

(Traduction du Greffe)

TRIBUNAL INTERNATIONAL DU DROIT DE LA MER

**LE VOLGA – DEMANDE DE MAINLEVÉE DE L'IMMOBILISATION DU NAVIRE  
ET DE LIBÉRATION DE SON ÉQUIPAGE**

**FÉDÉRATION DE RUSSIE c. COMMONWEALTH D'AUSTRALIE**  
**(demandeur) (défendeur)**

PREMIÈRE PARTIE

NOVEMBRE 2002

**WILSON HARLE**

Avocats :

Andrew Tetley/Paul David

Tél. : +64-9-915 5700

Fax : +64-9-915 5701

64 Fort Street

Auckland

Mél. : [andrew.tetley@wilsonharle.com](mailto:andrew.tetley@wilsonharle.com)

Agent de la Fédération de Russie :

Pavel Grigorevich Dzubenko

Adresse :

Consul général de la Fédération de Russie

220185 Hambourg

Am Feenteich, 20

TRIBUNAL INTERNATIONAL DU DROIT DE LA MER

**LE VOLGA – DEMANDE DE MAINLEVÉE DE L'IMMOBILISATION DU NAVIRE  
ET DE LIBÉRATION DE SON ÉQUIPAGE**

**FÉDÉRATION DE RUSSIE c. COMMONWEALTH D'AUSTRALIE**  
**(demandeur) (défendeur)**

MÉMOIRE DE LA FÉDÉRATION DE RUSSIE

NOVEMBRE 2002

# MÉMOIRE DE LA FÉDÉRATION DE RUSSIE

## CHAPITRE PREMIER

### INTRODUCTION

1. Le demandeur demande au Tribunal international du droit de la mer (« **le Tribunal** ») de faire les déclarations et de rendre les ordonnances suivantes :
  - a) Une déclaration selon laquelle le Tribunal est compétent, en vertu de l'article 292 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 (« **la Convention** »), pour connaître de la demande.
  - b) Une déclaration selon laquelle la demande est recevable.
  - c) Une déclaration selon laquelle le défendeur a contrevenu à l'article 73.2 de la Convention en ce que les conditions qu'il a fixées pour la mainlevée de l'immobilisation du *Volga* et la libération de trois de ses officiers ne sont pas autorisées par l'article 73.2 ou ne sont pas raisonnables au sens de l'article 73.2.
  - d) Une ordonnance demandant au défendeur de procéder à la mainlevée de l'immobilisation du *Volga* et à la libération de ses officiers et de son équipage dès le dépôt par le propriétaire du navire d'une caution ou autre garantie d'un montant n'excédant pas 500 000 dollars australiens ou de tout autre montant que le Tribunal jugera raisonnable, en tout état de cause.
  - e) Une ordonnance prescrivant la forme de la caution ou autre garantie visée au paragraphe 1.d.
  - f) Une ordonnance tendant à ce que le défendeur assume les frais de procédure du demandeur.
2. Le demandeur fonde la présente demande sur les articles 73 et 292 de la Convention, les articles 54 et 110 à 114 du Règlement du Tribunal (« **le Règlement** ») et sur les motifs figurant dans l'exposé des faits et des moyens de droit et dans les pièces justificatives qui suivent.
3. Le demandeur demande que des copies de toutes les communications adressées en l'espèce par le Tribunal à l'agent de la Russie soient transmises par télécopie aux avocats dont les noms et coordonnées apparaissent dans l'intitulé du présent mémoire ainsi qu'à l'agent du Ministère des affaires étrangères à Moscou. Le demandeur demande également qu'aux fins de toute conférence qui pourrait avoir lieu préalablement à l'audition de la présente affaire, les avocats ainsi que l'agent se voient accorder la possibilité d'y participer par téléphone.

## CHAPITRE 2

### EXPOSÉ DES FAITS

#### I. Introduction

1. Le Commonwealth d'Australie et la Fédération de Russie sont deux États souverains parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.
2. Le *Volga* (« **le navire** ») est inscrit au registre d'immatriculation de la Fédération de Russie dans le port de Taganrog et est autorisé à battre le pavillon russe.
3. Le navire est un palangrier construit en 1985 au Japon, de 44,2 m de long, de 8,2 m de large, de 3,6 m de creux, de 297,51 tonneaux de jauge brute et de 153,75 tonneaux de jauge nette.
4. Le propriétaire du navire est Olbers Co Limited (« **le propriétaire** »).
5. Le propriétaire est une société immatriculée en Russie dont le siège statutaire est situé à Moscou, 153 Dimitrovskoe Shosse, Bldg 3.

#### II. Saisie du navire

6. Le 7 février 2002, le navire a été arraisonné par des militaires australiens opérant à partir d'un hélicoptère militaire australien (« **l'hélicoptère** ») dans l'océan Austral (« **l'arraisonnement** »).
7. Au moment de l'arraisonnement effectué à partir de l'hélicoptère, le navire se situait en haute mer.
8. La position approximative du navire au moment de l'arraisonnement était de 51°35S et 78°47E.
9. À aucun moment avant l'arraisonnement, l'hélicoptère ou un navire ou aéronef australien affecté à un service public n'a demandé ou ordonné au navire de s'arrêter pendant que celui-ci se trouvait dans les eaux intérieures, la mer territoriale, la zone contiguë ou la zone économique exclusive du défendeur.
10. À aucun moment avant l'arraisonnement, le navire n'a reçu de communication de l'hélicoptère ou d'un navire ou aéronef australien affecté à un service public.
11. Le 7 février 2002, après l'arraisonnement, le capitaine du navire s'est vu signifier sa saisie par les autorités australiennes ; le navire a été immobilisé et son équipage placé en détention par les militaires australiens.
12. Le navire a ensuite reçu d'un navire de guerre australien l'ordre de faire route vers Perth, où il est arrivé sous escorte le ou vers le 19 février 2002.
13. Les membres de l'équipage du navire, à l'exception du capitaine, du commandant en second (Juan Manuel Gonzalez Folgar), du patron de pêche (Manuel Perez Lijo) et du

pilote de pêche (Jose Manuel Lojo Eiroa), qui se trouvent toujours à Perth en vertu de décisions judiciaires, ont été ultérieurement libérés et rapatriés.

