

TRIBUNAL INTERNATIONAL DU DROIT DE LA MER

NAVIRE « HEROIC IDUN »

**LA RÉPUBLIQUE DES ÎLES MARSHALL c. LA RÉPUBLIQUE
DE GUINÉE ÉQUATORIALE**

**DEMANDE DE PROMPTE MAINLEVÉE DE L'IMMOBILISATION D'UN NAVIRE
ET DE PROMPTE LIBÉRATION DE SON ÉQUIPAGE**

9 NOVEMBRE 2022

DEMANDE DE LA RÉPUBLIQUE DES ÎLES MARSHALL PRÉSENTÉE SUR LE FONDEMENT DE L'ARTICLE 292 DE LA CONVENTION

I. INTRODUCTION

1. Les présentes constituent une demande urgente présentée par la République des Îles Marshall (« **Îles Marshall** » ou « **demandeur** ») sur le fondement de l'article 292 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM ou « **Convention** ») en vue de la prompt mainlevée de l'immobilisation du navire « Heroic Idun » (« **Heroic Idun** » ou « **navire** ») et de la prompt libération son équipage (« **présente demande** » ou « **demande de prompt mainlevée** ») actuellement immobilisé par la République de Guinée équatoriale (« **Guinée équatoriale** » ou « **défendeur** »).

2. Compte tenu de l'urgence extrême de cette situation en pleine évolution, comme il est décrit ci-après, la présente demande est déposée préalablement à une notification d'arbitrage et un exposé des conclusions introduisant une instance arbitrale contre la Guinée équatoriale sur le fondement de l'annexe VII de la CNUDM (« **notification d'arbitrage** ») et, selon qu'il conviendra, à une demande en prescription de mesures conservatoires par le Tribunal international du droit de la mer (« **Tribunal** ») sur le fondement de l'article 290 5) de la CNUDM (« **demande de mesures conservatoires** »), et y fait pendant. Le demandeur a l'intention de transmettre la notification d'arbitrage à la Guinée équatoriale dans les 48 heures du dépôt de la présente demande, puis de déposer au Tribunal ladite demande en prescription de mesures conservatoires dans l'éventualité où le défendeur n'accepterait pas les mesures conservatoires demandées dans la notification d'arbitrage.

3. Au vu de l'urgence qui dicte tant la présente demande que les mesures supplémentaires qui viennent d'être décrites, et compte tenu de l'article 112 1) du Règlement du Tribunal (« **Règlement du Tribunal** »), même si le demandeur ne voit aucun inconvénient à ce que la demande de prompt mainlevée et la demande envisagée de mesures conservatoires soient examinées de façon concomitante par le Tribunal, le demandeur prie le Tribunal de prendre les mesures nécessaires pour que la demande de prompt mainlevée et la demande envisagée de mesures conservatoires soient traitées sans délai. Surtout, le demandeur prie le Tribunal et son Président d'enjoindre au défendeur avec la priorité la plus absolue de prendre toutes les mesures nécessaires pour que toute ordonnance que le Tribunal pourra rendre en temps opportun sur la demande de prompt mainlevée et/ou la demande de mesures conservatoires puisse avoir les effets voulus.

4. En particulier, le demandeur prie le Président du Tribunal, se prévalant de la compétence inhérente au Tribunal et de son propre pouvoir d'initiative consacré à l'article 90 4) du Règlement du Tribunal, sans toutefois s'y limiter, d'enjoindre au défendeur de s'abstenir de prendre des mesures de nature à aggraver la situation ou à compromettre la sûreté, la sécurité et la santé de l'équipage, ainsi que la sûreté et la sécurité du navire. Plus spécifiquement, le demandeur prie le Président du Tribunal d'enjoindre à la Guinée équatoriale de ne pas transférer, ou de ne pas faire transférer le navire et/ou son équipage et/ou tout membre de son équipage, sous la garde et/ou le contrôle des autorités nigérianes. Le demandeur prie également le Président du Tribunal d'enjoindre au défendeur de veiller à ce que toute communication du Tribunal à cet égard soit immédiatement portée à l'attention du Gouvernement et des autorités de la République du Nigéria, qui semblent avoir l'intention

d'obtenir de la Guinée équatoriale qu'elle remette au Nigéria le navire et son équipage en dehors de toute procédure régulière.

5. Par la présente demande, le demandeur prie le Tribunal de :

- a) se déclarer compétent en vertu de l'article 292 de la Convention pour connaître de la demande de prompt mainlevée et déclarer recevable la demande de prompt mainlevée.
- b) prendre acte du versement de la somme de 2 000 132 euros par les propriétaires du navire au défendeur en exécution d'un accord de mainlevée de l'immobilisation du navire et de mise en liberté de son équipage, et déclarer que, pour autant que le Tribunal l'estime nécessaire et opportun, ce versement pourrait légitimement valoir caution raisonnable ou autre garantie financière ayant déjà été déposée aux fins de l'obtention de la prompt mainlevée de l'immobilisation du navire et de la mise en liberté de son équipage, conformément à l'article 292 4) de la Convention.
- c) décider et ordonner au défendeur de lever immédiatement l'immobilisation du « Heroic Idun » et de mettre en liberté son équipage, et de prendre les mesures propres à faciliter leur départ de Guinée équatoriale en bon ordre et en toute sécurité.

6. Comme il est expliqué ci-après et dans les dépositions des témoins par, respectivement, MM. Stephen Askins et Eivind Kulblik, et ainsi qu'il ressort des documents et moyens de preuve annexés à la présente demande, à la date de dépôt de la présente demande **il existe un risque réel et imminent que le défendeur remette de manière forcée ou illicite, ou transfère de toute autre manière, le navire et son équipage sous la garde et le contrôle des autorités nigérianes.** Une telle mesure serait contraire aux droits du demandeur au regard de la Convention et, plus concrètement, compromettrait la sûreté, la sécurité et le bien-être de l'équipage, de même que la sûreté et la sécurité du navire, privant ainsi d'effet utile toute ordonnance que le Tribunal pourrait prendre à cet égard en temps opportun. **Les informations dont le demandeur dispose l'amènent à penser qu'une telle remise illicite, ou autre transfert, pourrait avoir lieu dès aujourd'hui, soit à la date du dépôt de la présente demande de prompt mainlevée, la réalité de ce risque imposant l'intervention de toute urgence du Tribunal et de son Président dans les conditions énoncées précédemment.**

7. Conformément à l'article 56 2) du Règlement du Tribunal, Mme Meredith Kirby a été désignée agent des Îles Marshall pour toute la procédure relative à cette demande. Ses coordonnées sont les suivantes : International Registries, Inc., 11495 Commerce Park Drive, Reston, VA, 20191, USA, téléphone +1-703 620 4880, facsimile +1 703 476 8522.

8. Le domicile élu auquel toutes les communications concernant l'affaire sont à envoyer en application de l'article 56 1) du Règlement du Tribunal est le suivant : International Registries GmbH, Am Kaiserkai 13, 2nd Floor, 20457 Hamburg, Germany, telephone +49 40 361 6681 30, facsimile +49 40 361 6681 39, courriel mkirby@register-iri.com.

II. EXPOSÉ DES FAITS

9. Le « Heroic Idun » (n° OMI : 9858058) est un très gros transporteur de brut (TGTB). Construit en 2020, il a une jauge brute de 156 237 tonnes métriques et bat pavillon des Îles Marshall¹. Le navire est actuellement immobilisé au mouillage de Luba, le long de la côte de l'île de Bioko, par les autorités du défendeur sises à Malabo. L'équipage est actuellement en détention à bord du « Heroic Idun » et à terre.

10. Le navire est la propriété de Idun Maritime Limited, une société de l'île de Man (« **propriétaire** »). Il est géré par OSM Ship Management, une société norvégienne (« **gérant** »)². Les 12 et 13 août 2022, lorsqu'il a été intercepté puis immobilisé par la Guinée équatoriale, le navire était affrété par la société Mercuria, sise en Suisse (« **affréteur** »)³, au taux de location journalier de 49 000 dollars des États-Unis, et sous-affrété par BP (« **sous-affréteur** » ou « **BP** »)⁴. Il avait à son bord un équipage fort de 26 membres de diverses nationalités (indienne, sri-lankaise, philippine et polonaise)⁵.

A. Les événements qui ont conduit à l'interception du navire, à son immobilisation et à la mise en détention de l'équipage

11. Dans la suite de la présente demande, compte tenu de l'extrême urgence de la situation et de son évolution rapide, les Îles Marshall se fondent sur les informations les plus fiables dont elles disposent provenant de ceux qui sont sur place en Guinée équatoriale, ainsi que sur des informations accessibles au public provenant de médias sociaux. Le demandeur s'engage à informer immédiatement le Tribunal au cas où les informations sur lesquelles il se fonde ici s'avèreraient inexactes, et prend avec le plus grand sérieux la responsabilité envers le Tribunal qui lui incombe à cet effet.

12. Les événements pertinents concernant le navire ont commencé à se produire le 7 août 2022. Le navire avait reçu de BP l'instruction de se rendre au terminal offshore d'Akpo, au Nigéria (« **Akpo** » ou « **Terminal** ») pour charger une cargaison de pétrole avec comme jour de planche le 8 août 2022⁶. Le navire avait présenté son avis de prêt à opérer mais s'était vu demander de s'en aller (à quelque 10-12 milles marins (M)) du Terminal et de dériver parce que le Terminal n'avait pas encore reçu tous les documents requis pour le chargement, notamment l'autorisation de la *Nigerian National Petroleum Corporation* (« **NNPC** »)⁷. Le fait de dériver dans cette zone préoccupait beaucoup le capitaine, car cela plaçait le navire hors de la protection des services de sécurité du Terminal, ce qui est extrêmement risqué. Il a donc été convenu qu'il gagnerait une position de dérive sûre, à 300 M du terminal d'Akpo⁸.

