

(Traduction du Greffe 10/12/2002)

EXPOSÉ EN RÉPONSE DE L'AUSTRALIE

CHAPITRE 1

INTRODUCTION

1. Le 2 décembre 2002, la Fédération de Russie a introduit une instance contre l'Australie auprès du Tribunal et déposé un mémoire, en vue d'obtenir la mainlevée de l'immobilisation d'un navire de pêche, le « *Volga* ».
2. Conformément aux dispositions du paragraphe 4 de l'article 111 du Règlement du Tribunal, le Gouvernement de l'Australie dépose le présent exposé en réponse au mémoire de la Fédération de Russie, accompagné d'une annexe contenant les documents produits à l'appui.
3. L'Australie demande que le Tribunal refuse de rendre les ordonnances qu'il lui est demandé de prononcer au paragraphe 1 du mémoire de la Fédération de Russie. L'Australie demande au Tribunal de rendre des ordonnances stipulant:
 - (1) que le montant et les conditions de la garantie fixés par l'Australie pour la mainlevée de l'immobilisation du « *Volga* » et le montant de la caution fixé pour la libération de l'équipage ont un caractère raisonnable; et
 - (2) que chacune des parties supportera ses propres frais de procédure.

CHAPITRE 2

EXPOSÉ DES FAITS

I. Introduction

1. Le Commonwealth d'Australie et la Fédération de Russie sont tous deux des États parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (« la Convention » de 1982).
2. Le « *Volga* » (« le navire ») est inscrit au registre d'immatriculation de la Fédération de Russie.
3. Le propriétaire allégué du navire est la société Olbers Co Limited (« le propriétaire »).
4. Le (ou les) propriétaire(s) réel(s) ne sont pas connus de l'Australie, leurs représentants juridiques ayant refusé de livrer leur identité. On présume que ce pourrait être Sun Hope Investments, une société basée à Djakarta (Indonésie) et/ou sa société-mère, Pacific Andes International Holdings, dont le siège est à Hong Kong. On présume en outre que Sun Hope Investments gérait et contrôlait les activités de pêche du « *Volga* » et d'autres navires.

II. Saisie du navire

5. Le 6 février 2002, un navire de la marine australienne, le HMAS Canberra, a immobilisé le navire de pêche « *Lena* » dans la zone économique exclusive de l'Australie entourant le Territoire de l'île Heard et des îles McDonald (« le Territoire »). Le « *Lena* » était l'un des sept navires au moins de la flotte exploitée par Sun Hope Investments qui n'a cessé de se livrer à des activités de pêche illégales dans la zone économique exclusive de l'Australie entourant le Territoire, ainsi que dans la zone économique exclusive de la France entourant le territoire des îles Kerguelen entre novembre 2001 et février 2002.
6. Au moment de l'immobilisation du « *Lena* » était appréhendé, ou peu de temps auparavant, le « *Volga* » s'est hâté de mettre fin à ses activités de pêche et a entrepris de se diriger à sa vitesse maximale de 9 nœuds vers la limite de la zone économique exclusive par la route la plus courte (072 degrés vrais). Cette coïncidence chronologique donne à penser que le « *Lena* » était entré en liaison avec le « *Volga* », pour l'avertir de la présence de navires de la marine australienne.
7. À 08h.43 THZ (Time Zone Hotel : Temps universel coordonné plus 8 heures (« heure locale »)), un aéronef Hercules C130 de la Marine royale australienne a repéré par radar le « *Volga* » dont la position était alors 51°51'68"S et 77°55'87"E, soit selon les calculs un point situé à 32 milles marins à l'intérieur de la limite de la zone économique exclusive de l'Australie.
8. Vers 10h.00 heure locale le « *Volga* » a été signalé par 51°48'60"S et 78°14'97"E. Le HMAS Canberra se trouvait, avec un autre navire de la marine australienne, le HMAS Westralia, ainsi que le « *Lena* » qui venait d'être immobilisé, à quelque 50 milles marins au sud du « *Volga* ». Le HMAS Canberra s'est dérouteré et a augmenté sa vitesse pour mettre le cap au nord-est en direction de la position anticipée du « *Volga* », en vue d'intercepter ce dernier.

9. Un hélicoptère Seahawk Tiger 74 (« l'hélicoptère ») a décollé du HMAS Canberra à 11h.45 heure locale et signalé la présence du « *Volga* » par 51°38'6"S et 78°43'8"E, à un mille marin à l'intérieur de la zone économique exclusive de l'Australie, comme indiqué sur la carte AUDES 605.

10. À 12h.03 heure locale, l'hélicoptère a signalé que la position du « *Volga* » était 51°37'11"S et 78°43'03"E, soit un point situé selon les calculs à 1000 yards (914 m) à l'intérieur de la zone économique exclusive de l'Australie.

11. À 12h.05 heure locale, le « *Volga* » a été signalé par 51°36'36"S et 78°44'10"E, et un message lui a été lancé par radio depuis l'hélicoptère sur le canal 16 VHF. Le « *Volga* » n'a pas réagi à ce message ni aux messages suivants.

12. Sur la carte AUDES 605 de l'île Heard au 1/150000, l'officier de navigation du HMAS Canberra a déterminé que l'extrémité occidentale de Spit Point (un éperon sablonneux), sur l'île Heard, se situait aux coordonnées 53°06'43"S et 73°51'86"E. La distance orthodromique entre l'extrémité orientale de Spit Point et le « *Volga* » était selon les calculs de 199,8 milles marins, distance confirmée par trigonométrie sphérique et reportée sur la carte D.6338, feuille de relevé établie selon la projection Mercator, en utilisant comme référence une latitude moyenne de 52°21'4" aux fins de mesurer la zone économique exclusive de l'Australie. Sur la base de ce calcul, il a été estimé que le « *Volga* » se trouvait à 400 yards (365,6 m.) à l'intérieur de la zone économique exclusive de l'Australie au moment du premier message envoyé par radio par l'hélicoptère.

13. L'hélicoptère a déposé le détachement d'abordage venu du HMAS Canberra à bord du « *Volga* » au moyen de cordages de descente rapide à 12h.23 heure locale. Ce détachement comptait un fonctionnaire de l'Agence australienne de gestion des ressources halieutiques (« AFMA »).

14. Lors de son premier interrogatoire, le 7 février 2002, le patron de pêche, Manuel Lijo, a informé le fonctionnaire de l'AFMA que le « *Volga* » avait quitté Djakarta le 6 novembre 2001 et transportait à son bord 120 tonnes de poisson.

15. Conformément à la législation australienne applicable, la *Loi de 1991 relative à la gestion des ressources halieutiques* (« la loi de 1991 »), le « *Volga* » a été conduit au port de Fremantle, en Australie-Occidentale, où il est arrivé le 19 février 2002.

16. Les membres de l'équipage du navire, à l'exception du capitaine (Alexander Vasilkov), du commandant en second (Juan Manuel Gonzalez Folgar), du patron de pêche (Manuel Perez Lijo) et du pilote de pêche (Jose Manuel Lojo Eiroa) ont été ultérieurement relâchés et rapatriés dans leurs pays respectifs.

17. Malheureusement, le 25 février 2002, le capitaine Vasilkov a absorbé une grande quantité de liquide détergent à base de méthanol qu'il avait pris pour de l'alcool. Il a perdu connaissance et est mort sans l'avoir repris. Alors que la plupart des membres de l'équipage avaient été invités à quitter le « *Volga* » une fois celui-ci amarré à Fremantle, le capitaine Vasilkov et un petit nombre de membres de l'équipage étaient restés à bord pour assurer l'entretien du navire. Ils étaient placés sous le contrôle de l'administration australienne (Australian Correctional Management). Une infirmière de cette administration a noté que le capitaine et deux mécaniciens étaient pris de malaise. Les trois hommes ont initialement attribué leurs maux d'estomac à une intoxication alimentaire. Tous trois ont été conduits à

l'hôpital par mesure de précaution. Leur état s'est aggravé pendant la nuit, et le capitaine Vasilkov est décédé quelque temps plus tard.

18. Des recherches menées sur le « *Volga* » ont révélé la présence d'un certain nombre de bouteilles de liquide détergent, dont une se trouvait dans la cabine du capitaine. Les hommes avaient apparemment réussi à ouvrir des armoires à provisions fermées à clé et subtilisé le produit afin de le boire.

III. La procédure pénale - versement de cautions

19. Le 6 mars 2002, le patron de pêche, le pilote de pêche et le commandant en second (« les membres de l'équipage ») ont été inculpés d'infractions à la loi de 1991, en relation avec les activités illicites menées par le navire dans la zone économique exclusive de l'Australie (« la procédure pénale »).

20. Les membres de l'équipage ont été remis en liberté sous caution à la condition qu'ils versent chacun en dépôt une somme en espèces d'un montant de 75 000 dollars australiens. En outre, il leur a été ordonné à chacun de demeurer en un lieu approuvé par l'AFMA; de remettre à l'AFMA leurs passeports et les documents nécessaires à l'exercice de leur profession; et de ne pas quitter le territoire métropolitain de la ville de Perth.