### III. Poursuites judiciaires – versement de cautions

14. Le ou vers le 5 mars 2002, le patron de pêche, le pilote de pêche et le commandant en second (« **les officiers** ») ont été inculpés d'infractions à la législation australienne en rapport avec les activités menées par le navire dans l'océan Austral (« **les poursuites judiciaires** ») et ont été placés en détention provisoire.
15. Le ou vers le 16 mars 2002, le capitaine est décédé à l'hôpital alors qu'il était soigné et détenu par les autorités australiennes.
16. Le ou vers le 16 mars 2002, le tribunal australien a ordonné la libération des officiers à condition qu'ils restent à Perth et contre le versement au tribunal d'une caution de 225 000 dollars australiens.
17. Le ou vers le 21 mars 2002, le propriétaire a mis à disposition 225 000 dollars australiens destinés à payer la caution exigée par le tribunal. Cette somme a été déposée au tribunal et les officiers ont été libérés.
18. Le ou vers le 14 juin 2002, le tribunal australien a ordonné une modification de la caution de manière à permettre aux officiers de quitter l'Australie après dépôt d'une caution de 825 000 dollars australiens.
19. Le 6 août 2002, une nouvelle accusation a été portée contre le patron de pêche et une nouvelle caution de 20 000 dollars australiens fixée par les autorités australiennes.
20. Le ou vers le 27 août 2002, le propriétaire a fourni 20 000 dollars australiens destinés à régler la nouvelle caution exigée du patron de pêche, somme qui a été versée pour le compte de celui-ci au tribunal.

### IV. Produit de la vente des prises

21. Le ou vers le 20 mai 2002, les autorités australiennes ont vendu les prises qui se trouvaient à bord du navire au moment de l'arraisonnement.
22. Les autorités australiennes ont conservé le produit de la vente, soit un montant de 1 932 579,28 dollars australiens.

### V. Procédure de confiscation

23. Le ou vers le 21 mai 2002, le propriétaire a engagé en Australie une procédure visant à obtenir une déclaration selon laquelle la saisie et la mise sous séquestre du navire et des prises étaient illégales, et une ordonnance tendant à ce que le navire, le matériel et le produit de la vente des prises soient restitués au propriétaire (« **procédure de confiscation** »).

24. Le défendeur dans la procédure de confiscation a demandé au propriétaire de verser une garantie de 40 000 dollars australiens pour couvrir ses frais. Le tribunal australien a rejeté la demande du défendeur.

## **VI. Demande de mainlevée de l'immobilisation du navire et de libération de son équipage**

25. Dès le 7 février 2002, plusieurs demandes ont été faites au nom du propriétaire et du demandeur auprès des autorités australiennes en vue d'obtenir sans condition la mainlevée de l'immobilisation du navire et la libération de son équipage. Toutes ces demandes ont été rejetées par les autorités australiennes.
26. Entre le 19 juin 2002 et le 26 août 2002, l'Agence australienne de gestion des ressources halieutiques (« **AFMA** ») a tenté d'imposer diverses conditions à la mainlevée de l'immobilisation du navire.
27. Par lettre en date du 26 juillet 2002, l'AFMA a déclaré qu'il pouvait être procédé à la mainlevée de l'immobilisation du navire à condition que le propriétaire :
- a) fournisse, sous une forme qui puisse être vérifiée de façon indépendante, des informations concernant :
    - i) les propriétaires effectifs du navire, y compris le(s) nom(s) de la ou des société(s) mère(s) du propriétaire ;
    - ii) les noms et nationalités des administrateurs du propriétaire et de la (ou des) société(s) mère(s) ;
    - iii) le nom, la nationalité et le siège social du ou des administrateur(s) de l'exploitation du navire ;
    - iv) les assureurs du navire ;
    - v) le cas échéant, les bailleurs de fonds du navire.
  - b) fournisse, sous la forme d'un dépôt en espèces ou d'une caution bancaire inconditionnelle, une garantie s'élevant à 3 332 500 dollars australiens.
  - c) accepte d'embarquer sur le navire un Système de suivi des bateaux pleinement opérationnel et d'observer les mesures édictées par la Commission pour la conservation de la faune et la flore marines de l'Antarctique jusqu'à la conclusion des poursuites judiciaires engagées en Australie.
28. Les conditions fixées au paragraphe 27 pour la mainlevée de l'immobilisation du navire venaient en sus d'une demande de caution totale de 845 000 dollars australiens formée par le tribunal australien pour que l'équipage puisse quitter l'Australie, demande qu'Olbers avait satisfaite en partie, à hauteur de 245 000 dollars australiens.

## **VII. Valeur du navire et montant des amendes**

29. La valeur du navire (coque, machines et équipements) est de l'ordre de 1 million de dollars des États-Unis.
30. Le montant maximal des amendes encourues compte tenu des accusations portées contre les officiers s'élève à 1,1 millions de dollars australiens.
31. Le montant maximal total des amendes encourues par les officiers, s'ils sont déclarés coupables lors du procès, est de l'ordre de 150 000 à 210 000 dollars australiens.