¹ Description du « Heroic Idun » (**annexe PR/RMI-1**).

² Déposition de témoin faite par Stephen Askins, datée du 9 novembre 2022, par. 5 : **annexe PR/RMI-2 (ci-après : « Askins »)**.

³ Charte-partie à temps datée du 20 janvier 2022 : **annexe PR/RMI-3**. La charte-partie a été passée en janvier 2022 avec les propriétaires d'alors, Hunter Tankers. Le Navire a été acheté par les propriétaires actuels, Idun Maritime Limited, et le contrat d'affrètement avec Mercuria a été nové (Askins, par. 5 (**annexe PR/RMI-2**)). Toutefois, rien ne dépend de cela.

⁴ Askins, par. 5 (**PR/RMI-2**).

⁵ Déposition de témoin faite par Eivind Kulblik, datée du 9 novembre 2022, par. 1 : **annexe PR/RMI-4 (ci-après : « Kulblik »)**.

⁶ Askins, par. 5-6 (**annexe PR/RMI-2**).

⁷ Échange de courriels entre le capitaine et le terminal d'Akpo, daté du 7 août 2022 (**annexe PR/RMI-5**).

⁸ Askins, par. 8 (**annexe PR/RMI-2**).

13. Vers 21 h 09 heure locale (« hl »), alors qu'il se trouvait à quelque 10-15 M d'Akpo et s'éloignait de la zone à haut risque de piraterie pour gagner une zone de dérive sûre située à 300 M de là, le navire a reçu un appel VHF du Terminal l'informant qu'un navire de la marine nigériane s'approchait de lui. Le navire qui s'approchait a ensuite contacté l'« Heroic Idun » par VHF vers 21 h 16 hl. Il a intimé au capitaine d'arrêter le navire et de le suivre vers la Bonny Fairway Buoy, à environ 130 M de là, pour y attendre les documents de chargement. En raison de l'obscurité qui régnait, il n'a pas été possible de vérifier de visu qu'il s'agissait d'un navire de la marine. Aucune des personnes que le capitaine a contactées, qu'il s'agisse des propriétaires ou des agents à terre, n'a pu vérifier que le navire qui approchait était bien un navire de la marine nigériane. Son système d'identification automatique (AIS) n'était pas allumé. Le capitaine a également reçu des agents à terre des instructions selon lesquels il ne devait en aucun cas s'arrêter ou suivre les instructions données par le navire. Le capitaine a informé le navire qu'il avait besoin d'un peu plus de temps pour confirmer la situation avec les propriétaires et les agents à terre. En réponse, le navire a menacé d'employer la « *force maximale* » et « *d'ouvrir le feu* » si le navire ne modifiait pas immédiatement sa trajectoire et n'arrêtait pas ses machines⁹.

14. Dans ces circonstances et compte tenu du risque élevé de piraterie dans la zone, le capitaine a décidé qu'il fallait se méfier de cette approche. Il a activé le plan de sûreté du navire, déclaré la situation d'urgence à bord et envoyé son équipage dans la citadelle. Il a également émis de nombreuses alertes de détresse et alertes SSAS et répété les appels de détresse verbalement sur le canal 16 de la VHF. Il a été demandé à plusieurs reprises au navire d'allumer son AIS pour pouvoir être identifié, mais il ne l'a pas fait. Après plusieurs tentatives infructueuses d'arraisonner le « Heroic Idun », le navire non identifié est parti vers 23 h 12 hl. L'« Heroic Idun » a alors annulé son alerte de détresse et s'est dirigé vers une zone sûre. Le matin du 9 août, il a été confirmé que le navire non identifié appartenait à la marine nigériane.

15. Deux jours plus tard, le 11 août 2022, le Terminal a confirmé à l'« Heroic Idun » qu'il avait reçu les autorisations nécessaires de la NNPC et que le jour de planche avait été reporté au 17 août 2022¹⁰.

16. Le jour suivant, 12 août 2022, soit trois jours après l'incident, l'« Heroic Idun » a été approché par le « Capitan David », un navire de la marine équato-guinéenne, vers 13 h 38 hl au point de coordonnées 01 00,1 N et 004 02,5 E, dans la ZEE de Sao Tomé-et-Principe¹¹. Le lieu où s'est produite cette approche ainsi que la mise sous contrôle et sous immobilisation du navire qui s'est ensuivie (telle que décrite plus loin), dans la ZEE d'un État tiers, sont des aspects déterminants sur lesquels le demandeur revient plus loin.

17. Au moment où il a été approché, le navire « dérivait », c'est-à-dire qu'il effectuait un déplacement minimum avec les machines en marche¹². Le navire dérivait à cet endroit car ce

⁹ Pour un compte rendu des événements, voir Askins, par. 9-13 (**annexe PR/RMI-2**) et la transcription de l'enregistreur des données du voyage (VDR) annexée à sa déposition (**annexe SA-4**).

¹⁰ Courriel adressé par Total Energies EP Nigeria Limited à l'« Heroic Idun » et à d'autres, daté du 11 août 2022, 21 h 41 (**annexe PR/RMI-6**).

¹¹ Représentation de l'endroit où se trouvait l'« Heroic Idun » au moment où il a été intercepté par le « Capitan David » (**annexe PR/RMI-7**).

¹² Askins, par. 11 (**annexe PR/RMI-2**).

dernier était considéré comme situé hors des zones à haut risque de piraterie du golfe de Guinée et par conséquent comme une zone sûre pour dériver¹³.

18. Le « Heroic Idun » a été appelé en VHF par le « Capitan David », qui lui a demandé d'arrêter ses machines. Le capitaine a vérifié l'identité du navire, c'est-à-dire qu'il s'agissait bien du « Capitan David », un navire de la marine équato-guinéenne, et dit qu'il arrêterait ses machines en demandant pourquoi il devait le faire. Il n'a pas reçu de réponse à sa question. Au lieu de cela, le « Capitan David » lui a demandé où il se rendait ou d'où il venait. Le capitaine a expliqué que le navire dérivait à cet endroit en attendant que lui soit communiqué un jour de planche. Le « Capitan David » a de nouveau demandé au capitaine de stopper les machines et indiqué qu'il s'approchait du navire par bâbord. Le capitaine a demandé s'il voulait arraisonner le navire ou s'il n'effectuait la manœuvre que pour les besoins d'une enquête. On lui a répondu « seulement pour une enquête ». Le capitaine a répondu qu'il arrêterait immédiatement les machines, mais que le navire mettrait un peu de temps à s'arrêter¹⁴.

19. À 14 h 48 hl, le « Capitan David » a de nouveau contacté le navire par VHF et lui a déclaré avoir ordre de l'escorter pour retourner à Malabo. Il a également déclaré avoir l'« ordre de tirer » à la moindre « manœuvre suspecte ». Il a ensuite intimé au navire de suivre son itinéraire vers Malabo. N'ayant guère d'autre choix, le capitaine a immédiatement obtempéré. On ne lui a pas dit pourquoi le navire faisait l'objet d'une enquête ni pourquoi il était dérouté vers Malabo sous la menace des armes¹⁵.

20. À son arrivée à Malabo, le navire a été dirigé vers le mouillage de Luba, le long de la côte de l'île de Bioko. Il y est immobilisé depuis, sous la surveillance de gardes armés¹⁶.

21. On croit comprendre maintenant que le navire a été immobilisé à la demande du Nigéria¹⁷. Cela semble avoir été confirmé par un communiqué de presse publié par la marine nigérienne le 20 août 2022¹⁸. La même chose ressort des investigations que mènent actuellement les propriétaires et leurs avocats sur place en Guinée équatoriale. Cela n'a toutefois pas été communiqué par les autorités nigérianes aux Îles Marshall, qui sont l'État du pavillon, ni aux propriétaires ou à toute autre personne ayant des intérêts liés au navire, en dépit de la correspondance officielle adressée par les Îles Marshall aux autorités nigérianes¹⁹.

B. Évènements qui se sont produits depuis l'immobilisation du navire et la mise en détention de l'équipage

22. Le 14 août 2022, 15 des 26 membres de l'équipage, y compris le capitaine, ont été débarqués à terre sous la surveillance de gardes armés. Huit gardes armés sont montés à bord avec deux équipes de prise de vues travaillant pour des médias, deux agents des douanes et 5 inspecteurs. Les membres de l'équipage débarqués ont été emmenés à Malabo, la capitale

¹³ Askins, par. 8 (**annexe PR/RMI-2**).

¹⁴ Askins, par. 19 (**annexe PR/RMI-2**). Voir également la transcription de l'enregistrement du premier échange entre le capitaine et le « Capitan David » annexée à la déposition (**annexe SA-7**).

¹⁵ Askins, par. 19 (**annexe PR/RMI-2**). Voir également la transcription de l'enregistrement du deuxième échange entre le capitaine et le « Capitan David » annexée à la déposition (**annexe SA-7**).

¹⁶ Askins, par. 22 (**annexe PR/RMI-2**).

¹⁷ Askins, par. 21 (**annexe PR/RMI-2**).

¹⁸ Communiqué de presse de la marine nigérienne daté du 20 août 2022, « Navy: No Drop of Crude Oil Stolen by MT Heroic Idun » (**annexe PR/RMI-8**).

¹⁹ Askins, par. 21 (**annexe PR/RMI-2**).

équato-guinéenne, à environ une heure de là, d'abord au commissariat de police de Malabo, puis à un centre appartenant au Gouvernement et situé en bordure de la ville (« **centre de détention** »). Il n'y a eu aucune arrestation officielle²⁰.