21. Le dépôt en espèces demandé à titre de caution n'ayant pas été effectué au 14 mars 2002, les membres de l'équipage ont été placés en détention provisoire.

22. Le 23 mars 2002, le propriétaire a mis à disposition de la Cour la somme de 225 000 dollars australiens et les membres de l'équipage ont été remis en liberté.

23. Le 30 mai 2002, les membres de l'équipage ont demandé et obtenu une modification des conditions de leur mise en liberté sous caution en vertu de laquelle ils étaient autorisés à récupérer leurs passeports et autres documents et à rentrer en Espagne à la condition qu'ils remettent ces passeports et documents à l'Ambassade d'Australie à Madrid.

24. Il a été interjeté appel de la décision du 30 mai 2002. Le 14 juin 2002, la Cour suprême d'Australie-Occidentale a modifié les conditions de mise en liberté sous caution imposées le 30 mai 2002 de telle façon qu'il soit exigé de chacun des membres de l'équipage qu'il verse en dépôt une somme de 275 000 dollars et non plus de 75 000 dollars.¹

25. Le 23 août 2002, un nouveau chef d'inculpation a été relevé contre le patron de pêche. Celui-ci continuerait de bénéficier de la mise en liberté sous caution déjà accordée dans le cadre de sa première inculpation à la condition supplémentaire qu'il dépose une nouvelle caution en espèces d'un montant de 20 000 dollars australiens. Cette caution supplémentaire a été remise à la Cour le 27 août 2002 au nom du patron de pêche.

IV. Vente des prises

26. Les 131 422 tonnes de légine australe et les 21 494 tonnes d'appâts trouvées à bord du « *Volga* » ont été saisies en vertu de la loi de 1991. À l'issue d'un appel d'offres, auquel ont répondu six soumissionnaires, les prises et les appâts ont été vendus pour une somme totale de

¹ *Commonwealth Director of Public Prosecutions v. Lijo and ors* [2002] WASC 154, p. 7 (Annexe 2, p. 45 de l'original).

1 932 579,28 dollars australiens. Le Solicitor du Gouvernement australien conserve le produit de cette vente sous la forme d'un fonds en dépôt en attendant l'issue de la procédure interne.

V. Procédure de confiscation

27. Le 21 mai 2002 ou aux environs de cette date, le propriétaire a introduit une instance devant la Cour fédérale d'Australie en vue d'obtenir une déclaration selon laquelle la saisie et l'immobilisation du navire et des prises étaient illicites et des ordonnances prescrivant la restitution au propriétaire du navire, de son équipement et du produit de la vente des prises (« procédure de confiscation »).

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

28. Plusieurs requêtes ont été adressées aux autorités australiennes au nom du propriétaire et du demandeur en vue d'obtenir la mainlevée de l'immobilisation du navire à des conditions qui ne satisfaisaient pas les autorités australiennes.

29. Par lettre en date du 26 juillet 2002, l'AFMA:

- (a) a demandé que lui soient fournis, sous une forme qui puisse être vérifiée de façon indépendante, les informations concernant :
 - (i) Les propriétaires réels 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 du ou des administrateur(s) de l'exploitation du navire;
 - (iv) Les assureurs du navire; et
 - (v) le cas échéant, les bailleurs de fonds du navire.
- (b) a demandé que lui soit fournie, sous la forme d'un dépôt en espèces ou d'une caution bancaire inconditionnelle, une garantie s'élevant à 3 332 500 dollars australien en vue de la mainlevée de l'immobilisation du « *Volga* ».
- (c) a déclaré que le montant de la garantie comprenait un élément que l'Australie jugeait raisonnable concernant l'embarquement sur le navire d'un système de suivi des bateaux pleinement opérationnel et l'observation des mesures édictées par la Commission pour la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique, à laquelle l'Australie et la Fédération de Russie sont toutes deux parties, jusqu'à la conclusion des poursuites judiciaires engagées en Australie.

30. Un système de suivi des bateaux est un système à satellites qui permet à tout moment de localiser précisément la position d'un navire.

CHAPITRE 3

QUESTIONS DE DROIT

I. Observation préliminaire

1. La seule question dont le Tribunal soit saisi est celle de la prompte mainlevée de l'immobilisation du navire et de la prompte libération des trois membres de l'équipage qui demeurent retenus en Australie, sans être toutefois en détention. Dans les procédures engagées en vertu de l'article 292, le Tribunal n'a pas compétence pour décider de la légalité de l'immobilisation du navire. C'est ce qui ressort clairement du paragraphe 3 de l'article 292. Dans son mémoire², la Fédération de Russie cherche à faire valoir que l'Australie ne peut établir son droit de poursuite et que ce fait doit être pris en considération pour évaluer le montant de la caution qui serait raisonnable en l'espèce. Toutefois, puisqu'il n'appartient pas au Tribunal dans de telles procédures de se prononcer sur les questions relatives à la légalité de la poursuite, il ne lui appartient pas d'examiner cette question aux fins d'évaluer le montant de la caution qui serait raisonnable. Rien ne justifie non plus qu'il prenne en considération, ne fût-ce qu'à titre préliminaire, les mérites de cette question. Cette déclaration est sans rapport avec l'allégation selon laquelle il y a eu violation de l'article 111 de la Convention de 1982. L'Australie fera toutefois valoir devant toute instance appropriée qui pourrait être appelée à connaître de cette question qu'il y a eu poursuite du navire conformément aux prescriptions de la Convention de 1982.

II. Compétence et recevabilité

2. L'article 73.2 impose l'obligation de procéder à la prompte mainlevée de l'immobilisation d'un navire et à la mise en liberté de l'équipage arrêté en vertu de l'article 73.1 lorsqu'a été fournie une caution ou autre garantie suffisante. La Fédération de Russie allègue une violation de cette obligation par l'Australie. L'Australie ne nie pas que le navire en question a été saisi et immobilisé par les autorités australiennes en vue d'assurer la bonne application de la législation australienne sur les ressources halieutiques s'appliquant à la zone économique exclusive de l'Australie adoptée par elle en conformité avec l'article 73 de la Convention de 1982.

3. Il ne suffit pas toutefois de simplement alléguer une violation de l'article 73 pour établir la compétence en vertu de l'article 292. Le Tribunal doit s'assurer du bien-fondé de l'allégation de non-respect.³

4. La Fédération de Russie a évoqué l'éventualité de deux procédures distinctes⁴ au sujet d'une violation alléguée de l'article 111 de la Convention de 1982. Comme il a déjà été noté, cette question ne relève pas des procédures visées à l'article 292. La Convention de 1982 ne contient aucune disposition qui prescrive la prompte mainlevée de l'immobilisation d'un navire au motif que celui-ci a été saisi illégalement en haute mer. Le paragraphe 8 de l'article 111 prévoit que, lorsque l'exercice du droit de poursuite n'était pas justifié, des indemnités

² Chapitre 4, paragraphes 25 à 31.

³ Article 113 du Règlement du Tribunal international du droit de la mer.

⁴ Mémoire de la Fédération de Russie, chapitre 4, paragraphes 25 à 31.

sont dues pour toute perte ou tout dommage qui en serait éventuellement résulté. Il n'est nullement question de prompte mainlevée dans ce contexte.

5. Pour que la demande présentée en vertu de l'article 292 soit recevable, le Tribunal doit s'assurer en la présente espèce que, sur le fond, la demande porte effectivement sur l'immobilisation d'un navire pour une raison relevant du champ d'application de l'article 73. L'État du pavillon doit établir que l'immobilisation du navire a été effectivement opérée pour une raison relevant des dispositions de l'article 73, dispositions qui, de façon pertinente, imposent une obligation de mainlevée et étayent donc la compétence fondée sur l'article 292.⁵ Il ne suffit pas que le demandeur affirme que tel est le cas. Il ne suffit pas davantage d'invoquer la conduite du défendeur pour caractériser le litige. C'est le cas en particulier lorsque le demandeur et le propriétaire du navire tentent de contester cette conduite au motif qu'elle a été tenue en haute mer en violation du droit international et que l'immobilisation du navire était, pour cette raison, illégale. Le Tribunal doit plutôt chercher à déterminer si l'immobilisation du navire s'est opérée en vertu de l'article 73 ou si, sur le fond, la demande soulève des questions distinctes en vertu de l'article 111.

6. À cet égard, il y a lieu de noter que l'action qui a été intentée par le propriétaire devant la Cour fédérale d'Australie⁶ en vue de prévenir la confiscation invoque notamment le fait que le navire a été saisi illégalement en haute mer. Il a également été fait allusion à une éventuelle procédure devant le présent Tribunal ou toute autre instance appropriée au sujet des questions relevant de l'article 111.⁷

7. Néanmoins, l'Australie admet que l'affaire est recevable au titre de l'article 292 en raison de son lien manifeste avec les mesures prises par l'Australie en vertu de l'article 73. Comme il a été reconnu en l'affaire du *MV « Saiga »*, une affaire ayant trait aux mérites de l'immobilisation peut être portée devant le Tribunal ou tout autre organe compétent en vertu de l'article 287 de la Convention de 1982. À la différence de ce qui était le cas dans l'affaire du *MV « Saiga »*, il est clair en la présente espèce que le navire a été immobilisé dans le cadre de la mise en application de la législation australienne relative aux ressources halieutiques. Rien ne justifie sur cette base que le Tribunal considère les mérites d'une telle éventuelle procédure distincte aux fins de parvenir à une décision sur la recevabilité de l'affaire. Les remarques énoncées en l'affaire du *MV « Saiga »* aux paragraphes 50 et 51 ne sont pas applicables.