## CHAPITRE 3

### EXPOSÉ DES MOYENS DE DROIT

#### I. Compétence et recevabilité

1. L'article 292 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer dispose :

Prompte mainlevée de l'immobilisation du navire ou prompte libération de son équipage

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 de la mise en liberté de son équipage.
2. Le demandeur satisfait aux conditions énoncées aux alinéas 1 et 2 de l'article 292. Il est fait valoir que la compétence du Tribunal est établie et que la demande de mainlevée de l'immobilisation du navire et de libération de son équipage est recevable.

#### II. Violation de l'article 73.2 par le défendeur

3. L'article 73.2 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer dispose :



Lorsqu'une caution ou autre garantie suffisante a été fournie, il est procédé sans délai à la mainlevée de la saisie dont un navire aurait fait l'objet et à la libération de son équipage.

4. Le défendeur viole l'article 73.2 car :

- a) Il a fixé pour la mainlevée de l'immobilisation du navire, des conditions, énoncées aux alinéas a) et b) du paragraphe 27 de l'exposé des faits, qui ne sont pas autorisées par l'article 73.2 ;
- b) Le montant de la garantie exigée pour la libération de l'équipage et la mainlevée de l'immobilisation du navire, qui s'élève à 4 177 500 dollars australiens (3 332 500 dollars australiens pour le navire et 845 000 dollars australiens pour l'équipage) est, dans tous les cas, excessif :
  - i) La valeur du navire (coque, machines et équipements) s'élève à 1 million de dollars des États-Unis (soit environ 1,8 million de dollars australiens) ;
  - ii) Le défendeur a saisi, vendu et conservé le produit de la vente des prises qui se trouvaient à bord du navire pour un montant de 1 932 579,28 dollars australiens. Il se trouve, à bord du navire, des articles divers et du carburant pour un montant évalué à 147 460 dollars australiens.
  - iii) Le propriétaire a versé, au titre de la caution exigée des officiers dans le cadre des poursuites judiciaires, un montant de 245 000 dollars australiens.
  - iv) Dans l'éventualité où les officiers du navire seraient condamnés en Australie, il est peu probable que le montant total des amendes dépasse 210 000 dollars australiens.
  - v) Les membres de l'équipage, ou certains d'entre eux, souffrent de dépression et d'autres troubles psychologiques du fait de leur détention prolongée en Australie.
  - vi) Le défendeur a admis, par écrit dans sa lettre datée du 20 mai 2002 adressée à l'ambassade de Russie à Canberra et dans le cadre de la procédure de confiscation :
    - aa) que sa première tentative de prise de contact avec le navire avait eu lieu par radio alors que le navire se situait en haute mer ;
    - bb) qu'il n'avait donné aucun ordre de stopper le navire.

En conséquence, le défendeur a violé l'article 111 de la Convention lorsqu'il a arraisonné le navire, et a par conséquent immobilisé ce dernier en haute mer de façon illégale et en violation de l'article 87.1.a de la Convention.

## CHAPITRE 4

### CONCLUSIONS

#### I. Compétence et recevabilité

1. Il est fait valoir, sur la base de l'article 292 de la Convention et de l'article 110 du Règlement, que le Tribunal est compétent pour connaître de la demande de mainlevée et qu'il a été dûment saisi de cette demande :
  - a) Les autorités du défendeur détiennent le navire et ses officiers depuis le 7 février 2002 dans le cadre des pouvoirs qu'elles prétendent exercer en vertu de la législation du défendeur relative aux pêcheries, en particulier de la Loi de 1991 sur la gestion des ressources halieutiques ;
  - b) Les parties n'ont pas désigné d'un commun accord, dans un délai de 10 jours à compter du moment de l'immobilisation du navire, une cour ou un tribunal devant laquelle ou lequel serait portée la question de la mainlevée.
  - c) La demande est présentée par Pavel Grigorevich Dzubenko, qui est dûment mandaté pour agir au nom du demandeur ;
  - d) Le demandeur argue que le défendeur ne s'est pas conformé aux dispositions de l'article 73.2 de la Convention selon lesquelles, lorsqu'une caution ou autre garantie suffisante a été fournie, il est procédé sans délai à la mainlevée de la saisie du navire et à la libération de son équipage.

#### II. Violation de l'article 73.2

2. L'article 73.2 dispose que « lorsqu'une caution ou autre garantie suffisante a été fournie, il est procédé sans délai à la mainlevée de la saisie dont un navire aurait fait l'objet et à la libération de son équipage ».
3. Pour fixer les conditions de la mainlevée de l'immobilisation du navire, le défendeur s'est fondé sur la disposition suivante de sa législation nationale :

#### **Loi de 1991 sur la gestion des ressources halieutiques**

##### **88 Mainlevée de l'immobilisation de biens saisis**

- 1) Lorsqu'un bien est saisi par une autorité du fait de l'exercice, par cette autorité, de pouvoirs visés à la section 84, l'AFMA peut ordonner la restitution de ce bien :
  - a) dans le cas d'un navire – au propriétaire ou au capitaine du navire ;
  - b) dans les autres cas – au propriétaire du bien ou à la personne à laquelle ce bien a été saisi ou soustrait ;

*aux conditions (le cas échéant) que l'AFMA jugera appropriées, y compris les conditions relatives à la fourniture d'une garantie de paiement correspondant à la valeur du bien s'il est confisqué et en paiement de toute amende qui pourrait être infligée en vertu de la présente loi en rapport avec des infractions dont l'AFMA est fondée à penser qu'elles ont été commises au moyen de ce bien ou en rapport avec celui-ci. ... (les italiques sont de l'auteur)*

4. Le principal élément de décision, pour le Tribunal, est le fait de savoir si les conditions de mainlevée de l'immobilisation du navire et de libération de son équipage fixées par le défendeur en l'espèce sont conformes ou non à l'article 73.2.