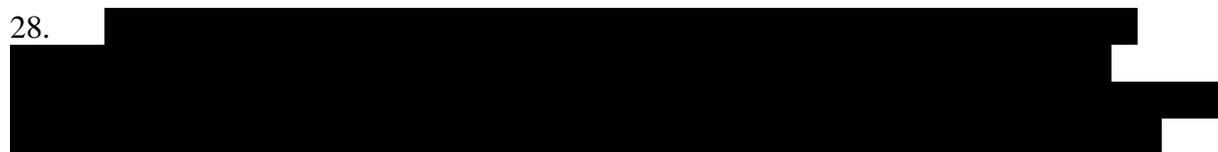
23. Au centre de détention, les membres de l'équipage ne disposaient ni de meubles ni de lits, et on ne leur a donné ni eau ni nourriture. Les agents locaux du gérant leur ont fourni des matelas pour qu'ils puissent dormir et s'asseoir dessus²¹.

24. Les 11 membres restants de l'équipage ont été mis en détention à bord du navire, également sous la surveillance de gardes armés. Ce nombre est inférieur à celui prévu par les exigences relatives aux effectifs de sécurité de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (**SOLAS**)²² qui s'appliquent au navire.

25. Dès qu'elle a eu connaissance des événements, l'administration maritime des Îles Marshall a immédiatement écrit aux autorités du défendeur à Luba le 16 août 2022, pour exprimer sa préoccupation au sujet de l'immobilisation du navire et de la détention de son équipage, contestant la licéité de ces actes au regard de la CNUDM et exigeant la libération immédiate du navire et de l'équipage²³. Comme cela est exposé plus loin, les autorités marshallaises, ainsi que des représentants des propriétaires du navire et de son gérant, ont entrepris à plusieurs reprises depuis des démarches auprès des autorités équato-guinéennes concernant le traitement réservé au navire et à l'équipage et exigeant leur libération immédiate.

26. Des prélèvements ont été effectués dans les citernes de cargaison du navire²⁴. Ces dernières étaient sur lest, c'est-à-dire qu'elles ne transportaient aucune cargaison, parce que le navire effectuait un voyage en vue de charger des hydrocarbures. Le 17 août 2022, le capitaine a subi un long interrogatoire, qui aurait duré presque 11 heures et a été mené par le procureur local. Il en est allé de même pour d'autres membres de l'équipage²⁵.

27. Aucune poursuite n'a été engagée devant les tribunaux internes pour obtenir la libération du navire et de l'équipage, car les renseignements obtenus sur place indiquaient que les tribunaux n'agiraient pas sans recevoir de signal clair en ce sens de la part du Vice-Président équato-guinéen, M. Teodoro Nguema Obiang Mangue, lequel, croyait-on, autoriserait finalement la libération. Compte tenu de cette conviction, il y avait une crainte réelle et raisonnable que le fait d'introduire une instance devant les tribunaux locaux risquerait d'inciter le ministère public à porter des chefs d'accusation injustifiés contre l'équipage²⁶.

28. 

²⁰ Kulblik, par. 4-7 (**annexe PR/RMI-4**).

²¹ Kulblik, par. 6-7 (**annexe PR/RMI-4**).

²² Kulblik, par. 6 (**annexe PR/RMI-4**).

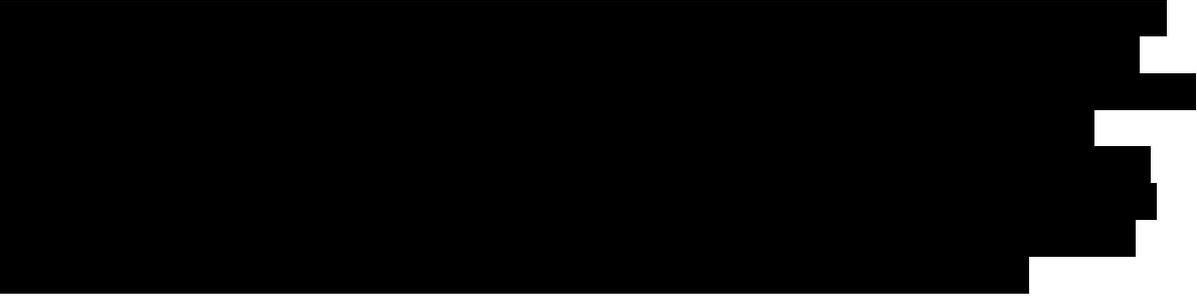
²³ Lettre adressée par le commissaire adjoint aux affaires maritimes des Îles Marshall au gouverneur de Luba, datée du 16 août 2022 (**annexe PR/RMI-9**).

²⁴ Kulblik, par. 4 (**annexe PR/RMI-4**).

²⁵ Kulblik, par. 11 (**annexe PR/RMI-4**).

²⁶ Askins, par. 28 (**annexe PR/RMI-2**).

²⁷ Askins, par. 25 (**annexe PR/RMI-2**).



29. Suite à ces développements, les Îles Marshall et les exploitants commerciaux du navire ont cru comprendre que le navire et l'équipage seraient rapidement libérés. Cela ne s'est toutefois pas produit. Au lieu de cela, le 15 septembre 2022, des rapports ont signalé que les autorités équato-guinéennes avaient donné à l'attaché de la marine nigériane en poste à l'ambassade du Nigéria à Malabo la possibilité d'interroger le capitaine, ce qu'il a fait à trois occasions distinctes. Trois autres membres de l'équipage ont également été interrogés par des fonctionnaires de l'ambassade du Nigéria. Toutes les demandes tendant à obtenir qu'un avocat assiste aux interrogatoires ont été rejetées³⁰. Les Îles Marshall, le propriétaire du navire ou ses agents n'ont reçu de la part des autorités équato-guinéennes ou nigérianes aucune communication ou correspondance officielle qui aurait sollicité pour des fonctionnaires du Nigéria l'autorisation d'interroger l'équipage et de conduire une enquête sur le navire³¹.

C. Paiement d'un montant de 2 000 132 euros pour la mainlevée de l'immobilisation du navire

30. Comme noté plus haut au paragraphe 3 b), les propriétaires du navire ont déjà versé au défendeur un montant s'élevant à 2 000 132 euros en exécution d'un accord de mainlevée de l'immobilisation du navire et de mise en liberté de son équipage. Les circonstances entourant ce fait sont précisées ci-après.

31. Le 28 septembre ou vers cette date, les autorités équato-guinéennes ont indiqué qu'elles prononceraient la mainlevée de l'immobilisation du navire moyennant le paiement d'une somme de 1 312 000 000 de francs centrafricains – soit environ deux millions d'euros. Le paiement de cette somme était lié à des infractions alléguées constituées par l'entrée illégale dans les eaux juridictionnelles de la Guinée équatoriale « sans battre de pavillon ainsi que par le fait de naviguer et de rester dans la zone économique exclusive de l'île d'Annobón, du 9 août 2002 vers 14 h 58 au 10 du même mois vers 10 h 53, sans autorisation accordée par l'autorité maritime nationale », ainsi qu'aux frais encourus pendant l'opération d'immobilisation ainsi que sa garde à Luba³².

32. Les Îles Marshall et les propriétaires ont considéré que cette demande de paiement était injustifiée et constituait une extorsion. Toutefois, dans l'intérêt de la sûreté, de la sécurité et du bien-être de l'équipage, ainsi que de la sûreté et de la sécurité du navire, la décision a été prise de payer la somme exigée, la préoccupation première et primordiale étant

²⁸ Askins, par. 25 (annexe PR/RMI-2).

²⁹ Kulblik, par. 29 (annexe PR/RMI-4).

³⁰ Kulblik, par. 29 (annexe PR/RMI-4).

³¹ Askins, par. 29 (annexe PR/RMI-2).

³² Askins, par. 31 (annexe PR/RMI-2).

de sortir l'équipage et le navire d'une situation de plus en plus précaire, hasardeuse et incertaine³³.

33. La somme de 2 000 132 euros a été versée le 5 octobre 2022³⁴. L'assurance a été donnée que ce paiement permettrait à l'équipage de retourner sur le navire et d'être autorisé à partir³⁵.

34. Alors qu'elles avaient reçu l'argent, les autorités équato-guinéennes n'ont pas libéré le navire ou l'équipage³⁶.

35. Les Îles Marshall ont continué à protester contre les actions de la Guinée équatoriale et à demander la libération du navire et de son équipage, tout comme les propriétaires et d'autres personnes ayant un intérêt dans le navire. On s'attendait à ce qu'une procédure puisse devoir être engagée sur le fondement de la CNUDM devant le Tribunal. Par note verbale datée du 28 octobre 2022, les Îles Marshall ont cherché une nouvelle fois à régler le différend par la voie diplomatique, mais elles ont également informé la Guinée équatoriale que, si aucune solution diplomatique ne pouvait être trouvée très rapidement, les Îles Marshall devraient envisager de soumettre le différend aux procédures de règlement des différends prévues par la Convention³⁷.

36. La Guinée équatoriale n'a pas répondu.

D. Risque imminent de remise du navire et de l'équipage au Nigéria

37. Au fur et à mesure que les événements décrits ci-dessus se déroulaient, la situation se détériorait.

38. Plusieurs membres de l'équipage ont succombé à des maladies. Un membre de l'équipage a fait une crise et un diagnostic de paludisme a été posé et un kyste suspect découvert dans sa tête. Une gastroentérite aiguë a été diagnostiquée chez un autre membre de l'équipage. Un troisième membre de l'équipage et le capitaine, tous deux détenus dans le centre de détention, ont attrapé le paludisme. Les propriétaires ont demandé qu'un traitement médical préventif soit fourni au reste de l'équipage détenu dans le centre de détention. Il n'a toutefois pas été donné suite à cette demande, si bien que trois autres membres de l'équipage ont également succombé au paludisme. Un membre de l'équipage à bord du navire a succombé à la fièvre typhoïde, en partie faute d'avoir reçu un traitement médical approprié. Un membre de l'équipage débarqué pour recevoir un traitement médical a été reconduit à bord du navire sans avoir subi de nouveaux tests. Un médecin fourni par la marine équato-guinéenne a fait une erreur de diagnostic sur un autre membre de l'équipage. Le capitaine,

³³ Askins, par. 31 (**annexe PR/RMI-2**).