8. L'Australie ne conteste aucune des conditions énoncées dans l'article 292 comme base de la compétence du Tribunal.

III. Caractère raisonnable de la caution

9. Une caution a pour objet de garantir que, dans le pire des cas, l'État qui a immobilisé le navire ne subit aucune perte par suite de la mainlevée de cette immobilisation.

10. Dans ses décisions antérieures relatives à des demandes de prompte mainlevée, le Tribunal a apporté des éclaircissements sur les éléments qui pourraient être pertinents aux fins d'apprécier le caractère raisonnable ou non d'une caution.⁸ Parmi ces facteurs figurent la

⁵ Affaire du *MV « Saiga »*.

⁶ Mémoire de la Fédération de Russie, chapitre 2, paragraphe 23.

⁷ Mémoire de la Fédération de Russie, chapitre 4, paragraphe 25.

⁸ Tribunal international du droit de la mer, Affaire No. 5, affaire du « *Camouco* », 7 février 2000, Arrêt, paragraphe 67 (Annexe 2, p. 25 de l'original).

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; et le montant de la caution imposée par l'État qui a immobilisé le navire et la forme sous laquelle cette caution est exigée. Toutefois, le Tribunal a dit aussi que la liste n'est pas exhaustive. De plus, le Tribunal n'a pas édicté de règles quant au poids à attribuer à chaque élément.⁹

11. Les décisions du Tribunal démontrent qu'il conserve toute discrétion en ce qui concerne l'appréciation du caractère raisonnable d'une caution fixée en vue de la mainlevée de l'immobilisation d'un navire ou de la mise en liberté de l'équipage. Le Tribunal peut décider que les éléments mis en avant par lui dans le passé dans le cadre d'affaires particulières ne devraient pas être considérés comme pertinents dans telle affaire donnée dont il serait saisi. De même, le Tribunal peut décider que des éléments qu'il n'avait pas précédemment mis en avant sont pertinents aux fins de l'appréciation du caractère raisonnable de la caution dans telle affaire dont il serait saisi. La pertinence des différents éléments en la présente affaire demande à être examinée avec soin.

12. Dans l'affaire du *MV « Saiga »*, le Tribunal a indiqué que le critère requis pour apprécier le caractère raisonnable « englobe le montant, la nature et la forme de la caution ou de la garantie financière ».¹⁰ À cet égard, l'Australie souscrit à l'affirmation figurant dans le mémoire de la Fédération de Russie selon laquelle le caractère raisonnable dépendra des faits et circonstances de l'espèce.¹¹ Toutefois, les circonstances de l'espèce ne peuvent être considérées d'un point de vue étroit. L'Australie est d'avis que le Tribunal est libre d'examiner des questions additionnelles, et il y a d'excellentes raisons pour qu'il procède à cet examen. En la présente espèce, figurent au nombre de ces facteurs additionnels le grave problème des activités de pêche illégales menées de façon continue dans les mers australes et la part prise par des navires comme le « *Volga* » aux violations répétées et flagrantes des mesures de conservation nationales et internationales applicables.

13. En outre, l'un des objets légitimes d'une caution est de garantir la restitution du navire et de l'équipement présent à son bord qui ont été confisqués lorsqu'une telle confiscation est ordonnée en vertu de la législation nationale. La caution doit comprendre un élément d'un montant tel que l'État qui a procédé à l'immobilisation perçoive l'intégralité de la valeur du navire et de l'équipement dans le cas où le navire et l'équipement ne seraient pas restitués à la suite d'une ordonnance de confiscation. Qui plus est, l'État côtier est en droit d'inclure dans la caution un élément propre à assurer que les propriétaires du navire faisant l'objet de la mainlevée prendront les mesures d'ordre pratique qui, à leur tour, garantiront le respect de sa législation jusqu'à la conclusion de la procédure engagée devant les tribunaux internes. Il est raisonnable d'inclure dans la caution un montant ayant pour objet de garantir l'installation permanente et la mise en œuvre continue d'un système de suivi des bateaux pendant cette période.

14. Il est non moins clair qu'un certain nombre de facteurs ne seront pas pertinents. À cet égard, le Tribunal devrait totalement rejeter la suggestion du demandeur l'invitant à « prêter attention à la légalité, au regard du droit international, des actions commises par le défendeur

⁹ Tribunal international du droit de la mer, Affaire No.6, affaire du « *Monte Confurco* », 18 décembre 2000, Arrêt, paragraphe 76 (Annexe 2, p. 28 de l'original).

¹⁰ Tribunal international du droit de la mer. Affaire No. 1, affaire du *MV « Saiga »*, 4 décembre 1997, Arrêt, paragraphe 82 (Annexe 2, p. 31 de l'original).

¹¹ Mémoire de la Fédération de Russie, chapitre 4, paragraphe 11.

lors de la saisie du navire en haute mer ». ¹² Ce n'est pas là une question que le Tribunal sera appelé à considérer. Deuxièmement, le Tribunal ne devrait pas amalgamer la question du caractère raisonnable d'une caution exigée pour la mainlevée de l'immobilisation d'un navire et la question du niveau de la caution et de la garantie demandée pour la mise en liberté de l'équipage. Le niveau de cette caution et de cette garantie et le niveau de la caution exigée pour le navire sont deux aspects complémentaires. Ces questions sont traitées de façon plus détaillée ci-après. Troisièmement, il ne devrait pas être tenu compte de la valeur des prises susceptibles d'être confisquées en vertu de la législation nationale.

V. La caution demandée pour le navire et la caution demandée pour l'équipage sont deux aspects distincts

15. L'Australie est d'avis que la question de la caution demandée pour le navire est différente et distincte de la question de la caution demandée pour l'équipage. Le caractère raisonnable du montant de la caution ou de la garantie fixé pour la mise en liberté de l'équipage doit être apprécié indépendamment du caractère raisonnable du montant de la caution fixé pour la mainlevée de l'immobilisation du navire. Il convient ensuite d'additionner les deux montants pour obtenir le chiffre du total des garanties demandées pour la mainlevée de l'immobilisation du navire et la libération de l'équipage.

16. Le sens ordinaire des termes de la Convention de 1982 conforte cette conclusion. ¹³ Le paragraphe 2 de l'article 73 est ainsi libellé : « 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. ». Autrement dit, la prompte mainlevée du navire et la prompte libération de l'équipage sont les deux faces d'un même droit. Toutefois, s'agissant d'une action dans laquelle il est allégué le non-respect des dispositions du paragraphe 2 de l'article 73, le paragraphe 1 de l'article 292 dispose ce qui suit :

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... (les italiques sont de nous).

17. Utilisé dans ce contexte, le mot « ou » est une « particule coordonnant deux mots ou plus..., qui constituent les termes d'une alternative ». ¹⁴

18. Cela montre que la prompte mainlevée de l'immobilisation du navire et la prompte libération de l'équipage sont des questions distinctes. L'appréciation du caractère « raisonnable » dépendra des circonstances de l'espèce. Toutefois, les faits qui sont pertinents aux fins d'apprécier ce qui est raisonnable en ce qui concerne la mainlevée de l'immobilisation du navire diffèrent des faits qui sont pertinents aux fins d'apprécier ce qui est raisonnable en ce qui concerne la libération de l'équipage. Cette différence trouve son expression dans le droit interne. Dans la législation australienne, la caution demandée pour le navire est une affaire administrative et la caution ou les garanties demandées pour l'équipage relèvent du droit pénal. Cet aspect du droit australien n'a rien d'inhabituel.

¹² Mémoire de la Fédération de Russie, chapitre 4, paragraphe 26.

¹³ Aux termes du paragraphe 1 de l'article 31 de la Convention de Vienne sur le droit des traités, « Un traité doit être interprété de bonne foi suivant le sens ordinaire à attribuer aux termes du traité dans leur contexte et à la lumière de son objet et de son but. »

¹⁴ *The Oxford English Dictionary*, deuxième édition, Clarendon Press, Oxford, 1989, volume X, p. 882.

19. Le droit australien établit une distinction claire entre la confiscation du navire, des prises et de l'équipement et la question séparée de la procédure pénale. Les trois membres de l'équipage qui demeurent retenus en Australie ont été inculpés d'infractions aux dispositions du paragraphe (2) de l'article 100 de la loi de 1991. La confiscation du navire, de l'équipement et des prises ne dépend toutefois pas d'une condamnation pour lesdites infractions. Un avis de saisie a été dûment présenté en application de l'article 106C de la loi de 1991.¹⁵ Un autre avis a été présenté subséquemment en application de l'article 106F de ladite loi, et le 21 mai 2002 le propriétaire a engagé une action en vue d'obtenir une déclaration aux termes de laquelle le navire, l'équipement et les prises n'étaient pas confisqués. Les dispositions pertinentes de la loi susmentionnée sont reproduites aux p. 361 à 365 du mémoire de la Fédération de Russie.