A. Les conditions de mainlevée de l'immobilisation du navire doivent se rapporter à une caution ou à une garantie

5. Il est fait valoir que le défendeur ne peut fixer des conditions de mainlevée qui ne se rapportent pas à la fourniture d'une caution ou d'une garantie conformément à l'article 73.2 de la Convention. Le texte de cet article est sans équivoque.
6. Le Concise Oxford English Dictionary (10<sup>ème</sup> édition, 1999) définit, en l'occurrence, « caution » et « garantie » comme suit :

**Caution**

3. accord contraignant, en particulier lorsqu'il engage une personne à effectuer un paiement à une autre.

**Garantie**

4. objet déposé ou nanti en garantie de la tenue d'un engagement ou du remboursement d'un prêt, qui sera perdu en cas de défaut.

7. Quelle que soit la situation au regard de la législation nationale du défendeur, il est fait valoir que sur le plan du droit international, le défendeur ne peut imposer, pour la mainlevée de l'immobilisation du navire, que des conditions se rapportant à la fourniture d'une caution ou d'une garantie au sens pécuniaire de ces termes. Rien, ni dans l'article 73.2 ni dans la Convention en général, n'autorise le défendeur à imposer des conditions se référant à quelque aspect autre que le montant et la forme de la caution ou de la garantie exigée.
8. Il est en conséquence fait valoir que plusieurs des conditions fixées par le défendeur pour la mainlevée de l'immobilisation du navire sont illégales et violent l'article 73.2 :
- a) La fourniture par le propriétaire d'informations concernant son identité, ses administrateurs, ses assureurs et ses bailleurs de fonds ;
  - b) L'obligation d'embarquer sur le navire des équipements particuliers.

B. La caution ou la garantie doivent être raisonnables

9. En fixant le montant et les modalités de la caution ou de la garantie exigée pour la mainlevée de l'immobilisation du navire et la libération de son équipage, il convient d'établir un juste équilibre entre les intérêts du défendeur en tant qu'État côtier cherchant à assurer le respect des lois et règlements qu'il a adoptés d'une part, et l'intérêt que représente pour l'État du pavillon l'obtention sans délai d'une mainlevée de l'immobilisation de son navire et d'une libération de son équipage, d'autre part. La mainlevée et la libération ne sauraient être subordonnées qu'à une caution « raisonnable »<sup>1</sup>.
10. L'expression « raisonnable » a une connotation de proportionnalité, d'équilibre, d'équité, d'opportunité, de modération, et évoque aussi un caractère d'à propos, de tolérable et de non excessif<sup>2</sup>.
11. Le caractère raisonnable dépendra des faits et circonstances de l'espèce. Le Tribunal a fourni, dans une jurisprudence antérieure, des orientations quant aux facteurs à prendre en compte pour évaluer le caractère raisonnable ou autre d'une caution :

Le Tribunal considère qu'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'État qui a immobilisé le navire, la valeur du navire immobilisé et celle de la cargaison saisie, le montant de la caution imposée par l'État qui a immobilisé le navire, ainsi que la forme sous laquelle la caution est exigée<sup>3</sup>.

12. L'énumération ci-dessus, cependant, n'est pas exhaustive. Dans l'affaire du « *Monte Confurco* », le Tribunal a passé en revue les facteurs énumérés ci-dessus et a estimé que « cette énumération ne saurait nullement être considérée comme exhaustive. Le Tribunal n'entend pas non plus déterminer des règles rigides concernant l'importance relative qui doit être attachée à l'un ou l'autre de ces éléments »<sup>4</sup>.
13. Pour évaluer le caractère raisonnable ou autre de la caution, le Tribunal doit procéder à une appréciation adéquate des faits et circonstances de l'espèce. Tandis qu'une demande de mainlevée en vertu de l'article 292 de la Convention donne lieu à une procédure indépendante qui n'est pas incidente par rapport aux procédures au fond, le Tribunal est habilité à examiner et, selon nous, devrait dans le cas présent attacher une importance aux faits et circonstances de l'espèce :

Cette procédure ne constitue pas une procédure incidente par rapport aux procédures au fond, comme c'est le cas de la procédure relative aux mesures conservatoires prévues à l'article 290, qui, dans le Règlement, est traitée dans la section C de la partie III relative aux « procédures incidentes ». Il s'agit au contraire d'une procédure distincte et indépendante. Il n'est toutefois pas à exclure qu'un différend portant quant au fond sur les circonstances ayant abouti à l'arraisonnement du Saiga pourrait être soumis ultérieurement pour

<sup>1</sup> Tribunal international du droit de la mer, affaire du « *Monte Confurco* », 18 décembre 2000, arrêt, par. 70

<sup>2</sup> Voir, par exemple, Tribunal international du droit de la mer, affaire du « *Camouco* », 17 février 2002, déclaration de M. Laing, juge, par. 10

<sup>3</sup> Tribunal international du droit de la mer, affaire du « *Camouco* », 7 février 2000, arrêt, par. 67

<sup>4</sup> Tribunal international du droit de la mer, affaire du « *Monte Confurco* », 18 décembre 2000, arrêt, par. 76

décision quant au fond au Tribunal ou à tout autre cour ou tribunal compétent conformément à l'article 287 de la Convention. De l'avis du Tribunal, *cette considération ne l'empêche pas d'examiner les éléments de fond qu'il juge nécessaires pour parvenir à une décision sur la question de la mainlevée*, la circonspection étant toutefois de mise (les italiques sont de l'auteur)<sup>5</sup>.

