Convention, notamment dans le cadre de l'exploitation des navires, d'aéronefs et de câbles et pipelines sous-marins.

2. Les articles 88 à 115, ainsi que les autres règles pertinentes du droit international, s'appliquent à la zone économique exclusive, dans la mesure où ils ne sont pas incompatibles avec la présente partie.

3. Lorsque, dans la zone économique exclusive, ils exercent leurs droits et s'acquittent de leurs obligations en vertu de la Convention, les États tiennent dûment compte des droits et des obligations de l'État côtier et respectent les lois et règlements adoptés par celui-ci conformément aux dispositions de la Convention et, dans la mesure où elles ne sont pas

MÉMOIRE DE LA SUISSE

incompatibles avec la présente partie, aux autres règles du droit international.²⁷⁰

3.4. Les droits, juridiction, obligations et libertés applicables dans la ZEE sont expressément prévus dans la partie V de la Convention et complétés par d'autres dispositions de ladite Convention. L'article 56, qui décrit « généralement la nature des droits, juridiction et obligations de l'État côtier dans la zone »²⁷¹, se lit comme suit :

1. Dans la zone économique exclusive, l'État côtier a :
 - a) des droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles biologiques ou non biologiques, des eaux surjacentes aux fonds marins, des fonds marins et de leur sous-sol, ainsi qu'en ce qui concerne d'autres activités tendant à l'exploration et à l'exploitation de la zone à des fins économiques, telles que la production d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents ;
 - b) juridiction, conformément aux dispositions pertinentes de la Convention, en ce qui concerne :
 - i) la mise en place et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages ;
 - ii) la recherche scientifique marine ;
 - iii) la protection et la préservation du milieu marin ;
 - c) les autres droits et obligations prévus par la Convention.
2. Lorsque, dans la zone économique exclusive, il exerce ses droits et s'acquitte de ses obligations en vertu de la Convention, l'État côtier tient dûment compte des droits et des obligations des autres États et agit d'une manière compatible avec la Convention.
3. Les droits relatifs aux fonds marins et à leur sous-sol énoncés dans le présent article s'exercent conformément à la partie VI.

3.5. En vertu de l'article 56, paragraphe 1 a), l'État côtier a des « droits souverains » aux seules fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles, cependant qu'aux termes du paragraphe 1 b) dudit article, l'État côtier a « juridiction, conformément aux dispositions pertinentes de la Convention » dans un nombre limité de matières. La portée précise desdits droits souverains et juridiction est définie par les dispositions pertinentes de la Convention et, s'agissant des fonds marins et de leur sous-sol, l'exercice doit en être conforme à ce qui est prévu à la partie VI de la Convention concernant le plateau continental.

3.6. L'étendue des *droits souverains* est précisée aux articles 61 à 73 de la Convention concernant les ressources biologiques (exception faite des espèces sédentaires sur le plateau continental)²⁷². En ce qui concerne les ressources non biologiques, ainsi qu'il est dit au

²⁷⁰ Italique ajouté.

²⁷¹ « Article 56 », in M. H. Nordquist *et al.*, *The United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary*, Vol. II, Dordrecht, Martinus Nijhoff Publishers, 1993, p. 525, par 56.1. [Traduction du Greffe]

²⁷² Voir A. Proelß, « Article 56 », in A. Proelß (dir.), *The United Nations Convention on the Law of the Sea: A Commentary*, Nördlingen, C. H. Beck, 2017, p. 420, par. 1 ; « Article 56 », in M. H. Nordquist *et al.* (*supra*,

paragraphe 3 de l'article 56, l'étendue des *droits souverains* découle de la partie VI consacrée au plateau continental. La Cour internationale de Justice a constaté l'enchevêtrement des droits relatifs à la ZEE et au plateau continental dans l'affaire du *Plateau continental (Jamahiriya arabe libyenne /Malte)* en ces termes :

Bien que les institutions du plateau continental et de la zone économique exclusive ne se confondent pas, les droits qu'une zone économique exclusive comporte sur les fonds marins de cette zone sont définis par renvoi au régime prévu pour le plateau continental.²⁷³

3.7. S'agissant de la portée de la *jurisdiction* de l'État côtier, l'article 56 précise en son paragraphe 1 b) qu'elle est déterminée par les « dispositions pertinentes » de la Convention concernant la mise en place et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages, par la partie XII s'agissant de la protection et de la préservation du milieu marin et par la partie XIII en ce qui concerne la recherche scientifique marine.

3.8. Enfin, ainsi qu'il est dit à l'article 56, paragraphe 1 c), l'État côtier a d'« *autres droits et obligations* prévus par la Convention »²⁷⁴. Ledit paragraphe s'interprète d'ordinaire comme visant des droits tels que ceux relatifs à la zone contiguë ou le droit de poursuite résultant de l'article 111 de la Convention²⁷⁵.

3.9. Il ressort du texte de la Convention, de l'historique de sa négociation et de la pratique des États que l'État côtier a uniquement le droit d'exercer les droits souverains, juridiction et autres droits que lui confèrent expressément l'article 56 et les dispositions connexes visées plus haut²⁷⁶. La ZEE ne relève pas de la souveraineté de quelque État. Les compétences normative et d'exécution de l'État côtier sont strictement limitées à ce qui expressément prévu par la Convention.

II. Les activités du « San Padre Pio » relevaient de l'exercice par la Suisse de sa liberté de navigation et de sa juridiction exclusive en sa qualité d'État du pavillon

3.10. En faisant application de ses lois et règlements à l'encontre du « San Padre Pio », le Nigéria a prétendu agir dans l'exercice de ses droits souverains et obligations sur le fondement des articles 56, 208 et 214 de la Convention²⁷⁷. Pour les motifs exposés aux chapitres 4 et 5 ci-après, le Nigéria n'était nullement fondé en droit à exercer sa compétence normative et sa juridiction d'exécution vis-à-vis des activités menées par le « San Padre Pio » dans sa ZEE²⁷⁸.

note 271), p. 542, par. 56.11 b) ; « Article 73 », in M. H. Nordquist *et al.*, *The United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary*, vol. II, Dordrecht, Martinus Nijhoff Publishers, 1993, p. 794, par. 73.10 a).

²⁷³ *Plateau continental (Jamahiriya arabe libyenne/ Malte)*, arrêt, *CIJ Recueil* 1985, p. 13, p. 33, par. 34.

²⁷⁴ Italique ajouté.

²⁷⁵ A. Proelß, « Article 56 » (*supra*, note 272), p. 429, par. 22.

²⁷⁶ D. Rothwell / T. Stephens, *The International Law of the Sea*, 2^e éd., Oxford, Hart Publishing, 2016, p. 94.

²⁷⁷ *Exposé en réponse* (*supra*, note 9), p. 20, par. 3.16, p. 22, par. 3.22; *Navire « San Padre Pio » (Suisse c. Nigéria.)*, *Mesures conservatoires, compte rendu de l'audience tenue le 21 juin 2019 à 15 heures*, ITLOS/PV.19/C27/2 (« *Deuxième compte rendu* »), p. 3, l. 13 à 15.

²⁷⁸ La compétence de l'État se dédouble grosso modo en deux ordres : « le pouvoir de légiférer, de prendre des décisions ou des règlements (compétence *normative*) » et « le pouvoir de prendre des mesures d'ordre exécutif

3.11. Les activités menées par le « San Padre Pio » dans la ZEE du Nigéria du 21 au 23 janvier 2018 entraînent dans le cadre de l'exercice par la Suisse du droit à la liberté de navigation résultant du paragraphe 1 de l'article 58 rapproché du paragraphe 1 de l'article 87 de la Convention. La liberté de navigation est au cœur du droit de la mer et englobe non seulement la liberté pour les navires de se rendre de tel lieu à tel autre, mais, plus généralement, de mener toute activité non expressément prohibée par la Convention ou d'autres règles du droit international, ainsi qu'il résulte du paragraphe 1 de l'article 58 :

Dans la zone économique exclusive, tous les États, qu'ils soient côtiers ou sans littoral, jouissent, dans les conditions prévues par les dispositions pertinentes de la Convention, des libertés de navigation et de survol et de la liberté de poser des câbles et pipelines sous-marins visées à l'article 87, ainsi que de la liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites liées à l'exercice de ces libertés et compatibles avec les autres dispositions de la Convention, notamment dans le cadre de l'exploitation des navires, d'aéronefs et de câbles et pipelines sous-marins.

3.12. Par les mots « autres fins internationalement licites liées à l'exercice de ces libertés », ainsi que les exemples cités à leur suite, les rédacteurs ont entendu donner une interprétation non restrictive aux libertés de la haute mer. Le Tribunal l'a confirmé dans l'*Affaire du navire « Norstar »*, dans laquelle il a reconnu que le soutage²⁷⁹ (autre que celui de navires de pêche) relevait de l'exercice de la liberté de la haute mer :

Le Tribunal rappelle ses conclusions dans l'*Affaire du navire « Virginia G »* selon lesquelles, si « le soutage de navires étrangers qui pêchent dans la zone économique exclusive est une activité qui peut être réglementée par l'État côtier », ce dernier n'a toutefois pas compétence pour réglementer « d'autres activités de soutage, sauf en accord avec la Convention » (*Navire « Virginia G » (Panama / Guinée-Bissau)*, arrêt, TIDM Recueil 2014, p. 70, par. 223). De l'avis du Tribunal, le soutage en haute mer relève de la liberté de navigation et doit s'exercer dans les conditions définies par la Convention et les autres règles du droit international.²⁸⁰

3.13. Le Nigéria a fait valoir lors de l'affaire sur les mesures conservatoires que la Suisse avait méconnu la prescription de compatibilité avec les autres dispositions de la Convention résultant de l'article 58, paragraphe 1²⁸¹. Or, comme il sera explicité au chapitre 4 ci-après, cette affirmation est incorrecte. La Suisse a exercé sa juridiction exclusive en tant qu'État du pavillon relativement aux activités menées par le « San Padre Pio » dans la ZEE du Nigéria en pleine conformité avec toutes les dispositions de la Convention. Exception faite de la

ou juridictionnel en exécution ou conséquence de toutes décisions ou règlements pris (respectivement compétence d'*exécution* ou *juridictionnelle*) » (voir en outre J. Crawford, *Brownlie's Principles of Public International Law*, 9^e éd., Oxford, Oxford University Press, 2019, p. 440) (en italique dans l'original).

²⁷⁹ Le soutage consiste à transférer du combustible directement des soutes d'un navire à ceux d'un autre aux fins d'utilisation par ce second navire, comme ce fut le cas dans l'affaire du *Navire « Norstar »* (voir également l'affidavit de M. Nestola (supra, note 2), par. 18 : **Annexe CH/M-5**). Il en va différemment en l'espèce, une cargaison de gasoil ayant été transférée de navire à navire.

²⁸⁰ *Affaire du navire « Norstar » (Panama c. Italie)*, arrêt, TIDM Recueil 2018-2019, à paraître (« *Affaire du navire « Norstar »* »), p. 61, par. 219.

²⁸¹ *Deuxième compte rendu d'audience (supra note 277)*, p. 21, l. 16 à 20 [version anglaise].

compétence normative très limitée envisagée à l'article 211 concernant la protection du milieu marin, qui ne joue pas en l'espèce (comme on le verra ci-après), aucune disposition de la Convention n'habilite l'État côtier à légiférer en matière de transferts de gasoil entre navires, y compris les opérations STS dans la ZEE. Mis à part le cas de pêcheries²⁸², le régime pertinent pour ces opérations est celui applicable en haute mer, tel qu'il résulte des articles 88 à 115 de la Convention²⁸³.

3.14. Selon l'article 58, paragraphe 2, de la Convention, les dispositions pertinentes de la partie VII sur la haute mer, les articles 88 à 115, sont applicables dans la ZEE. Entre autres dispositions, l'article 92, paragraphe 1, qui codifie une règle bien établie de droit international coutumier²⁸⁴, prescrit ce qui suit :

Les navires naviguent sous le pavillon d'un seul État et sont soumis, sauf dans les cas exceptionnels expressément prévus par des traités internationaux ou par la Convention, à sa juridiction exclusive en haute mer [...]

3.15. Le tribunal arbitral en l'*Arbitrage relatif à l'Arctic Sunrise* confirmera qu'en vertu de l'article 58, paragraphe 2, de la Convention, la juridiction exclusive dont jouit l'État du pavillon s'applique dans la ZEE tout autant qu'en haute mer :

Les articles 92 1) et 58 2) de la Convention prévoient la juridiction exclusive de tout Etat à l'égard de navires battant son pavillon dans la ZEE, y compris les navires utilisés aux fins de l'exercice du droit de manifester. En conséquence de la juridiction exclusive de l'Etat du pavillon vis-à-vis des navires battant son pavillon dans la ZEE, l'État côtier ne peut exercer sa juridiction, y compris prendre des mesures de police à l'égard de tout navire, sans le consentement préalable de l'État du pavillon [...]²⁸⁵

3.16. La juridiction exclusive de la Suisse sur le « San Padre Pio » englobe non seulement toute mesure d'exécution mais également sa compétence normative, ainsi que le Tribunal l'a expressément reconnu en l'*Affaire du navire « Norstar »* :

Etant donné qu'aucun État ne peut exercer sa juridiction sur des navires étrangers en haute mer, de l'avis du Tribunal, toute entrave apportée à la navigation de navires étrangers ou tout exercice par un État de sa juridiction sur ces navires en haute mer constitue une violation de la liberté de navigation, à moins que cela ne soit prévu par la Convention ou d'autres

²⁸² Voir ci-après, la discussion de l'*Affaire du navire « Virginia G »* au chapitre 4, par. 4.11 à 4.17.

²⁸³ *Affaire du navire « SAIGA » (No. 2) (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée)*, arrêt, *TIDM Recueil 1999*, p. 10 (« *Navire « SAIGA » (No. 2)* »), par. 130 et 131, 136.

²⁸⁴ L'affaire du *Lotus* rend compte de ceci que l'article 92 de la Convention vient codifier une règle classique du droit international coutumier :

Il est certainement vrai que – en dehors des cas particuliers déterminés par le droit international – les navires en haute mer ne sont soumis à d'autre autorité qu'à celle de l'Etat dont ils portent le pavillon. En vertu du principe de la liberté de la mer, c'est-à-dire de l'absence de toute souveraineté territoriale en haute mer, aucun État ne peut y exercer des actes de juridiction quelconques sur des navires étrangers. (*Affaire du Lotus (France c. Turquie)*, arrêt du 7 septembre 1927, CPJI, Série A, No. 10, p. 25).

²⁸⁵ *Arbitrage relatif à l'Arctic Sunrise (Pays-Bas c. Russie)*, fond, sentence du 14 août 2015, CPA, affaire no 2014-02 (« *Arbitrage de l'Arctic Sunrise, fond* »), p. 55, par. 231. [Traduction du Greffe]

MÉMOIRE DE LA SUISSE

traités internationaux. Il va de soi qu'une entrave physique ou matérielle mise à la navigation de navires étrangers en haute mer enfreint la liberté de navigation.

Toutefois, même des actes qui n'impliquent ni entrave physique ni coercition en haute mer peuvent constituer une infraction à la liberté de navigation. [...]

Le Tribunal a déjà déclaré (aux paragraphes 216, 217 et 218) que le principe de la juridiction exclusive de l'État du pavillon est un élément inhérent de la liberté de navigation prévue à l'article 87 de la Convention. Ce principe interdit non seulement l'exercice de la compétence d'exécution en haute mer par des États autres que l'État du pavillon, mais aussi l'extension de leur compétence normative aux activités licites conduites en haute mer par des navires étrangers. Le Tribunal ne saurait par conséquent accueillir les arguments de l'Italie selon lesquels l'article 87 ne concerne pas la territorialité ou l'extraterritorialité mais l'entrave à la navigation et que l'extraterritorialité est le critère permettant d'évaluer s'il y a eu violation de l'article 87. Au contraire, si un État applique ses législations pénale et douanière à la haute mer et incrimine les activités qui y sont menées par des navires étrangers, cela constitue une violation de l'article 87 de la Convention, sauf les cas prévus par la Convention ou d'autres traités internationaux. Il en serait ainsi même si l'État s'abstenait de faire exécuter ces législations en haute mer.²⁸⁶

3.17. En conclusion, la Suisse jouissait de la liberté de navigation et de la juridiction exclusive d'État du pavillon relativement aux activités menées par le « San Padre Pio » dans la ZEE du Nigéria. En adoptant et exécutant des lois et règlements touchant ces activités qui relèvent clairement de l'exercice de la liberté de la haute mer, le Nigéria a enfreint les droits que la Suisse tire de l'article 58, paragraphe 1, rapproché des articles 87, paragraphe 1, et 92, paragraphe 1, de la Convention.

²⁸⁶ *Affaire du navire « Norstar »* (supra note 280), p. 65-66, par. 222, 223 et 225.

CHAPITRE 4
LE NIGÉRIA N'ÉTAIT NULLEMENT FONDÉ À EXERCER SA
COMPÉTENCE NORMATIVE À L'EGARD DES TRANSFERTS STS DANS
SA ZEE

4.1 D'après la Convention, l'État côtier peut exercer sa compétence normative à l'égard de certaines activités bien définies se déroulant dans sa ZEE. En la présente espèce, ni l'article 56, paragraphe 1 a) (**section I**), ni les articles 56, paragraphe 1 b) i), et 80, rapprochés de l'article 60 (**section II**), ni encore les articles 56, paragraphe 1 b) iii), 208 et 211 de la Convention (**section III**) n'autorisent le Nigéria à exercer sa compétence normative relativement aux opérations STS intervenant dans sa ZEE. Ce faisant, il a violé les droits que la Suisse tient de la Convention.

I. L'article 56, paragraphe 1 a), de la Convention ne confère pas au Nigéria de droits souverains sur les activités du « San Padre Pio »

4.2. Le Nigéria prétend tenir de l'article 56, paragraphe 1 a), le droit souverain d'exercer sa juridiction « sur l'opération de soutage en question »²⁸⁷.

4.3. Aux termes de l'article 56, paragraphe 1 a), de la Convention, l'État côtier a, dans sa ZEE, « des droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles biologiques ou non biologiques [...] des fonds marins et de leur sous-sol ».

4.4. Les ressources non biologiques de la ZEE qui, dans l'industrie pétrolière consistent essentiellement en gaz naturel et pétrole brut, s'exploitent à partir d'unités de production fixes ou flottantes (c'est-à-dire mobiles). L'opération d'exploitation consiste principalement à pratiquer des forages jusque dans les fonds marins pour extraire ces ressources de leur sous-sol.

4.5. Ainsi qu'il ressort des paragraphes 2.9 à 2.17 plus haut, le « San Padre Pio » n'a à aucun moment procédé ou participé à l'exploration ou l'exploitation de ressources non biologiques. Il était simplement un navire intervenant dans une série d'opérations marchandes qui ont pu conduire à la livraison de gasoil au terminal d'Odudu ou à des plates-formes voisines. Le gasoil a été, dans un premier temps, transféré au « Torm Helene », avant de l'être au « San Padre Pio » par transfert STS au large de Lomé (Togo). Le « San Padre Pio » procèdera par la suite à des opérations STS au profit de trois autres navires (le « Ozren Tide », le « Lahama » et le « Energy Scout »), aucun desquels n'intervenait dans l'exploration ou l'exploitation de ressources non biologiques. Ces trois navires ont à leur tour sans doute livré le gasoil au terminal d'Odudu ou à des plates-formes voisines²⁸⁸.

4.6. Il y a eu deux opérations – totalement distinctes l'une de l'autre quant à leurs date, lieu et nature – d'une part, celle des transferts STS entre le « San Padre Pio » et les trois navires avitailleurs ; d'autre part, celle de la livraison et du transfert du gasoil par ces trois

²⁸⁷ *Exposé en réponse* (*supra*, note 9), par. 3.9; voir aussi *Deuxième compte rendu* (*supra*, note 277), p. 3, l. 13 à 15 [version anglaise].

²⁸⁸ Le gasoil a sans doute été livré au Terminal ou à des plates-formes voisines mais, en fait, la ou les destinations finale(s) de la cargaison est ou sont inconnue(s) du navire, de l'affrètement, de l'armateur ou du propriétaire de la cargaison. Ainsi qu'il est dit plus haut, aux termes du contrat, le transfert du gasoil du « San Padre Pio » aux trois navires avitailleurs emportait transfert de propriété et de responsabilité (Affidavit de M. Nestola (*supra*, note 2), par. 68 : **Annexe CH/M-5**).

navires avitailleurs, le « San Padre Pio » n'ayant nullement participé à cette seconde opération. Une fois le gasoil sorti de ses soutes, le « San Padre Pio » n'avait aucun contrôle sur sa destination et son utilisation future et ceux qui étaient à bord ne pouvaient savoir où il finirait par être livré.