20. L'Australie est par conséquent d'avis que le Tribunal devrait considérer et trancher séparément la question du caractère raisonnable de la caution demandée pour la mainlevée de l'immobilisation du navire et celle du caractère raisonnable de la caution et de la garantie demandées pour la libération de l'équipage.

VI. La caution demandée pour la mainlevée de l'immobilisation du navire

21. Sont examinés ci-après les facteurs dont l'Australie estime qu'ils sont pertinents pour apprécier le caractère raisonnable de la caution demandée pour la mainlevée de l'immobilisation du « *Volga* ».

VII. Valeur du navire immobilisé et de son équipement

22. Le Tribunal a précédemment mentionné la valeur de la cargaison saisie comme comptant parmi les facteurs pertinents aux fins de l'appréciation du caractère raisonnable d'une caution.¹⁶ .. Après l'arrivée du navire à Fremantle, l'AFMA a demandé à M. Kent Stewart de la société Maritime Engineers Pty Ltd de procéder à une inspection et de faire rapport sur la structure, les machines et l'équipement du « *Volga* » en vue d'établir une évaluation raisonnable aux fins du versement d'une caution. M. Stewart a effectué ce travail du 20 au 22 février 2002.

23. Dans son rapport, M. Stewart a certifié que la valeur du « *Volga* » et du carburant, des huiles de graissage et du matériel de pêche demeurés à son bord s'établissait à 1 .075 200 dollars des Etats-Unis. Ce chiffre correspond à une valeur en dollars australiens s'établissant approximativement à 1 916 406,75 au taux de change actuel.¹⁷

24. La Fédération de Russie n'a pas contesté cette évaluation. De fait, la Fédération de Russie s'est appuyée sur elle dans l'exposé de ses conclusions sur le caractère raisonnable de la caution demandée pour la mainlevée de l'immobilisation du navire.¹⁸

¹⁵ Voir la pièce 24 mentionnée dans la déclaration sous serment d'Oleg Sizov, Mémoire de la Fédération de Russie, Annexe, p. 89 de l'original.

¹⁶ Tribunal international du droit de la mer, Affaire No. 5, affaire du « *Camouco* », 7 février 2000, Arrêt, paragraphe 67 (Annexe 2, p. 25 de l'original); Tribunal international du droit de la mer, Affaire No. 6, affaire du « *Monte Confurco* », 18 décembre 2000, Arrêt, paragraphe 76 (Annexe 2, p. 28 de l'original).

¹⁷ Soit 1,78237 dollars australiens pour 1 dollar des Etats-Unis au 4 décembre 2002 à 22h. 56mn. 51s. GMT.

¹⁸ Mémoire de la Fédération de Russie, chapitre 4, paragraphe 20.

25. L'Australie est d'avis que l'évaluation fournie par M. Stewart est un élément pertinent aux fins de l'appréciation du caractère raisonnable de la caution demandée pour la mainlevée de l'immobilisation du « *Volga* ».

VIII. Gravité des infractions au regard des peines encourues

26. Le Tribunal a précédemment mentionné la gravité des infractions alléguées au nombre des facteurs pertinents pour l'appréciation du caractère raisonnable d'une caution.¹⁹ De même, le demandeur admet que « les infractions retenues contre les officiers sont des infractions graves ».²⁰ Un examen de la gravité des infractions alléguées avoir été commises en l'espèce démontre le caractère raisonnable de la caution demandée par l'Australie.

27. L'Australie est d'avis que les peines encourues aux termes de la législation australienne font apparaître la gravité des infractions et incitent à conclure que la caution demandée par l'Australie est raisonnable. L'Australie s'estime en droit de prendre en considération les peines maximales encourues aux fins d'apprécier le caractère raisonnable d'une caution.

28. En énonçant cette conclusion, l'Australie rejette l'affirmation selon laquelle le montant de la caution versée est supérieur à celui des amendes susceptibles d'être infligées.²¹ Quoiqu'il en soit, de lourdes incertitudes pèseraient sur toute évaluation à laquelle le Tribunal se livrerait du montant de l'amende probable en cas de condamnation. Le Tribunal devrait plutôt se contenter de garder à l'esprit la gravité des amendes susceptibles d'être infligées et les facteurs dont il sera tenu compte pour en décider, au moment d'apprécier le caractère raisonnable de la caution fixée par l'Australie.

29. L'article 100 de la *Loi de 1991 relative à la gestion des ressources halieutiques* dispose ce qui suit :

(1) Nul ne doit, en un lieu quelconque de la zone de pêche de l'Australie, utiliser un bateau étranger à des fins de pêche commerciale sauf:

(a) si une licence de pêche étrangère en cours de validité autorise l'utilisation du bateau en ce lieu; ou

(b) si, dans le cas où il s'agit d'un bateau visé par le Traité, une licence en cours de validité délivrée en vertu du Traité pour ce bateau autorise d'utiliser ce dernier en ce lieu.

(2) Tout contrevenant aux dispositions du paragraphe 1 est coupable d'une infraction passible d'une amende n'excédant pas 2 500 unités de pénalité.

(2A) La disposition du paragraphe 2 sera strictement appliquée.

(3) Toute infraction aux dispositions du présent article constitue une infraction grave, mais pourra être examinée et jugée, avec l'accord du procureur et du défendeur, par un tribunal correctionnel.

¹⁹ Tribunal international du droit de la mer, Affaire No. 5, affaire du « *Camouco* », 7 février 2000, Arrêt, paragraphe 67 (Annexe 2, p. 25 de l'original); Tribunal international du droit de la mer, Affaire No. 6, affaire du « *Monte Confurco* », 18 décembre 2000, Arrêt, paragraphe 76 (Annexe 2, p. 28 de l'original).

²⁰ Mémoire de la Fédération de Russie, chapitre 4, paragraphe 21.

²¹ Mémoire de la Fédération de Russie, chapitre 4, paragraphe 24.

(4) Lorsque l'infraction est jugée par un tribunal correctionnel, l'amende que celui-ci peut imposer ne sera pas supérieure à 250 unités de pénalité.

30. Chacun des trois officiers qui demeurent retenus en Australie a été inculqué en vertu du paragraphe 2 de l'article 100 de la loi de 1991. Le patron de pêche, M. Lijo, doit répondre de deux chefs d'inculpation et le commandant en second, M. Folgar, et le pilote de pêche, M. Eiroa, d'un chef d'inculpation chacun.

31. Les infractions relevées en l'espèce sont poursuivies par voie d'inculpation. Cela signifie que la peine maximale encourue pour chaque chef d'inculpation est une amende n'excédant pas 2.500 unités de pénalité, soit 275 000 dollars australiens (l'unité de pénalité étant égale à 110 dollars australiens).²² Le montant total des amendes susceptibles d'être infligées pour les quatre chefs d'inculpation est de 1 100 000 dollars australiens. Tant le montant élevé des amendes encourues que le caractère strict des sanctions auxquelles expose l'infraction et le fait que cette dernière donne lieu à inculpation témoignent de la gravité que ces infractions revêtent aux yeux du Parlement australien. Le fait que les infractions commises en l'espèce sont poursuivies par voie d'inculpation plutôt que d'assignation à comparaître révèle la gravité qui est attribuée aux activités alléguées des membres de l'équipage.

32. Le tribunal décide à sa discrétion du montant réel des amendes en cas de condamnation. Il est tenu d'imposer un degré de sévérité approprié, compte tenu de toutes les circonstances de l'infraction.²³ Le paragraphe 2 de l'article 16A de la *Loi sur les infractions graves de 1914* énumère un certain nombre d'aspects que le tribunal doit prendre en compte à cet effet. Au nombre des aspects pertinents pour l'infraction considérée figurent :

- la nature et les circonstances de l'infraction;
- tout tort, perte ou dommage résultant de l'infraction;
- le degré de contrition dont a fait montre le contrevenant;
- le fait que le contrevenant plaide coupable;
- le degré de coopération avec les organes chargés de faire appliquer la loi dont le contrevenant a fait montre pendant l'enquête relative à l'infraction;
- l'effet dissuasif de la sanction;
- les effets de la sanction sur la famille du contrevenant;
- la nécessité de s'assurer que le contrevenant est suffisamment puni; et
- le caractère, les antécédents et les perspectives de réhabilitation du contrevenant.²⁴

33. Le tribunal est également tenu de prendre en compte la situation financière du contrevenant lorsqu'il décide d'une amende.²⁵ Toutefois, l'impossibilité de déterminer la situation financière du contrevenant ne l'empêche pas d'infliger une amende.²⁶

²² Article 4AA de la *Loi sur les infractions graves* (Annexe 1, p. 21 de l'original).

²³ Article 16A, paragraphe 1, de la *Loi sur les infractions graves* (Annexe 1, p. 22 de l'original).

²⁴ Article 16A, paragraphe 2, alinéas a), e), f), g), h), j), k), m), n) et p), de la *Loi sur les infractions graves* (Annexe 1, p. 22 de l'original).