14. De la même façon, le Tribunal a déclaré, dans l'affaire du « *Monte Confurco* », ce qui suit :

La procédure prévue à cet article, à l'exemple de ce qui est clairement stipulé à l'article 292, paragraphe 3, ne saurait, par conséquent, concerner que la question de la mainlevée et de la libération, 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. Néanmoins, dans une procédure instituée devant le Tribunal, *celui-ci n'est pas empêché de procéder dans la mesure nécessaire à une appréciation adéquate des faits et circonstances de l'espèce afin de procéder à une appréciation adéquate du caractère raisonnable de la caution* (les italiques sont de l'auteur)<sup>6</sup>.

15. Cet aspect de la mission d'enquête du Tribunal a été souligné dans une opinion individuelle de M. Nelson, Vice-président :

L'unique tâche du Tribunal consiste à déterminer une caution raisonnable. Il est difficile d'imaginer que le Tribunal puisse procéder à une telle évaluation sans étudier et, de fait, examiner dans la mesure du possible « les faits et circonstances de l'espèce »<sup>7</sup>.

16. Il est en outre fait valoir que pour évaluer le caractère raisonnable d'une caution, le Tribunal devrait prendre en compte les aspects humanitaires :

Par ailleurs, il me semble indéniable que la prompte mainlevée de l'immobilisation ou la prompte libération se trouvent également renforcées 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<sup>8</sup>.

17. En l'espèce, le défendeur a fixé une caution de 3 332 500 dollars australiens pour la mainlevée de l'immobilisation du navire et de 845 000 dollars australiens pour la libération des officiers. Il est fait valoir que ces montants sont clairement excessifs en l'espèce.

*1. Produit de la vente des prises, autres sommes versées et valeur du navire*

<sup>5</sup> Tribunal international du droit de la mer, affaire du « *Saiga* », 4 décembre 1997, arrêt, par. 50

<sup>6</sup> Tribunal international du droit de la mer, affaire du « *Monte Confurco* », 18 décembre 2000, arrêt, par. 74

<sup>7</sup> Tribunal international du droit de la mer, affaire du « *Monte Confurco* », opinion individuelle de M. Nelson, Vice-président, par. 3

<sup>8</sup> Tribunal international du droit de la mer, affaire du « *Camouco* », 17 février 2002, déclaration de M. Laing, juge, par. 5

18. La somme de 1 932 579,32 dollars australiens correspondant au produit de la vente des prises est retenue par le défendeur<sup>9</sup>. Il est fait valoir que cette somme devrait être considérée comme une garantie fournie par le propriétaire. Dans la mesure où le Tribunal estimerait qu'une caution raisonnable excéderait, le cas échéant, 1 932 579,32 dollars australiens, il faudrait déduire du montant de la garantie à déposer le montant du produit de la vente des prises. Telle a été la position du Tribunal par le passé<sup>10</sup>. Il est fait valoir qu'il faudrait suivre, en l'espèce, la même démarche.
19. Il est en outre fait valoir que les 245 000 dollars australiens fournis par le propriétaire à titre de caution devraient être pris en compte de la même façon que le produit de la vente des prises pour fixer, le cas échéant, toute nouvelle caution ou garantie.
20. En ce qui concerne la valeur du navire, il est démontré que la valeur de sa coque, de ses machines et de ses équipements s'élève à 1 million de dollars des États-Unis et que les articles divers présent à bord ont une valeur de 77 000 dollars australiens<sup>11</sup>. Le montant du produit de la vente des prises est par conséquent supérieur à la valeur du navire.

## *2. Gravité des infractions présumées et peines encourues*

21. Les infractions retenues contre les officiers sont des infractions graves. Il est cependant fait valoir qu'il faut mettre en regard de cela le fait que :
- a) le demandeur a clairement accusé le défendeur d'avoir gravement violé les obligations internationales qui lui incombaient à l'égard du demandeur, comme cela est décrit plus haut. Le défendeur n'a offert aucune réparation ni aucune justification valable de son action ;
  - b) le navire et son équipage sont détenus depuis plus de dix mois, ce qui est une source de pertes et de difficultés importantes pour le propriétaire et les officiers ;
  - c) le propriétaire n'a été inculpé d'aucune infraction en vertu de la législation australienne.
22. En ce qui concerne les peines encourues, le montant total maximum des amendes qui peuvent être infligées pour les infractions retenues est de 1 100 000 dollars australiens<sup>12</sup>. Le navire et les prises risquent également d'être confisqués dans l'éventualité où les officiers seraient déclarés coupables des infractions dont ils doivent répondre<sup>13</sup>.
23. Il est fait valoir, cependant, qu'il est excessif d'exiger une caution qui prenne en compte les amendes maximales pouvant être dues alors qu'il est peu probable que des

<sup>9</sup> Requête en défense révisée présentée dans le cadre de la procédure de confiscation, par. 15, annexe 1, page 108

<sup>10</sup> Tribunal international du droit de la mer, affaire du « *Monte Confurco* », 18 décembre 2000, arrêt, par. 86 et 93

<sup>11</sup> Évaluation en date du 27 février 2002 commandée par l'AFMA, annexe 1, page 212

<sup>12</sup> Quatre chefs passibles chacun d'une peine maximale de 275 000 dollars australiens ; Affidavit de M. Tom Percy QC, par. 7, annexe 2, page 257

<sup>13</sup> Section 106A de la loi de 1991 sur la gestion des ressources halieutiques, annexe 3, page 359

amendes d'un tel montant seront infligées. Il est fait valoir qu'une somme plus réaliste et raisonnable à prendre en compte est le montant des amendes susceptibles d'être infligées si les officiers sont déclarés coupables lors du procès. Les éléments de preuve dont dispose le demandeur donnent à penser que cette somme serait de l'ordre de 150 000 à 210 000 dollars australiens<sup>14</sup>.