³⁴ Askins, par. 32 (**annexe PR/RMI-2**) et preuve de paiement signée, datée du 5 octobre 2022 (**annexe PR/RMI-10**).

³⁵ Askins, par. 31 (**annexe PR/RMI-2**).

³⁶ Kulblik, par. 50 et 59 (**annexe PR/RMI-4**).

³⁷ Note verbale, datée du 28 octobre 2022 (EQ/01-22), adressée au Ministère des affaires étrangères, de la coopération internationale et des affaires francophones de la République de Guinée équatoriale par le Ministère des affaires étrangères de la République des Îles Marshall, (**annexe NOT/RMI-11**) et Note Verbale datée du 31 octobre 2022 (MI/22/EQ-1), adressée à la mission permanente de la République de Guinée équatoriale auprès de l'Organisation des Nations Unies par la mission permanente de la République des Îles Marshall auprès de l'Organisation des Nations Unies (**annexe PR/RMI-12**).

ainsi que d'autres personnes, ont été à l'hôpital à de multiples reprises. Le demandeur a été informé que plusieurs membres de l'équipage avaient exprimé des pensées suicidaires³⁸.

39. Le 4 novembre 2022 ou vers cette date, le demandeur a appris que la Guinée équatoriale, au lieu de libérer le navire et son équipage, avait décidé de remettre le navire et son équipage aux autorités nigérianes³⁹.

40. Dans l'après-midi du 5 novembre 2022, à l'exception notable du chef mécanicien, qui se trouvait à l'hôpital pour des douleurs à la poitrine, une partie ou la totalité des autres membres de l'équipage qui étaient à terre ont été embarqués de force sur le navire et informés qu'ils prendraient la mer le matin du 6 novembre pour le Nigéria. Ils ont été informés qu'un navire de la marine nigériane attendait – et celui-ci, apparemment, attend toujours – au large des côtes de la Guinée équatoriale, juste à l'extérieur de ses eaux territoriales, pour escorter le navire et son équipage vers les eaux nigérianes⁴⁰.

41. Le demandeur croit comprendre que les autorités nigérianes ont été informées que le navire ne pourrait pas prendre la mer le 6 novembre 2022 et qu'il ne pourrait pas être déplacé en toute sécurité en raison de problèmes techniques rencontrés (y compris, d'après ce que comprend le demandeur, des problèmes liés à l'ancre, qui n'avait pas été déplacée depuis 11 semaines) et parce que les effectifs minimaux de sécurité prescrits par la Convention SOLAS ne pouvaient pas être assurés du fait que des membres de l'équipage étaient encore hospitalisés⁴¹.

42. Le demandeur croit comprendre que l'attaché de la marine nigériane s'est rendu à l'hôpital le 6 novembre pour demander que le chef mécanicien monte à bord du navire et qu'il a essayé de contraindre ce dernier à quitter l'hôpital, alors que les médecins l'avaient informé que le chef mécanicien était souffrant et ne pouvait pas être déplacé. L'attaché de la marine nigériane a alors parlé aux propriétaires, qui lui ont dit que le navire ne pouvait pas naviguer sans le chef mécanicien en raison des exigences en matière d'effectifs minimaux de sécurité. L'attaché naval aurait demandé s'il était possible de déroger à ces exigences et on lui aurait répondu (à juste titre) que cela était impossible. L'attaché de la marine aurait répondu par une menace, disant que si le navire n'était pas déplacé, les autorités nigérianes le feraient remorquer jusqu'au Nigéria aux frais des propriétaires⁴².

43. Le 7 novembre, vers 17 heures hl, le demandeur a appris que le chef mécanicien était renvoyé sur le navire mais que la marine de la Guinée équatoriale avait ordonné que celui-ci et un autre membre de l'équipage soient placés sur un de leurs navires en tant qu'otages pour être remis à la marine nigériane à la frontière. Le demandeur croit comprendre que le capitaine a refusé d'accepter cet ordre, après quoi le capitaine du port a dit que des personnes seraient envoyées à bord pour tabasser l'équipage⁴³.

44. Plusieurs heures plus tard, vers 23 h 30 hl, le demandeur a été informé que les 15 membres de l'équipage qui étaient à terre mais qui avaient reçu l'ordre de monter à bord du

³⁸ Kulblik, par. 8, 16, 24, 25, 28, 32, 34, 40, 43, 52, 54, 56 et 58 (**annexe PR/RMI-4**).

³⁹ Askins, par. 37 (**annexe PR/RMI-2**).

⁴⁰ Askins, par. 41, (**annexe PR/RMI-2**).

⁴¹ Askins, par. 40 et 42 (**annexe PR/RMI-2**). Voir également Kulblik, par. 26 (**annexe PR/RMI-4**).

⁴² Kulblik, par. 57 (**annexe PR/RMI-4**).

⁴³ Kulblik, par. 58 (**annexe PR/RMI-4**).

navire pendant le week-end avaient reçu pour instruction de retourner à terre. On ne sait pas pourquoi⁴⁴.

45. Au moment du dépôt de la présente demande de prompt mainlevée, le demandeur croit comprendre que le navire et son équipage se trouvent toujours en Guinée équatoriale ou dans les eaux territoriales équato-guinéennes.

46. Le demandeur croit comprendre qu'il se pourrait que les autorités équato-guinéennes prétendent avoir libéré le navire et son équipage. Ce n'est manifestement pas le cas. Le navire et l'équipage se trouvent indéniablement en Guinée équatoriale, soit à terre, soit à bord du navire, dans ses eaux intérieures ou dans sa mer territoriale, et sous la juridiction et le contrôle de la Guinée équatoriale⁴⁵.

47. L'état et le bien-être de l'équipage du « Heroic Idun » continuent de se détériorer, et cette détérioration a été aggravée par la possibilité imminente d'un transfèrement au Nigéria en l'absence de toute procédure légale. Comme indiqué plus haut et détaillé dans le témoignage de M. Kulblik, la santé physique et mentale de l'équipage a constamment suscité de graves préoccupations tout au long de sa détention. Les gérants sont terrifiés à l'idée de ce qui pourrait arriver à présent à l'équipage⁴⁶.

E. Mesures prises par les Îles Marshall pour faire libérer le navire et son équipage

48. Comme décrit plus haut et précisé ci-dessous, depuis le 16 août 2022, les Îles Marshall ont régulièrement fait des tentatives répétées, par différentes voies et à différents échelons, pour obtenir la prompt libération du navire et de son équipage.

49. Les interventions auprès de la Guinée équatoriale ont été les suivantes :

- a. Par lettre du 16 août 2022, le commissaire adjoint aux affaires maritimes des Îles Marshall (« **commissaire adjoint** ») a écrit au gouverneur de Luba pour lui faire part de ses préoccupations concernant l'immobilisation du « Heroic Idun » et lui exposer les événements survenus les 8 et 9 août. Il était fait état dans la lettre de soupçons selon lesquels les événements survenus les 8 et 12 août pouvaient être directement liés et il y était demandé, « étant donné qu'il semble que les mesures prises sont en violation de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, en particulier ses articles 97 et 110 [...], une explication des mesures prises tant par le Nigéria que par la Guinée équatoriale » et le retour immédiat de l'équipage sur le navire et la main levée immédiate de l'immobilisation du navire⁴⁷.
- b. Par lettre du 26 août 2022, le commissaire adjoint a transmis au procureur général de la Guinée équatoriale la lettre du 16 août, le communiqué de presse de la marine nigériane du 20 août 2022 et la correspondance du propriétaire du terminal d'Akpo (Total) démontrant que les autorisations de la NNPC avaient été délivrées le 11 août 2022. Des préoccupations y étaient exprimées au sujet du « Heroic Idun », notamment concernant l'interrogatoire du capitaine du navire, du

⁴⁴ Askins, par. 46. (**annexe PR/RMI-2**).

⁴⁵ Askins, par. 48 (**annexe PR/RMI-2**).

⁴⁶ Kulblik, par. 56 (**annexe PR/RMI-4**).

⁴⁷ Lettre datée du 16 août 2022, adressée au gouverneur de Luba par le commissaire adjoint aux affaires maritimes des Îles Marshall (**annexe PR/RMI-9**).

chef mécanicien et du second, la détention de l'équipage et l'immobilisation du navire sans inculpation formelle, et la menace que représente pour le navire l'absence de l'équipage et le non-respect des exigences en matière d'effectifs minimaux de sécurité prévues par la Convention SOLAS. La lettre contenait également une protestation contre l'idée même de transférer le navire au Nigéria et l'affirmation que les mesures prises « ont porté atteinte au droit de passage inoffensif du navire tel que défini dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, en particulier aux articles 97 et 110, et que l'administration de l'État du pavillon n'a été informée par aucun des deux pays des mesures prises ». Le commissaire adjoint a demandé à nouveau le retour de l'équipage sur le navire et la libération du navire⁴⁸.