4.7. Le régime international gouvernant les transferts STS distingue entre transferts de navire à navire et transferts directs à des unités de production, ainsi qu'il résulte du chapitre 8 de l'Annexe I de MARPOL portant « Prévention de la pollution au cours des opérations de transfert de cargaison d'hydrocarbures entre pétroliers en mer »²⁸⁹, qui comporte trois dispositions (Règles 40, 41 et 42).

4.8. La règle 40 (« Champ d'application »), prévoit notamment ce qui suit :

1. Les règles figurant dans le présent chapitre s'appliquent aux pétroliers d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 qui effectuent un transfert de cargaison d'hydrocarbures avec un autre pétrolier en mer (opérations de transfert de navire à navire (STS)), et à leurs opérations STS effectuées le 1^{er} avril 2012, ou après cette date. [...]

2. Les règles figurant dans le présent chapitre ne s'appliquent pas aux opérations de transfert d'hydrocarbures concernant des plates-formes fixes ou flottantes, y compris les plates-formes de forage, les installations flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO) servant à la production et au stockage d'hydrocarbures au large et les unités flottantes de stockage (FSU) servant au stockage au large d'hydrocarbures de production [²⁹⁰].

4.9. Par suite, les transferts STS au sens de la règle 40, paragraphe 1, ne sont pas « des opérations de transfert d'hydrocarbures concernant des plates-formes fixes ou flottantes, y compris les plates-formes de forage, les installations flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO) servant à la production et au stockage d'hydrocarbures au large et les unités flottantes de stockage (FSU) servant au stockage au large d'hydrocarbures de production »²⁹¹. Il résulte de l'historique des négociations que l'on avait entendu exclure ces opérations de transfert d'hydrocarbures :

Un grand nombre de délégations ont appuyé le point de vue selon lequel les opérations de soutage, les FPSO et les FSU devraient être exclues du champ d'application du chapitre 8. [...] Eu égard aux FPSO et aux FSU, il a été signalé que ces bâtiments étaient réglementés comme étant des opérations de terminaux en mer, qui présentent de grosses différences par rapport aux

²⁸⁹ OMI, *Amendements à l'Annexe du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires* de 1973. (résolution MEPC.186(59) (17 juillet 2009) (« Chapitre 8 de l'Annexe I de MARPOL »).

²⁹⁰ La note de bas de page 1 à la règle 40, par. 2 du chapitre 8 de l'Annexe I de MARPOL se lit comme suit : « Le chapitre 7 de l'Annexe I révisée de MARPOL 73 78 (résolution MEPC. 117(52)) et l'article 56 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ont trait et s'appliquent à ces opérations. »

²⁹¹ Règle 40, par. 1 et 2 du chapitre 8 de l'Annexe I de MARPOL. Sur ce point, voir J. A. Roach / R. W. Smith, *Excessive Maritime Claims*, 3^e éd., Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, p. 409 à 412.

pétroliers, faisant souvent entrer en jeu des navires et du matériel spécialisés.²⁹²

4.10. Le transfert de la cargaison de gasoil du « San Padre Pio » aux navires « Ozren Tide », « Lahama » et « Energy Scout » était constitutif d'« opérations STS » au sens de la règle 40, paragraphe 1, et entré dans le champ d'application du chapitre 8. Les opérations concernaient toutes trois une cargaison d'hydrocarbures au sens de l'annexe I ; elles ont eu lieu en mer entre deux navires et non entre un navire et une plate-forme fixe ou flottante, un FPSO ou un FSU²⁹³ ; le « San Padre Pio », le « Ozren Tide », le « Lahama » et le « Energy Scout » avaient tous une jauge brute supérieure à 150 (« JB »), et au moins trois de ces navires étaient des « pétroliers » au sens de l'annexe I²⁹⁴.

4.11. Lors de l'affaire sur les mesures conservatoires, le Nigéria a tiré argument de l'arrêt du Tribunal en l'*Affaire du navire « Virginia G »* pour soutenir qu'il avait le droit souverain de régler les activités du « San Padre Pio ». Il a fait valoir que la conclusion du Tribunal selon laquelle l'État côtier avait le droit souverain de régler le soutage de navires de pêche dans la ZEE²⁹⁵, valait également pour le soutage d'installations d'exploitation pétrolière et gazière et que toute distinction entre les deux « [était] sans intérêt »²⁹⁶. Un tel argument est mal fondé et ce, pour au moins quatre raisons.

4.12. Premièrement, la présente espèce intéresse les transferts STS et non le soutage. Il s'agit là de deux types d'activités différents relevant de régimes juridiques distincts.

4.13. Deuxièmement, l'*Affaire du navire « Virginia G »* ne vient nullement étayer la thèse du Nigéria selon laquelle il pouvait régler les transferts STS, voire même l'avitaillement de navires ne se livrant pas à la pêche dans sa ZEE. Tout au plus « conforte-t-elle la thèse générale selon laquelle l'avitaillement de navires de pêche dans une zone économique exclusive peut être réglementé par l'État côtier, qui peut prendre des mesures à son encontre »²⁹⁷. Le Tribunal ne s'est nullement prononcé sur la juridiction de l'État côtier relativement aux activités de soutage de navires autres que de pêche dans la ZEE. Il a en fait pris le soin de limiter les incidences de sa décision en déclarant expressément que l'État côtier « n'a pas compétence pour régler d'autres activités de soutage, sauf en accord avec la Convention. »²⁹⁸

²⁹² OMI, Sous-Comité des liquides et gaz en vrac, *Rapport au Comité de la sécurité maritime et au Comité de la protection du milieu marin*, doc. BLG 12/17 (20 février 2008), par. 8.9.

²⁹³ Le « FSO UNITY » est un FPSO sans capacité de traitement.

²⁹⁴ Voir la règle 1.5 rapprochée de la règle 1.8 du chapitre 8 de l'Annexe I de MARPOL. Le « Energy Scout » est un navire de ravitaillement polyvalent de 2,152 de jauge brute, le « Lahama » un navire ravitailleur de plate-forme de 3,050 de jauge brute, et le « Ozren Tide » un navire ravitailleur-remorqueur-manipulateur d'ancres de 2,538 de jauge brute. Tous ces navires sont des vraquiers (hydrocarbures ou matières solides) : voir fiche de renseignements du « Lahama » (*supra*, note 121) : **Annexe CH/M-49** ; fiche de renseignements du « Energy Scout » (*supra*, note 128) : **Annexe CH/M-51** ; fiche de renseignements du « Ozren Tide » (*supra*, note 119) : **Annexe CH/M-47**.

²⁹⁵ *Deuxième compte rendu* (*supra*, note 277), p. 19, l. 39-40 [version anglaise].

²⁹⁶ *Ibid.* p. 19, l. 40 à 42.

²⁹⁷ *Affaire du navire « San Padre Pio » (Suisse c. Nigeria), Mesures conservatoires, Opinion individuelle de M. Murphy, juge ad hoc, TIDM Recueil 2018-2019*, à paraître, p. 7, par. 17, renvoyant à l'*Affaire du navire « Virginia G » (Panama/Guinée-Bissau), arrêt, TIDM Recueil 2014*, p. 4 (« *Affaire du navire « Virginia G »* »), p. 69, par. 217.

²⁹⁸ *Affaire du navire « Virginia G »* (*supra*, note 297), p. 60, par. 204.

4.14. Troisièmement, le Tribunal a estimé qu'il existait un « lien direct » entre le soutage de navires de pêche et les droits de l'État côtier tenant au fait que cette opération de soutage « permet [aux navires de pêche étrangers] de poursuivre sans interruption leurs activités en mer »²⁹⁹. Il n'existe pas de « lien direct » comparable entre les transferts STS d'hydrocarbures en mer et l'exploration et l'exploitation de ressources non biologiques.

4.15. Quatrièmement, les régimes juridiques de la Convention gouvernant la pêche, d'une part, et l'exploitation de ressources non biologiques, d'autre part, diffèrent sensiblement l'un de l'autre. À l'occasion de l'*Affaire du navire « Virginia G »*, le Tribunal a axé son raisonnement non seulement sur le paragraphe 1 de l'article 56 mais également et, plus précisément, sur le paragraphe 4 de l'article 62, relatif à l'« [e]xploitation des ressources biologiques », lequel, selon la formule du Tribunal, confère à l'État côtier le droit « d'adopter des lois et règlements fixant les conditions d'accès des navires de pêche étrangers à sa zone économique exclusive »³⁰⁰. Cette disposition contient une liste non exhaustive de questions diverses susceptibles d'être réglementées par l'État côtier aux fins de la conservation et de la gestion de ses ressources biologiques.

4.16. Il n'existe pas dans la Convention de disposition équivalente en ce qui concerne l'« [e]xploitation des ressources *non* biologiques » dans la ZEE ou sur le plateau continental. L'article 77 reprend essentiellement l'article 56 en son paragraphe 1 a) en disposant que « [l']État côtier exerce des droits souverains sur le plateau continental aux fins de son exploration et de l'exploitation de ses ressources naturelles ». La Convention indique également jusqu'où l'État côtier peut réglementer l'exploration et l'exploitation de ressources non biologiques dans ses parties V (article 60) et VI (en ses articles 80, lequel applique au plateau continental l'article 60 de la partie V concernant la ZEE, et 81). Toutefois, rien dans ces dispositions ne confère à l'État côtier compétence pour réglementer les transferts STS intervenant dans sa ZEE au-delà de la zone de sécurité de toute installation. On ne saurait conclure de ce que la Convention ne précise pas jusqu'où il peut adopter des lois et règlements en matière d'exploration et d'exploitation de ressources non biologiques qu'il est loisible à l'État côtier de réglementer à sa guise toutes activités dans sa ZEE liées à l'exploitation de ressources non biologiques, y compris les activités de navires se livrant à des transferts STS de cargaisons qui pourraient avoir pour destination finale quelque plate-forme offshore.

4.17. En outre, dans *Navire « Virginia G »*, le Tribunal s'est fondé sur le fait que plusieurs instruments internationaux de réglementation de la pêche rangeaient le soutage au nombre des « activités liées à la pêche »³⁰¹. On ne peut en dire autant des instruments internationaux de réglementation de l'exploitation en mer de ressources non biologiques. Les instruments internationaux traitant de l'exploration et de l'exploitation d'hydrocarbures (gaz naturel et pétrole) en milieu marin donnent des définitions étroites de ces activités ; elles n'incluent pas l'avitaillement d'une plate-forme en gasoil ou autres fournitures dans la notion d'exploitation³⁰², ni a fortiori les transferts STS en mer de gasoil potentiellement destiné en définitive à des activités d'exploitation.

²⁹⁹ *Affaire du navire « Virginia G »* (*supra*, note 297), p. 63, par. 215.

³⁰⁰ *Ibid.*, p. 62, par. 213.

³⁰¹ *Ibid.*, p. 63, par. 216.

³⁰² Voir par exemple, la Convention pour la protection de l'environnement marin dans la région de la mer Baltique du 22 mars 1974 (« Convention d'Helsinki »), *Nations Unies, Recueil des Traités*, vol. 1507, n° 25986, entrée en vigueur le 3 mai 1980, Annexe VI relative à la lutte contre la pollution marine ; Convention pour la

4.18. Vu ce qui précède, les transferts STS conduits par le « San Padre Pio » du 21 au 23 janvier 2018 n'entraient pas dans le champ d'application de l'article 56, paragraphe 1 a), de la Convention. Ils ne constituaient pas des activités aux fins d'exploration ou d'exploitation de ressources non biologiques dans la ZEE nigériane. Par suite, l'article 56, paragraphe 1 a), ne conférait au Nigéria ni droits souverains sur le « San Padre Pio » ni compétence normative.

II. Les articles 56, paragraphe 1 b) i), et 80 de la Convention, rapprochés de son article 60, ne confèrent pas au Nigéria juridiction relativement aux activités du « San Padre Pio »

4.19. Aux termes de l'article 56, paragraphe 1 b) i), de la Convention, l'État côtier a « juridiction, conformément aux dispositions pertinentes de la Convention en ce qui concerne [...] la mise en place et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages ».

4.20. Selon l'article 80 de la Convention, « l'article 60 s'applique, *mutatis mutandis*, aux îles artificielles, installations et ouvrages situés sur le plateau continental. » L'article 60 prévoit notamment ce qui suit :

1. Dans la zone économique exclusive, l'État côtier a le droit exclusif de procéder à la construction et d'autoriser et réglementer la construction, l'exploitation et l'utilisation :

- a) d'îles artificielles ;
- b) d'installations et d'ouvrages affectés aux fins prévues à l'article 56 ou à d'autres fins économiques ;
- c) d'installations et d'ouvrages pouvant entraver l'exercice des droits de l'État côtier dans la zone.

2. L'État côtier a juridiction exclusive sur ces îles artificielles, installations et ouvrages, y compris en matière de lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires, de sécurité et d'immigration.

[...]

4. L'État côtier peut, si nécessaire, établir autour de ces îles artificielles, installations ou ouvrages des zones de sécurité de dimension raisonnable dans lesquelles il peut prendre les mesures appropriées pour assurer la sécurité de la navigation comme celle des îles artificielles, installations et ouvrages.

5. L'État côtier fixe la largeur des zones de sécurité compte tenu des normes internationales applicables. Ces zones de sécurité sont conçues de manière à répondre raisonnablement à la nature et aux fonctions des îles artificielles, installations et ouvrages et elles ne peuvent s'étendre sur une distance de plus de 500 mètres autour des îles artificielles, installations ou ouvrages, mesurés à partir de chaque point de leur bord extérieur, sauf dérogation autorisée par les normes internationales généralement acceptées

protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est du 22 septembre 1992 (« Convention OSPAR »), *Nations Unies, Recueil des Traités*, vol. 2354, n° 42279, entrée en vigueur le 25 mars 1998, art. 1^{er} j).

MÉMOIRE DE LA SUISSE

ou recommandée par l'organisation internationale compétente. L'étendue des zones de sécurité est dûment notifiée.

[...]

4.21. Le tribunal arbitral en l'*Arbitrage relatif à l'Arctic Sunrise* a déclaré que l'article 60, paragraphe 4, de la Convention :

autorise l'État côtier à prendre, dans la zone de sécurité, toutes mesures appropriées en se donnant et en appliquant des lois et règlements, pour autant que ces mesures tendent à assurer la sécurité de la navigation comme celle des îles artificielles, installations ou ouvrages. Ces droits de l'État côtier vont au-delà de ceux qu'il détient dans la ZEE en général.³⁰³

4.22. Si l'article 80 de la Convention, lu conjointement avec l'article 60, paragraphe 2, confère à l'État côtier le droit d'exercer sa juridiction à l'égard des ouvrages proprement dits, la Convention l'autorise uniquement à régler un nombre limité de questions concernant les eaux entourant immédiatement lesdits ouvrages. L'État côtier ne jouit toutefois de ces droits limités que pour autant qu'il a établi une zone de sécurité et que celle-ci se conforme aux restrictions prévues par la Convention. Il est outre tenu de notifier dûment l'existence et l'étendue de toutes zones de sécurité³⁰⁴.

4.23. Le « droit exclusif de procéder à la construction et d'autoriser et réglementer la construction, l'exploitation et l'utilisation » d'installations que l'État côtier tient de l'article 80, rapproché de l'article 60, paragraphe 1, de la Convention, et la juridiction que lui confère l'article 80, rapproché de l'article 60, paragraphes 2 et 4, ne s'étendent pas aux activités menées par le « San Padre Pio » du 21 au 23 janvier 2018. Les activités en question n'ont été menées ni au terminal d'Odudu ou sur toute autre installation ou ouvrage, ni encore à l'intérieur d'une zone de sécurité établie autour dudit terminal ou de toute autre plate-forme. Les transferts STS effectués par le « San Padre Pio » l'ont été à une distance d'au moins 2,2 milles marins (soit à plus de 3700 mètres) de l'ouvrage le plus proche et d'au moins 3,1 milles marins (soit à plus 5000 mètres) du FSO UNITY, composante du terminal d'Odudu. Rien ne prouve à la Suisse que le Nigéria ait jamais établi quelque zone de sécurité autour de ses installations et ouvrages³⁰⁵. Quand bien même il en aurait établi une, il n'en a pas dûment notifié l'existence et l'étendue.

4.24. Le Nigéria peut réglementer l'exploitation de ses plates-formes et exercer sa juridiction dans les limites définies par l'article 80 de la Convention, lu conjointement avec l'article 60, mais la juridiction que confèrent ces dispositions est circonscrite aux activités intervenant *sur* ces plates-formes. En outre, l'État côtier peut, dans la mesure nécessaire et dictée par la sécurité, prendre certaines mesures à l'intérieur de telle zone de sécurité. En l'espèce, le Nigéria tente en fait d'étendre à *toute* sa ZEE la juridiction dont il jouit spécialement à l'égard de plates-formes situées dans ladite ZEE, en violation des droits que les autres Etats tiennent de la Convention. C'est ce qu'il a fait, en particulier, en imposant des

³⁰³ *Arbitrage de l'Arctic Sunrise, fond (supra, note 285), p. 49, par. 211.*

³⁰⁴ Art. 60, par. 5, de la Convention.

³⁰⁵ À en juger par sa *EEZ Act* (Loi portant ZEE) (voir *supra*, par. 1.32), le Nigéria entend saisir par sa loi pénale tous actes ou omissions survenant dans un rayon de 200 mètres entourant toute installation. Or, le Nigéria n'a pas donné notification de l'érection d'un tel périmètre en zone de sécurité. En tout état de cause, cela outrepasserait les restrictions *ratione materiae* résultant de l'article 60, par. 4 de la Convention.

taxes pécuniaires au « San Padre Pio », notamment au titre de l'article 15 a) de la *NIMASA Act*³⁰⁶.

4.25. Dans la mesure où le Nigéria a voulu prélever des droits, y compris la taxe NIMASA de 3 % sur la cargaison du « San Padre Pio », il est manifestement en infraction à la Convention. Ce n'est qu'à l'intérieur de sa mer territoriale³⁰⁷ et sur des installations³⁰⁸ que l'État côtier a compétence pour appliquer ses lois et règlements douaniers et fiscaux. La Convention ne lui confère pas de droits similaires dans la ZEE en dehors d'installations, comme le démontre le silence de la Convention à ce sujet. Cela a été confirmé par le Tribunal dans sa jurisprudence : dans *Navire « SAIGA » (No. 2)*, le Tribunal a déclaré que si l'État côtier est doté d'une juridiction pour appliquer ses lois et règlements douaniers pour ce qui concerne les îles artificielles, installations et ouvrages, « la Convention ne confère pas de pouvoir à l'État côtier pour l'application de sa législation douanière dans toute autre partie de la zone économique exclusive »³⁰⁹. Le Tribunal a réaffirmé cette conclusion dans *Navire « Virginia G »*, et confirmé qu'elle valait pour la « législation fiscale »³¹⁰.

4.26. Vu ce qui précède, les transferts STS effectués par le « San Padre Pio » n'entraient pas dans les prévisions des articles 56, paragraphe 1 b) i), et 80 de la Convention, lus conjointement avec son article 60. Elles ne s'inscrivaient ni dans le champ géographique de quelque île artificielle, installation ou ouvrage, ni dans quelque zone de sécurité établi en vertu de la Convention. Par suite, les articles 56, paragraphe 1 b) i), et 80 de la Convention, rapprochés de son article 60, ne confèrent pas au Nigéria compétence normative à l'égard du « San Padre Pio ».

III. Les articles 56, paragraphe 1 b) iii), 208 et 211 de la Convention ne confèrent pas au Nigéria juridiction relativement aux activités du « San Padre Pio »

4.27. Il résulte de l'article 56, paragraphe 1 b) iii), de la Convention que, dans sa ZEE, l'État côtier a « juridiction, conformément aux dispositions pertinentes de la Convention, en ce qui concerne la protection et la préservation du milieu marin ».

4.28. Lors de l'affaire sur les mesures conservatoires, le Nigéria a soutenu que l'article 208 de la Convention concernant la « [p]ollution résultant des activités relatives aux fonds marins relevant de la juridiction nationale » était particulièrement pertinent³¹¹. L'article 208, paragraphe 1, prévoit ce qui suit :

Les États côtiers adoptent des lois et règlements afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin qui résulte directement ou indirectement d'activités relatives aux fonds marins et relevant de leur juridiction ou qui provient d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages relevant de leur juridiction en vertu des articles 60 et 80.

³⁰⁶ Voir *supra*, par. 2.27-2.28 et 2.31.

³⁰⁷ Article 2, rapproché des articles 19 et 21 de la Convention.

³⁰⁸ Art. 60, par. 2 de la Convention.

³⁰⁹ *Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)* (*supra*, note 283), par. 127.

³¹⁰ *Affaire du navire « Virginia G »* (*supra*, 297), p. 67, par. 232.