### *3. Considérations humanitaires*

24. Les membres de l'équipage souffrent des effets de leur détention prolongée dans un pays étranger dont ils ne connaissent ni les coutumes, ni la langue. Ils sont soignés pour des troubles psychologiques et dépendent du propriétaire pour régler le coût du traitement<sup>15</sup>. Le défendeur n'a pas dispensé les soins médicaux nécessaires. Le procès au cours duquel seront jugées les infractions retenues risque de ne pas avoir lieu avant un an<sup>16</sup>. En l'espèce, toute caution devrait être fixée à un niveau raisonnable qui donnera aux officiers la possibilité de regagner leur pays. Les infractions retenues contre eux ne sont pas passibles de peines d'emprisonnement. Le montant de la caution fixée est supérieur à celui des amendes susceptibles d'être infligées.

### *4. Circonstances de la saisie en violation de l'article 111*

25. Le demandeur affirme que la saisie de son navire dans les eaux internationales s'est effectuée en violation de l'article 111 de la Convention. Le défendeur conteste cette affirmation. Le demandeur se propose d'inviter le défendeur à convenir de soumettre le différend au Tribunal. Le Tribunal est le for privilégié par le défendeur dans la déclaration qu'il a rédigée aux fins de l'article 287. Si le défendeur décline cette offre, le différend sera soumis à une procédure d'arbitrage conformément aux dispositions applicables de la partie XV de la Convention.
26. Il est fait valoir que pour évaluer le caractère raisonnable d'une caution, le Tribunal devrait prendre en compte les circonstances de la saisie. Il appartiendra au Tribunal ou à l'instance d'arbitrage prévue par la Convention de déterminer la légalité de la saisie. Le demandeur invite le Tribunal non pas à examiner quant au fond une affaire dont est saisie la juridiction nationale du défendeur, mais à prêter attention à la légalité, au regard du droit international, des actions commises par le défendeur lors de la saisie du navire en haute mer.
27. Il est incontestable que le navire a été immobilisé en haute mer. Ce n'est qu'en des circonstances très spécifiques que le défendeur serait autorisé à immobiliser en haute mer un navire battant pavillon étranger. En l'espèce, le défendeur s'appuie sur le droit visé à l'article 111<sup>17</sup>.
28. L'article 111 dispose ce qui suit :

<sup>14</sup> Affidavit de M. Tom Percy QC, par. 22, annexe 2, page 259

<sup>15</sup> Rapports médicaux en dates des 25 septembre 2002 et 6 novembre 2002, annexe 3, pages 299 à 302, 324 à 329

<sup>16</sup> Affidavit de M. Tom Percy QC, par. 20, annexe 2, page 258

<sup>17</sup> Lettre de l'Attorney General australien en date du 26 mars 2002, annexe 1, page 73

*Droit de poursuite*

1. La poursuite d'un navire étranger peut être engagée si les autorités compétentes de l'État côtier ont de sérieuses raisons de penser que ce navire a contrevenu aux lois et règlements de cet État. Cette poursuite doit commencer lorsque le navire étranger ou une de ses embarcations se trouve dans les eaux intérieures, dans les eaux archipélagiques, dans la mer territoriale ou dans la zone contiguë de l'État poursuivant, et ne peut être continuée au-delà des limites de la mer territoriale ou de la zone contiguë qu'à la condition de ne pas avoir été interrompue. ...
2. Le droit de poursuite s'applique *mutatis mutandis* aux infractions aux lois et règlements de l'État côtier applicables, conformément à la Convention, à la zone économique exclusive ...
4. La poursuite ne peut commencer qu'après l'émission d'un signal de stopper, visuel ou sonore, donné à une distance permettant au navire visé de le percevoir.
6. Dans le cas où le navire est poursuivi par un aéronef :
  - a) les paragraphes 1 à 4 s'appliquent *mutatis mutandis* ;
  - b) l'aéronef qui donne l'ordre de stopper doit lui-même poursuivre le navire jusqu'à ce qu'un navire ou un autre aéronef de l'État côtier, alerté par le premier aéronef, arrive sur les lieux pour continuer la poursuite, à moins qu'il ne puisse lui-même arrêter le navire. Pour justifier l'arrêt d'un navire en dehors de la mer territoriale, il ne suffit pas que celui-ci ait été simplement repéré comme ayant commis une infraction ou comme étant suspect d'infraction; il faut encore qu'il ait été *à la fois* requis de stopper et poursuivi par l'aéronef qui l'a repéré ou par d'autres aéronefs ou navires sans que la poursuite ait été interrompue.
29. Il ne semble pas contesté que :
  - a) le défendeur n'a pas donné d'ordre de stopper<sup>18</sup> ;
  - b) la première tentative faite par le défendeur pour prendre contact avec le navire par radio à partir d'un hélicoptère a eu lieu alors que le navire se situait en haute mer<sup>19</sup>.
30. Ces faits incontestables sont, est-il souligné, déterminants pour évaluer la solidité de l'affirmation avancée par le demandeur selon laquelle la saisie de son navire s'est effectuée en violation du droit international. L'article 111 est sans équivoque. Un ordre de stopper doit être donné au navire poursuivi pour que la poursuite soit licite.