²⁵ Article 16C, paragraphe 1, de la *Loi sur les infractions graves* (Annexe 1, p. 22 de l'original).

²⁶ Article 16C, paragraphe 2, de la *Loi sur les infractions graves* (Annexe 1, p. 22 de l'original).

34. Un certain nombre de tribunaux australiens ont formulé des commentaires sur la gravité des infractions concernant les ressources halieutiques. C'est ainsi que dans l'affaire *Cheatley v the Queen* (1972) 127 CLR 291, p. 296 (Annexe 2, p. 33 de l'original), le juge Barwick, président de la Cour, a formulé le commentaire suivant au sujet d'une décision en appel d'une condamnation prononcée à l'encontre du propriétaire et du capitaine d'un navire étranger qui avait pêché dans les eaux australiennes :

L'infraction commises aux termes dudit article implique que le navire étranger ait fait l'objet d'une intrusion et ait été utilisé pour pêcher dans les eaux reconnues d'une zone de pêche déclarée. Si cette intrusion et cette utilisation étaient délibérées, il est peu probable qu'elles aient eu lieu sans la complicité du propriétaire du navire. Si elles sont accidentelles, il sera tenu compte de cette circonstance dans l'exercice de tout pouvoir discrétionnaire.

Protéger les pêcheries nationales de l'exploitation étrangère revient d'une certaine façon à protéger le pays de la contrebande. On peut considérer comme juste, sinon de fait comme impératif, de prendre des mesures drastiques pour protéger les intérêts du pays dans l'un et l'autre cas : chacun dans un domaine où les amendes de caractère pécuniaire ne sont guère de nature à offrir une protection adéquate.

35. Ce passage a été cité par le Juge Underwood dans l'affaire *Jetopay Pty Limited v Martin Stephen Dix* (1994) 76 A Crim R 427, p. 435-436 (Annexe 2, p. 35-36 de l'original), qui s'est étendu sur la valeur dissuasive des peines prononcées pour des infractions concernant les ressources halieutiques :

Le caractère généralement dissuasif des sanctions frappant les infractions à la législation relative aux ressources halieutiques est une considération importante dans l'appréciation de la peine. M. Weinberg, QC, en est convenu. Détecter ces infractions est difficile et coûteux, alors que ceux qui capturent indûment du poisson en retirent un bénéfice fort substantiel. L'hoplostète orange et autres espèces halieutiques constituent une ressource naturelle, dont la préservation, l'exploitation contrôlée et la gestion maîtrisée sont des enjeux dans lesquels l'ensemble de la collectivité a un intérêt légitime. La législation reflète cet intérêt légitime. L'exploitation de cette ressource par un petit nombre à la recherche de gains financiers personnels met en danger la perpétuation de cette ressource pour le bénéfice des générations futures.

36. Le Juge Underwood a appliqué le même raisonnement dans l'affaire *Strachan v Graves* (1997) 141 FLR 283, p. 303 (Annexe 2, p. 38 de l'original):

Une ressource halieutique est une ressource qui appartient à la collectivité publique. Détecter les infractions du type de celles pour lequel le demandeur a été condamné est difficile et coûteux. L'ormeau constitue une ressource naturelle, dont la préservation, l'exploitation contrôlée et la gestion maîtrisée sont des enjeux dans lesquels l'ensemble de la collectivité a un intérêt légitime. Il est notoire que l'ormeau est une ressource halieutique précaire, qui sera perdue à tout jamais si des peines fortement dissuasives ne sont pas infligées à ceux qui l'exploitent en se soustrayant aux mesures de contrôle imposées par les parties autorisées au nom de la collectivité à gérer cette ressource.

37. Ce passage a été cité aussi avec approbation par la Cour suprême de Tasmanie siégeant en séance plénière dans le cadre d'un appel subséquent (arrêt no. 68/1998).

38. L'Australie est d'avis que ces facteurs incitent à conclure que le Tribunal ne devrait pas se laisser guider par les affirmations figurant dans le mémoire de la Fédération de Russie au moment de considérer cet aspect de la caution fixée par l'Australie. La valeur des éléments de preuve qui sont produits au nom de la Fédération de Russie au sujet de cette question est incertaine. Ces éléments de preuve tiennent par exemple pour argent comptant les affirmations faites par les membres de l'équipage quant à leur situation. Ces affirmations ne sont pas confirmées par des éléments de preuve indépendants et devraient être tenues pour nulles aux fins de l'appréciation du caractère raisonnable de la caution.

39. De plus, l'Australie n'accepte pas l'évaluation des amendes probables qui figure dans la déclaration sous serment de M. Thomas Percy.²⁷ L'évaluation de M. Percy diffère de l'évaluation faite par le Juge Wheeler de la Cour suprême d'Australie-Occidentale dans la décision qu'il a rendue en appel concernant le montant de la caution demandée à l'équipage.²⁸ Au sujet du montant d'une éventuelle amende, le Juge Wheeler a indiqué qu'une amende de 100 000 dollars australien ou d'un montant « peut-être légèrement supérieur » pour chaque infraction constituait une base de réflexion.²⁹ Quoi qu'il en soit, comme indiqué plus haut, de lourdes incertitudes pèsent sur toute évaluation du montant de l'amende probable en cas de condamnation à laquelle le Tribunal pourrait se livrer. Le Tribunal devrait plutôt se contenter de garder à l'esprit le niveau des amendes pouvant être infligées et des facteurs qui seront pris en compte pour en décider, au moment d'apprécier le caractère raisonnable de la caution fixée par l'Australie.

40. L'Australie soutient que le fait que les infractions ne sont pas passibles de peines d'emprisonnement ne constitue pas une indication de la gravité qui leur est attribuée, mais reflète plutôt le respect par l'Australie des dispositions du paragraphe 3 de l'article 73 de la Convention. Cet article interdit de punir d'emprisonnement les infractions en matière de pêche commises par des étrangers. En conséquence, il est impossible de s'appuyer sur ce facteur pour apprécier la gravité des infractions au regard de la législation australienne.

41. L'Australie rejette totalement les affirmations du demandeur selon lesquelles il convient de mettre en regard de la gravité des infractions un certain nombre de facteurs.³⁰ En particulier, il n'y a pas lieu de prendre en considération une allégation non fondée (et dénuée de pertinence sur le plan juridique) du demandeur faisant état d'une violation d'obligations internationales. De même, le fait que le propriétaire allégué du « *Volga* » n'a pas encore été inculpé d'une infraction ne constitue pas, d'un point de vue logique, un facteur qui atténue la gravité des infractions retenues contre l'équipage. Qui plus est, pareille suggestion a de quoi surprendre, étant donné les difficultés initiales auxquelles s'est heurtée l'Australie dans ses efforts pour retrouver les propriétaires réels du « *Volga* » et le fait que le propriétaire allégué, Olbers, est une société étrangère domiciliée hors de l'Australie. Des efforts ont été faits pour

²⁷ Mémoire de la Fédération de Russie, Annexes, p. 256 de l'original.

²⁸ *Commonwealth Director of Public Prosecutions v Lijo and ors* [2002] WASC 154 (Annexe 2, p. 39 de l'original).

²⁹ Arrêt, p. 6 (Annexe 2, p. 44 de l'original).

³⁰ Mémoire de la Fédération de Russie, chapitre 4, paragraphe 21.

localiser Olbers à son adresse déclarée, au 153 Dimitrovskoe Chosse, Building 3, Moscou. La société est introuvable à cette adresse. De plus il n'existe pas de Building 3 à cette adresse.³¹

IX. Préoccupations internationales

42. La pêche illicite est un problème qui préoccupe gravement de nombreux Etats. La communauté internationale a établi un régime pour s'assurer que les populations de poissons soient utilisées de manière durable et conformément aux principes de conservation. Divers traités auxquels l'Australie et la Fédération de Russie sont parties sont déterminants pour faire régner ce régime, notamment la Convention de 1982, l'Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 relatives à la conservation et à la gestion des stocks chevauchants et des stocks grands migrateurs, et la Convention pour la conservation de la flore et de la faune marines de l'Antarctique.

43. Malgré ces efforts, des problèmes continuent de se poser en ce qui concerne la survie de la pêcherie de légine de Patagonie (*Dissostichus eleginoides*). Une grande quantité de poissons de cette espèce étaient à bord du « *Volga* » au moment où il a été arraisonné. La pêche illicite de légine de Patagonie porte en diverses manières préjudice aux régimes convenus pour la gestion des océans tendant à en assurer l'utilisation durable:

- elle a pour conséquence un déclin de la biomasse exploitable;
- elle a pour conséquence une sous-estimation des prises réelles, qui peut conduire à une surexploitation et à un effondrement potentiel de cette pêcherie; et
- elle porte préjudice aux tentatives ayant pour objet d'évaluer scientifiquement l'état de la pêcherie et son rétablissement par rapport à la surexploitation passée.