³¹¹ *Exposé en réponse* (*supra*, note 9), p. 20, par. 3.16.

4.29. Ainsi qu'il a été démontré plus haut³¹², les activités du « San Padre Pio » n'étaient pas de celles entreprises aux fins d'exploration et d'exploitation de ressources non biologiques, et ne se sont déroulées ni sur quelque installation ou ouvrage ni à l'intérieur d'une zone de sécurité. Par suite, l'article 208 de la Convention ne trouvait pas à s'appliquer aux activités menées par le « San Padre Pio » du 21 au 23 janvier 2018.

4.30. La seule disposition pertinente en principe s'agissant des opérations conduites par le « San Padre Pio » dans la ZEE est l'article 211 relatif aux pouvoirs normatifs des États en matière de pollution par les navires. Son paragraphe 5 donne à tout État côtier la faculté d'adopter des lois et règlements visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires dans sa ZEE. Ces lois et règlements doivent être « conformes et donn[er] effet aux règles et normes internationales généralement acceptées établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente »³¹³. Cette formulation signifie que les lois et règlements internes ne sauraient être plus stricts que les règles et normes internationales généralement acceptées³¹⁴.

4.31. Aux fins de l'article 211, sont reconnues comme règles et normes internationales généralement acceptées, celles établies par l'OMI³¹⁵. En 2009, cette dernière a adopté des règles gouvernant les opérations de transfert STS, qui figurent au chapitre 8 de l'Annexe I de MARPOL³¹⁶, et qui ont été visées plus haut aux paragraphes 4.7 à 4.10. Les règles 41 et 42, intitulées « Règles générales relatives à la sécurité et à la protection de l'environnement » et « Notification » respectivement, édictent les règles et normes applicables aux transferts STS comme suit :

Règle 41

Règles générales relatives à la sécurité et à la protection de l'environnement

1. Tout pétrolier qui participe à des opérations STS doit avoir à bord un plan décrivant comment procéder à des opérations de transfert de navire à navire (plan d'opérations STS) au plus tard à la date de la première visite annuelle, intermédiaire ou de renouvellement du navire devant être effectuée le 1er janvier 2011 ou après cette date. L'Administration doit approuver le plan d'opérations STS de chaque pétrolier. Le plan d'opérations STS doit être rédigé dans la langue de travail du navire.

2. Le plan d'opérations STS doit être établi compte tenu des renseignements figurant dans les directives sur les meilleures pratiques en matière d'opérations STS retenues par l'Organisation. Le plan d'opérations STS peut être incorporé dans un système de gestion de sécurité existant, tel que prescrit aux termes du chapitre IX de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée, si cette prescription est applicable au pétrolier en question.

³¹² Voir *supra*, chapitre 4, Sections I et II.

³¹³ Italique ajouté.

³¹⁴ « Article 211 », in M. H. Nordquist *et al.*, *The United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary*, Vol. IV, Dordrecht, Martinus Nijhoff Publishers, 1993, p. 204, par. 211.15(i) ; K. Bartenstein, « Article 211 », in A. Proelß (dir.), *The United Nations Convention on the Law of the Sea: A Commentary*, Nördlingen, C. H. Beck, 2017, p. 1428, par. 14.

³¹⁵ « Article 211 », in M. H. Nordquist *et al.* (*supra*, note 314), p. 201-202, par. 211.15 d) ; K. Bartenstein, « Article 211 » (*supra*, note 314), p. 1428, par. 14.

³¹⁶ Chapitre 8 de l'Annexe I de MARPOL (*supra*, note 289).

MÉMOIRE DE LA SUISSE

3. Tout pétrolier soumis aux dispositions du présent chapitre et se livrant à des opérations STS doit se conformer à son plan d'opérations STS.

4. La personne qui assure la supervision générale des opérations STS doit avoir les qualifications requises pour s'acquitter de toutes les tâches pertinentes compte tenu des qualifications spécifiées dans les directives sur les meilleures pratiques en matière d'opérations STS retenues par l'Organisation.

5. Les registres des opérations STS doivent être conservés à bord pendant une période de trois ans et doivent pouvoir être aisément accessibles aux fins d'inspection par une Partie à la présente Convention.

Règle 42

Notification

1. Chaque pétrolier soumis aux dispositions du présent chapitre qui envisage de se livrer à une opération STS dans la mer territoriale ou la zone économique exclusive d'une Partie à la présente Convention doit en informer cette Partie au moins 48 heures avant l'heure à laquelle l'opération STS est prévue. Lorsque, dans un cas exceptionnel, tous les renseignements spécifiés au paragraphe 2 ne sont pas disponibles au moins 48 heures à l'avance, le pétrolier qui décharge la cargaison d'hydrocarbures doit signaler à la Partie à la présente Convention au moins 48 heures à l'avance qu'une opération STS aura lieu et les renseignements spécifiés au paragraphe 2 doivent être communiqués à la Partie dans les meilleurs délais.

2. La notification visée au paragraphe 1 de la présente règle doit comprendre au moins les renseignements suivants :

- .1 nom, pavillon, indicatif d'appel, numéro OMI et heure prévue d'arrivée des pétroliers intervenant dans les opérations STS ;
- .2 date, heure et lieu géographique auxquels les opérations STS doivent commencer ;
- .3 si les opérations STS doivent être effectuées au mouillage ou en route ;
- .4 type d'hydrocarbures et quantité ;
- .5 durée prévue des opérations STS ;
- .6 identification et coordonnées du prestataire de services ou de la personne assurant la supervision générale des opérations STS ; et
- .7 confirmation que le pétrolier a à bord un plan d'opérations STS conforme aux prescriptions de la règle 41.

S'il y a un changement de plus de six heures de la date prévue d'arrivée d'un pétrolier sur les lieux ou dans la zone des opérations STS, le capitaine, le propriétaire ou l'agent de ce pétrolier doit informer la Partie à la présente Convention visée au paragraphe 1 de la présente règle de la nouvelle heure prévue d'arrivée.

4.32. Lesdites règles, qui ont valeur de règles et normes internationales généralement acceptées établies par l'organisation internationale compétente, fournissent une base à la

compétence de tout État côtier relativement aux opérations STS intervenant dans la ZEE, dans la mesure spécifiée. Ainsi, l'État côtier est en droit d'exiger une notification au titre de la règle 42, comme l'illustre la pratique de Parties à la Convention et/ou à MARPOL ayant d'importantes industries offshore : Canada, (Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux (Règle 39.1))³¹⁷ ; États-Unis d'Amérique, (*Oil and Hazardous Material Transfer Operations*)³¹⁸ ; Royaume-Uni (*Merchant Shipping (Ship-to-Ship Transfers) Regulations 2020*)³¹⁹ ; Norvège (*Regulation on Vessels' Notification Obligations Under the Harbour and Fairways Act*, chapitre 6)³²⁰ ; et Australie (*Protection of the Sea (Prevention of Pollution from Ships) Act 1983*, articles 11B-11G³²¹, et *Marine Order 91 (Marine Pollution Prevention - Oil) 2014*, articles 24-29)³²².

4.33. Les lois et règlements nigériens vont au-delà de la compétence conférée à l'État côtier par le chapitre 8 de l'Annexe I de MARPOL et, de ce fait, par la Convention, à l'égard de navires battant pavillon étranger intervenant dans des transferts STS dans la ZEE à plusieurs égards.

4.34. Premièrement, le Nigéria exige non seulement la *notification* de toutes opérations STS intervenant dans sa ZEE, mais il en subordonne également la conduite à l'*approbation* des autorités nigérianes, sanctionnée par la délivrance de permis à cette fin³²³, exigence qui va au-delà de ce qu'autorise la règle 42.

4.35. Deuxièmement, la conduite d'opérations STS dans la ZEE par tous navires battant pavillon étranger serait assujettie à autorisation navale (*Naval Clearance*) de la Marine nigérienne (*Nigerian Navy*)³²⁴. Cette autorisation navale va au-delà de ce que la règle 42, paragraphe 2, autorise l'État côtier à prescrire, notamment :

- i. en imposant des restrictions, du type de celle qui exige que les opérations soient « conduites entre le levé et le coucher du soleil » ;³²⁵
- ii. en exigeant qu'un « Responsable [*Officer in Charge*] confirme un échantillonnage de produits approuvé avant déchargement, l'échantillonnage en question devant être délivré à la base [...] dans trois bouteilles » ;³²⁶

³¹⁷ Canada, *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux*, SOR/2012-69, 30 March 2012 : **Annexe CH/M-102**.

³¹⁸ États-Unis d'Amérique, *Subchapter O (Pollution) of Title 33 (Navigation and Navigable Waters) of the Code of Federal Regulations*, 30 June 2017, Part 156.415 : **Annexe CH/M-103**.

³¹⁹ Royaume-Uni, *The Merchant Shipping (Ship-to-Ship Transfers) Regulations 2020*, 2020 No. 94, 31 January 2020, Regulations 4 and 12 : **Annexe CH/M-104**.

³²⁰ Norvège, *Regulation on Vessels' Notification Obligations Under the Harbour and Fairways Act*, 21 December 2015, Chapter 6 : **Annexe CH/M-105**.

³²¹ Australie, *Protection of the Sea (Prevention of Pollution from Ships) Act 1983*, n° 41, 1983, 16 juin 2017, articles 11B-11G : **Annexe CH/M-106**.

³²² Australie, *Marine Order 91 (Marine Pollution Prevention – Oil) 2014*, 13 December 2016 : **Annexe CH/M-106**.

³²³ Concernant les certificats requis par les autorités nigérianes, voir *supra* par. 2.25.

³²⁴ Autorisation navale (*supra*, note 106), par. 1-2, 12 a) : **Annexe CH/M-42** ; *Exposé en réponse* (*supra*, note 9), p. 7, par. 2.8.

³²⁵ Autorisation navale (*supra*, note 106), par. 12 d) : **Annexe CH/M-42**.

³²⁶ *Ibid.* par. 14 : **Annexe CH/M-42**.

- iii. en exigeant que le navire obtienne attestation de cale sèche avant de lever l'ancre³²⁷ ; et
- iv. en menaçant de « sévères sanctions » tout navire qui n'aurait pas satisfait à toutes instructions opérationnelles.³²⁸

4.36. Troisièmement, les prélèvements pour la protection des mers résultant, semble-t-il, du Règlement relatif aux prélèvements pour la protection des mers (*Sea Protection Levy Regulations*)³²⁹, outrepassent les pouvoirs normatifs reconnus à l'État côtier dans sa ZEE. Rien, ni dans la Convention ni dans le chapitre 8 de l'Annexe I de MARPOL, ne donne à l'État côtier le droit d'imposer quelque prélèvement pour la protection du milieu marin à un navire étranger effectuant une opération STS dans sa ZEE.

4.37. Quand bien même il aurait eu le droit de prélever quelque prélèvement pour la protection des mers sur toutes opérations STS intervenant dans sa ZEE en application des règles et normes internationales généralement acceptées (droit qu'il n'a pas), l'État côtier ne serait nullement en droit d'appliquer ses lois et règlements douaniers et fiscaux dans ladite ZEE ailleurs que sur ses îles artificielles, installations et ouvrages, ainsi qu'il a été expliqué plus haut³³⁰. L'approche suivie par le Tribunal dans *Navire « Virginia G »* pour déterminer si l'État côtier cherche à étendre sa législation fiscale et douanière à la ZEE consiste à rechercher si les droits à acquitter correspondent à ce que l'État côtier aurait obtenu sous la forme de recettes d'impôts si l'activité avait lieu à terre³³¹ et si lesdits droits « [visent] uniquement à préserver l'environnement »³³².

4.38. En l'espèce, la réglementation nigériane (*Sea Protection Levy Regulations*) s'applique également aux navires en escale et à ceux se livrant à des transferts STS dans la ZEE³³³, ce qui démontre que le Nigéria escompte tirer les mêmes recettes d'activités menées sur son territoire que de celles intervenant dans sa ZEE. Qui plus est, il indexe ce prélèvement, payable par escale (à un port d'ordinaire), sur la jauge du navire (port en lourd pour les pétroliers)³³⁴. Le tarif fixé pour le « San Padre Pio » est de 1 dollar É.-U. par tonnage brut par escale. Si ce prélèvement était véritablement censé permettre au Nigéria de s'acquitter de ses obligations de protection de l'environnement liées à sa qualité d'État côtier relativement aux opérations STS intervenant dans sa ZEE, le montant devrait logiquement inclure, par exemple, tous frais administratifs afférents à la réception et au traitement de toute notification prescrite par la règle 42 et à la surveillance d'opérations STS. Le droit à acquitter serait ainsi le même pour tout navire et toute opération STS. Loin de participer de l'exercice de pouvoirs de protection véritable de l'environnement résultant de la Convention, l'imposition de droits non négligeables de « protection des mers », fondée sur des considérations totalement étrangères à la règle 42, dissimule mal ce qui s'avère être une entreprise fiscale nigériane.

³²⁷ Ibid. par. 15 : **Annexe CH/M-42**.

³²⁸ Autorisation navale (*supra*, note 106), par. 12 f) : **Annexe CH/M-42**.

³²⁹ Voir *supra*, par. 2.34 à 2.37.

³³⁰ Voir *supra*, par. 4.25.

³³¹ *Affaire du navire « Virginia G »* (*supra*, note 297), p. 60, par. 204.

³³² *Affaire du navire « Virginia G »* (*supra*, note 297), p. 59, par. 201.

³³³ *Règlement relatif aux prélèvements pour la protection des mers* (*supra*, note 161), annexe par. 5 : **Annexe CH/M-65**.

³³⁴ *Règlement relatif aux prélèvements pour la protection des mers* (*supra*, note 161), annexe par. 6 : **Annexe CH/M-65**.

MÉMOIRE DE LA SUISSE

4.39. Vu ce qui précède, l'article 208 de la Convention ne confère pas au Nigéria compétence normative à l'égard du « San Padre Pio ». Si le Nigéria tient sans doute de l'article 211 des pouvoirs normatifs limités relativement aux transferts STS intervenant dans sa ZEE, les lois et règlements qu'il a adoptés ou interprétés comme applicables aux activités du « San Padre Pio » excèdent les limites édictées par la Convention. Il s'ensuit qu'en la présente espèce les articles 56, paragraphe 1 b) iii), et 211 ne conféraient pas au Nigéria compétence normative à l'égard du « San Padre Pio ».

4.40. En conclusion, le Nigéria n'avait pas compétence normative à l'égard des activités menées par le « San Padre Pio » dans sa ZEE du 21 au 23 janvier 2018. En vérité, le Nigéria tente d'étendre à l'ensemble de sa ZEE sa compétence territoriale plénière et la compétence dont il jouit à l'égard d'installations et ouvrages situés dans sa ZEE. La compétence rampante du Nigéria viole les droits et libertés de tous les autres Etats et, plus précisément en la présente espèce, la liberté de navigation de la Suisse et les droits exclusifs qu'elle tient de sa qualité d'Etat du pavillon.

CHAPITRE 5

LE NIGÉRIA N'ÉTAIT PAS EN DROIT D'EXERCER SA COMPÉTENCE D'EXÉCUTION SUR LE NAVIRE « SAN PADRE PIO »

5.1. La juridiction exclusive de l'État du pavillon et la liberté de navigation imposent à tout autre État une interdiction générale d'exercer non seulement une compétence normative mais également une compétence d'exécution sur un navire étranger. Ce principe est soumis à certaines exceptions qui, comme l'indique l'article 92 de la Convention, constituent des « cas exceptionnels expressément prévus par des traités internationaux ou par la Convention »³³⁵.

5.2. Le Nigéria ne peut pas se fonder sur l'une quelconque de ces exceptions pour justifier l'exercice de sa compétence d'exécution sur le navire « San Padre Pio ». Le Nigéria n'a cité aucun traité international qui prévoit une exception à la juridiction exclusive de l'État du pavillon et soit applicable aux faits de la cause. En conséquence, seuls les pouvoirs d'exécution forcée expressément prévus par la Convention peuvent être exercés. Cette conséquence découle du régime juridique spécifique de la ZEE, en vertu duquel « [c']est à l'État du pavillon qu'il appartient de prendre les mesures d'exécution forcée que la Convention du droit de la mer ne place pas sous la juridiction de l'État côtier »³³⁶.

5.3. À la suite de la demande en prescription de mesures conservatoires de la Suisse, le Nigéria a invoqué plusieurs fondements juridiques pour justifier ses actions à l'encontre du navire « San Padre Pio ». En particulier, il a prétendu avoir exercé ses droits souverains de faire respecter ses lois et règlements et avoir respecté ses obligations à cet égard, en vertu des articles 56, 208 et 214 de la Convention³³⁷. Toutefois, aucune des exceptions prévues par la Convention n'était applicable à la situation du navire « San Padre Pio ». En effet, ni l'article 56, paragraphe 1 a) (**section I**) ni les exceptions prévues par les articles 56, paragraphe 1 b) i), et 80, rapprochés de l'article 60 (**section II**), ou des articles 56, paragraphe 1 b) iii), 214 et 220 (**section III**) de la Convention ne fournissent une base juridique justifiant les mesures d'exécution prises à l'encontre du navire « San Padre Pio ».

I. L'article 56, paragraphe 1 a), de la Convention ne conférait pas au Nigéria une compétence d'exécution sur les activités du navire « San Padre Pio »

5.4. Dans le cadre de la demande en prescription de mesures conservatoires, le Nigéria a invoqué l'article 56, paragraphe 1 a), de la Convention afin de justifier ses actions. Le Nigéria a prétendu qu'il

a[vait] exercé son droit souverain de faire respecter ses lois et règlements en matière de conservation et de gestion des ressources non biologiques de sa ZEE lorsqu'il a saisi le navire « San Padre Pio » et a engagé une procédure judiciaire contre ce navire et son équipage.³³⁸

³³⁵ Art. 92 de la Convention.

³³⁶ *Affaire de l'« Arctic Sunrise » (Royaume des Pays-Bas c. Fédération de Russie), mesures conservatoires, opinion individuelle commune de M. le Juge Wolfrum et de Mme la Juge Kelly, TIDM Recueil 2013, p. 261, par. 13. Les Juges Wolfrum et Kelly ont également souligné le fait que, en ce qui concerne les mesures d'exécution forcée dans la ZEE, « la compétence de l'Etat côtier est limitée si elle n'est pas légitimée par l'une des exceptions [de la Convention] » (*ibid.*).*

³³⁷ *Exposé en réponse* (*supra* note 9), p. 20, par. 3.16 et p. 22, par. 3.22 ; *Second compte-rendu* (*supra* note 277), p. 3, l. 13-15 [version anglaise].

³³⁸ *Exposé en réponse* (*supra* note 9), p. 20, par. 3.15.

5.5. Cette affirmation est dénuée de tout fondement. Pour les raisons indiquées aux paragraphes 4.2-4.18 ci-dessus, les activités du navire « San Padre Pio » du 21 au 23 janvier 2018 n'impliquaient pas l'exploration ou l'exploitation de ressources des fonds marins et de leur sous-sol à l'intérieur de la ZEE du Nigéria ou sur son plateau continental. Le navire se livrait alors au transport d'une cargaison de gasoil dans le cadre d'un voyage international conformément aux directives données par l'affrètement, et à la livraison de cette cargaison à Anosyke en procédant à des transferts STS en mer. Les droits souverains dans la ZEE n'existent qu'« aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles ». En conséquence, l'article 56, paragraphe 1 a), de la Convention n'était pas applicable à la situation du navire « San Padre Pio ».

5.6. À supposer même, *quod non*, que le navire « San Padre Pio » se soit livré à l'exploitation de ressources non biologiques, la justification ainsi invoquée par le Nigéria n'en resterait pas moins infondée.

5.7. La Suisse ne conteste pas qu'un État côtier peut prendre les mesures d'exécution forcée nécessaires à l'encontre de navires battant pavillon d'autres États, pour autant qu'elles soient expressément autorisées par la Convention. Or, ainsi qu'il a été expliqué aux paragraphes 4.2.-4.18 ci-dessus, l'article 56, paragraphe 1 a), ne justifie pas la prise de ces mesures. Ensemble avec les autres paragraphes de l'article 56, le paragraphe 1 a) « indique la nature générale des droits, de la juridiction et des obligations de l'État côtier dans la zone »³³⁹. Il énumère les différents droits et obligations de l'État côtier et définit sa juridiction, dont le contenu est développé dans d'autres dispositions de la Convention, en particulier les parties V et VI.