<sup>18</sup> Requête en défense révisée présentée dans le cadre de la procédure de confiscation, par. 8, annexe 1, page 107

<sup>19</sup> Note diplomatique adressée par le Ministère australien des Affaires étrangères à l'ambassade de Russie en date du 20 mai 2002, annexe 3, pages 373 et 374 ; Requête en défense révisée, par. 8, annexe 1, page 107



Le défendeur ne peut se prévaloir de n'avoir satisfait qu'à certaines des conditions énoncées à l'article 111 :

Le Tribunal observe que les conditions posées à l'exercice du droit de poursuite à l'article 111 de la Convention doivent être cumulativement réunies ; chacune de ces conditions doit être satisfaite pour que la poursuite soit licite au regard de la Convention<sup>20</sup>.

31. Il est fait valoir que le défendeur ne peut démontrer l'existence d'une poursuite licite, ayant admis avoir omis de transmettre un ordre de stopper au navire alors que ce dernier se trouvait dans la zone économique exclusive du défendeur. Il est fait valoir que ce fait devrait être pris en considération pour évaluer le montant de la caution qui serait raisonnable en l'espèce.

### **III. Forme et montant de la caution ou de la garantie**

32. Le défendeur détient 2 177 579,32 dollars australiens correspondant à la valeur des prises et aux cautions versées par le propriétaire. Le défendeur détient également le carburant et les lubrifiants du propriétaire présents à bord du navire et évalués à 70 460 dollars australiens. La valeur du navire et de ses équipements ainsi que les amendes susceptibles d'être infligées aux officiers s'ils sont reconnus coupables représentent un montant total compris entre 2 027 000 et 2 087 000 dollars australiens (taux de change : 1,8 dollar australien pour 1 dollar des États-Unis). Il est fait valoir qu'en l'espèce, le défendeur dispose de garanties suffisantes aux fins de son action, et que le montant de la caution ou garantie financière devrait être fixé à un niveau symbolique. Il est suggéré, faute de cela, que la caution ou garantie financière soit fixée à un niveau n'excédant pas 500 000 dollars australiens.
33. En ce qui concerne la forme de la caution ou garantie financière que le Tribunal pourra ordonner, le demandeur fait valoir qu'une garantie bancaire correspondant pour l'essentiel au modèle figurant en annexe<sup>21</sup> serait une forme appropriée de garantie que le Tribunal pourrait déterminer en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par l'article 113.2 du Règlement.

### **IV. Frais de procédure**

34. L'article 34 du Statut du Tribunal dispose que, à moins que le Tribunal n'en décide autrement, chaque partie supporte ses frais de procédure.
35. Il est fait valoir qu'il serait approprié, en l'espèce, que le Tribunal ordonne au défendeur d'indemniser le demandeur de ses frais car :
- a) le défendeur a ignoré une proposition raisonnable de cautionnement du navire faite au nom du propriétaire et a tenu à imposer des conditions excessives ;
  - b) le défendeur a ignoré la demande faite par le demandeur tendant à obtenir la mainlevée sans condition de l'immobilisation du navire ;

<sup>20</sup> Tribunal international du droit de la mer, affaire (n°2) du « Saiga », 1<sup>er</sup> juillet 1999, arrêt, par. 146

<sup>21</sup> Proposition de garantie, annexe 3, pages 347 et 348

- c) le défendeur a agi de manière excessive tout au long de la procédure et détient le navire et son équipage depuis plus de dix mois.

## CHAPITRE 5

### RÉSUMÉ DE L'ARGUMENTATION

1. Conformément à l'article 292 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, le demandeur sollicite du Tribunal la mainlevée de l'immobilisation du *Volga* et la libération des trois officiers détenus en Australie.
2. Le Tribunal est compétent pour entendre et juger la demande, qui est recevable (page 10).
3. Le défendeur a fixé, pour la mainlevée de l'immobilisation du navire et la libération des officiers, des conditions qui :
  - a) ne sont pas autorisées par l'article 73.2 (page 11) ;
  - b) sont excessives au regard de l'article 73.2 (pages 12 à 17).
4. Dans tous les cas, le Tribunal devrait fixer, pour la mainlevée de l'immobilisation du navire et la libération des officiers, une caution ou garantie symbolique ou n'excédant pas, en tout état de cause, 500 000 dollars australiens (page 17).
5. Le défendeur devrait indemniser le demandeur de ses frais de procédure (page 17).

Date 29 Novembre 2002

**Signé par l'agent nommé par la Fédération de Russie**

*(Signé)*

---

**Pavel Grigorevich Dzubenko**

Chef de division, Département des affaires juridiques  
Ministère des Affaires étrangères de la  
Fédération de Russie