- c. Le 13 septembre 2022, le commissaire adjoint a de nouveau adressé une lettre au procureur général de la Guinée équatoriale, faisant suite à la lettre du 26 août 2022, qui était jointe à la nouvelle lettre. L'administrateur a de nouveau exprimé sa vive préoccupation au sujet du « Heroic Idun » et de son équipage. Il a indiqué qu'il avait cru comprendre qu'une enquête avait été menée à bien, mais aucune mesure n'avait été prise pour ramener l'équipage au navire ou permettre à celui-ci de prendre la mer. Le commissaire adjoint a réitéré ses préoccupations concernant les exigences en matière d'effectifs minimaux de sécurité. Il s'est également dit préoccupé par l'accès accordé au personnel consulaire de l'ambassade du Nigéria pour interroger le capitaine, qui n'avait pas été autorisé à être représenté par un avocat, et par la demande de l'attaché de la marine nigériane tendant à accéder au plan de sûreté du navire (SPP) et à d'autres documents de sûreté, en violation de la confidentialité du SPP prévue par le Code ISPS. Les allégations infondées formulées par le Nigéria à l'encontre du navire ont été notées et le commissaire adjoint s'est fermement opposé à toute tentative de transfert du navire au Nigéria. Le retour de l'équipage sur le navire et la libération du navire sans plus attendre ont été à nouveau demandés⁴⁹.
- d. Le 18 octobre 2022, le commissaire adjoint a de nouveau adressé une lettre au procureur général de la Guinée équatoriale, faisant suite aux lettres des 26 août et du 13 septembre, qui étaient également jointes à la nouvelle. L'administrateur a de nouveau exprimé sa vive préoccupation au sujet du « Heroic Idun » et du bien-être de son équipage. Le commissaire adjoint a indiqué dans sa lettre que la détention continue de l'équipage, en violation des droits de l'homme de ses membres, avait maintenant de graves effets sur son bien-être physique et mental, et qu'au moins 4 membres de l'équipage avaient attrapé le paludisme et qu'il y avait une épidémie de typhoïde à bord du navire. Il a de nouveau exprimé son inquiétude quant à l'accès accordé au personnel de l'ambassade du Nigéria sans permettre aux membres de l'équipage d'avoir accès à une représentation légale, en violation de leurs droits de l'homme. Il a également évoqué l'amende infligée au capitaine et au navire, que les propriétaires avaient estimé ne pas avoir d'autre choix que de payer pour protéger le bien-être de l'équipage et éviter la détérioration du navire. Le commissaire adjoint a noté que, malgré les assurances

⁴⁸ Lettre datée du 26 août 2022, adressée à l'honorable Anatolio Nzang Nguema, Procureur général de la République de Guinée équatoriale par le commissaire adjoint aux affaires maritimes de la République des Îles Marshall (**annexe PR/RMI-13**).

⁴⁹ Lettre datée du 13 septembre 2022, adressée au Procureur général de la Guinée équatoriale par le commissaire adjoint aux affaires maritimes des Îles Marshall (**annexe PR/RMI-14**).

données par le chef d'état-major de la marine, la mainlevée de l'immobilisation du navire n'avait pas été prononcée comme promis lors du versement des fonds. Il a réitéré sa préoccupation quant au transfert du navire et de l'équipage au Nigéria et a déclaré que cela équivaldrait à un transfèrement illégal de l'équipage et ferait l'objet d'une forte résistance. Il a de nouveau demandé le retour de l'équipage sur le navire et la libération du navire sans plus tarder⁵⁰.

- e. Par note verbale du 28 octobre 2022, communiquée sous couvert d'une note verbale datée du 31 octobre 2022, le Ministère des affaires étrangères des Îles Marshall a évoqué et réitéré les graves préoccupations exprimées dans les lettres datées respectivement du 26 août, du 13 septembre et du 18 octobre, notamment le fait que les mesures prises les 8 et 12 août portent atteinte aux droits prévus par la Convention, y compris les articles 58, paragraphes 1 et 2, 87, 97 et 110, ainsi que par le droit international coutumier. Il a noté que l'État du pavillon n'avait pas été informé de la moindre des mesures prises, que les autorités équato-guinéennes n'avaient aucune compétence au regard du droit international pour intercepter et détenir le « Heroic Idun » et son équipage, et que leurs actions avaient violé les droits de l'homme de l'équipage et les exigences de la Convention SOLAS pour l'exploitation sûre du navire et les exigences du Code international pour les navires et les installations portuaires. Le Ministère a noté que les efforts déployés à ce jour pour régler le différend par la voie diplomatique avaient été infructueux et que, si aucune solution diplomatique ne pouvait être trouvée très prochainement, les Îles Marshall devraient envisager de soumettre le différend aux procédures judiciaires prévues par la CNUDM⁵¹.
- f. Le 4 novembre 2022, le commissaire adjoint a de nouveau adressé une lettre au procureur général de la Guinée équatoriale, faisant suite aux lettres du 26 août, du 13 septembre et du 18 octobre. Il a de nouveau exprimé sa vive inquiétude au sujet du navire et de son équipage. Notant qu'il avait été porté à l'attention de l'administrateur que la Guinée équatoriale avait indiqué au Nigéria qu'elle pourrait être disposée à transférer le navire et son équipage sous la garde du Nigéria, le commissaire adjoint a réaffirmé que cela serait considéré comme un transfèrement illégal sans fondement en droit international. Il a noté que ce serait sans précédent dans l'expérience des Îles Marshall, en particulier du fait qu'il n'y avait aucune indication ou élément de preuve d'une quelconque activité délictuelle commise par le navire au Nigéria ou ailleurs. La demande de libération immédiate du navire et de son équipage a été réitérée. Il a noté qu'en l'absence de toute réponse positive, les Îles Marshall avaient été contraintes d'engager une procédure sur le fondement de la CNUDM⁵².

⁵⁰ Lettre datée du 18 octobre 2022, adressée au Procureur général de la Guinée équatoriale par le commissaire adjoint aux affaires maritimes des Îles Marshall (**annexe PR/RMI-15**).

⁵¹ Note verbale, datée du 28 octobre 2022 (EQ/01-22), adressée au Ministère des affaires étrangères, de la coopération internationale et des affaires francophones de la République de Guinée équatoriale par le Ministère des affaires étrangères de la République des Îles Marshall (**annexe PR/RMI-11**) et Note verbale, datée du 31 octobre 2022 (MI/22/EQ-1), adressée à la Mission permanente de la République de Guinée équatoriale auprès de l'Organisation des Nations Unies par la Mission permanente de la République des Îles Marshall auprès de l'Organisation des Nations Unies (**annexe PR/RMI-12**).

⁵² Lettre datée du 4 novembre 2022, adressée au Procureur général de la Guinée équatoriale par le commissaire » adjoint aux affaires maritimes des Îles Marshall (**annexe PR/RMI-16**).

50. Outre les interventions des Îles Marshall, le gérant a également écrit au procureur général de la Guinée équatoriale, le 18 septembre 2022, pour lui faire part, notamment, de ses préoccupations concernant la situation de l'équipage et les interrogatoires menés par les autorités nigérianes sans représentation légale⁵³.

III. COMPÉTENCE DU TRIBUNAL ET RECEVABILITÉ DE LA DEMANDE DE PROMPTE MAINLEVÉE

A. Compétence du Tribunal

51. Les Îles Marshall ont adhéré à la CNUDM le 9 août 1991, la Guinée équatoriale y étant devenue partie en la ratifiant le 21 juillet 1997. La Convention était donc en vigueur à l'égard des deux Parties à toutes les époques des faits visées allant de la date de la saisie du navire le 12 août 2022 à celle de la présente demande.

52. L'article 292 de la Convention porte ce qui suit :

1. Lorsque les autorités d'un État Partie ont immobilisé un navire battant pavillon d'un autre État Partie et qu'il est allégué que l'État qui a immobilisé le navire n'a pas observé les dispositions de la Convention prévoyant la prompte mainlevée de l'immobilisation du navire ou la mise en liberté de son équipage dès le dépôt d'une caution raisonnable ou d'une autre garantie financière, la question de la mainlevée ou de la mise en liberté peut être portée devant une cour ou un tribunal désigné d'un commun accord par les parties ; à défaut d'accord dans un délai de 10 jours à compter du moment de l'immobilisation du navire ou de l'arrestation de l'équipage, cette question peut être portée devant une cour ou un tribunal accepté conformément à l'article 287 par l'État qui a procédé à l'immobilisation ou à l'arrestation, ou devant le Tribunal international du droit de la mer, à moins que les parties n'en conviennent autrement.

2. La demande de mainlevée ou de mise en liberté ne peut être faite que par l'État du pavillon ou en son nom.

3. La cour ou le tribunal examine promptement cette demande et n'a à connaître que de la question de la mainlevée ou de la mise en liberté, sans préjudice de la suite qui sera donnée à toute action dont le navire, son propriétaire ou son équipage peuvent être l'objet devant la juridiction nationale appropriée. Les autorités de l'État qui a procédé à l'immobilisation ou à l'arrestation demeurent habilitées à ordonner à tout moment la mainlevée de l'immobilisation du navire ou la mise en liberté de son équipage.

4. Dès le dépôt de la caution ou de l'autre garantie financière déterminée par la cour ou le tribunal, les autorités de l'État qui a immobilisé le navire se conforment à la décision de la cour ou du tribunal concernant la mainlevée de l'immobilisation du navire ou la mise en liberté de son équipage.

53. Immobilisé le 12 août 2022, le navire demeure immobilisé depuis près de 3 mois. Le demandeur a demandé la mainlevée immédiate de l'immobilisation du navire et la mise en

⁵³ Lettre d'OSM au procureur général de la Guinée équatoriale, datée du 18 septembre 2022 (annexe PR/RMI-17).

liberté de son équipage un certain nombre de fois. Le demandeur a également informé le défendeur que la question de la mainlevée de l'immobilisation du navire et de la mise en liberté de son équipage pourrait être portée devant le TIDM à tout moment. Dans sa note verbale datée du 28 octobre 2022, le demandeur s'est déclaré disposé à soumettre le différend à règlement sous l'empire de la Convention.