5.8. L'examen de ces dispositions montre que des pouvoirs d'exécution forcée ne sont attribués aux États côtiers que dans un nombre limité de situations. La compétence d'exécution ne découle pas automatiquement de la compétence normative, y compris lorsque celle-ci est conférée à l'État côtier. La partie V de la Convention comprend une disposition intitulée « Mise en application des lois et règlements de l'État côtier » à l'article 73, paragraphe 1, mais elle confère uniquement une compétence d'exécution au titre des ressources *biologiques* :

Dans l'exercice de ses droits souverains d'exploration, d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources biologiques de la zone économique exclusive, l'État côtier peut prendre toutes mesures, y compris l'arraisonnement, l'inspection, la saisie et l'introduction d'une instance judiciaire, qui lui sont nécessaires pour assurer le respect des lois et règlements qu'il a adoptés conformément à la Convention.

La présente affaire ne concerne en rien les ressources biologiques. En conséquence, l'article 73 de la Convention ne fournit aucune base juridique aux actions du Nigéria.

5.9. Il n'existe aucune disposition équivalente à l'article 73 pour les ressources non biologiques des fonds marins ou de leur sous-sol dans les parties V ou VI de la Convention. Cette omission était intentionnelle et non accidentelle. Les États savaient que le régime du plateau continental, antérieur de plusieurs décennies au régime de la ZEE, ne contenait

³³⁹ « Article 56 », in M. H. Nordquist *et al.* (*supra* note 271), p. 525, par. 56.1. [Traduction du Greffe]

aucune disposition relative aux mesures d'exécution forcée pour les ressources non biologiques. Ils ont néanmoins décidé de ne pas ajouter une telle disposition³⁴⁰.

5.10. Indépendamment du fait qu'elle ne tient pas compte du choix opéré au cours des négociations, la position du Nigéria est également problématique pour d'autres raisons. Si l'article 56, paragraphe 1 a), de la Convention, qui s'applique indifféremment aux ressources biologiques et non biologiques, fournissait une base justifiant des mesures d'exécution forcée (*quod non*), il aurait été inutile d'inclure l'article 73. Or, les États qui ont pris part aux négociations ont décidé d'inclure une disposition expresse régissant les mesures d'exécution (article 73) et l'ont limitée aux ressources biologiques. Conformément aux règles générales d'interprétation des traités et au principe de l'effet utile, l'article 73 ne peut pas être superflu³⁴¹. Il en découle que l'article 56, paragraphe 1 a), ne fournit aucune base juridique justifiant la compétence d'exécution et que les pouvoirs d'exécution forcée sont limités à des droits souverains aux fins de conservation et de gestion des ressources biologiques, comme le prévoit expressément l'article 73.

5.11. En outre, il est difficile de soutenir que les pouvoirs d'exécution forcée au titre de ressources non biologiques ne sont pas encadrés par des sauvegardes spécifiques en vertu de la Convention. L'article 73, paragraphes 2-4, limite clairement les pouvoirs d'exécution forcée de l'État côtier en relation avec les ressources biologiques³⁴². Il doit procéder sans délai à la mainlevée de la saisie dont un navire aurait fait l'objet et à la libération de son équipage, lorsqu'une caution ou une garantie suffisante a été fournie. À défaut, il s'expose à une procédure de prompt mainlevée en vertu de l'article 292. Plus important, les sanctions qu'un État côtier peut infliger en cas d'infractions en matière de lois et de pêche sont limitées. Elles ne peuvent comprendre l'emprisonnement³⁴³. Si – comme le prétend le Nigéria – l'article 56, paragraphe 1 a), fournissait une base légale justifiant des pouvoirs d'exécution forcée au titre de ressources non biologiques, ces sauvegardes n'existeraient pas. Cette position n'est pas soutenable. L'absence d'une disposition dans la Convention ne peut pas être considérée comme conférant une compétence d'exécution, et encore moins comme conférant une compétence d'exécution totalement sans entraves.

5.12. Autre difficulté pour le Nigéria : cette interprétation de l'article 56, paragraphe 1 a), donnerait lieu à deux bases séparées justifiant la compétence d'exécution pour des ressources biologiques, l'une assortie de restrictions (article 73) et l'autre non (article 56, paragraphe 1 a)). Tel ne peut pas être le cas, bien évidemment.

5.13. À la lumière de ce qui précède, le Nigéria ne peut pas se fonder sur l'article 56, paragraphe 1 a), de la Convention pour légitimer l'exercice de sa compétence d'exécution à l'encontre du navire « San Padre Pio ».

³⁴⁰ Voir par ex., Troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, 163^e session plénière, A/CONF.62/SR.163 (1982), p. 54, par. 27 ; « Informal suggestion by Brazil, C.2/ Informal Meeting/12, 27 April 1978 », in R. Platzöder (dir.), *Troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer : documents [1973-1982]*, Vol. VI, New York, Dobbs Ferry, 1982-1995, p. 19 ; « Article 73 », in M. H. Nordquist *et al.* (*supra* note 272), p. 791-794, par. 73.4-73-9.

³⁴¹ En vertu de ce principe, chaque clause d'un traité doit être interprétée comme étant utile plutôt qu'inutile. Voir, entre autres, *Affaire du Déroit de Corfou (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord c. Albanie)*, fond, arrêt, C.I.J. Recueil 1949, p. 24 ; *Compétence en matière de pêcheries (Espagne c. Canada)*, compétence de la Cour, arrêt, C.I.J. Recueil 1998, p. 455, par. 52.

³⁴² Voir « *Monte Confurco* » (*Seychelles c. France*), prompt mainlevée, arrêt, TIDM Recueil 2000, p. 108, par. 70.

³⁴³ Art. 73, paragraphe 3, de la Convention.

II. Les articles 56, paragraphe 1 b) i), et 80 de la Convention, rapprochés de l'article 60, ne conféraient pas au Nigéria une compétence d'exécution sur les activités du navire « San Padre Pio »

5.14. Le Nigéria ne pouvait pas non plus agir sur la base de la juridiction conférée en ce qui concerne la mise en place et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages.

5.15. L'article 56, paragraphe 1 b) i), de la Convention dispose que l'État côtier a juridiction dans sa ZEE, conformément aux dispositions pertinentes de la Convention, en ce qui concerne la mise en place et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages³⁴⁴. Ainsi qu'il a été démontré au paragraphe 4.22 ci-dessus, l'État côtier a juridiction sur les installations ou les ouvrages eux-mêmes³⁴⁵. En outre, l'État côtier peut établir des zones de sécurité autour de ces installations et ouvrages, dans lesquelles il peut prendre les mesures appropriées pour assurer la sécurité de la navigation comme celle des installations et ouvrages³⁴⁶.

5.16. Ce fondement aux pouvoirs d'exécution forcée peut aisément être écarté en l'espèce. Ainsi qu'il a été démontré aux paragraphes 2.22 et 4.20-4.23 ci-dessus, le navire « San Padre Pio » n'était ni une installation ni un ouvrage, et ne se trouvait pas dans une zone de sécurité.

5.17. À la lumière des développements qui précèdent, le Nigéria ne peut pas invoquer les articles 56, paragraphe 1 b) i), et 80 de la Convention, rapprochés de l'article 60, comme base juridique justifiant l'exercice de sa compétence d'exécution à l'encontre du navire « San Padre Pio ».

III. Les articles 56, paragraphe 1 b) iii), 214 et 220 de la Convention ne conféraient pas au Nigéria une compétence d'exécution sur les activités du navire « San Padre Pio »

5.18. Lors de l'affaire sur les mesures conservatoires, le Nigéria a invoqué – pour la toute première fois – la protection et la préservation du milieu marin³⁴⁷. Cette justification *ex post facto* est totalement dénuée de fondement.

5.19. Aux termes de l'article 56, paragraphe 1 b) iii), de la Convention, le Nigéria peut exercer dans sa ZEE sa « juridiction, conformément aux dispositions pertinentes de la Convention, en ce qui concerne [...] la protection et la préservation du milieu marin ». Les « dispositions pertinentes de la Convention » figurent en l'occurrence dans la partie XII (« Protection et préservation du milieu marin »).

5.20. Le Nigéria a invoqué l'article 214 de la Convention, qui consacre la compétence d'exécution des États côtiers au titre de la pollution résultant d'activités relatives aux fonds marins³⁴⁸. Or, l'article 214 n'était pas applicable à la situation du navire « San Padre Pio » pour les mêmes raisons que celles qui ont été avancées en relation avec l'article 208³⁴⁹. Les transferts STS effectués par le navire « San Padre Pio » les 21-23 janvier 2018 n'entraient pas

³⁴⁴ Art. 56 de la Convention.

³⁴⁵ Art. 60, paragraphe 2, de la Convention.

³⁴⁶ Art. 80, rapproché de l'art. 60, paragraphe 4, de la Convention.

³⁴⁷ *Exposé en réponse* (*supra* note 9), p. 1, par. 1.5.

³⁴⁸ *Exposé en réponse* (*supra* note 9), p. 20, par. 3.16 ; *Second compte-rendu* (*supra* note 277), p. 20, l. 14-15 [version anglaise].

³⁴⁹ Voir *supra*, par. 4.29.

dans le cadre des activités envisagées dans cet article. Ils ne constituaient pas des activités relatives aux fonds marins, et n'avaient aucun lien avec de telles activités³⁵⁰.

5.21. Les seules dispositions applicables aux activités du « San Padre Pio » sont celles qui se rapportent à la pollution par les navires (c'est-à-dire les articles 211 et 220 de la partie XII de la Convention). Ces dispositions définissent, respectivement, la portée de la compétence normative et de la compétence d'exécution des États côtiers. En ce qui concerne l'exécution forcée, les limites de la juridiction de l'État côtier sont les suivantes :

3. Lorsqu'un État a de sérieuses raisons de penser qu'un navire naviguant dans sa zone économique exclusive ou sa mer territoriale a commis, dans la zone économique exclusive, une infraction aux règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires ou aux lois et règlements qu'il a adoptés conformément à ces règles et normes internationales et leur donnant effet, cet État peut demander au navire de fournir des renseignements concernant son identité et son port d'immatriculation, son dernier et son prochain port d'escale et autres renseignements pertinents requis pour établir si une infraction a été commise.

[...]

5. Lorsqu'un État a de sérieuses raisons de penser qu'un navire naviguant dans sa zone économique exclusive ou sa mer territoriale a commis, dans la zone économique exclusive, une infraction visée au paragraphe 3 entraînant des rejets importants dans le milieu marin qui ont causé ou risquent d'y causer une pollution notable, il peut procéder à l'inspection matérielle du navire pour déterminer s'il y a eu infraction, si le navire a refusé de donner des renseignements ou si les renseignements fournis sont en contradiction flagrante avec les faits, et si les circonstances de l'affaire justifient cette inspection.

6. Lorsqu'il y a preuve manifeste qu'un navire naviguant dans la zone économique exclusive ou la mer territoriale d'un État a commis, dans la zone économique exclusive, une infraction visée au paragraphe 3 ayant entraîné des rejets qui ont causé ou risquent de causer des dommages importants au littoral ou aux intérêts connexes de l'État côtier ou à toutes ressources de sa mer territoriale ou de sa zone économique exclusive, cet État peut, sous réserve de la section 7, si les éléments de preuve le justifient, intenter une action, notamment ordonner l'immobilisation du navire conformément à son droit interne.³⁵¹

5.22. En l'espèce, il n'y a eu aucun rejet dans le milieu marin³⁵². Au demeurant, le Nigéria n'a à aucun moment prétendu que le navire « San Padre Pio » ait été responsable d'une pollution, de telle sorte que les paragraphes 5 et 6 de l'article 220 ne peuvent pas constituer une base juridique justifiant l'intervention du Nigéria. De la même manière, en ce qui concerne le paragraphe 3, le Nigéria n'a à aucun moment allégué ou invoqué qu'il ait eu une raison de penser que le navire « San Padre Pio » ait commis une infraction aux règles et

³⁵⁰ Voir *supra*, par. 4.7-4.10, 4.29.

³⁵¹ Art. 220 de la Convention.

³⁵² Attestation sous serment du capitaine (*supra* note 1), par. 17 : **Annexe CH/M-1** ; Attestation sous serment du second du capitaine (*supra* note 1), par. 11 : **Annexe CH/M-2**.

MÉMOIRE DE LA SUISSE

normes applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires dans la ZEE.

5.23. Ainsi qu'il a été indiqué ci-dessus, le Nigéria a présenté cette justification *a posteriori*, exclusivement pour les besoins de son argumentation juridique dans l'affaire sur les mesures conservatoires, et non pendant la saisie ou les inculpations et poursuites subséquentes diligentées contre le navire et son équipage. La seule mesure qu'un État côtier peut prendre en vertu de l'article 220, paragraphe 3, de la Convention consiste à « demander au navire de fournir des renseignements concernant son identité et son port d'immatriculation, son dernier et son prochain port d'escale et autres renseignements pertinents requis pour établir si une infraction a été commise ». Cette disposition ne permet en aucun cas la saisie et la détention du navire et de son équipage.

5.24. À la lumière de ce qui précède, le Nigéria ne peut pas prétendre que les articles 56, paragraphe 1 b) iii), 214 ou 220 de la Convention fournissent une base juridique justifiant l'exercice de sa compétence d'exécution à l'encontre du navire « San Padre Pio ».

5.25. En conclusion, il n'existe aucun traité applicable entre la Suisse et le Nigéria qui fournisse une base justifiant la compétence d'exécution, et aucune des exceptions prévues par la Convention n'était applicable à la situation du navire « San Padre Pio ». Ni l'article 56, paragraphe 1 a), ni les exceptions prévues à l'article 80, rapproché des articles 60, 214 ou 220 de la Convention, ne fournissent au Nigéria une base juridique justifiant ses actions à l'encontre du navire « San Padre Pio ». Pour toutes ces raisons, le Nigéria n'était pas en droit d'exercer sa compétence d'exécution sur le navire « San Padre Pio ».

CHAPITRE 6

LE NIGÉRIA A VIOLÉ LES GARANTIES ENCADRANT SES POUVOIRS DE POLICE

6.1. En vertu de la Convention, l'exercice de la juridiction est limité par certaines exigences générales. Le Nigéria a violé les garanties qui encadrent ses pouvoirs de police dans la Convention (**section I**) ; n'a pas tenu dûment compte des droits et obligations de la Suisse (**section II**) ; n'a pas respecté les principes d'humanité, de caractère raisonnable et de proportionnalité (**section III**) ; et a violé l'article 300 de la Convention (**section IV**). Que le Nigéria ait ou non été en droit d'exercer sa juridiction sur le navire, son équipage et sa cargaison (il ne l'était pas), la manière dont il a exercé cette juridiction a violé ces obligations.

I. Le Nigéria a violé les garanties prévues par la Convention encadrant ses pouvoirs de police

A. Le Nigéria a violé l'article 225 de la Convention

6.2. La Convention n'habilitait pas le Nigéria à prendre des mesures de police à l'encontre du navire « San Padre Pio » pour les raisons expliquées au chapitre 5 ci-dessus. En tout état de cause, l'article 225 de la Convention institue un certain nombre de garanties limitant la manière dont les États côtiers peuvent exercer leurs pouvoirs de police. Il prescrit que :

Lorsqu'ils exercent, en vertu de la Convention, leurs pouvoirs de police à l'encontre des navires étrangers, les États ne doivent pas mettre en danger la sécurité de la navigation, ni faire courir aucun risque à un navire ou le conduire à un port ou lieu de mouillage dangereux ni non plus faire courir de risque excessif au milieu marin.

6.3. Bien que la partie XII, où figure cette disposition, se rapporte à la protection et à la préservation de l'environnement, ce n'est pas le seul contexte dans lequel l'article 225 de la Convention est applicable. Dans l'*Affaire du navire « Virginia G »*, le Tribunal a jugé que,

[...] bien que l'article 225 figure dans la partie XII de la Convention, consacrée à la protection et la préservation du milieu marin, il a une portée générale en ce qu'il dispose que « [l]orsqu'ils exercent, en vertu de la Convention, leurs pouvoirs de police à l'encontre des navires étrangers », les États doivent respecter les prescriptions énoncées audit article [...] Il s'ensuit que toutes ses prescriptions s'appliquent aux mesures d'exécution prises en application de l'article 73, paragraphe 1, de la Convention.³⁵³

6.4. Un État peut se conformer aux prescriptions de l'article 225 en « adoptant ou en s'abstenant d'adopter des mesures qui pourraient entraîner une mise en danger de la sécurité de la navigation ou faire courir un risque à un navire ». ³⁵⁴ Les obligations instituées par cet article se fondent sur la prévention et non sur la réparation après la survenance des faits.

³⁵³ Navire « Virginia G » (*supra* note 297), p. 98, par. 373 ; Navire « San Padre Pio », *Opinion individuelle de Mme la Juge ad hoc Petrig* (*supra* note 45), p. 1, par. 2.

³⁵⁴ V. Becker-Weinberg, « Article 225 » in A. Proelß (dir.), *The United Nations Convention on the Law of the Sea: A Commentary*, Nördlingen, C. H. Beck, 2017, p. 1536, par. 8. [Traduction du Greffe]

MÉMOIRE DE LA SUISSE

6.5. En l'espèce, le navire « San Padre Pio » a été victime de quatre collisions au moins (jusqu'à présent) pendant sa détention au Nigéria³⁵⁵. La congestion aux points d'ancrage est un problème bien connu au Nigéria, comme l'a souligné l'EFCC dans un communiqué de presse du 10 janvier 2020 :

Le Commodore Bura [de la Marine nigériane] [en] [...] a appelé à l'EFCC pour accélérer les poursuites dans des affaires de soutage illégal de carburant afin de désencombrer les zones et jetées de mouillage. «Les navires encombrant les espaces de jetées et les aires de mouillage. Vous devriez envisager de restituer les navires à leurs propriétaires contre constitution d'une caution pendant la durée des procédures judiciaires afin de décongestionner les installations» a-t-il déclaré.³⁵⁶

Quatre collisions en moins de dix mois, ce seul fait démontre la situation périlleuse dans laquelle le navire « San Padre Pio » se trouve.

6.6. De la même manière, l'attaque armée du 15 avril 2019 a matérialisé un autre risque bien connu du Nigéria. Ainsi qu'il a été démontré aux paragraphes 1.18-1.24 ci-dessus, les attaques armées et les actes de piraterie sont endémiques dans les eaux et la ZEE du Nigéria. Ces événements, comme celui dont le navire « San Padre Pio » et son équipage ont été victimes, sont tous trop fréquents.³⁵⁷

6.7. À la lumière de ces risques, le Nigéria n'aurait pas dû ordonner au navire de s'ancrer à *Bonny Anchorage*. En outre, même après la première collision et l'attaque armée, le Nigéria a continué d'immobiliser le navire dans le même lieu de mouillage. Le Nigéria a violé l'article 225 de la Convention en immobilisant le « San Padre Pio » dans un lieu de mouillage dangereux, puis en continuant de mettre en danger la sécurité du navire.

6.8. Outre ces violations de l'article 225, le Nigéria a exposé le milieu marin à un risque « excessif ». Les différents problèmes subis par le navire, qui sont la conséquence directe de son immobilisation prolongée, équivalent à un tel « risque excessif »³⁵⁸. Le risque de collisions dans les zones de mouillage surchargées du Nigéria, s'ajoutant au risque de nouvelles attaques armées, pourrait provoquer le déversement de plus de 4 000 tonnes métriques de gasoil³⁵⁹. Étant donné que ce risque était clairement prévisible, le Nigéria aurait dû adopter des mesures afin d'y parer, en particulier en donnant mainlevée du navire.

6.9. La Suisse a alerté le Nigéria face au risque de pollution³⁶⁰. Néanmoins, le Nigéria a continué de mettre le milieu marin en danger, bien qu'il ait eu connaissance du risque existant, et en dépit des autres options dont il disposait.

³⁵⁵ Voir *supra*, par. 2.75.

³⁵⁶ Commission nigériane contre les délits économiques et financiers (EFCC), *EFCC Seeks Navy Support in Prosecuting Illegal Oil Bunkering Cases* (10 février 2020), disponible à l'adresse : efccnigeria.org/efcc/news/5456-efcc-seeks-navy-support-in-prosecuting-illegal-oil-bunkering-cases (dernière consultation le 21 juin 2020). [Traduction du Greffe]

³⁵⁷ Voir *supra*, par. 1.18-1.24 et 2.71.

³⁵⁸ Voir *supra*, par. 2.73.

³⁵⁹ Voir *supra*, par. 2.25.

³⁶⁰ Navire « San Padre Pio » (*Suisse c. Nigéria*), mesures conservatoires, compte-rendu du 21 juin 2019, à 10h00, TIDM/PV.19/A27/1, p. 10, 31, 32 [version anglaise].

MÉMOIRE DE LA SUISSE

6.10. À la lumière de ce qui précède, le Nigéria a violé, et continue de violer, l'article 225 de la Convention car il a conduit le navire à un lieu de mouillage dangereux et le maintient dans ce lieu. Les actions du Nigéria ont mis en danger (et continuent de mettre en danger) la sécurité de la navigation ; elles ont exposé (et continuent d'exposer) le navire à un risque ; et elles font courir (et continuent de faire courir) un risque excessif au milieu marin.