44. La réunion la plus récente de la Commission pour la conservation de la flore et de la faune marines de l'Antarctique (« CCAMLR ») a permis d'observer que la pêche illicite avait sérieusement réduit les stocks de légine de Patagonie dans les zones dans lesquelles une activité illicite avait été signalée.³² Les participants à cette réunion ont en outre noté l'effet potentiellement catastrophique de la pêche illicite dans la région de la CCAMLR, et que cette pêche illicite est susceptible de contribuer à une diminution des prises admissibles pour les pêcheurs légitimes.³³ Certains Etats ont individuellement exprimé leurs inquiétudes à l'Australie sur ces questions. Des exemples de ces manifestations d'inquiétude sont cités dans la note diplomatique établie par le Haut Commissaire pour la Nouvelle Zélande à Canberra,

³¹ Voir la déclaration sous serment de Justine Nina Braithwaite en date du 5 décembre 2002 (Annexe 5, p. 66 de l'original).

³² Commission pour la conservation de la flore et la faune marines de l'Antarctique, Rapport de la vingt-et-unième session de la Commission, CCAMLR-XXI, 4 novembre 2002, p. 38 (Annexe 4, p. 62 de l'original).

³³ Commission pour la conservation de la faune et la flore marines de l'Antarctique, Rapport du Groupe de travail chargé de l'évaluation des stocks de poissons, SC-CAMLR-XX/4, 17 octobre 2002, pp. 42-43 (Annexe 4, pp. 64-65 de l'original).

datée du 6 novembre 2002³⁴, et dans la note diplomatique adressée par le ministère français des affaires étrangères à l'ambassadeur d'Australie en France à la même date.³⁵

45. De surcroît la pêche illicite a un effet préjudiciable sur les populations d'oiseaux de mer dans la région de la CCAMLR, les pêcheurs illicites ignorant les mesures de conservation visant la protection de ces oiseaux. Il a été signalé lors de la réunion la plus récente de la CCAMLR que les niveaux actuels de pêche illicite « réduiraient sensiblement les populations d'oiseaux de mer pris comme prises accessoires dans les opérations de pêche à la palangre. »³⁶

46. Il ne fait nul doute que le « *Volga* » a pêché illicitement pendant une période prolongée dans la ZEE de l'Australie entourant le territoire australien de l'île Heard et des îles McDonald avant qu'il ne soit arraisonné.³⁷ Il ne fait non plus nul doute qu'il avait à son bord de grandes quantités de légine de Patagonie fraîchement prises dans la zone de pêche australienne au moment de son arraisonnement et qu'il pêchait illicitement de concert avec d'autres navires quand il a été repéré.³⁸

47. Cette activité de pêche a contribué au grave appauvrissement des stocks de légine de Patagonie et constitue une violation des droits souverains de l'Australie. L'Australie affirme que cette question d'intérêt international est un facteur pertinent que le Tribunal doit prendre en compte dans son évaluation du caractère raisonnable de la garantie demandée pour la mainlevée de l'immobilisation du navire en l'espèce.

X. Valeur des prises saisies

48. Le défendeur rejette l'affirmation du demandeur selon laquelle le produit de la vente des prises devrait être considéré comme valant garantie donnée par le propriétaire.³⁹

49. Il est vrai que le Tribunal a précédemment identifié la valeur de la cargaison saisie comme l'un des facteurs pertinents dans l'évaluation du caractère raisonnable d'une garantie.⁴⁰ Le demandeur fait valoir toutefois qu'il serait impropre en l'occurrence et en l'espèce que le Tribunal tienne compte de la valeur des prises dans son évaluation du caractère raisonnable de la garantie demandée par l'Australie pour la mainlevée de l'immobilisation du « *Volga* ».

³⁴ La Note diplomatique est reproduite en annexe au présent contre-mémoire (Annexe 3, p. 50 de l'original).

³⁵ Annexe 3, p. 56A de l'original.

³⁶ Commission pour la conservation de la faune et la flore marines de l'Antarctique, Rapport de la vingt-et-unième session de la Commission, CCAMLR-XXI, 4 novembre 2002, p. 38 (Annexe 4, p. 62 de l'original).

³⁷ Déclaration sous serment de Mark Andrew Zanker, serment prêté le 6 décembre 2002 (Annexe 5, p. 100 de l'original).

³⁸ Déclaration sous serment de Mark Andrew Zanker, serment prêté le 6 décembre 2002 (Annexe 5, p. 100 de l'original).

³⁹ Mémoire de la Fédération de Russie, Chapitre 4, paragraphe 18.

⁴⁰ Tribunal international du droit de la mer, Affaire no. 5, l'affaire du « *Camouco* », 7 février 2000, Arrêt, paragraphe 67 (Annexe 2, p. 25 de l'original), Tribunal international du droit de la mer, Affaire no. 6, l'affaire du « *Monte Confurco* », 18 décembre 2000, Arrêt, paragraphe 76 (Annexe 2, p. 28 de l'original).

50. L'Australie fait valoir que le poisson saisi à bord du « *Volga* » est le produit d'une violation de la loi australienne. Il est manifeste que ce poisson a été pêché dans la ZEE australienne. En outre, la confiscation potentielle des prises est additionnelle à la confiscation potentielle du navire. Il s'ensuit que la valeur des prises, qui sont susceptibles d'être confisquées au titre de la législation nationale, est complètement distincte de la fixation d'une garantie pour le navire. Il est incontestable dans la pratique internationale, comme le reflètent les législations nationales des Etats, que ceux-ci peuvent exiger la confiscation d'un navire *et* la confiscation des prises. Si la garantie fixée pour le navire est diminuée de la valeur des prises, le Tribunal élimine de fait le droit de l'Etat, en vertu de sa législation nationale, de procéder à la confiscation effective du navire en tant que tel. Cela signifierait que la garantie n'apporterait plus l'assurance recherchée.

51. Dans l'affaire du *Monte Confurco*, le juge Jesus a fait l'observation suivante:

A mon avis, la décision de la majorité tendant à considérer que la valeur du poisson saisi fait partie de la garantie, alors que la législation nationale rend celle-ci sujette à confiscation, n'est pas une sage décision. Un aspect important des sanctions légitimes normalement imposées par la législation des Etats côtiers ...dans de tels cas consiste en la confiscation du produit de la pêche illicite.

Il est erroné sur le plan conceptuel de considérer, dans une affaire où le Tribunal n'a aucune compétence pour connaître du fond, comme partie de la caution ou de la garantie tout avoir saisi qui, en fin de compte, pourrait être confisqué sur décision judiciaire nationale appropriée, en tant que partie des sanctions pouvant être imposées en vertu de la législation nationale.

52. L'Australie souscrit à ce raisonnement.

53. L'Australie fait valoir qu'aucun compte ne devrait être tenu de la valeur des prises à bord du « *Volga* » quand il a été arraisonné s'agissant de fixer le montant de la garantie pour la mainlevée de l'immobilisation du navire. Procéder ainsi invaliderait l'objet de la garantie et rendrait nul et non avenu le fait que la loi australienne prescrit la confiscation des prises.

XI. Observation des lois australiennes et des engagements internationaux dans l'attente que soient menées à leur terme les procédures nationales

54. La gravité des violations a une incidence sur plusieurs autres aspects de l'espèce qui se rapportent au caractère raisonnable de la garantie. La garantie fixée par l'Australie inclut un montant censé garantir «la mise en place d'un système totalement opérationnel de

surveillance du navire et le respect des mesures de conservation des ressources prévues par la Commission pour la conservation de la flore et la faune marines de l'Antarctique jusqu'à la conclusion de la procédure judiciaire. »⁴¹

55. Cet élément de la garantie a pour objet de faire en sorte que le « *Volga* » soit conforme à la loi australienne et aux traités en la matière auxquels l'Australie est partie jusqu'à ce que la procédure judiciaire nationale ait été menée à son terme. Un Etat est habilité à éliminer la perspective de l'exercice illicite de la pêche, contraire à ses lois, par un navire qu'il

a arraisonné puis libéré avant la fin de la procédure judiciaire à laquelle a donné lieu la conduite passée dudit navire. Le but de l'inclusion de cet élément dans la garantie est intrinsèquement lié à la mainlevée de l'immobilisation du navire, et le niveau de cette exigence est raisonnable.

XII. Indifférence du fait qu'il y a eu ou non violation de l'article 111

56. En vertu de l'article 292, paragraphe 3, de la Convention de 1982, le Tribunal « examine promptement la 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. » Pourtant le demandeur, prétendument sur la base d'aspects des arrêts rendus dans le passé par le Tribunal⁴², cherche à introduire dans la question de la mainlevée et du montant de la garantie des sujets qu'il croit être centraux pour ce qui est du fond du différend allégué. Le différend allégué est mentionné au paragraphe 25 de son mémoire et vise les circonstances de la saisie du « *Volga* » et du droit de poursuite au sortir d'une zone économique exclusive. Ces questions n'ont pas de pertinence s'agissant de l'évaluation du caractère raisonnable d'une garantie.