54. Le défendeur n'a donné aucune suite aux demandes et à la note verbale susmentionnées et les Parties n'ont pas convenu de porter la question de la mainlevée de l'immobilisation du navire devant quelque autre cour ou tribunal. Le délai de 10 jours prévu à l'article 292 1) est donc respecté.

55. Les Îles Marshall ont été, durant toute la période considérée, l'État du pavillon du navire et continuent de l'être à la date de la présente demande.

56. Par suite, le Tribunal est compétent en vertu de l'article 292 de la CNUDM pour connaître de la présente demande.

B. Recevabilité de la demande de prompt mainlevée

57. Pour les motifs exposés ci-après, la présente demande est également recevable.

1. Il n'est pas requis d'épuiser les recours internes

58. L'épuisement des recours internes n'est pas une condition de recevabilité d'une demande de prompt mainlevée (Affaire du « Camouco » (Panama c. France), prompt mainlevée, TIDM affaire no. 5, arrêt du 7 février 2000, par. 57). Par conséquent, le fait qu'une action n'ait pas été introduite devant les tribunaux internes de la Guinée équatoriale est sans incidence sur la recevabilité de la présente demande.

2. La prompt mainlevée n'est pas du seul ressort des articles 73, 220 et/ou 226 de la Convention

59. L'article 292 vise en son paragraphe 1 « les dispositions de la Convention prévoyant la prompt mainlevée de l'immobilisation du navire ou la mise en liberté de son équipage ». On range généralement parmi ces dispositions les articles 73, 220 et/ou 226 de la Convention, qui envisagent les circonstances où il est en principe possible de saisir et d'immobiliser un navire et/ou d'arrêter son équipage sur le fondement de la Convention. Le demandeur ne disposant guère d'informations à ce stade et la Guinée équatoriale ne s'étant pas véritablement prêtée aux initiatives diplomatiques, ou autres, qu'il a pu prendre, la présente demande ne tire pas grief de quelque violation par le défendeur des articles 73, 220 ou 226 de la Convention. Le demandeur se réserve toutefois le droit de modifier et de compléter la présente demande, y compris au cours des audiences en l'affaire, en tirant moyen des articles 73, 220 et/ou 226 dans l'éventualité où des informations dont il prendrait connaissance en cours d'instance, que ce soit par les demandes ou conclusions du défendeur ou par d'autres sources, le justifieraient. La pertinence de toute contravention aux articles 73, 220 et 226 de la Convention pour la présente demande est traitée ci-après.

60. Cela étant, le demandeur soutient que l'« interprétation non-restrictive » de la compétence du Tribunal en matière de prompt mainlevée, c'est-à-dire par-delà les

circonstances envisagées aux articles 73, 220 et 226 de la Convention⁵⁴, trouve appui dans des sources faisant autorité. Par exemple, s'exprimant hors tout contentieux, M. Treves, ancien juge du TIDM, a fait observer :

Même si les trois articles susmentionnés de la Convention [73, 220 et 226] sont les seuls dans lesquels la Convention édicte une obligation de prompt mainlevée dès le dépôt d'une caution raisonnable ou de toute autre garantie financière, il semblerait que l'on puisse emprunter la procédure de la prompt mainlevée dans d'autres cas aussi. Il s'agit là des cas où la Convention interdit l'immobilisation de tout navire et l'arrestation de son équipage. Si un navire est immobilisé ou son équipage arrêté en infraction à telle disposition de la Convention qui en interdit l'immobilisation, il semble raisonnable de dire que l'on devrait emprunter la procédure la plus rapide ouverte pour obtenir la mainlevée de l'immobilisation du navire ou la mise en liberté de son équipage, indépendamment de la question de la responsabilité internationale résultant de la violation de la Convention. Il serait absurde à mon sens que la procédure de prompt mainlevée soit ouverte dans des cas où l'immobilisation est permise par la Convention, tels que ceux des articles 73, 220 et 226, et non dans ceux où elle ne le permet pas.⁵⁵

61. Un conseil de Saint-Vincent-et-les Grenadines en l'affaire du navire « Saiga » s'est référé à l'opinion exprimée par le juge Treves à propos d'un cas de figure tout à fait comparable au cas présent (la saisie d'un navire par un État dans la ZEE d'un État tiers) en ces termes :

[...] Si l'État du pavillon a accompli un acte répréhensible qui contrevient aux articles 73, 220 ou 226, il se pourrait qu'il puisse malgré tout invoquer la compétence du Tribunal pour obtenir la prompt mainlevée de l'immobilisation du navire. Toutefois, si l'État du pavillon n'a absolument rien à se reprocher, ce qui nous semble être le cas en l'espèce à propos du SAIGA, et que c'est uniquement l'État côtier qui, de sa propre initiative, décide d'entrer armé dans la zone économique exclusive d'un autre État – en l'espèce la Sierra Leone – et contraint le navire à retourner à son port sous la menace des armes, il est tout à fait possible d'argumenter que les dispositions de la Convention pour ordonner la prompt mainlevée s'appliqueraient davantage à une telle situation qu'à celle où le navire aurait effectivement accompli un acte répréhensible⁵⁶.

62. Ainsi qu'il ressort clairement de ces conclusions, s'il est possible de demander la prompt mainlevée lorsque l'immobilisation du navire et la détention de son équipage étaient licites (par application, par exemple, des articles 73, 220 et 226 de la CNUDM), il s'ensuit nécessairement que cette voie de recours – qui a pour objet impérieux d'assurer la sûreté, la sécurité et le bien-être de l'équipage détenu, de même que la sûreté et la sécurité du navire immobilisé – est également ouverte dans les cas où la saisie et l'immobilisation d'un navire, avec son équipage, sont interdites par la Convention, comme c'est le cas en l'espèce s'agissant du « Heroic Idun » et de son équipage. Si la prompt mainlevée était possible dans des circonstances où la saisie et l'immobilisation d'un navire sont permises sous le régime de la Convention, il s'ensuit nécessairement qu'elle devrait aussi l'être lorsqu'un État n'est aucunement fondé, au regard de la Convention, à immobiliser un navire et à détenir son

⁵⁴ Affaire du navire « Saiga » (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée), prompt mainlevée, TIDM, affaire n° 1, ITLOS/PV.97/1, arrêt du 4 décembre 1997, par. 53.

⁵⁵ Affaire du navire « Saiga » (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée), prompt mainlevée, TIDM, affaire n° 1, ITLOS/PV.97/1 - 27 novembre 1997, après-midi, p. 28.

⁵⁶ Tullio Treves, « The Proceedings concerning Prompt Release of Vessels and Crews before the International Tribunal for the Law of the Sea », 11 *Int'l J. Marine & Coastal L.* 179 (1996), p.186 (**annexe PR/RMI-19**).

équipage, qu'il ne prétend même pas avoir agi pour faire respecter ses lois et règlements sur le fondement des articles 73, 229 et/ou 226.

63. Pour les Îles Marshall, c'est là une interprétation convaincante et correcte de la portée de la compétence que le Tribunal tient de l'article 292 de la Convention en matière de prompt mainlevée. Cette interprétation est, à tout le moins, largement admise et raisonnablement défendable⁵⁷. Au vu du contexte et de l'urgence de la présente affaire, ainsi que de la jurisprudence établie du Tribunal sur le seuil de plausibilité à franchir pour toute demande de prompt mainlevée, les Îles Marshall soutiennent que le Tribunal devrait s'autoriser d'une interprétation non-restrictive de l'article 292 pour connaître de la présente demande.

64. Toujours à l'appui de cette solution, les Îles Marshall font remarquer que l'article 292 a pour finalité de concilier les intérêts de l'État du pavillon et ceux de l'État côtier, ainsi que le Tribunal l'a expressément reconnu dans l'affaire du « Monte Confurco » en ces termes :

l'objet de l'article 292 de la Convention est de concilier l'intérêt que représentent pour l'État du pavillon la prompt mainlevée de l'immobilisation de son navire et la prompt mise en liberté de l'équipage de celui-ci avec l'intérêt que représentent pour l'État qui a procédé à l'immobilisation et à l'arrestation la représentation en justice du capitaine et le paiement des sanctions imposées.⁵⁸

65. En la présente espèce, le défendeur (l'État qui a procédé à l'immobilisation) a déjà obtenu paiement de l'importante somme d'argent qu'il a exigée en rapport avec la saisie et l'immobilisation du navire et en contrepartie de l'engagement de donner mainlevée de l'immobilisation du navire et de libérer de son équipage. Les intérêts du défendeur sont ainsi à la fois satisfaits et demeurent pleinement préservés. En tant qu'État du pavillon, les Îles Marshall continuent par contre de voir leurs intérêts gravement compromis par le comportement continu du défendeur, sans même parler du préjudice substantiel continu causé à la sûreté, à la sécurité et au bien-être de l'équipage, de même qu'à la sûreté et à la sécurité du navire.

66. Ainsi qu'il est dit plus haut, les membres de l'équipage du « Heroic Idun » sont actuellement détenus dans des conditions humanitaires très précaires. Comme le juge Laing l'a fait observer dans sa déclaration en l'affaire du « Camouco » :

Par ailleurs, il me semble indéniable que la prompt mainlevée de l'immobilisation ou la prompt libération se trouvent également renforcés par d'importantes préoccupations d'humanité, allant des droits ou intérêts économiques des propriétaires de navires aux droits ou intérêts d'ordre civil des équipages arrêtés.⁵⁹

67. Le Tribunal viendra souscrire à cette appréciation dans l'affaire du « Juno Trade » :

[l]'obligation de procéder à la prompt mainlevée de l'immobilisation d'un navire et à la prompt mise en liberté de son équipage englobe des considérations

⁵⁷ Kittichaisaree, K., *The International Tribunal for the Law of the Sea* (OUP, 2021), p.138-139 (**annexe PR/RMI-18**).