B. Le Nigéria a violé l'article 230 de la Convention

6.11. D'après la Convention, les mesures de « prévention, de réduction et de contrôle de la pollution du milieu marin »³⁶¹ sont limitées par les garanties énoncées à l'article 230 de la Convention. Les paragraphes pertinents se lisent comme suit :

1. Seules des peines pécuniaires peuvent être infligées en cas d'infraction aux lois et règlements nationaux ou aux règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, qui ont été commises par des navires étrangers au-delà de la mer territoriale.

[...]

3. Dans le déroulement des poursuites engagées en vue de réprimer des infractions de ce type commises par un navire étranger pour lesquelles des peines peuvent être infligées, les droits reconnus de l'accusé sont respectés.

6.12. Dans le cas du navire « San Padre Pio », tout l'équipage a été emprisonné pendant une période allant de 11 jours à plus d'un mois. Après sa libération de prison, l'équipage a été détenu sur le navire par les autorités nigérianes sous garde armée. En outre, le capitaine et trois autres officiers ont été accusés de délits passibles d'une peine d'emprisonnement à perpétuité³⁶².

6.13. Certains droits reconnus des membres de l'équipage n'ont pas été respectés par le Nigéria, en particulier :

- i. une équipe de TV a filmé leur arrestation ;
- ii. ils ont été battus ;
- iii. ils ont été interrogés sans l'assistance d'un avocat et l'accès à un avocat leur a été refusé ;
- iv. leur employeur a dû pourvoir à leurs besoins essentiels pendant la durée de leur emprisonnement.

Les violations du Pacte international relatif aux droits civils et politiques (« **PIDCP** ») commises par le Nigéria, telles que décrites aux paragraphes 6.53-6.58 ci-dessous, constituent

³⁶¹ Telles qu'elles sont invoquées par le Nigéria dans l'*Exposé en réponse* (*supra* note 9), p. 1, par. 1.5 ; voir également *ibid.*, p. 20, par. 3.16 et p. 22, par. 3.22 ; *Second compte-rendu* (*supra* note 277), p. 3, l. 13-15 [version anglaise].

³⁶² Voir *supra*, par. 2.44.

MÉMOIRE DE LA SUISSE

une preuve supplémentaire de la violation de l'article 230, paragraphe 3, de la Convention par le Nigéria³⁶³.

6.14. Il ressort de ce qui précède que le Nigéria a violé l'article 230 de la Convention car il a cherché à infliger et a infligé des peines non pécuniaires et n'a pas respecté des droits reconnus de l'accusé.

C. Le Nigéria a violé l'article 231 de la Convention

6.15. L'article 231 de la Convention est une disposition importante pour l'appréciation des faits de la cause. Il impose l'obligation d'informer les États du pavillon des mesures prises à l'encontre des navires battant leur pavillon. L'article 231 dispose, dans sa partie pertinente, que :

Les États notifient sans retard à l'État du pavillon et à tout autre État concerné toutes les mesures prises à l'encontre de navires étrangers en application de la section 6, et soumettent à l'État du pavillon tous les rapports officiels concernant ces mesures. [...] Les agents diplomatiques ou les fonctionnaires consulaires et, dans la mesure du possible, l'autorité maritime de l'État du pavillon sont immédiatement informés de toutes mesures de cet ordre.

6.16. Les États côtiers sont obligés de notifier non seulement une « saisie ou immobilisation », mais également « toutes les mesures prises [...] en application de la section 6 » (dès leur exécution). Ils doivent également soumettre « tous les rapports officiels concernant ces mesures » à l'État du pavillon.

6.17. Ainsi qu'il a été expliqué ci-dessus³⁶⁴, le Nigéria n'a jamais notifié à la Suisse les mesures qui ont été prises à l'encontre du navire et de son équipage. Il n'a également soumis aucun rapport officiel concernant ces mesures. Le Nigéria a soutenu, au cours de l'affaire sur les mesures conservatoires, qu'il avait pris ces mesures en vertu de l'article 214 de la Convention³⁶⁵. Qu'il ait ou non été en droit d'exercer sa compétence d'exécution en vertu de la section 6 de la partie XII (il ne l'était pas, au demeurant)³⁶⁶, l'article 231 de la Convention lui faisait obligation, en toute hypothèse, de notifier à la Suisse la saisie du navire « San Padre Pio » et l'arrestation de son équipage, ainsi que les mesures ultérieurement prises à leur encontre, et de lui soumettre les rapports officiels concernant ces mesures.

6.18. Il ressort des développements qui précèdent que le Nigéria a violé l'article 231 de la Convention car il a manqué de notifier à la Suisse, en sa qualité d'État du pavillon, les mesures qu'il avait prises à l'encontre du navire et de son équipage, et s'est abstenu de soumettre les rapports concernant ces mesures.

³⁶³ « Article 230 », in M. H. Nordquist *et al.*, *The United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary*, Vol. IV, Dordrecht, Martinus Nijhoff Publishers, 1993, at p. 370, para. 230.9(c).

³⁶⁴ Voir *supra*, par. 0.3.; voir également Interventions diplomatiques de la Suisse (*supra* note 3) : **Annexe CH/M-6**.

³⁶⁵ *Exposé en réponse* (*supra* note 9), p. 20, par. 3.16.

³⁶⁶ Voir *supra*, Chapitre 5.

D. Le Nigéria a violé l'article 226 de la Convention

6.19. Le Nigéria prétend que les mesures qu'il a prises à l'encontre du navire « San Padre Pio » sont des actes de prévention, de réduction et de maîtrise de la pollution du milieu marin³⁶⁷ ; or, des garanties supplémentaires encadrent la manière dont la compétence d'exécution peut être exercée en vertu de la Convention. L'article 226 de la Convention contient des sauvegardes applicables aux enquêtes dont les navires étrangers peuvent faire l'objet de la part des États côtiers en vertu des articles 216, 218 et 220. Ainsi qu'il a été expliqué ci-dessus, les mesures d'exécution forcée au titre des opérations STS dans la ZEE sont régies par l'article 220 de la Convention, et non par l'article 214 comme le prétend le Nigéria³⁶⁸. L'article 226 est donc applicable en l'espèce.

6.20. L'article 226, paragraphe 1 a), de la Convention instaure une première garantie en ce qui concerne les circonstances et l'étendue de l'inspection matérielle d'un navire :

L'inspection matérielle d'un navire étranger doit être limitée à l'examen des certificats, registres ou autres documents dont le navire est tenu d'être muni en vertu des règles et normes internationales généralement acceptées, ou de tous documents similaires; il ne peut être entrepris d'inspection matérielle plus poussée du navire qu'à la suite de cet examen et uniquement si :

- i) il y a de sérieuses raisons de penser que l'État du navire ou de son équipement ne correspond pas essentiellement aux mentions portées sur les documents;
- ii) la teneur de ces documents ne suffit pas pour confirmer ou vérifier l'infraction présumée;
- iii) le navire n'est pas muni de certificats et documents valables.

6.21. En l'espèce, les autorités nigérianes ne se sont pas limitées à l'examen des certificats, registres et documents mentionnés à l'article 226. Il n'existait, en l'occurrence, aucun des motifs indiqués aux points i) à iii) ci-dessus, justifiant une inspection matérielle plus poussée du navire.

6.22. Une seconde garantie importante est instituée par l'article 226, paragraphe 1 b), de la Convention, qui dispose ce qui suit :

Lorsqu'il ressort de l'enquête qu'il y a eu infraction aux lois et règlements applicables ou aux règles et normes internationales visant à protéger et préserver le milieu marin, il est procédé sans délai à la mainlevée de l'immobilisation du navire, après l'accomplissement de formalités raisonnables, telles que le dépôt d'une caution ou d'une autre garantie financière.

6.23. Quand bien même l'enquête sur les activités du navire « San Padre Pio » aurait-elle été légitime en vertu de l'article 226, paragraphe 1 a), de la Convention (elle ne l'était pas, en

³⁶⁷ Comme le Nigéria le soutient dans l'*Exposé en réponse* (*supra* note 9), p. 1, par. 1.5 ; voir également *ibid.*, p. 20, par. 3.16 et p. 22, par. 3.22 ; *Second compte-rendu* (*supra* note 277), p. 3, l. 13-15 [version anglaise].

³⁶⁸ Voir *supra*, par. 5.20-5.21.

l'occurrence), le Nigéria aurait dû, ayant allégué une infraction, procéder sans délai à la mainlevée de l'immobilisation du navire, après l'accomplissement de formalités raisonnables.

6.24. Il est rappelé que 12 membres d'équipage ont été empêchés de quitter le Nigéria pendant quatre mois après l'abandon de toutes les charges à leur encontre. En outre, le capitaine et les trois autres officiers n'ont pas non plus été libérés rapidement, alors même qu'une caution de 222 000 dollars É.-U. avait été versée le 6 avril 2018 pour leur libération³⁶⁹. Il s'est écoulé près de 20 mois de plus avant qu'ils puissent quitter le Nigéria. Le navire, pour sa part, n'a toujours pas été libéré. Les procédures auxquelles le navire et son équipage ont été soumis n'étaient pas raisonnables et ne le sont toujours pas.

6.25. L'article 226, paragraphe 1 a), contient une troisième garantie, en disposant que « les États ne retiennent pas un navire étranger plus longtemps qu'il n'est indispensable aux fins des enquêtes prévues aux articles 216, 218 et 220 ».

6.26. En l'espèce, plus de 29 mois se sont écoulés depuis la saisie du navire « San Padre Pio », et le Nigéria refuse toujours de le libérer. Or, il n'existait aucune base légale en vertu de la Convention justifiant de saisir et d'immobiliser le navire et de détenir son équipage, et ce dès l'origine. Qui plus est, depuis le prononcé de la décision de la Haute Cour fédérale, il n'existe actuellement aucune base légale en vertu de la loi nationale nigériane qui justifie de continuer d'immobiliser le navire.

6.27. Il ressort de ce qui précède que le Nigéria a violé, et continue de violer, l'article 226 de la Convention pour les motifs suivants : il a inspecté le navire d'une manière qui était excessive ; il a subordonné la libération du capitaine et des trois autres officiers à des procédures déraisonnables ; et il a retardé (et continue de retarder) le départ du navire.

II. Le Nigéria a manqué de tenir dûment compte des droits et des obligations de la Suisse

A. Le Nigéria a manqué de tenir dûment compte des droits et des obligations de la Suisse, car il n'a pas coopéré afin de trouver une solution au différend

6.28. L'article 56, paragraphe 2, de la Convention se lit comme suit :

Lorsque, dans la zone économique exclusive, il exerce ses droits et s'acquitte de ses obligations en vertu de la Convention, l'État côtier *tient dûment compte des droits et des obligations des autres États* et agit d'une manière compatible avec la Convention.³⁷⁰

6.29. L'article 56, paragraphe 2, reconnaît que la juridiction « ne peut pas être tenue pour absolue »³⁷¹. Parmi les indices retenus par la Cour permanente d'arbitrage dans l'*Arbitrage concernant l'aire maritime protégée des Chagos* pour déterminer si l'obligation de tenir dûment compte de ces droits et obligations avait été respectée, les tentatives diplomatiques en vue de trouver une solution ont joué un rôle important³⁷². La Cour a reconnu que ces

³⁶⁹ Voir *supra*, par. 2.50.

³⁷⁰ Italique ajouté.

³⁷¹ A. Proelß, « Article 56 » (*supra* note 272), p. 430, par. 23.

³⁷² *Arbitrage concernant l'aire maritime protégée des Chagos (Maurice c. Royaume-Uni), Décision du 18 mars 2015, CPA Affaire No 2011-03* (« Arbitrage des Chagos »), p. 202, 210, par. 519 et 534-535.

tentatives de bonne foi n'avaient pas été faites, de telle sorte que l'obligation de « tenir dûment compte » avait été violée³⁷³.

6.30. En l'espèce, le Nigéria n'a pas notifié l'interception, la saisie ou l'immobilisation du navire « San Padre Pio » à la Suisse. Lorsque cette dernière a cherché à discuter du problème afin de trouver une solution, elle s'est heurtée au silence du Nigéria³⁷⁴.

6.31. Il ressort de ce qui précède que le Nigéria a violé l'obligation qui lui était faite par l'article 56, paragraphe 2, de la Convention de tenir dûment compte des droits et obligations de la Suisse.

B. Le Nigéria n'a pas tenu dûment compte des obligations de la Suisse

6.32. En outre, l'article 94 de la Convention énumère les obligations de l'État du pavillon dont le Nigéria était obligé de tenir dûment compte en vertu de l'article 56, paragraphe 2. L'article 94, dispose ce qui suit, dans ses passages pertinents :

1. Tout État exerce effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon.
2. En particulier tout État :
[...]
 - b) exerce sa juridiction conformément à son droit interne sur tout navire battant son pavillon, ainsi que sur le capitaine, les officiers et l'équipage pour les questions d'ordre administratif, technique et social concernant le navire.
3. Tout État prend à l'égard des navires battant son pavillon les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne :
[...]
 - b) la composition, les conditions de travail et la formation des équipages, en tenant compte des instruments internationaux applicables;
[...]
5. Lorsqu'il prend les mesures visées aux paragraphes 3 et 4, chaque État est tenu de se conformer aux règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées et de prendre toutes les dispositions nécessaires pour en assurer le respect.³⁷⁵

6.33. Dans les circonstances de la présente affaire, le Nigéria a violé l'article 56, paragraphe 2, de la Convention en ne tenant pas dûment compte des obligations de la Suisse en vertu de l'article 94 de la Convention, rapproché à la fois de la Convention du travail maritime (« CTM ») et du Pacte international relatif aux droits civils et politiques.

³⁷³ Arbitrage des Chagos (*supra* note 372), p. 215, par. 547.

³⁷⁴ Voir *supra*, par.0.3 ; voir également Interventions diplomatiques de la Suisse (*supra* note 3) : **Annexe CH/M-6**.

³⁷⁵ Italique ajouté.

MÉMOIRE DE LA SUISSE

1. *Le Nigéria n'a pas tenu dûment compte des obligations de la Suisse en vertu de la CTM*

6.34. La CTM, adoptée en 2006, « constitue une élaboration ultérieure de la réglementation maritime internationale instituée par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 »³⁷⁶. C'est un bon exemple de traité étoffant la Convention³⁷⁷. Comme l'a fait très justement remarquer un auteur, la Convention « fixe le cadre légal dans lequel des normes détaillées, destinées à réguler les différentes utilisations de la mer, peuvent être élaborées et appliquées »³⁷⁸. La CTM est l'une de ces applications, qui offre une mise en œuvre concrète des obligations relatives aux gens de mer prévues par la Convention³⁷⁹. C'est ce que confirme également le préambule de la CTM lui-même :

Rappelant que la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer établit un cadre juridique général régissant l'ensemble des activités sur les mers et les océans, qu'elle revêt une importance stratégique comme base de l'action et de la coopération nationales, régionales et mondiales dans le secteur maritime et que son intégrité doit être préservée ; et

Rappelant que l'article 94 de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer qui définit les devoirs et les obligations incombant à l'État du pavillon notamment en ce qui concerne les conditions de travail, les effectifs et les questions sociales à bord des navires qui battent son pavillon;
[...]

6.35. La Suisse est l'État du pavillon du « San Padre Pio ». C'est pourquoi le droit suisse s'applique à bord du navire, CTM y compris, étant donné que les conventions internationales font partie de l'ordre juridique suisse³⁸⁰. La Suisse est partie à la CTM, qu'elle a ratifiée le 21 février 2011. Le Nigéria a ratifié la CTM le 18 juin 2013, de telle sorte que ses règles ne devraient rien avoir de surprenant pour lui.

6.36. La CTM impose plusieurs obligations. L'article IV oblige les parties à respecter en pratique les droits en matière d'emploi et les droits sociaux des membres de l'équipage. Parmi ces droits, l'article IV, alinéas 1), 3) et 4), impose à l'État du pavillon de veiller au respect des droits des gens de mer :

1. Tous les gens de mer ont droit à un lieu de travail sûr et sans danger où les normes de sécurité sont respectées.

3. Tous les gens de mer ont droit à des conditions de travail et de vie décentes à bord des navires.

³⁷⁶ M. L. McConnell *et al.*, *The Maritime Labour Convention, 2006: A Legal Primer to an Emerging International Regime*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2011, p. 6. [Traduction du Greffe]

³⁷⁷ M. L. McConnell *et al.*, (*supra* note 376), p. 6, 23.

³⁷⁸ R. Churchill, « The 1982 Convention on the Law of the Sea » in D. Rothwell *et al.* (dir.), *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, Oxford, Oxford University Press, 2015, p. 30.

³⁷⁹ La CTM est conçue comme le « quatrième pilier » de la réglementation maritime internationale, aux côtés des trois conventions clés de l'OMI, à savoir les conventions STCW, SOLAS et MARPOL (M. L. McConnell *et al.*, « The Maritime Labour Convention, 2006 Consolidates Seafarers' Labour Instruments », *American Society of International Law Insights*, Vol. 10, 2006).

³⁸⁰ L'art. 5(4) de la Constitution suisse se lit comme suit : « La confédération et les cantons respectent le droit international », *Constitution de la Confédération suisse* (*supra* note 37) : **Annexe CH/M-15**. Cet article reflète l'approche moniste du droit suisse.

MÉMOIRE DE LA SUISSE

4. Tous les gens de mer ont droit à la protection de la santé, aux soins médicaux, à des mesures de bien-être et aux autres formes de protection sociale.

6.37. La CTM réaffirme également l'obligation des États du pavillon de faire respecter les droits visés à l'article IV, paragraphe 1 à 4. L'article V, paragraphe 1, de la CTM prescrit ce qui suit :

Tout Membre applique et fait respecter la législation ou les autres mesures qu'il a adoptées afin de s'acquitter des obligations contractées aux termes de la présente convention en ce qui concerne les navires et les gens de mer relevant de sa juridiction.

En vertu de cette disposition, un État partie est non seulement tenu d'appliquer la législation³⁸¹, les réglementations ou les autres mesures adoptées afin de s'acquitter des obligations que la Convention met à sa charge en ce qui concerne les navires et les gens de mer relevant de sa juridiction, mais il est également tenu de *faire respecter* cette législation, ces réglementations ou ces mesures. Si elle s'abstenait de le faire, la Suisse ne respecterait pas ses obligations internationales.

6.38. Par suite de la saisie du « San Padre Pio », il serait bien difficile de soutenir que les membres de l'équipage ont eu droit à des « conditions de travail et de vie décentes », « à la protection de la santé, aux soins médicaux, à des mesures de bien-être et aux autres formes de protection sociale » et « à un lieu de travail sûr et sans danger ».

6.39. L'impossibilité pour le capitaine et les trois autres officiers de rentrer chez eux pendant plus de 22 mois est très éloignée des normes de « conditions de travail décentes » imposées par la CTM. Il en va de même de l'impossibilité de quitter le Nigéria pour les 12 membres d'équipage contre lesquels les poursuites avaient été abandonnées quatre mois auparavant³⁸². La norme A2.5.1, paragraphe 1 c) dispose que :

Tout Membre veille à ce que les gens de mer embarqués sur des navires battant son pavillon aient le droit d'être rapatriés dans les cas suivants : [...] lorsque le marin n'est plus en mesure d'exercer les fonctions prévues par le contrat d'engagement maritime ou qu'il n'est pas possible de lui demander de les exercer compte tenu de circonstances particulières.

En vertu de la norme A2.5.1, paragraphe 2 b) de la CTM, les gens de mer ont le *droit* d'être rapatriés tous les 12 mois. Or, ces normes n'ont pas pu être respectées pendant toute la période au cours de laquelle les membres de l'équipage ont été détenus au Nigéria. La Suisse a donc été empêchée par le Nigéria de fournir des « conditions de travail décentes » aux membres de l'équipage du navire « San Padre Pio ».

6.40. De la même manière, par suite de leur détention prolongée en prison et à bord du navire, et du stress engendré par cette situation, des membres de l'équipage ont souffert de graves problèmes de santé, dont le traitement a parfois été indûment retardé par les autorités

³⁸¹ La Suisse a appliqué la CTM directement en vertu de l'art. 9, paragraphe 1) h), de son Ordonnance sur la navigation maritime, (RS 747.301, 20 novembre 1956, art. 9(1)(h) : **Annexe CH/M-108**).

³⁸² Voir *supra*, par. 2.45-2.46.

nigérianes³⁸³. Du fait des actions du Nigéria, la Suisse n'a pas pu veiller à ce que l'équipage ait droit « à la protection de la santé, aux soins médicaux, à des mesures de bien-être et aux autres formes de protection sociale » comme le prévoit la CTM.