## CHAPITRE 6

### CHRONOLOGIE

7 février 2002	Le <i>Volga</i> (« <b>le navire</b> ») est arraisonné par les militaires australiens
7 février 2002	Télécopie adressée au nom du propriétaire au Ministère australien des Affaires étrangères et du Commerce extérieur (« <b>le DFAT</b> ») et protestant contre l'arraisonnement du navire par l'Australie
12 février 2002	Télécopie au nom du propriétaire demandant une réponse immédiate à sa protestation. Demande adressée au DFAT, aux ministres des Affaires étrangères et du Commerce extérieur, de la Défense et de l'Agriculture, des forêts et des pêches
15 février 2002	Réponse du DFAT selon laquelle le navire a été immobilisé en vertu de la législation australienne et conformément au droit international
19 février 2002	Le navire arrive à Fremantle escorté par les militaires australiens et le capitaine du navire se voit signifier son immobilisation
20 février 2002	Le capitaine se voit signifier la saisie du navire
22 février 2002	Des fonctionnaires de l'Agence australienne de gestion des ressources halieutiques (« <b>AFMA</b> ») interrogent le capitaine, le commandant en second, le patron de pêche et le pilote de pêche
22 février 2002	Le capitaine envoie à l'ambassade de Russie en Australie une protestation écrite contre la saisie du navire dans les eaux internationales
25 février 2002	Lettre adressée au nom du propriétaire au DFAT, au ministère public du Commonwealth (« <b>le DPP</b> ») et aux ministres des Affaires étrangères et du Commerce extérieur, de la Défense et de l'Agriculture, des forêts et des pêches demandant la mainlevée de l'immobilisation du navire au motif que la saisie s'est effectuée en violation du droit international
28 février 2002	Télécopie adressée au nom du propriétaire au DPP demandant la mainlevée de l'immobilisation du navire au motif que la saisie s'est effectuée en violation du droit international
1 <sup>er</sup> mars 2002	Télécopie au nom du propriétaire contestant la légalité de la détention de l'équipage
6 mars 2002	Le patron de pêche, le pilote de pêche et le commandant en second du <i>Volga</i> (« <b>les officiers</b> ») sont inculpés de pêche

	illégal dans la zone économique exclusive entourant les îles Heard et McDonald et placés en détention
6 mars 2002	Télocopie adressée au nom du propriétaire au Ministère de la Justice australien demandant une réponse à la lettre datée du 25 janvier 2002
16 mars 2002	Le capitaine russe du navire décède à l'hôpital
18 mars 2002	Note de l'ambassade de Russie au DFAT demandant des éléments prouvant que le navire a été immobilisé conformément au droit international
21 mars 2002	Les officiers sont libérés contre versement d'une caution de 75 000 dollars australiens chacun
21 mars 2002	Télocopie adressée au nom du propriétaire à l'AFMA affirmant que le navire et ses équipements ne devraient pas être confisqués en vertu de la législation australienne
21 mars 2002	Notification, par l'AFMA, du fait que le navire sera confisqué à moins qu'une procédure ne soit engagée contre le Commonwealth dans les deux mois
26 mars 2002	Lettre du ministère de la Justice réaffirmant que le navire a été immobilisé en vertu de la législation australienne et conformément au droit international
6 mai 2002	Note adressée par l'ambassade de Russie au DFAT demandant une réponse quant à la légalité de la saisie du navire
20 mai 2002	Note adressée par le DFAT à l'ambassade de Russie en réponse aux notes en dates des 18 mars 2002 et 6 mai 2002 adressées par l'ambassade de Russie
21 mai 2002	Demande de déclaration contre la confiscation déposée au nom du propriétaire auprès de la Cour fédérale d'Australie (« <b>procédure de confiscation</b> »)
19 juin 2002	Audition des exposés relatifs à la procédure de confiscation
19 juin 2002	Télocopie adressée au nom du propriétaire à l'AFMA demandant quelles conditions l'AFMA fixerait pour la mainlevée de l'immobilisation du navire
28 juin 2002	Lettre de l'AFMA demandant des renseignements sur la société du propriétaire
4 juillet 2002	Demande introductive d'instance révisée déposée au nom du propriétaire dans le cadre de la procédure de confiscation
8 juillet 2002	Télocopie adressée à l'AFMA au nom du propriétaire dans laquelle celui-ci demande à être promptement notifié du montant de la caution exigée pour la mainlevée de l'immobilisation du navire
26 juillet 2002	Lettre de l'AFMA renouvelant sa demande de renseignements sur la société du propriétaire et exigeant une

	garantie de 3 332 500 dollars australiens
7 août 2002	Requête en garantie au titre des frais de procédure déposée par le Commonwealth d'Australie dans le cadre de la procédure de confiscation
13 août 2002	Audition des exposés relatifs à la procédure de confiscation
23 août 2002	Patron de pêche inculpé d'un chef supplémentaire de pêche illégale. Libération accordée contre versement d'une caution supplémentaire de 20 000 dollars australiens
26 août 2002	Lettre adressée au nom du propriétaire à l'AFMA contestant le montant et les modalités de la caution proposés par l'AFMA. Le propriétaire propose une caution de 500 000 dollars australiens
26 août 2002	Le Commonwealth d'Australie présente sa défense dans le cadre de la procédure de confiscation
Septembre 2002	Le propriétaire demande des indications complémentaires concernant la défense du Commonwealth d'Australie dans le cadre de la procédure de confiscation
10 octobre 2002	Note adressée par l'ambassade de Russie au DFAT demandant la mainlevée de l'immobilisation du navire et la libération des officiers ainsi qu'une réparation des pertes subies par le propriétaire
16 octobre 2002	Rejet de la requête en garantie au titre des frais de procédure déposée par le Commonwealth d'Australie
18 octobre 2002	L'AFMA répond à la lettre en date du 26 août 2002, indiquant qu'une réponse sera donnée dans un proche avenir
23 octobre 2002	Le Commonwealth d'Australie dépose ses réponses à la demande d'indications faite par le propriétaire concernant sa défense dans le cadre de la procédure de confiscation
6 novembre 2002	Le Commonwealth d'Australie présente sa défense révisée dans le cadre de la procédure de confiscation