⁵⁸ Affaire du « Monte Confurco » (Seychelles c. France), prompt mainlevée, TIDM, affaire n° 6, arrêt du 18 décembre 2000, par. 71.

⁵⁹ Affaire du « Camouco » (Panama c. France), prompt mainlevée, TIDM, affaire n° 5, déclaration de M. le juge Laing du 17 janvier 2000, p. 42.

élémentaires d'humanité et la garantie d'une procédure régulière.⁶⁰

68. On retiendra également que la saisie et l'immobilisation du navire sont présumées contrevenir à deux des principes cardinaux sous-tendant le droit de la mer qui sont consacrés par la Convention, à savoir la liberté de navigation des articles 58 1) et 87 et la juridiction exclusive de l'État du pavillon de l'article 92.

69. À cet égard, aux fins de l'application de l'article 292 de la Convention aux circonstances de l'espèce, les Îles Marshall soutiennent que rien n'interdit au Tribunal d'examiner le fond de l'affaire, même s'il lui faut, comme il l'a indiqué dans l'affaire du navire « Saiga », faire preuve de « circonspection », c'est-à-dire considérer suffisant que les prétentions sont « soutenables » ou « de caractère suffisamment plausible »⁶¹.

70. Loin d'être simplement défendable ou plausible, il semble même indéniable que rien en droit international n'autorisait la Guinée équatoriale à exercer une compétence d'exécution contre le navire et son équipage dans la ZEE d'un État tiers, Sao Tomé-et-Principe, ni dans toute autre ZEE, y compris la sienne. Rien ne dit que le défendeur prétendait exercer un droit de poursuite. Le « Heroic Idun » ne se livrait pas non plus à une activité qui, sur le fondement de la CNUDM, aurait permis à la Guinée équatoriale d'intervenir contre un navire battant pavillon étranger dans la ZEE d'un État tiers. Quand bien même le Nigéria aurait été fondé en droit international à agir, ce qui n'est pas le cas, le droit international n'autoriserait pas la Guinée équatoriale à agir contre le navire et son équipage. De plus, la Guinée équatoriale n'a à aucun moment sollicité le consentement de l'État du pavillon, les Îles Marshall, avant de procéder à la saisie et à l'immobilisation du navire et à l'arrestation de son équipage.

IV. EXPOSÉ DES MOYENS DE DROIT

A. Immobilisation du navire et de l'équipage

71. Pour satisfaire aux critères d'une « immobilisation » au sens de l'article 292, il est constant et suffisant qu'il doit être établi que le navire et l'équipage se trouvent encore dans le territoire de l'État et soumis à sa juridiction⁶².

72. Il est incontestable que le navire est immobilisé depuis le 12 août 2022 et qu'il n'a pas pu quitter la Guinée équatoriale de son plein gré. L'équipage est lui aussi incapable de quitter librement la Guinée équatoriale. La Guinée équatoriale aurait apparemment indiqué ces derniers jours, par l'entremise du Secrétaire général de l'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (MOWCA), et aux agents du navire qu'elle estime avoir déjà remis le navire et l'équipage au Nigéria. Cela est faux et hors de propos. Le navire et l'équipage se trouvent encore sur le territoire du défendeur et sous sa juridiction et son contrôle. Les restrictions mises à leur liberté de mouvement n'ont pas été levées.

⁶⁰ Affaire du « Juno Trader » (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée-Bissau), prompte mainlevée, TIDM, affaire n° 13, arrêt du 18 décembre 2004, par. 77.

⁶¹ Affaire du navire « Saiga » (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée), prompte mainlevée, TIDM, affaire n° 1, arrêt du 4 décembre 1997, par. 50-51.

⁶² L'Affaire du « Juno Trader » (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Guinée-Bissau), prompte mainlevée, TIDM affaire n° 13, arrêt du 18 décembre 2004, par. 78 – 80 ; l'Affaire du « Hoshinmaru » (Japon c. Fédération de Russie), prompte mainlevée, TIDM affaire n° 14, arrêt du 6 août 2007, par. 77.

B. « Caution raisonnable » au sens de l'article 292 4)

73. Comme il a déjà été indiqué, la Guinée équatoriale a exigé des propriétaires du navire qu'ils lui versent 2 000 132 euros, somme contre laquelle elle s'est engagée à libérer le navire et l'équipage. La somme en question a été versée, alors même que cette sanction était considérée tout aussi injustifiée qu'abusive. Nonobstant la réception des fonds, le défendeur a refusé de libérer le navire et l'équipage.

74. Quelle que soit la manière dont le montant payé est qualifié, ou a pu l'être, aucun doute n'existe qu'il remplirait aisément les conditions d'une « caution raisonnable » ou « autre garantie financière » visées à l'article 292. De l'avis du demandeur, si les circonstances de l'espèce l'imposent, le Tribunal devrait considérer que le paiement effectué valait « dépôt de la caution raisonnable ou de l'autre garantie financière » déterminée par l'État défendeur pour la prompte mainlevée au titre de l'article 292 4).

75. Cette position est étayée par l'objectif qui sous-tend l'obligation de verser une caution ou autre garantie financière, à savoir de garantir le paiement en temps voulu de toute sanction licite qui pourrait être imposée ou d'obtenir la comparution du capitaine ou de l'équipage devant les tribunaux pénaux domestiques. En l'espèce, la sanction imposée par le défendeur a déjà été versée et aucune poursuite pénale n'a été engagée contre le capitaine.

76. Quant au caractère raisonnable du montant déjà versé au titre d'une « caution présumée », il s'apprécie au regard du fait qu'il s'agit du montant qui était exigé par le défendeur lui-même. En tout état de cause, comme le Tribunal l'a fait observer dans l'affaire « Hoshinmaru » et d'autres affaires

[...] un certain nombre d'éléments sont pertinents pour l'évaluation du caractère raisonnable d'une caution ou d'une autre garantie financière. Au nombre de ces éléments, il y a : la gravité des infractions imputées, les sanctions imposées ou pouvant l'être en vertu des lois de l'Etat qui a immobilisé le navire, la valeur du navire immobilisé et celle de la cargaison saisie, le montant de la caution imposée par l'Etat qui a immobilisé le navire, ainsi que la forme sous laquelle la caution est exigée.⁶³

77. Le Tribunal a également déclaré, dans la même affaire, que :

[...] le montant d'une caution devrait être proportionnel à la gravité des infractions présumées.⁶⁴

78. Dans les circonstances de l'espèce, la sanction pécuniaire ayant été imposée par le défendeur, il n'y a aucun doute quant au caractère adéquat de la somme payée pour la constitution du dépôt d'une caution ou autre garantie financière présumée.

79. Malgré le paiement de la somme en question, exigé par la Guinée équatoriale, cette dernière n'a pas permis de libérer le navire et l'équipage.

80. En conséquence, en tout état de cause, au cas où le Tribunal estimerait qu'une ordonnance de prompte mainlevée s'impose en l'espèce, les Îles Marshall soutiennent que la

⁶³ Ibid., par.82.

⁶⁴ Ibid., par.87.

condition du dépôt d'une caution ou autre garantie financière aux fins d'une prompte mainlevée en vertu de l'article 292 4) de la Convention a déjà été remplie.

V. L'ARTICLE 292 4) COMME FONDEMENT INDÉPENDANT DE LA PROMPTE MAINLEVÉE

81. À titre complémentaire ou supplétif à ce qui précède, et au vu des conclusions qui précèdent concernant l'« interprétation non-restrictive » de l'article 292 sur laquelle les Îles Marshall s'appuient à titre principal, le demandeur soutient que l'article 292 4) constitue un fondement indépendant – en tant que « disposition de la Convention » au sens de l'article 292 1) – donnant compétence au Tribunal pour ordonner une prompte mainlevée.

82. L'article 292 4) dispose que « [d]ès le dépôt de la caution ou de l'autre garantie financière déterminée par la cour ou le tribunal, les autorités de l'Etat qui a immobilisé le navire se conforment à la décision de la cour ou du tribunal concernant la mainlevée de l'immobilisation du navire ou de la mise en liberté de son équipage. »

83. Le demandeur convient que l'article 292 4) vise expressément la prompte mainlevée à la suite d'une détermination par, comme en l'espèce, le Tribunal. Cela étant, compte tenu des questions examinées précédemment, notamment le dépôt de ce qui, aux fins de l'instance, peut légitimement valoir caution ou autre garantie financière, les Îles Marshall soutiennent que la Guinée équatoriale n'a pas respecté l'article 292 4). Cette violation correspond à la non-satisfaction par la Guinée équatoriale d'une disposition de la Convention pour la prompte mainlevée de l'immobilisation du navire et la prompte libération de son équipage au sens de l'article 292 1) de la Convention.

VI. RÉSERVE DE DROITS CONCERNANT LA RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT ET MODIFICATION DE LA DEMANDE DE PROMPTE MAINLEVÉE

84. La présente demande porte uniquement sur la prompte mainlevée du navire et, conformément à l'article 292 4) de la Convention, le Tribunal « n'a à connaître que de la question de la mainlevée ou de la mise en liberté ».

85. La présente demande est donc sans préjudice des droits du demandeur de voir la responsabilité internationale de la Guinée équatoriale engagée pour saisie et immobilisation du navire, y compris conformément à la procédure arbitrale sous le régime de l'annexe VII qui débutera sous peu. Le demandeur se réserve tous les droits à cet égard.