6.41. Enfin, l'attaque à main armée du 15 avril 2019 et les collisions dont le navire « San Padre Pio » a été victime entre le 15 juin 2019 et le 2 avril 2020 montrent à quel point les membres de l'équipage – passés et présents – se trouvent dans une situation dangereuse. Les informations statistiques sur la zone géographique dans laquelle le navire et son équipage sont détenus montrent que ces événements étaient prévisibles³⁸⁴. Dans ces circonstances, la Suisse a été empêchée de fournir le « lieu de travail sûr et sans danger » auquel les membres de l'équipage avaient droit.

6.42. Les droits des membres de l'équipage n'ont pas pu être garantis après la saisie du « San Padre Pio ». La faute n'en est pas imputable à la Suisse, laquelle a, au contraire, multiplié les efforts pour remédier à la situation épouvantable à laquelle les membres de l'équipage ont dû faire face au Nigéria³⁸⁵. Cette situation a été provoquée par le fait que le Nigéria n'a pas dûment tenu compte des obligations de la Suisse en vertu de l'article 56, paragraphe 2, de la Convention, rapproché de la CTM.

6.43. Il ressort des développements qui précèdent que le Nigéria, en empêchant la Suisse de remplir effectivement ses obligations en tant qu'État du pavillon, conformément à l'article 94 de la Convention, lu à la lumière de la CTM, a violé son obligation de tenir dûment compte des obligations de la Suisse, comme l'exigeait l'article 56, paragraphe 2, de la Convention.

2. *Le Nigéria n'a pas tenu dûment compte des obligations de la Suisse en vertu du PIDCP*

6.44. Le PIDCP a été adopté en 1966 et a été décrit comme « le traité sur les droits de l'homme le plus important du monde »³⁸⁶. Cela tient, en partie, à sa ratification pratiquement universelle³⁸⁷. Étant donné qu'il existe un lien entre les conditions de travail et les droits de l'homme, et en raison de sa très large acceptation, le PIDCP peut être considéré comme un ensemble de « réglementations, procédures et pratiques internationales généralement acceptées » en matière de « composition des équipages des navires, et de conditions de travail » conformément à l'article 94, paragraphes 3 et 4, de la Convention.

6.45. Comme cela était le cas de la CTM, les lois suisses applicables à bord du « San Padre Pio » incluent le PIDCP. La Suisse doit, par exemple, assurer la sécurité des membres de l'équipage, conformément à l'article 9 du PIDCP, qui dispose ce qui suit :

1. Tout individu a droit à la liberté et à la sécurité de sa personne. Nul ne peut faire l'objet d'une arrestation ou d'une détention arbitraires. Nul ne

³⁸³ Voir *supra*, par. 2.70.

³⁸⁴ Voir *supra*, par. 2.70.

³⁸⁵ Interventions diplomatiques de la Suisse (*supra* note 3) : **Annexe CH/M-6**.

³⁸⁶ S. Joseph / M. Castan, *The International Covenant on Civil and Political Rights: Cases, Materials and Commentary*, 3^{ème} éd., Oxford, Oxford University Press, 2013, p. 3. [Traduction du Greffe]

³⁸⁷ La Suisse a ratifié le PIDCP le 18 septembre 1992. Le Nigéria l'a ratifié le 29 juillet 1993. À la date du 22 mai 2020, 173 pays y sont parties (la liste complète est disponible à l'adresse : treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=IV-4&chapter=4&clang=_en ; consultée pour la dernière fois le 21 juin 2020).

MÉMOIRE DE LA SUISSE

peut être privé de sa liberté, si ce n'est pour des motifs et conformément à la procédure prévus par la loi.

2. Tout individu arrêté sera informé, au moment de son arrestation, des raisons de cette arrestation et recevra notification, dans le plus court délai, de toute accusation portée contre lui.

3. Tout individu arrêté ou détenu du chef d'une infraction pénale sera traduit dans le plus court délai devant un juge ou une autre autorité habilitée par la loi à exercer des fonctions judiciaires, et devra être jugé dans un délai raisonnable ou libéré. La détention de personnes qui attendent de passer en jugement ne doit pas être de règle, mais la mise en liberté peut être subordonnée à des garanties assurant la comparution de l'intéressé à l'audience, à tous les autres actes de la procédure et, le cas échéant, pour l'exécution du jugement.

4. Quiconque se trouve privé de sa liberté par arrestation ou détention a le droit d'introduire un recours devant un tribunal afin que celui-ci statue sans délai sur la légalité de sa détention et ordonne sa libération si la détention est illégale.

6.46. L'obligation prévue à l'article 9 du PIDCP a fait l'objet de l'Observation générale n°35, dans laquelle le Comité des droits de l'homme a indiqué que :

Le droit à la sécurité de la personne protège les individus contre toute atteinte corporelle ou mentale intentionnelle, que la victime soit détenue ou ne le soit pas.³⁸⁸

6.47. De la même manière, l'article 7 du PIDCP prescrit que : « [n]ul ne sera soumis à la torture ni à des peines ou traitements cruels. » Cette obligation est développée dans l'Observation générale n° 20, qui indique que : « [l']interdiction énoncée à l'article 7 concerne non seulement des actes qui provoquent chez la victime une douleur physique, mais aussi des actes qui infligent une souffrance morale. »³⁸⁹ Le Comité des droits de l'homme des Nations Unies note en outre que:

[...] il ne suffit pas, pour respecter l'article 7, d'interdire ces peines ou traitements, ni de déclarer que leur application constitue un délit. Les États parties doivent faire connaître au Comité les mesures législatives, administratives, judiciaires et autres qu'ils prennent pour prévenir et réprimer les actes de torture ainsi que les traitements cruels, inhumains ou dégradants dans tout territoire placé sous leur juridiction.³⁹⁰

6.48. En d'autres termes, les États doivent agir pour faire respecter l'interdiction ; il ne suffit pas simplement qu'ils adoptent une législation à cet effet.

³⁸⁸ Comité des droits de l'homme des Nations Unies, *Observation générale n°35 : Liberté et sécurité de la personne*, UN Doc. CCPR/C/GC/35 (16 décembre 2014), par. 9.

³⁸⁹ Comité des droits de l'homme des Nations Unies, *Observation générale n°20 : Interdiction de la torture et des peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants*, UN Doc. HRI/GEN/1/Rev.9 (10 mars 1992) (« *Observation générale n°20* »), par. 5.

³⁹⁰ *Observation générale n°20* (supra note 389), par. 8.

6.49. Il ressort de ce qui précède que le Nigéria a sapé les efforts de la Suisse visant à respecter ses obligations découlant du PIDCP. La Suisse ne soutient pas que ses obligations au regard de la CTM et au regard du PIDCP sont identiques, mais souligne qu'elles se recoupent dans une certaine mesure et sont des « règle[s] pertinente[s] de droit international applicable[s] dans les relations entre les parties » dont il doit être tenu compte pour l'interprétation de ces traités et de la Convention en vertu de l'article 31, paragraphe 3) c), de la Convention de Vienne sur le droit des traités³⁹¹. Du fait de la détention de membres de l'équipage au Nigéria, la Suisse a été empêchée de se conformer aux obligations mises à sa charge par le PIDCP en sa qualité d'État du pavillon. Ce faisant, le Nigéria a manqué de tenir dûment compte des obligations de la Suisse et, par voie de conséquence, a violé l'article 56, paragraphe 2, de la Convention.

C. Le Nigéria n'a pas tenu dûment compte des droits de la Suisse

6.50. En l'espèce, non seulement le Nigéria n'a pas tenu dûment compte des obligations de la Suisse découlant du PIDCP, mais il a également manqué de tenir dûment compte des droits de la Suisse découlant du PIDCP. L'obligation de tenir dûment compte des droits et des obligations des autres États, stipulée à l'article 56, paragraphe 2, de la Convention, s'étend aux droits et obligations qui ne découlent pas directement de celle-ci. L'article 56, paragraphe 2, vise les « droits et obligations des autres États » sans autre précision. Par contraste, l'article 56, paragraphe 1, fait référence aux « droits et obligations prévus par la Convention »³⁹². Si les rédacteurs avaient voulu limiter l'application de l'article 56, paragraphe 2, aux droits et obligations prévus par la Convention, ils l'auraient indiqué.

6.51. L'article 56, paragraphe 2, de la Convention impose une obligation indépendante, sans que le Tribunal doive exercer sa compétence à l'égard des demandes sortant du cadre de la Convention. Toutefois, ces autres droits et obligations sont pertinents pour apprécier si une violation de l'article 56, paragraphe 2, a été commise.

6.52. Le PIDCP confère des droits aux personnes physiques. Il confère également des droits aux États parties, découlant de ses effets *erga omnes partes*. La Suisse a accédé au PIDCP le 18 juin, et le Nigéria le 29 juillet 1993. Depuis lors, chacun de ces États a le droit d'exiger que le PIDCP soit respecté par les autres États parties. Ce principe a été reconnu par la Cour internationale de Justice dans l'affaire de la *Barcelona Traction*³⁹³. Une violation du PIDCP par le Nigéria implique nécessairement la violation d'un droit de la Suisse.

6.53. Pendant toute la durée de la détention des membres d'équipage, le Nigéria a commis des violations du PIDCP. Ce faisant, il a manqué de « tenir dûment compte des droits » de la Suisse.

6.54. En premier lieu, l'article 7 du PIDCP interdit la torture ou des peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants. Ainsi qu'il a été indiqué au paragraphe 6.47 ci-dessus, cette disposition ne se limite pas aux actes qui provoquent une douleur physique, mais couvre aussi ceux qui infligent une souffrance morale. En l'espèce, l'équipage a été battu, et l'EFCC a filmé et pris des photos de l'équipage pendant son arrestation. Ces photos ont ensuite été publiées sur Internet, exposant ainsi les membres de l'équipage à un traitement humiliant et

³⁹¹ Convention de Vienne sur le droit des traités du 23 mai 1969, Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol.1155, p. 331, entrée en vigueur le 27 janvier 1980.

³⁹² Italique ajouté.

³⁹³ *Barcelona Traction, Light and Power Company, Limited (Belgique c. Espagne) (Nouvelle requête : 1962), exceptions préliminaires, arrêt, C.I.J. Recueil 1970, p. 3, à la p. 32, par. 33 ; voir également *ibid.*, par. 34.*

dégradant, en suggérant qu'ils étaient coupables avant même que des accusations ne soient portées contre eux. L'équipage a en outre été soumis à des situations pénibles dont les effets ont été durables³⁹⁴. Ce faisant, le Nigéria a violé l'article 7 du PIDCP.

6.55. En second lieu, le Nigéria n'a pas respecté le droit à la liberté et à la sécurité des membres de l'équipage, consacré par l'article 9 du PIDCP. Il a mis les membres de l'équipage en danger en exigeant que le navire « San Padre Pio » aille mouiller dans une zone dangereuse. Le Nigéria a négligé le besoin de sûreté et de sécurité des membres de l'équipage en les détenant dans un lieu dangereux. Ce faisant, il a exposé leurs vies à un risque réel et démontrable. Le Nigéria ne pouvait pas ignorer le fait qu'il était nécessaire qu'un équipage se trouve en permanence à bord du navire pour assurer son bon fonctionnement et que les membres de cet équipage seraient exposés à un grave danger.

6.56. En troisième lieu, l'article 9 du PIDCP consacre le principe du droit à la liberté, qui est étroitement lié au principe de légalité :

Tout individu a le droit à la liberté et à la sécurité de sa personne. Nul ne peut faire l'objet d'une arrestation ou d'une détention arbitraires. *Nul ne peut être privé de sa liberté, si ce n'est pour des motifs et conformément à la procédure prévue par la loi.*³⁹⁵

Cela signifie que le Nigéria ne pouvait priver les membres de l'équipage de leur liberté que dans la mesure où la loi nigériane prévoyait effectivement cette possibilité³⁹⁶. Toutefois, les mesures prises par le Nigéria dans cette situation n'étaient pas conformes au principe de légalité. En outre, le principe de légalité, *nullum crimen, nulla poena sine lege*, qui est l'un des principes généraux fondamentaux du droit pénal, dispose que nul ne peut être condamné en l'absence d'une loi à cet effet³⁹⁷. L'un de ses éléments est la notion *nullum crimen sine lege certa*, qui prescrit non seulement qu'une loi doit exister, mais également qu'elle doit être claire et prévisible³⁹⁸. Tel n'était manifestement pas le cas pour les membres de l'équipage du « San Padre Pio ». Le droit pénal du Nigéria n'est pas généralement applicable dans la ZEE, et ne devrait pas l'être³⁹⁹. Qui plus est, le contenu des infractions pénales invoquées dans le cadre de la procédure pénale nigériane n'est pas clair. Diverses accusations sans cesse changeantes ont été portées contre le navire et son équipage. L'acquittement du navire, du capitaine et des trois autres officiers démontre que l'EFCC n'a pas compris ni appliqué correctement le droit pénal nigérian⁴⁰⁰.

6.57. En quatrième lieu, l'article 12, paragraphe 2), du PIDCP prescrit que « [t]oute personne est libre de quitter n'importe quel pays, y compris le sien ». Ce droit n'a pas été

³⁹⁴ Voir *supra*, par. 2.40-2.41, 2.70.

³⁹⁵ Art. 9, paragraphe 1), du PIDCP (italique ajouté).

³⁹⁶ En supposant que la Convention ait conféré au Nigéria la juridiction pour ce faire, *quod non*.

³⁹⁷ *Compatibilité de certains décrets-lois dantzikois avec la constitution de la Ville libre, avis consultatif, 1935, C.P.J.I. série A/B no 65*, p. 56.

³⁹⁸ C. Kreß, « Nulla Poena, Nullum Crimen Sine Lege », in *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, 2010, par. 29-31, disponible sur le site opil.ouplaw.com/view/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e854 (dernière consultation le 22 mai 2020) ; T. Rauter, *Judicial Practice, Customary International Criminal Law and Nullum Crimen Sine Lege*, Cham, Springer, 2017, p. 20.

³⁹⁹ Voir *supra*, par. 1.32.

⁴⁰⁰ Il apparaît que même des fonctionnaires nigériens, tel M. Aminu Ismaila de l'EFCC, ne sont pas clairs au sujet du contenu et du champ d'application de certaines lois et réglementations (voir *supra*, par. 2.58).

respecté par le Nigéria dans la présente affaire. Pour commencer, le Nigéria n'aurait jamais dû détenir l'équipage, de quelque manière que ce soit⁴⁰¹. En outre, à supposer même qu'il ait existé une base légale justifiant leur arrestation initiale et leur détention, *quod non*, rien ne justifiait d'empêcher les 12 membres de l'équipage de quitter le Nigéria pendant quatre mois après l'abandon de toutes les charges pénales à leur rencontre⁴⁰².

6.58. Il ressort des développements qui précèdent que le Nigéria a violé les articles 7, 9 et 12, paragraphe 2), du PIDCP. Il a violé le droit à la liberté, le droit à la sécurité et l'interdiction des traitements cruels, inhumains ou dégradants. Ce faisant, le Nigéria a manqué de tenir dûment compte des droits de la Suisse et, par conséquent, a violé l'article 56, paragraphe 2, de la Convention.

III. Les mesures de police prises par le Nigéria étaient contraires au principe d'humanité et n'étaient ni raisonnables ni proportionnées

6.59. Ainsi que le Tribunal l'a jugé dans sa première affaire, « [l]es considérations d'humanité doivent s'appliquer dans le droit de la mer, comme dans les autres domaines du droit international »⁴⁰³. Dans l'*Arbitrage relatif à l'Arctic Sunrise*, le tribunal arbitral a reconnu que :

[...] si besoin est, il peut tenir compte du droit international général en matière de droits de l'homme, afin de déterminer si une mesure d'application de la loi, comme l'arraisonnement, la saisie et l'immobilisation de l'*Arctic Sunrise* et l'arrestation ainsi que la détention des personnes se trouvant à bord, était raisonnable et proportionnée. Il s'agirait alors d'interpréter les dispositions pertinentes de la Convention par référence au contexte en cause.⁴⁰⁴

Afin d'évaluer la légalité des mesures prises par un État côtier en réponse à des actions de protestation dans sa ZEE, le Tribunal estime nécessaire de déterminer si : i) les mesures avaient un fondement en droit international ; et ii) les mesures ont été exécutées conformément au droit international, y compris conformément au principe du caractère raisonnable. Si ces mesures impliquent des mesures d'exécution forcée, elles sont soumises aux principes généraux de nécessité et de proportionnalité.⁴⁰⁵

6.60. Faisant fond sur l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)* et l'*Arbitrage relatif à l'Arctic Sunrise*, le tribunal arbitral statuant sur l'affaire du *Duzgit Integrity* a jugé que :

L'exercice de pouvoirs de police par un État (côtier) dans des situations où l'État tire ces pouvoirs de dispositions de la Convention est également régi par certaines règles et certains principes du droit international général, en particulier le principe du caractère raisonnable. Ce principe englobe les principes de nécessité et de proportionnalité. Ces principes ne s'appliquent pas seulement dans les cas où les États recourent à la force, mais à toutes

⁴⁰¹ Les 12 membres d'équipage ont été détenus pendant six mois au total, le capitaine et les trois autres officiers ont été détenus pendant 22 mois au total.

⁴⁰² Voir *supra*, par. 2.45-2.46.

⁴⁰³ *Navire « SAIGA » (No. 2)* (*supra* note 283), par. 155 ; voir également « *Enrica Lexie* » (*Italie c. Inde*), *mesures conservatoires, ordonnance du 24 août 2015, TIDM Recueil 2015*, p. 204, par. 133.

⁴⁰⁴ *Arbitrage de l'Arctic Sunrise, fond* (*supra* note 285), p. 46, par. 197.

⁴⁰⁵ *Arbitrage de l'Arctic Sunrise, fond* (*supra* note 285), p. 52, par. 222.

MÉMOIRE DE LA SUISSE

les mesures d'application de la loi. L'article 293(1) exige l'application de ces principes. Ils ne sont pas incompatibles avec la Convention.⁴⁰⁶

6.61. La jurisprudence invoque donc deux principes : le principe d'humanité et le principe du caractère raisonnable (ce dernier englobant, entre autres, le principe de proportionnalité), qui ont tous deux été violés par le Nigéria.

6.62. La violation par le Nigéria du principe d'humanité résulte, entre autres, de ses violations du CTM et du PIDCP⁴⁰⁷.

6.63. L'examen des faits de la cause fait apparaître, de manière flagrante, les violations par le Nigéria du principe du caractère raisonnable et du principe étroitement lié de proportionnalité.

6.64. Tout d'abord, l'équipage a été arrêté au motif d'une prétendue violation de la loi sur le cabotage, chef d'accusation qui a été ultérieurement rejeté par la NIMASA, de telle sorte que des poursuites n'ont jamais été engagées en vertu de cette loi⁴⁰⁸. Au moment où des poursuites ont finalement été engagées, elles l'ont été au titre d'infractions plus graves sur le fondement de la Loi portant création d'infractions diverses et de la Loi sur le pétrole. Ces chefs d'accusation ont finalement été abandonnés par les tribunaux nigériens⁴⁰⁹. Toutefois, c'est sur la base de ces chefs d'accusation que le navire, le capitaine et les trois autres officiers ont passé plus de 22 mois en détention au Nigéria. Le capitaine et les trois autres officiers ont subi des conditions de détention extrêmement difficiles⁴¹⁰. Bien que les poursuites à leur encontre aient été abandonnées au bout d'une semaine, les 12 autres membres de l'équipage ont été détenus sur le navire sous garde armée et empêchés de quitter le Nigéria pendant quatre mois supplémentaires. Le Nigéria n'a fourni aucune explication à ce sujet.

6.65. En outre, à supposer même que des poursuites au pénal se justifiaient (ce qui n'était pas le cas), les peines requises par l'EFCC étaient déraisonnables. Le capitaine et les trois autres officiers risquaient une peine d'emprisonnement à perpétuité⁴¹¹. Cette peine était manifestement déraisonnable et disproportionnée⁴¹².

⁴⁰⁶ Arbitrage relatif au Duzgit Integrity (Malte c. São Tomé et Príncipe), sentence du 5 septembre 2016, CPA Affaire n° 2014-07 (« Arbitrage du Duzgit Integrity, fond »), p. 54, par. 209 ; voir également *ibid.*, p. 69, par. 254. [Traduction du Greffe]

⁴⁰⁷ T. Treves, « Human Rights and the Law of the Sea », *Berkeley Journal of International Law*, Vol. 28, 2010, 1-14, p. 5.

⁴⁰⁸ Voir *supra*, par. 2.27.

⁴⁰⁹ Voir *supra*, par. 2.44-2.53.