57. Le demandeur invite manifestement le Tribunal à préjuger du fond d'une procédure dont le menace le défendeur en relation avec la saisie du « *Volga* ». Tel jugement anticipé du fond dépasse de loin le simple examen « des faits et circonstances de l'espèce ... dans la mesure nécessaire à une appréciation adéquate du caractère raisonnable de la caution. »⁴³ Si le Tribunal devait adopter cette approche, il n'exercerait pas « la circonspection » qu'il a précédemment jugée de mise et exercée.⁴⁴ En outre, adopter cette démarche en l'espèce particulière porterait « préjudice au fond » dans les affaires dont sont actuellement saisis les tribunaux australiens au sujet du « *Volga* » et de son équipage.⁴⁵

⁴¹ Lettre adressée par Geoff Rohan, Directeur général des opérations, AFMA, à Andrew Tetley, Avocat, datée du 26 juillet 2002 (Annexe 4, p. 59 de l'original).

⁴² Mémoire de la Fédération de Russie, Chapitre 4, paragraphes 13-15.

⁴³ Affaire « *Monte Confurco* », paragraphe 74 (Annexe 2, p. 27 de l'original).

⁴⁴ Affaire *M/V « Saiga »*, paragraphe 50 (Annexe 2, p. 30 de l'original).

⁴⁵ Convention de 1982, Article 292.3.

58. Par ailleurs, le fait que le Tribunal prenne position quant au fond de l'arraisonnement du « *Volga* » dans le cadre de la présente procédure viderait de son sens la vraie question de la juridiction d'un quelconque Tribunal sur le fond de la poursuite et de la saisie du « *Volga* » à la lumière de la déclaration faite par la Fédération de Russie quand elle est devenue partie à la Convention de 1982. Cette déclaration disposait notamment ce qui suit:

La Fédération de Russie déclare, conformément à l'article 298 de la Convention des

Nations Unies sur le droit de la mer, qu'elle n'accepte pas les procédures de règlement des différends prévues à la section 2 de la partie XV de ladite Convention aboutissant à des décisions obligatoires en ce qui concerne ... les différends relatifs à des activités militaires, y compris les activités militaires des navires et aéronefs d'État, et les différends qui concernent les actes d'exécution forcée accomplis dans l'exercice de droits souverains ou de juridiction souveraine...

59. Comme indiqué au paragraphe 13 du présent mémoire, le « *Volga* » a été arraisonné au moyen de navires et d'aéronefs militaires australiens. En outre, ces navires et aéronefs exerçaient « des actes d'exécution forcée accomplis dans l'exercice de droits souverains ou de juridiction souveraine. »

60. Compte tenu de ces circonstances, il est fait valoir que le Tribunal ne doit pas tenir compte de la validité ou non de la poursuite et de la saisie du « *Volga* » quand il évalue le caractère raisonnable de la garantie.

XIII. Caution pour la mise en liberté de l'équipage

61. L'Australie fait valoir que la caution fixée par les tribunaux australiens en ce qui concerne les trois membres d'équipage qui demeurent en Australie représente un élément raisonnable de garantie. La décision visant les conditions appropriées de caution a été prise après considération de l'ensemble de la situation des trois membres d'équipage. L'Australie fait valoir que la décision elle-même et les facteurs pris en considération lorsque la décision a été prise attestent son caractère raisonnable. La décision fait actuellement l'objet d'un appel, qui sera entendu par la Cour suprême de l'Australie occidentale en plénière le 16 décembre 2002.

62. Les membres d'équipage ont été accusés de violations de la Loi sur la gestion des ressources halieutiques le 6 mars 2002 et ont été libérés sous caution ce même jour. Contrairement à ce qu'en dit le mémoire de la Fédération de Russie, les membres d'équipage n'ont pas été remis en détention à ce moment-là.⁴⁶

63. Les circonstances effectives qui ont présidé à la fixation de la caution de l'équipage sont présentées dans l'arrêt du juge Wheeler en l'affaire Directeur du ministère public du

⁴⁶ Mémoire de la Fédération de Russie, novembre 2002, Chapitre 2, paragraphe 14.

Commonwealth c. Lijo et al [2002] WASC 154.⁴⁷ Initialement, les membres d'équipage ont été libérés sous caution contre le dépôt de 75 000 dollars australiens pour chacun (225 000 dollars australiens au total), à condition qu'ils résident à l'endroit approuvé par l'agent compétent de l'AFMA, qu'ils remettent leur passeport et leur livret de marin et qu'ils ne quittent pas la zone métropolitaine de Perth. Les membres d'équipage n'avaient toujours pas effectué le paiement en numéraire le 15 mars 2002 et ont été placés en détention ce jour-là. Le propriétaire *du « Volga »* a effectué les dépôts le 23 mars 2002 et les membres d'équipage ont été immédiatement libérés.

64. Le 30 mai 2002, les membres d'équipage ont demandé avec succès à ce que les conditions de leur liberté sous caution soient modifiées pour leur permettre de recouvrer leur passeport et leur livret de marin et de retourner en Espagne, à condition qu'ils déposent leurs papiers et leur livret de marin auprès de l'Ambassade d'Australie à Madrid. Il a été fait appel de cette décision, et c'est ainsi que l'affaire a été portée devant le juge Wheeler.

65. Le juge Wheeler a modifié les conditions de liberté sous caution fixées le 30 mai 2002 « afin d'exiger, en lieu et place des 75 000 dollars prévus, un dépôt de 275 000 dollars » au nom de chacun des membres d'équipage.⁴⁸

66. En prenant sa décision, le juge Wheeler a tenu compte de la situation de chacun des membres d'équipage, sur la base de la déclaration sous serment déposée au nom des membres d'équipage par M. Leo Gatica-Evans.⁴⁹ le juge Wheeler a en particulier pris note de la situation financière de chacun des membres d'équipage, de leur situation familiale en Espagne et de leur situation en Australie.

67. Le juge Wheeler a ensuite considéré le risque que les membres d'équipage ne reviennent pas en Australie s'il leur était permis de se rendre en Espagne. Ce faisant, il a noté la force des arguments du procureur, la nature grave des violations alléguées (impliquant une entreprise de pêche illicite organisée) et le fait que les défendeurs n'auraient pas droit à une remise de peine s'ils plaidaient coupables. Le juge Wheeler en a conclu que, s'ils étaient jugés coupables, il était probable qu'une lourde amende serait infligée pour chacune des violations et s'est basé sur un montant de 100 000 dollars australiens comme amende minimum probable pour chaque violation.⁵⁰ Le juge Wheeler a aussi accepté la proposition que le but de la caution ne soit pas simplement d'assurer le paiement des amendes qui pourraient être infligées, mais également d'assurer « la défense de la loi et l'effet dissuasif que cette procédure pourrait avoir sur d'autres. »⁵¹

⁴⁷ Annexe 2, p. 39 de l'original.

⁴⁸ *Commonwealth Director of Public Prosecutions v Lijo and ors* [2002] WASC 154, p. 7 (Annex 2, p. 45).

⁴⁹ Copie de cet déclaration sous serment constitue la pièce OS33 de l'déclaration sous serment d'Oleg Sizov, contenu dans le Mémoire de la Fédération de Russie, Annexes, p. 139 de l'original.

⁵⁰ Arrêt pp. 5 et 6 (Annexe 2, pp. 43-44 de l'original).

⁵¹ Arrêt p. 6 (Annexe 2, p. 43 de l'original).

68. Enfin, le juge Wheeler a tenu compte du fait que les membres d'équipage n'avaient pas de liens avec l'Australie qui les encourageraient à un retour volontaire, du manque d'intérêt de leur employeur pour veiller à ce qu'ils reviennent en Australie, et du fait que leur retour en Australie serait onéreux pour eux-mêmes.⁵²

69. Après avoir pesé ces facteurs, le juge Wheeler a décidé que le fait de fixer la caution à 275 000 dollars pour chacun des membres d'équipage assurerait qu'il serait « raisonnablement probable » qu'ils reviennent se présenter à leur procès et il a ainsi modifié les conditions de liberté sous caution.⁵³

70. Le 23 août 2002, une autre accusation a été formée à l'encontre du patron de pêche. La liberté sous caution a été maintenue pour ce chef d'accusation, à la condition supplémentaire que le patron de pêche dépose un montant additionnel de caution en numéraire de 20 000 dollars australiens. Le 27 août 2002 cette caution additionnelle a été versée au Tribunal au nom du patron de pêche.

71. L'Australie fait valoir que la caution requise pour ce qui est des membres d'équipage représente une garantie raisonnable pour la libération de ceux-ci.

72. L'Australie fait par ailleurs valoir qu'il n'y avait pas lieu de tenir compte du montant des amendes qui pourraient être infligées aux membres d'équipage pour réduire le montant de la caution fixée pour chacun d'eux. L'objet de la caution est de garantir qu'un défendeur comparait lors de son procès pénal. Comme l'a expliqué le juge Wheeler dans son arrêt, l'objet de l'argent déposé à titre de caution n'est pas seulement de faire en sorte qu'un montant équivalent aux amendes appropriées puisse être recouvré. La caution a aussi pour objet de faire que soit défendu l'intérêt public pour la défense de la loi et d'exercer un effet de dissuasion concernant des violations futures.⁵⁴ Réduire le montant de la caution pour tenir compte des amendes probables diminuerait la probabilité que les membres d'équipage reviennent comparaître à leur procès et porterait ainsi préjudice à la finalité de la caution.