86. Le demandeur se réserve aussi le droit de modifier et compléter la présente demande de prompte mainlevée, selon que de besoin, au vu de l'évolution rapide de la situation sur le terrain et des nouvelles informations disponibles.

VII. CONCLUSIONS

87. Pour les motifs qui précèdent, le demandeur prie respectueusement le Tribunal de :

- a) se déclarer compétent en vertu de l'article 292 de la Convention pour connaître de la demande de prompt mainlevée et déclarer recevable la demande de prompt mainlevée.
- b) prendre acte du versement de la somme de 2 000 132 euros par les propriétaires du navire au défendeur en exécution d'un accord de mainlevée de l'immobilisation du navire et de mise en liberté de son équipage, et déclarer que, pour autant que le Tribunal l'estime nécessaire et opportun, ce versement pourrait légitimement valoir caution raisonnable ou autre garantie financière ayant déjà été déposée aux fins de la prompt mainlevée de l'immobilisation du navire et de la mise en liberté de son équipage, conformément à l'article 292 4) de la Convention.
- c) décider et ordonner au défendeur de lever immédiatement l'immobilisation du « Heroic Idun » et de mettre en liberté son équipage, et de prendre les mesures propres à faciliter leur départ de Guinée équatoriale en bon ordre et en toute sécurité.

88. De plus, demandeur prie le Président du Tribunal, se prévalant de la compétence inhérente au Tribunal et de son propre pouvoir d'initiative consacré à l'article 90 4) du Règlement du Tribunal, sans toutefois s'y limiter :

- a) d'enjoindre au défendeur de s'abstenir de prendre des mesures de nature à aggraver la situation ou à compromettre la sûreté, la sécurité et la santé de l'équipage, ainsi que la sûreté et la sécurité du navire ;
- b) d'enjoindre à la Guinée équatoriale de ne pas transférer, ou de ne pas faire transférer le navire et/ou son équipage et/ou tout membre de son équipage, sous la garde et/ou le contrôle des autorités nigérianes ;
- c) d'enjoindre au défendeur de veiller à ce que toute communication du Tribunal à cet égard soit immédiatement portée à l'attention du Gouvernement et des autorités de la République du Nigéria, qui semblent avoir l'intention d'obtenir de la Guinée équatoriale qu'elle remette au Nigéria le navire et son équipage en dehors de toute procédure régulière.

Le 9 novembre 2022

L'agent de la République des Îles Marshall

(signé)

Meredith Kirby

ATTESTATION

Conformément aux articles 63 1) et 64 3) du Règlement du Tribunal, j'atteste par les présentes, en ma qualité d'agent de la République des Îles Marshall en la présente instance, que les copies de la présente demande de prompt mainlevée, y compris les documents y annexés, sont des copies conformes des documents originaux et que les traductions vers l'anglais fournies par la République de Îles Marshall de tout document qui n'est pas originellement rédigé en anglais sont des traductions fidèles.

Le 9 novembre 2022

L'agent de la République des Îles Marshall

(signé)

Meredith Kirby

**VIII. ANNEXES À LA DEMANDE DE LA RÉPUBLIQUE DES ÎLES MARSHALL
SUR LE FONDEMENT DE L'ARTICLE 292 DE LA CONVENTION**

L'agent de la République des îles Marshall atteste que les annexes PR/RMI-1 à PR/RMI-19, le cas échéant, sont des copies conformes et des traductions fidèles des originaux.

Annexe PR/RMI-1	1
Description du " <i>Heroic Idun</i> "	
Annexe PR/RMI-2	3
Déposition du témoin Stephen Askins datée du 9 novembre 2022*	
Annexe PR/RMI-3	18
Charte-partie à temps datée du 20 janvier 2022	
Annexe PR/RMI-4	84
Déposition du témoin Eivind Kulblik datée du 9 novembre 2022	
Annexe PR/RMI-5	95
Échange de courriels entre le capitaine et le terminal Akpo daté du 7 août 2022	
Annexe PR/RMI-6	99
Courriel adressé au Heroic Idun et autres par Total Energies EP Nigeria Limited, daté du 11 août 2022, 21h41	
Annexe PR/RMI-7	103
Représentation de l'emplacement du « Heroic Idun » lors de son interception par le « Capitan David »	
Annexe PR/RMI-8	105
Communiqué de presse de la marine nigériane date du 20 août 2022, « Navy: No Drop of Crude Oil Stolen by MT Heroic Idun »	
Annexe PR/RMI-9	108
Lettre du commissaire adjoint aux affaires maritimes des Îles Marshall au gouverneur de Luba, datée du 16 août 2022	
Annexe PR/RMI-10	112
Preuve de paiement signée datée du 5 octobre 2022	

Annexe PR/RMI-11	114
Note verbale EQ/01-22 adressée au Ministère des affaires étrangères, de la coopération internationale et des affaires francophones, République de Guinée équatoriale, par le Ministère des affaires étrangères de la République des Îles Marshall, datée du 28 octobre 2022	
Annexe PR/RMI-12	117
Note verbale MI/22/EQ-1 adressée à la Mission permanente de la République de Guinée équatoriale auprès de l'Organisation des Nations Unies par la Mission permanente de la République des Îles Marshall auprès de l'Organisation des Nations Unies, datée du 31 octobre 2022	
Annexe PR/RMI-13	119
Lettre du commissaire adjoint aux affaires maritimes de la République des Îles Marshall à M. Anatolio Nzang Nguema, procureur général, République de Guinée équatoriale, datée du 26 août 2022 (jointe à l' annexe PR/RMI-19)	
Annexe PR/RMI-14	122
Lettre du commissaire adjoint aux affaires maritimes de la République des Îles Marshall au procureur général de la République de Guinée équatoriale, datée du 13 septembre 2022 (jointe à l' annexe PR/RMI-13)	
Annexe PR/RMI-15	125
Lettre du commissaire adjoint aux affaires maritimes de la République des Îles Marshall au procureur général de la République de Guinée équatoriale, datée du 18 octobre 2022 (jointe aux annexe PR/RMI-14 , annexe PR/RMI-13 et annexe PR/RMI-9)	
Annexe PR/RMI-16	128
Lettre du commissaire adjoint aux affaires maritimes de la République des Îles Marshall au procureur général de la République de Guinée équatoriale, datée du 4 novembre 2022 (jointe à l' annexe PR/RMI-15)	
Annexe PR/RMI-17	131
Lettre d'OSM au procureur général de la Guinée équatoriale, datée du 18 septembre 2022	
Annexe PR/RMI-18	133
Kittichaisaree, K, <i>The International Tribunal for the Law of the Sea</i> (OUP, 2021), p.138-139	
Annexe PR/RMI-19	137
Tullio Treves, « The Proceedings concerning Prompt Release of Vessels and Crews before the International Tribunal for the Law of the Sea », 11 <i>Int'l J. Marine & Coastal L.</i> 179 (1996), p.186	
* Les annexes à la déposition de Stephen Askins sont énumérées ci-après.	

Annexes à la déposition de Stephen Askins datée du 9 novembre 2022	
Annexe SA-1	
Communications entre le capitaine, le Terminal, BP et d'autres parties intéressées concernant la journée de planche	1
Annexe SA-2	50
IMO's International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code	
Annexe SA-3	78
Meilleures pratiques de gestion pour décourager la piraterie et renforcer la sécurité maritime au large des côtes de l'Afrique de l'Ouest, y compris le golfe de Guinée	
Annexe SA-4	151
Extrait de la transcription de l'enregistreur des données du voyage (VDR) du 8 août 2022	
Annexe SA-5	158
Courriel à Heroic Idun et autres par Total Energies EP Nigeria Limited, daté du 11 août 2022, 21h41	
Annexe SA-6	162
Représentation de l'emplacement du « Heroic Idun » lors de son interception par le « Capitan David »	
Annexe SA-7	164
Transcription de l'enregistrement de deux échanges entre le « Capitan David » et le capitaine le 12 août 2022	
Annexe SA-8	
Communiqué de presse de la marine nigériane date du 20 août 2022, « Navy: No Drop of Crude Oil Stolen by MT Heroic Idun »	167
Annexe SA-9	170
Photos de l'installation du Gouvernement	
Annexe SA-10	175
Lettre adressée à M. Bashi Jamoh, Directeur général de l'Agence nigériane d'administration et de sécurité maritime au commissaire adjoint aux affaires maritimes des Îles Marshall, datée du 30 août 2022	
Annexe SA-11	186
Lettre d'OSM au procureur général de la Guinée équatoriale datée du 18 septembre 2022	

Annexe SA-12	188
Amende du Ministère de la défense de Guinée équatoriale exigeant un paiement de 1 312 000 000 F. CFA (environ 2 millions d'euros) avec paiement dans les 30 jours afin de libérer le navire et l'équipage	
Annexe SA-13	191
Traduction de l'amende du Ministère de la défense de Guinée équatoriale exigeant un paiement de 1 312 000 000 F. CFA (environ 2 millions d'euros) avec paiement dans les 30 jours afin de libérer le navire et l'équipage	
Annexe SA-14	194
Confirmation que le navire a été doté d'un pavillon de courtoisie	
Annexe SA-15	208
Localisation du navire pendant les voyages concernés, enregistrée sur son AIS	
Annexe SA-16	242
Remise des fonds le 4 octobre 2022	
Annexe SA-17	
Lettre de l'administrateur maritime des Îles Marshall au Secrétaire général de l'Organisation maritime de l'Afrique occidentale et centrale, datée du 6 novembre 2022	244
Annexe SA-18	
Tweet du Vice-Président M. Teodoro (« Teddy ») Obiang Nguema Mbasogo	274