⁴¹⁰ Le Nigéria porte la responsabilité de ne pas avoir empêché les actes de piraterie du 15 avril 2019. Selon le Comité des droits de l'homme des Nations Unies, « Les Etats parties [au PIDCP] ont également un devoir accru de prendre toutes les mesures qui s'imposent raisonnablement pour protéger la vie des personnes privées de liberté par l'Etat, étant donné que lorsqu'ils arrêtent, retiennent ou emprisonnent une personne ou la privent de liberté, les Etats parties ont la responsabilité de prendre soin de sa vie et de veiller à son intégrité physique, et qu'ils ne sauraient invoquer le manque de ressources financières ou d'autres problèmes logistiques pour atténuer cette responsabilité. » Comité des droits de l'homme des Nations Unies, *Observation générale n° 36 : droit à la vie*, UN Doc. CCPR/C/GC/36 (3 septembre 2019), par. 25 (notes de bas de page omises).

⁴¹¹ Voir *supra*, par. 2.44.

⁴¹² Voir également l'Arbitrage du Duzgit Integrity, fond (*supra* note 406), p. 69-70, par. 256-261.

MÉMOIRE DE LA SUISSE

6.66. On voit mal comment le fait que des membres de l'équipage aient été battus par les autorités nigérianes serait compatible avec les principes d'humanité et de caractère raisonnable.

6.67. Il est manifeste que le Nigéria aurait pu agir d'une manière moins préjudiciable pour le navire, son équipage et l'État du pavillon, et d'une manière conforme à ses obligations en vertu de la Convention et du droit international, y compris du PIDCP et de la CTM. Le Nigéria aurait dû, entre autres :

- i. contacter l'État du pavillon et lui demander d'enquêter ;
- ii. permettre aux 12 membres d'équipage de quitter le Nigéria dès après l'abandon de toutes les poursuites pénales intentées contre eux ;
- iii. permettre aux membres de l'équipage de quitter librement le navire ;
- iv. accepter les décisions de la Haute cour visant le capitaine et les trois autres officiers, ainsi que le navire (y compris le rejet par la Haute cour de la requête à fin de sursis à exécution de l'EFCC), à la fois en ce qui concerne la liberté de mouvement de l'équipage et la libération du navire.

Au lieu de cela, le Nigéria a inutilement fait subir de graves épreuves au navire, à son équipage (passé et présent), à sa cargaison et à toutes les sociétés concernées.

6.68. À la lumière de ce qui précède, même en supposant que le Nigéria jouissait de pouvoirs de police sur les activités du « San Padre Pio » (*quod non*), ces pouvoirs ont été exercés d'une manière contraire au principe d'humanité, qui n'était ni raisonnable ni proportionnée.

IV. Le Nigéria a violé l'article 300 de la Convention

6.69. L'article 300 de la Convention, intitulé « Bonne foi et abus de droit », se lit comme suit :

Les États Parties doivent remplir de bonne foi les obligations qu'ils ont assumées aux termes de la Convention et exercer les droits, les compétences et les libertés reconnus dans la Convention d'une manière qui ne constitue pas un abus de droit.

6.70. Comme le texte de cet article l'indique clairement, et comme la jurisprudence l'a bien établi⁴¹³, les obligations stipulées à l'article 300 ne sont pas indépendantes ; elles s'appliquent uniquement en relation avec d'autres obligations, droits, compétences ou libertés reconnus dans la Convention.

6.71. Ainsi qu'il a été démontré dans la partie II du présent mémoire, le Nigéria a manqué, à de nombreux égards, de remplir de bonne foi les obligations qui lui incombent en vertu de la Convention. Il a également exercé les droits et les pouvoirs qu'il revendique d'une manière

⁴¹³ Voir par ex., *Navire « Norstar »* (*supra* note 280), p. 65-80, par. 232-308 ; *Arbitrage du Duzgit Integrity, fond* (*supra* note 406), p. 54, par. 209.

MÉMOIRE DE LA SUISSE

qui constitue un abus de droit. La violation de l'article 300 par le Nigéria est démontrée par les exemples ci-dessous.

6.72. Le type même de l'abus de droit est d'invoquer un droit dans un dessein inavoué. C'est précisément ce qu'a fait le Nigéria lorsque, en l'absence de tout fondement factuel ou juridique, il a saisi et immobilisé le « San Padre Pio » et arrêté, détenu et emprisonné ses officiers et son équipage. Ultérieurement, les justifications invoquées par le Nigéria ont changé à de nombreuses reprises sous couvert d'adaptation à une stratégie juridique changeante. Ainsi, les accusations sans fondement de « vol de pétrole » sont un exemple de manque de bonne foi et d'abus de droit de la part du Nigéria, tout comme les attaques injustifiées contre un État voisin, le Togo⁴¹⁴.

6.73. Indépendamment du point de savoir si le Nigéria jouissait ou non de pouvoirs de police, la manière dont il a procédé à l'arrestation et à la détention du navire et de son équipage démontre également un abus de droit.

- i. En premier lieu, le Nigéria a ordonné que le navire mouille, et demeure pendant une période de temps prolongée, dans une zone où la piraterie et les vols à main armée en mer sont endémiques et qui est bien connue pour la congestion des postes de mouillage, l'exposant ainsi à des risques constants d'attaques et de collisions répétées. En violant sciemment les garanties encadrant ses pouvoirs de police édictées à l'article 225, le Nigéria a également violé l'article 300.
- ii. En second lieu, l'EFCC a filmé et photographié les membres de l'équipage pendant leur arrestation et publié ces photos sur Internet, les traitant ainsi d'une manière humiliante et dégradante en suggérant qu'ils étaient coupables, avant même que des poursuites ne soient engagées à leur rencontre. Des membres de l'équipage ont ensuite été battus. Le Nigéria a infligé des châtiments inutiles et disproportionnés au navire et à son équipage. En agissant d'une manière dont il savait ou aurait dû savoir qu'elle contrevenait au respect des droits de l'homme que lui impose le PIDCP et, en conséquence, aux obligations que lui fait l'article 56, paragraphe 2), le Nigéria a également violé l'article 300.
- iii. En troisième lieu, les membres de l'équipage se sont vu refuser l'accès à un avocat et ont été induits plusieurs fois en erreur à propos de la date à laquelle ils seraient libérés. Douze membres de l'équipage ont été empêchés de quitter le Nigéria pendant quatre mois après l'abandon des poursuites à leur rencontre. Le Nigéria a violé de manière flagrante les droits des accusés. En violant l'article 230 de manière répétée et de cette manière, le Nigéria a également enfreint l'article 300.
- iv. En quatrième lieu, au stade des mesures conservatoires, le Nigéria a expressément prétendu qu'il avait pris des mesures d'exécution forcée en vertu de l'article 214 de la Convention⁴¹⁵. Toutefois, il a manqué de manière répétée de respecter l'obligation qui lui était faite au regard de l'article 231 de notifier à la Suisse la saisie du « San Padre Pio » et de son équipage et les

⁴¹⁴ *Exposé en réponse (supra note 9)*, p. 5, par. 2.3 et p. 8, par. 2.11.

⁴¹⁵ *Exposé en réponse (supra note 9)*, p. 20, par. 3.16.

MÉMOIRE DE LA SUISSE

mesures ultérieurement prises à leur encontre, et de soumettre des rapports concernant ces mesures. Le Nigéria est resté silencieux alors même que la Suisse avait demandé des informations à plusieurs reprises. En violant l'article 231 de manière continue et de cette manière, le Nigéria a également violé l'article 300.

6.74. Il ressort de ce qui précède que le Nigéria n'a pas exécuté de bonne foi les obligations qui lui incombent en vertu, notamment, des articles 56, paragraphe 2, 225, 230 et 231 de la Convention et qu'il a exercé les droits et les pouvoirs qu'il revendique au regard de la Convention d'une manière abusive qui contrevient à l'article 300 de la Convention.

6.75. En conclusion, le Nigéria a violé les garanties encadrant ses pouvoirs de police dans la Convention et n'a pas dûment tenu compte des droits et obligations de la Suisse comme l'exige l'article 56, paragraphe 2. Il a également manqué aux principes d'humanité, de caractère raisonnable et de proportionnalité dans l'exercice de ses pouvoirs de police. Enfin, il a violé l'article 300 en relation avec des articles spécifiques de la Convention.

CHAPITRE 7
REMEDES

7.1. Tout fait internationalement illicite de l'État engage sa responsabilité internationale⁴¹⁶. En ce qui concerne les réparations, la jurisprudence des débuts du Tribunal dit ce qui suit :

Selon une règle bien établie du droit international, un Etat qui a subi un préjudice à la suite d'un acte illicite d'un autre Etat est en droit d'obtenir réparation du préjudice qu'il a subi du fait de l'Etat qui a commis l'acte illicite, et « la réparation doit, autant que possible, effacer toutes les conséquences de l'acte illicite et rétablir l'état qui aurait vraisemblablement existé si ledit acte n'avait pas été commis » (*Usine de Chorzów, fond, arrêt n° 13, 1928, C.P.J.I. série A n° 17, p. 47*).⁴¹⁷

7.2. La Suisse prie respectueusement le Tribunal d'ordonner au Nigéria de réparer le préjudice qu'elle a subi par suite des violations de la Convention décrites plus haut qui ont été commises par le Nigéria. Le présent chapitre énonce les remèdes sollicités (**section I**), détaille les chefs de préjudice au titre desquels réparation est demandée (**section II**), et demande remboursement des frais de procédure (**section III**), ainsi que le versement d'intérêts (**section IV**).

I. Remèdes demandés

7.3. Tirant motif des violations de la Convention exposées plus haut, la Suisse prie le Tribunal de bien vouloir :

- i. Ordonner au Nigéria d'autoriser le navire « San Padre Pio » à quitter immédiatement le Nigéria avec sa cargaison ;
- ii. Ordonner au Nigéria de mettre fin à toutes les procédures liées au « San Padre Pio » éventuellement en cours devant des juridictions internes ;
- iii. Au regard des violations de la Convention mises en évidence dans le présent mémoire et du fait que le Nigéria a complètement ignoré les tentatives de négociation émanant de la Suisse, ordonner au Nigéria de présenter des excuses officielles et de s'engager à ce que le comportement internationalement illicite mentionné plus haut ne se reproduise pas ;
- iv. Prononcer au titre des violations de la Convention le versement d'une réparation, dont le détail est exposé ci-après et le montant sera fixé en temps opportun ; et
- v. Adjuger à la Suisse le remboursement de ses frais de procédure, dont le montant sera fixé en temps opportun.

⁴¹⁶ Commission du droit international, *Projet d'articles sur la responsabilité de l'État pour fait internationalement illicite*, document des Nations Unies A/56/10 (2001), art. 1^{er}.

⁴¹⁷ Navire « SAIGA » (No. 2) (cf. *supra*, note 283), par. 170.

II. Préjudices

7.4. Parmi les réparations susceptibles d'être accordées, le Tribunal peut, comme il l'a fait de nombreuses fois⁴¹⁸, ordonner le versement d'une indemnité pécuniaire au titre du préjudice subi par suite des violations de la Convention commises par le Nigéria.

A. Le préjudice subi par l'équipage

7.5. Commençons tout d'abord par préciser qu'il est aujourd'hui bien établi que les personnes qui ont directement souffert de violations de la Convention commises par un autre État doivent être indemnisées. Cette indemnité doit couvrir les préjudices matériel et immatériel, mais aussi moral⁴¹⁹. La Cour internationale de Justice a jugé qu'un préjudice immatériel était indemnisable même en l'absence d'éléments de preuve précis :

De l'avis de la Cour, un préjudice immatériel peut être établi même en l'absence d'éléments de preuve précis. Dans le cas de M. Diallo, le préjudice immatériel subi découle inévitablement des faits illicites de la RDC dont la Cour a déjà établi l'existence.⁴²⁰

7.6. En l'espèce, les 16 membres de l'équipage ont tous subi des pertes et des préjudices par suite de violations de la Convention commises par le Nigéria. Ils ont été battus, détenus illicitement et emprisonnés ; 12 d'entre eux ont été forcés à rester au Nigéria près de six mois au total, et le capitaine et les trois autres officiers y ont été retenus pendant 22 mois et une semaine au total. Pendant tout ce temps, on leur a refusé des soins médicaux d'urgence et ils étaient séparés de leur famille. Certains ont contracté des problèmes de santé physique et psychologique durables⁴²¹.

7.7. Compte tenu de ce qui précède, la Suisse prie le Tribunal d'ordonner au Nigéria le versement d'une indemnité au titre du préjudice matériel et immatériel subi par l'équipage.

B. Le préjudice subi par le propriétaire du navire, l'exploitant, l'affrèteur et le propriétaire de la cargaison

7.8. En raison de la saisie illicite et de l'immobilisation subséquente du « San Padre Pio », les sociétés concernées ont subi des pertes financières considérables.

⁴¹⁸ *Navire « SAIGA » (No. 2)* (cf. *supra*, note 283), par. 167-172 ; *Navire « Virginia G »* (cf. *supra*, note 297), p. 109-112, par. 427 et suivants, en particulier les par. 434 et 439 ; *Navire « Norstar »* (cf. *supra*, note 280), p. 82-83, par. 316-317, 323 ; voir également *Arbitrage de l'Arctic Sunrise, fond* (cf. *supra*, note 285), p. 95, par. 385 ; *Arbitrage de l'Arctic Sunrise, (Pays-Bas c. Russie), Sentence sur la compensation, 10 juillet 2017, Affaire CPA n° 2014-02* (« Arbitrage de l'Arctic Sunrise, compensation ») ; *Arbitrage du Duzgit Integrity, fond* (cf. *supra*, note 406), p. 92, par. 333 ; *Arbitrage du Duzgit Integrity (Malte c. São Tomé et Príncipe), Sentence sur la réparation, 18 décembre 2019, Affaire CPA n° 2014-07* (« Arbitrage du Duzgit Integrity, réparation »).

⁴¹⁹ *Navire « SAIGA » (No. 2)* (cf. *supra*, note 283), par. 171, 175 ; *Navire « Virginia G »* (cf. *supra*, note 297), p. 111, par. 434 ; *Ahmadou Sadio Diallo (République de Guinée c. République démocratique du Congo), indemnisation, arrêt, C.I.J. Recueil 2012, (« Diallo »)*, p. 334, par. 21-24 ; *Arbitrage de l'Arctic Sunrise, fond* (cf. *supra*, note 285), p. 97, par. 394 ; *Arbitrage du Duzgit Integrity, réparation* (cf. *supra*, note 418), p. 50 et 51, par. 180-185.

⁴²⁰ *Diallo* (cf. *supra*, note 419), p. 334, par. 21.

⁴²¹ Voir *supra*, par. 2.70.

MÉMOIRE DE LA SUISSE

7.9. La Suisse demande réparation pour les pertes subies, selon le cas, par le propriétaire du navire et/ou par l'exploitant au titre :

- i. Des pertes relatives au « San Padre Pio » résultant de la dépréciation de la valeur marchande du navire et des coûts des réparations rendues nécessaires par suite des actes illicites du Nigéria ;
- ii. Des pertes de recettes de location dues à l'impossibilité de conclure une nouvelle charte-partie après l'expiration de celle conclue avec l'affrètement. Ces pertes financières sont particulièrement lourdes en raison de la poursuite du versement des salaires à l'équipage (qui comprend à la fois l'équipage d'origine et les équipages de remplacement nécessaires à la présence ininterrompue de personnel à bord et, partant, la sécurité du navire) ;
- iii. Des frais de procédure supportés ;
- iv. Des frais d'approvisionnement de l'équipage en biens et produits de première nécessité ;
- v. Des frais relatifs au navire de sécurité requis pour escorter chaque livraison à l'équipage et chaque trajet de l'équipage entre la terre ferme et le navire ; et
- vi. Des cautions versées pour permettre aux membres d'équipage de sortir de prison.

7.10. La Suisse demande réparation pour les pertes subies, selon le cas, par l'affrètement et/ou le propriétaire de la cargaison au titre :

- i. Du montant équivalent à la location du « San Padre Pio » payé au propriétaire du navire, parce que l'affrètement a payé sa location du début de la charte-partie jusqu'au 8 juin 2019. Mais il n'a pas pu utiliser le navire aux fins prévues, ni pu tirer profit de sa location à partir du 23 janvier 2018. Aucun profit n'a pu être tiré des sommes versées ;
- ii. De la dépréciation de la cargaison due à la dégradation de sa qualité et/ou de sa valeur marchande pendant la période d'immobilisation illicite ;
- iii. De la perte ou détérioration de l'équipement spécialisé se trouvant à bord pendant la période d'immobilisation illicite ;
- iv. De la partie de la cargaison que le navire « San Padre Pio » a été obligé d'utiliser comme carburant pendant la période d'immobilisation illicite ; et
- v. Des frais de procédure supportés.

7.11. Compte tenu de ce qui précède, la Suisse prie le Tribunal d'ordonner au Nigéria de verser une indemnité au titre du préjudice matériel et immatériel subi par les sociétés concernées⁴²².

⁴²² Voir notamment : *Navire « SAIGA » (No. 2)* (cf. *supra*, note 283), par. 172 ; *Navire « Virginia G »* (cf. *supra*, note 297), p. 111, par. 434, et p. 112, par. 441 ; *Navire « Norstar »* (cf. *supra*, note 280), p. 100-102, par. 406-

MÉMOIRE DE LA SUISSE

C. Le préjudice direct subi par la Suisse

7.12. La Suisse a elle aussi subi un préjudice direct du fait des actes illicites du Nigéria relatifs au « San Padre Pio ».

7.13. La Suisse a supporté des frais substantiels pour défendre ses intérêts. Il s'agit là de chefs de préjudice distincts des frais de procédure dont le remboursement est demandé ci-après, parce que ces frais n'auraient pas été subis si le Nigéria n'avait pas refusé d'informer la Suisse ou de coopérer avec elle. Le Nigéria a manqué à l'obligation que lui fait la Convention de notifier la Suisse et ne lui a fourni aucune information sur les faits pertinents. Il en résulte que la Suisse a dû engager des experts pour établir les faits de la cause.

7.14. Le Nigéria est la seule cause du préjudice subi car la Suisse a tenté d'atténuer le préjudice et cherché à maintes reprises à trouver une solution au différend par la voie de négociations bilatérales et d'échanges de vues.

7.15. Compte tenu de ce qui précède, la Suisse prie le Tribunal d'ordonner au Nigéria de verser une indemnité au titre du préjudice matériel subi par la Suisse.

III. Frais de procédure

7.16. La Suisse a supporté des frais de procédure considérables pour défendre ses intérêts. L'établissement de l'argumentation juridique et des écritures a entraîné des dépenses importantes, y compris, sans s'y limiter, les honoraires de conseillers externes et les dépenses y relatives. Le refus de coopérer du Nigéria mis en évidence tout au long du présent mémoire pousse la Suisse à prier le Tribunal de ne pas appliquer la répartition habituelle des frais de procédure prévue à l'article 34 de son Statut et d'ordonner au Nigéria de rembourser à la Suisse ses frais de procédure.

IV. Intérêts

7.17. La Suisse demande le versement d'intérêts sur toutes les indemnités et frais de procédure que le Nigéria devra payer. Comme le dit la jurisprudence des débuts du Tribunal :

Le Tribunal estime que, de manière générale, il est juste et raisonnable que des intérêts soient accordés en ce qui concerne les pertes pécuniaires, les dommages causés aux biens et d'autres pertes économiques.⁴²³

7.18. Lorsqu'il évaluera les intérêts dus par le Nigéria, le Tribunal est invité à se laisser « guider par le principe selon lequel l'État lésé est en droit de recevoir des intérêts propres à permettre la réparation complète du préjudice subi à la suite des mesures internationalement illicites de l'État qui l'a lésé »⁴²⁴. Selon la Suisse, le Tribunal devrait ainsi appliquer un ou plusieurs taux d'intérêt appropriés aux divers chefs de préjudice, qui seront fixés en moment opportun, composés annuellement ou sur des périodes correspondant au ou aux taux sélectionnés, et dûs pour la période comprise entre la date de la saisie ou la date de

417 ; *Arbitrage de l'Arctic Sunrise, fond* (cf. *supra*, note 285), p. 96-97, para. 391-395 ; *Arbitrage du Duzgit Integrity, réparation* (cf. *supra*, note 418), p. 26-28, par. 102-107 et p. 45-48, par. 167-173.

⁴²³ *Navire « SAIGA » (No. 2)* (cf. *supra*, note 283), par. 173.

⁴²⁴ *Arbitrage de l'Arctic Sunrise, compensation* (cf. *supra*, note 418), p. 31, par. 119 [traduction du Greffe].

MÉMOIRE DE LA SUISSE

survenance des divers chefs de préjudice et celle du paiement effectif de ces intérêts.

7.19. La Suisse indiquera le moment venu les montants précis qu'elle demande. Elle se réserve également le droit de modifier ou d'étendre ses demandes d'indemnités, de remboursement de ses frais de procédure et de versement d'intérêts à un stade ultérieur de la procédure.

MÉMOIRE DE LA SUISSE

CONCLUSIONS

La Confédération suisse prie respectueusement le Tribunal international du droit de la mer de dire et juger que :

1. En maintenant en vigueur la législation qu'elle a appliquée à l'encontre du « San Padre Pio » (le « navire »), ainsi qu'il est exposé aux chapitres 4 et 5, la République fédérale du Nigéria a agi, et continue d'agir, d'une manière incompatible avec les articles 56, 58, 87 et 92 de la Convention.
2. En interceptant le navire et en lui ordonnant de se rendre à *Bonny Anchorage* ; en saisissant le navire et en arrêtant son équipage ; en immobilisant le navire avec sa cargaison, et en détendant son équipage ; en introduisant et poursuivant une instance judiciaire contre le navire et son équipage :
 - a) La République fédérale du Nigéria a manqué à ses obligations au regard de la liberté de navigation et de l'exercice de la juridiction exclusive de l'État du pavillon prévus à l'article 58, paragraphe 1, de la Convention, rapproché des articles 87, paragraphe 1, et 92, paragraphe 1 ;
 - b) La République fédérale du Nigéria a manqué aux obligations que les articles 225, 226, 230 et 231 de la Convention mettent à sa charge ;
 - c) La République fédérale du Nigéria n'a pas dûment tenu compte des droits et obligations de la Confédération suisse, en violation de l'article 56, paragraphe 2, de la Convention ;
 - d) La République fédérale du Nigéria a manqué à son obligation d'agir d'une manière compatible avec les principes d'humanité, de caractère raisonnable et de proportionnalité.
3. La République fédérale du Nigéria n'a pas rempli de bonne foi ses obligations au regard de la Convention et a exercé les droits et compétences dont elle se prévaut d'une manière qui constitue un abus de droit, en violation de l'article 300 de la Convention.
4. Ces infractions à la Convention engagent la responsabilité de la République fédérale du Nigéria et lui imposent de :
 - a) Cesser immédiatement le comportement internationalement illicite susdit, qui est de nature continue, c'est-à-dire la saisie et l'immobilisation en cours du navire et de sa cargaison, de même que le refus de laisser le navire quitter les eaux et la ZEE du Nigéria, et toute instance judiciaire pendante contre le navire et son équipage ;
 - b) Présenter ses excuses à la Confédération suisse et lui fournir des assurances et garanties appropriées que le comportement internationalement illicite susdit ne se reproduira pas ;
 - c) Fournir à la Suisse réparation intégrale des préjudices et dommages causés par les faits internationalement illicites susdits (avec intérêts) ;
 - d) Rembourser les frais de procédure de la Confédération suisse (avec intérêts).

MÉMOIRE DE LA SUISSE

La Confédération suisse se réserve le droit de compléter et/ou de modifier au besoin sa demande et les réparations demandées (y compris en ce qui concerne les indemnités, les frais et les intérêts), et de présenter d'autres demandes au Tribunal en fonction de ce qui sera nécessaire pour préserver ses droits au regard de la Convention.

Berne,

Le 23 juin 2020

Ambassadeur, Directeur,

Direction du droit international,

Département fédéral des affaires étrangères,

Agent de la Confédération suisse

[*signé*]

Corinne Cicéron Bühler

MÉMOIRE DE LA SUISSE

LISTE DES ANNEXES

- Annexe CH/M-1** Déclaration sous serment du capitaine Andryi Vasko, capitaine du navire « San Padre Pio », datée du 19 juin 2020
- Annexe CH/M-2** Déclaration sous serment de M. Mykhaylo Garchev, second du navire « San Padre Pio », datée du 17 juin 2020
- Annexe CH/M-3** Déclaration sous serment de M. Vladislav Shulga, troisième officier du navire « San Padre Pio », datée du 19 juin 2020
- Annexe CH/M-4** Déclaration sous serment de M. Ivan Orlovskiy, quatrième officier du navire « San Padre Pio », datée du 19 juin 2020
- Annexe CH/M-5** Déclaration sous serment de M. Giuseppe Nestola, directeur général d'Augusta Energy Group, datée du 21 juin 2020
- Annexe CH/M-6** Interventions diplomatiques de la Suisse entre le 13 mars 2018 et le 8 mai 2019
- Annexe CH/M-7** Compromis et notification du 17 décembre 2019 (avec compte rendu des consultations)
- Annexe CH/M-8** ABC Maritime AG, Fiche technique : navire « San Padre Pio » datée du 11 mai 2017
- Annexe CH/M-9** Extrait du Registre du commerce relatif à San Padre Pio Schiffahrt SA daté du 18 juin 2020
- Annexe CH/M-10** Extrait du Registre du commerce relatif à ABC Maritime AG daté du 18 juin 2020
- Annexe CH/M-11** Extrait du Registre du commerce relatif à Augusta Energy SA daté du 18 juin 2020
- Annexe CH/M-12** Schéma des relations entre les différentes entités concernées
- Annexe CH/M-13** Charte-partie à temps entre San Padre Schiffahrt SA et Argo Trading and Shipping Ltd, en date du 12 juillet 2017
- Annexe CH/M-14** Suisse, *Loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse*, RS 747.30, 23 septembre 1953 (extrait)
- Annexe CH/M-15** Suisse, *Constitution fédérale de la Confédération suisse*, RS 101, 18 avril 1999 (extraits)
- Annexe CH/M-16** Suisse, *Loi fédérale sur l'approvisionnement économique du pays*, RS 531, 16 juin 2016 (extrait)

MÉMOIRE DE LA SUISSE

- Annexe CH/M-17** Suisse, *Ordonnance sur le cautionnement de prêts pour financer des navires suisses de haute mer*, RS 531.44, 14 juin 2002 (extrait)
- Annexe CH/M-18** Loi nigériane portant eaux territoriales du 8 avril 1967 (extrait)
- Annexe CH/M-19** Loi nigériane portant zone économique exclusive du 2 octobre 1978 (extraits)
- Annexe CH/M-20** Loi portant code pétrolier du Nigéria (*Petroleum Act*) du 27 novembre 1969 (extraits)
- Annexe CH/M-21** Département nigérien des ressources pétrolières, Directives gouvernant l'importation de produits pétroliers au Nigéria (1^{er} juin 2015)
- Annexe CH/M-22** Loi nigériane portant création de la Société pétrolière nationale nigériane (*Nigerian Petroleum Corporation Act*) du 1^{er} avril 1977 (extraits)
- Annexe CH/M-23** Loi interprétative nigériane du 20 janvier 1964 (extrait)
- Annexe CH/M-24** Auke Visser, photographies, informations et fiche technique concernant « FSO UNITY »
- Annexe CH/M-25** Loi nigériane relative à la navigation côtière et intérieure (cabotage) du 30 avril 2005 (extraits)
- Annexe CH/M-26** Loi nigériane relative à la mise en valeur du contenu de l'industrie pétrolière et gazière du 22 avril 2010 (extrait)
- Annexe CH/M-27** Contrat entre Augusta Energy SA et Anosyke Group of Companies Ltd, conclu le 23 décembre 2017
- Annexe CH/M-28** Bon de commande modifié adressé à Anosyke Group of Companies Ltd par Total E&P Nigeria Ltd daté du 22 décembre 2017
- Annexe CH/M-29** Contrat entre Vitol SA et Augusta Energy SA en date du 27 décembre 2017
- Annexe CH/M-30** Togo, *Arrêté réglementant la circulation, l'accès à la rade et le mouillage dans les espaces maritimes sous juridiction togolaise*, 2018-001/PR/ONAEM/PREMAR, 11 septembre 2018
- Annexe CH/M-31** Carte marine de la zone d'ancrage de Lomé
- Annexe CH/M-32** Connaissance daté du 12 janvier 2018
- Annexe CH/M-33** Service d'inspection Bureau Veritas, Attestation du capitaine de réception des échantillons scellés datée du 12 janvier 2018

MÉMOIRE DE LA SUISSE

- Annexe CH/M-34** Service d'inspection Bureau Veritas, Certificat de qualité daté du 14 janvier 2018
- Annexe CH/M-35** Organisation internationale de normalisation, *ISO 8217 2010 Spécifications des combustibles pétroliers pour la marine*
- Annexe CH/M-36** ABC Maritime AG, rapports d'ullage (zone d'ancrage de Lomé) datés des 11 et 12 janvier 2018
- Annexe CH/M-37** Service d'inspection Bureau Veritas, Manifeste de cargaison daté du 12 janvier 2018
- Annexe CH/M-38** Service d'inspection Bureau Veritas, Certificat de quantité daté du 12 janvier 2018
- Annexe CH/M-39** Service d'inspection Bureau Veritas, Certificat d'origine daté du 12 janvier 2018
- Annexe CH/M-40** Service d'inspection Bureau Veritas, Certificat de transfert de cargaison daté du 12 janvier 2018
- Annexe CH/M-41** Brightness Maritime Agency SARL, Certificat de décharge pour le navire « San Padre Pio », port offshore de Lomé, daté du 18 janvier 2018
- Annexe CH/M-42** Navire de la marine nigériane « Pathfinder », certificat d'autorisation pour recevoir/fournir/charger/décharger des produits autorisés daté du 12 janvier 2018
- Annexe CH/M-43** Lettre adressée au Chef d'état-major de la marine par le Chef du développement des transports maritimes, Agence nigériane pour l'administration et la sécurité maritimes, datée du 6 février 2018
- Annexe CH/M-44** Courrier électronique daté du 23 janvier 2018 à 15 h 46, adressé à l'affréteur par le navire « San Padre Pio », avec l'état des faits établi par le capitaine pour la période du 20 au 23 janvier 2018
- Annexe CH/M-45** Journal passerelle du « San Padre Pio », 20-24 janvier 2018
- Annexe CH/M-46** Avis de mise à disposition du 20 janvier 2018
- Annexe CH/M-47** Tidewater, fiche technique du navire « Ozren Tide »
- Annexe CH/M-48** Augusta Energy SA, récépissé de soutage relatif à un transfert au navire « Ozren Tide » daté du 21 janvier 2018
- Annexe CH/M-49** LATC Marine Ltd, fiche technique du navire « Lahama »
- Annexe CH/M-50** Augusta Energy SA, récépissé de soutage relatif à un transfert au navire « Lahama » daté du 23 janvier 2018

MÉMOIRE DE LA SUISSE

- Annexe CH/M-51** Golden Energy Offshore Services AS, fiche technique du navire « Energy Scout »
- Annexe CH/M-52** Augusta Energy SA, récépissé de soutage relatif à un transfert au navire « Energy Scout » daté du 23 janvier 2018
- Annexe CH/M-53** Notes de l'audience tenue le 26 septembre 2018 dans la procédure pénale devant la Haute Cour fédérale du Nigéria à Port Harcourt, acte d'accusation n° FHC/PH/24C/2018
- Annexe CH/M-54** Haute cour fédérale du Nigéria, Port Harcourt, jugement du 28 novembre 2019, acte d'accusation n° FHC/PH/24C/2018, prononcé le 2 décembre 2019
- Annexe CH/M-55** Courriel adressé par le navire « San Padre Pio » à l'affréteur le 23 janvier 2018 à 8 h 19
- Annexe CH/M-56** Courriel adressé par le navire « San Padre Pio » à l'affréteur le 23 janvier 2018 à 9 h 11
- Annexe CH/M-57** Courriel adressé par le navire « San Padre Pio » à l'affréteur et au propriétaire de la cargaison le 23 janvier 2018 à 10 h 24
- Annexe CH/M-58** Courriel adressé par le propriétaire de la cargaison au navire « San Padre Pio » le 23 janvier 2018 à 9 h 51
- Annexe CH/M-59** Courriel adressé par le propriétaire de la cargaison au service de sécurité d'Odudu le 23 janvier 2018 à 11 h 30
- Annexe CH/M-60** Notes de l'audience tenue le 30 octobre 2018 dans la procédure pénale devant la Haute Cour fédérale du Nigéria à Port Harcourt, acte d'accusation n° FHC/PH/24C/2018
- Annexe CH/M-61** Courriel adressé par le navire « San Padre Pio » à l'affréteur, comportant l'état des faits du 24 janvier 2018 établi par le capitaine le 24 janvier 2018, à 23 h 4
- Annexe CH/M-62** Ministère nigérian des ressources pétrolières, permis d'importation de produits pétroliers délivré à Anosyke Group of Companies Ltd, PMB n° 12650 (Lagos), daté du 13 décembre 2017
- Annexe CH/M-63** Rapport du Chef d'état-major de la marine au Président par intérim de la Commission contre les crimes économiques et financiers sur la saisie du navire « San Padre Pio » daté du 23 février 2018
- Annexe CH/M-64** Loi du 25 mai 2007 portant création de l'Agence pour l'administration et la sécurité maritimes du Nigéria (extraits)

MÉMOIRE DE LA SUISSE

- Annexe CH/M-65** Nigéria, Règlement relatif au milieu marin (prélèvements pour la protection des mers) (8 juin 2012) (extraits)
- Annexe CH/M-66** Agence nigériane pour l'administration et la sécurité maritimes, certificat de décharge du navire « San Padre Pio » (24 janvier 2018)
- Annexe CH/M-67** Lettre du 5 février 2018 adressée par le propriétaire de la cargaison au directeur du transport maritime et du développement de l'Agence nigériane pour l'administration et la sécurité maritimes
- Annexe CH/M-68** Lettre du 13 avril 2018 adressée par la directrice adjointe des services juridiques de l'Agence nigériane pour l'administration et la sécurité maritimes au chef des opérations de la Commission contre les délits économiques et financiers
- Annexe CH/M-69** Déclaration sous serment, datée du 10 mai 2018, de M. Aminu Ismaila, de la Commission nigériane contre les délits économiques et financiers de Port Harcourt (déclaration à l'appui d'une requête après préavis de l'EFCC du 15 mai 2018)
- Annexe CH/M-70** Attestation de remise adressée à la Commission nigériane contre les crimes économiques et financiers par la marine nigériane datée du 9 mars 2018
- Annexe CH/M-71** Office suisse de la navigation maritime, spécification des effectifs minimaux de sécurité pour le navire « San Padre Pio » en date du 2 novembre 2016
- Annexe CH/M-72** Courriel adressé par le propriétaire de la cargaison au navire « San Padre Pio » le 9 mars 2018 à 14 h 18
- Annexe CH/M-73** Courriel du représentant local de l'agence d'assurance de protection et d'indemnisation du navire « San Padre Pio » daté du 12 mars 2018 (17 h 31)
- Annexe CH/M-74** Nigéria, loi portant création d'infractions diverses (31 décembre 1983) (extraits)
- Annexe CH/M-75** Haute Cour fédérale du Nigéria, Port Harcourt, actes d'accusation visant les 16 membres d'équipage et le navire « San Padre Pio », datés du 12 mars 2018
- Annexe CH/M-76** Haute Cour fédérale du Nigéria, Port Harcourt, acte d'accusation visant le capitaine, les trois autres officiers et le navire « San Padre Pio », daté du 19 mars 2018
- Annexe CH/M-77** Steffen Wiedner, fiche technique du navire « Torm Helene »
- Annexe CH/M-78** Photographie de la prison de haute sécurité de Port Harcourt (non datée)

MÉMOIRE DE LA SUISSE

- Annexe CH/M-79** The Punch, *Nigerian prisons turn inmates to animals – Osinbajo* (2 février 2018)
- Annexe CH/M-80** Haute Cour fédérale du Nigéria, Port Harcourt, ordonnance du 23 mars 2018, acte d'accusation n° FHC/PH/24C/2018
- Annexe CH/M-81** Correspondance tenue entre le 28 mai 2018 et le 1^{er} juin 2018 avec la Commission nigériane contre les délits économiques et financiers afin d'obtenir l'autorisation nécessaire pour que les membres de l'équipage reçoivent un traitement médical
- Annexe CH/M-82** Déclaration sous serment, datée du 26 juin 2018, de M. Udoka Ezeobi (avocat agissant pour le compte de l'exploitant) à l'appui de la requête des défendeurs du 26 juin 2018
- Annexe CH/M-83** Lettre du 11 mai 2018 adressée par les avocats de l'exploitant au chef des opérations de la Commission nigériane contre les délits économiques et financiers
- Annexe CH/M-84** Lettre du 29 juin 2018 adressée par les avocats de l'exploitant au chef de zone des opérations de la Commission nigériane contre les délits économiques et financiers
- Annexe CH/M-85** Courriel interne de l'exploitant envoyé le 16 juillet 2018, à 12 h 4
- Annexe CH/M-86** Haute Cour fédérale du Nigéria, Port Harcourt, 3^e acte d'accusation modifié établi contre le capitaine et les trois autres officiers du navire « San Padre Pio », le navire et l'affréteur en date du 24 avril 2018
- Annexe CH/M-87** Haute Cour fédérale du Nigéria, Port Harcourt, jugement du 28 novembre 2018, acte d'accusation n° FHC/PH/24C/2018
- Annexe CH/M-88** Haute Cour fédérale du Nigéria, Port Harcourt, requête après préavis introduite le 2 décembre 2019 par la Commission contre les délits économiques et financiers sur le fondement de l'ordonnance 32, des articles 1^{er} et 2 du Règlement de la Cour, de la section 6 de la Constitution de la République fédérale du Nigéria telle que modifiée et des pouvoirs propres de la Cour
- Annexe CH/M-89** Mémorandum daté du 6 janvier 2020, adressé par le Chef du Département des affaires juridiques et des poursuites de la Commission contre les délits économiques et financiers au directeur de l'appui organisationnel de la Commission
- Annexe CH/M-90** Haute Cour fédérale du Nigéria, Port Harcourt, ordonnance du 17 janvier 2020, acte d'accusation No. FHC/PH/24C/2018
- Annexe CH/M-91** Arrêt de la Cour d'appel de Port Harcourt en date du 19 mars 2020 en l'affaire No. CA/PH/21MCR/2020

MÉMOIRE DE LA SUISSE

- Annexe CH/M-92** Cour suprême du Nigéria, acte d'appel de la Commission contre les délits économiques et financiers en date du 13 avril 2020, affaire No. CA/PH/21MCR 2020
- Annexe CH/M-93** Requête après préavis introduite le 25 mars 2020 devant la Cour d'appel de Port Harcourt par la Commission contre les délits économiques et financiers sur le fondement de la section 36 de la Constitution de 1999 et de la compétence propre de la Cour
- Annexe CH/M-94** Lettre adressée le 19 décembre 2019 par la directrice de la Direction du droit international, Département fédéral des affaires étrangères de la Suisse, à la directrice du Département du droit international et du droit comparé, Ministère nigérian de la justice
- Annexe CH/M-95** *Emergency Healthcare International Ltd*, rapport médicaux du 8 août 2019 concernant le capitaine et les trois autres officiers du navire « San Padre Pio »
- Annexe CH/M-96** Photographies du garde de la marine nigériane blessé et du navire « San Padre Pio » après l'attaque armée du 15 avril 2019 (**attention : peut choquer**)
- Annexe CH/M-97** *Bayside services*, Estimation de la valeur du navire « San Padre Pio » au 8 décembre 2017
- Annexe CH/M-98** Courriels concernant des réparations effectuées sur le navire « San Padre Pio », datés du 2 au 5 décembre 2019
- Annexe CH/M-99** Service maritime et offshore Bureau Veritas, VeriSTAR Info Survey Status Report concernant le navire « San Padre Pio » daté du 2 juin 2020
- Annexe CH/M-100** Lettre du 12 juin 2020 adressée à l'exploitant par *Blueseas Maritime Services Nigeria Ltd*
- Annexe CH/M-101** Courriel du 3 avril 2020, adressé par l'exploitant au Département fédéral des affaires étrangères de la Suisse
- Annexe CH/M-102** Canada, Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux, DORS/2012-69, 30 mars 2012 (extrait)
- Annexe CH/M-103** États-Unis d'Amérique, Sous-chapitre O (Pollution) du Titre 33 (Navigation et eaux navigables) du Code portant réglementations fédérales du 30 juin 2017 (extrait)
- Annexe CH/M-104** Royaume-Uni, Règlementation de 2020 relative à la marine marchande (Transferts de navire à navire) No. 94 du 31 janvier 2020 (extraits)

MÉMOIRE DE LA SUISSE

- Annexe CH/M-105** Norvège, Règlementation relative aux obligations de notification faites aux navires par la loi sur les ports et chenaux du 21 décembre 2015 (extrait)
- Annexe CH/M-106** Australie, loi n° 41, 1983, du 16 juin 2017 portant protection du milieu marin (Prévention de la pollution par les navires) (extrait)
- Annexe CH/M-107** Australie, ordonnance marine 91 (2014) (Prévention de la pollution du milieu marin par les hydrocarbures), 13 décembre 2016 (extrait)
- Annexe CH/M-108** Suisse, *Ordonnance sur la navigation maritime*, RS 747.301, 20 novembre 1956 (extrait)