73. L'Australie fait donc valoir que la caution fixée par les tribunaux australiens représente une garantie raisonnable pour la libération de ces membres d'équipage.

⁵² Arrêt p. 6 (Annexe 2, p. 44 de l'original).

⁵³ Arrêt p. 7 (Annexe 2, p. 45 de l'original).

⁵⁴ Arrêt p. 6 (Annexe 2, p. 44 de l'original).

CHAPITRE 4

MONTANT ET FORME DE LA CAUTION

1. L'Australie fait valoir qu'une forme appropriée de garantie pourrait consister en un dépôt en numéraire auprès des autorités australiennes ou en la garantie bancaire d'une banque australienne.

CHAPITRE 5

FRAIS

1. Le principe général en droit international, qui dérive de l'égalité souveraine des Etats, est que chacune des parties engagée dans une procédure internationale supporte ses frais de procédure.⁵⁵ L'Australie ne connaît pas d'exemples dans lesquels le Tribunal aurait prononcé une attribution des coûts ou en vertu de l'article 64 du Statut de la Cour internationale de justice, sur le modèle duquel l'article 34 du Statut du Tribunal est conçu.

2. En ce qui concerne les questions soulevées par le demandeur en ce qui concerne les frais, l'Australie note que:

- la garantie fixée par l'Australie est raisonnable; le demandeur pourrait avoir payé la garantie et la mainlevée de l'immobilisation du navire aurait été prononcée; et que
- trois des membres de l'équipage du « *Volga* » sont en liberté en Australie et peuvent quitter ce pays moyennant paiement d'un montant spécifié par la Cour suprême de l'Australie occidentale.

3. L'Australie fait valoir que chacune des parties devrait supporter ses propres frais.

⁵⁵ *Demande de réformation du jugement no. 158 du Tribunal administratif des Nations Unies* Rap. CIJ 1973, 166 à 212 (Annexe 2, p. 46 de l'original).

CHAPITRE 6

DOCUMENTATION ADDITIONNELLE

1. Les annexes contiennent des copies de la législation, des affaires, des notes diplomatiques additionnelles, des déclarations sous serment et d'autres documents visés dans le présent contre-mémoire ou se rapportant en quelque autre manière à la présente affaire.

CHAPITRE 7

ORDONNANCES

1. Pour ces motifs, l'Australie invite le Tribunal à décliner de prononcer les ordonnances sollicitées au paragraphe premier du Mémoire de la Fédération de Russie. Le défendeur demande que le Tribunal prononce les ordonnances ci-après:

- 1) que le niveau et les conditions de garantie fixés par l'Australie pour la mainlevée de l'immobilisation du « *Volga* » et le niveau de la caution fixée pour la libération de l'équipage sont raisonnables; et
- 2) que chacune des parties règle les dépenses qu'elle engage dans le cadre de la procédure.

CHAPITRE 8

RÉSUMÉ DE L'ARGUMENTATION

1. Le Tribunal est compétent pour entendre et juger la demande, qui est admissible (p. 9-10, paragraphes 2-8).
2. Les questions du caractère raisonnable de la garantie pour la mainlevée de l'immobilisation du navire et de la caution pour la libération de l'équipage sont séparées et distinctes. Le Tribunal devrait les considérer séparément et décider séparément aussi du caractère raisonnable de la garantie pour la mainlevée de l'immobilisation du navire et de la caution pour la libération de l'équipage (p. 11-12, paragraphes 15-20).
3. La garantie fixée par l'Australie pour la mainlevée de l'immobilisation du « *Volga* » est raisonnable, compte tenu:
 - a) de la valeur du « *Volga* », de son carburant, des lubrifiants et du matériel de pêche (p. 13, paragraphes 22-25). Cette valeur n'est pas contestée.
 - b) de la gravité des violations et des pénalités potentielles (p. 13, paragraphes 26-41).
 - c) du niveau des inquiétudes internationales au sujet de la pêche illicite (p. 17-18, paragraphes 42-47).
 - d) de la nécessité de respecter la législation australienne et les engagements internationaux en attendant l'issue des procédures nationales (p. 19, paragraphes 54-55).
4. La valeur des prises saisies ne devrait pas être prise en considération dans l'évaluation du caractère raisonnable de la garantie fixée par l'Australie pour la mainlevée de l'immobilisation du navire, car cela serait contraire au but de la garantie et porterait préjudice à la procédure nationale de confiscation (p. 18-19, paragraphes 48-53).
5. La question de savoir s'il y a eu ou non violation de l'article 111 de la Convention de 1982 n'est pas pertinente s'agissant d'évaluer si la garantie fixée par l'Australie pour la mainlevée de l'immobilisation du navire est raisonnable (p. 19-20, paragraphes 56-60).
6. La caution fixée par l'Australie pour la libération des membres de l'équipage est raisonnable (p. 20-22, paragraphes 61-73).
7. La forme appropriée de garantie est un paiement en numéraire à remettre en dépôt aux autorités australiennes ou une garantie bancaire émise par une banque australienne (p. 23).

8. Chacune des parties doit supporter ses frais de procédure (p. 24, paragraphes 1-3).

En date du décembre 2002

Signé par l'agent désigné par l'Australie

W. M. Campbell

Premier Sous-Secrétaire, Bureau du droit international,

Département du ministère public de l'Australie

CHAPITRE 9

CHRONOLOGIE

- Le 7 février 2002 0843h: L'aéronef de surveillance australien détecte le navire à la position 51. 51.68S par 77. 55.87E. Le navire est estimé par le navigateur à bord de l'aéronef être à 32 milles nautiques (mn) à l'intérieur de la zone économique exclusive de l'île Heard et des îles McDonald (ZEE IHIM).
- Le 7 février 2002 0957h: Navire signalé à la position 51. 48S par 78. 15E à 20 mn à l'intérieur de la ZEE IHIM. Cette position est communiquée au HMAS Canberra (position calculée après les faits comme étant à 21,3 mn à l'intérieur de la ZEE IHIM).
- Le 7 février 2002 1000h: Navire signalé à la position 51. 48.60S par 78. 1.97E faisant route vers le 072 vrai à 9 nœuds.
- Le 7 février 2002 1145h: Hélicoptère du HMAS Canberra lancé pour intercepter le navire qui tente de fuir hors de la ZEE australienne.
- Le 7 février 2002 1159h: Navire signalé par l'hélicoptère à la position 51. 38.6S par 78. 43.8E à un mille nautique à l'intérieur de la ZEE IHIM.
- Le 7 février 2002 1203h: Navire signalé par l'hélicoptère à la position 51. 37.11S par 78. 44.03E à 1000 mètres à l'intérieur de la ZEE IHIM.
- Le 7 février 2002 1205h: L'hélicoptère émet l'ordre de stopper par VHF sur le canal 16 quand le navire est à la position 51. 36.36S par 78. 44.10E. Les officiers à bord du HMAS Canberra situent cette position à 400 mètres à l'intérieur de la ZEE IHIM.
- Le 7 février 2002 1223h: Une escouade d'abordage composée d'agents australiens des pêches embarqués à bord du HMAS Canberra, puis à bord de l'hélicoptère, aborde le navire.

- Le 7 février 2002 Russell McVeagh, Avocat (de Nouvelle Zélande) disant agir sur instructions des propriétaires du navire sollicite la mainlevée de son immobilisation par télécopie adressée au ministère australien des affaires étrangères et du commerce extérieur (« **le DFAT** »).
- Le 8 février 2002 Le DFAT informe par note diplomatique la Fédération de Russie que deux navires battant pavillon russe, le « *Lena* » et le « *Volga* », ont été arraisonnés pour violation du droit australien et du droit international dans la ZEE IHIM et fait savoir qu'il tiendra la Fédération de Russie informée des suites données.
- Le 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
- Le 15 février 2002 Le DFAT répond aux avocats-conseils Phillips Fox (agents australiens pour les avocats Russell McVeagh) indiquant que le navire a été appréhendé en vertu de la législation australienne et conformément au droit international
- Le 19 février 2002 Le navire arrive à Fremantle escorté par les militaires australiens et le capitaine se voit signifier son arrestation
- Le 20 février 2002 Le capitaine se voit signifier la saisie du navire
- Le 22 février 2002 Des fonctionnaires de l'Agence australienne de gestion des ressources halieutiques (« **l'AFMA** ») interrogent le capitaine, le commandant en second, le patron de pêche et le pilote de pêche
- Le 22 février 2002 Protestation écrite du capitaine du navire contre la saisie du navire
- Le 25 février 2002 Lettre adressée au nom du propriétaire au DFAT, au ministère public du Commonwealth (« **le DPP** ») 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

- Le 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
- Le 1er mars 2002 Télécopie au nom du propriétaire contestant la légalité de la détention de l'équipage
- Le 6 mars 2002 Le patron de pêche, le pilote de pêche et le commandant en second du « *Volga* » (« **les officiers** ») sont inculpés de pêche illégale dans la zone économique exclusive entourant les îles Heard et McDonald et placés en détention
- Le 6 mars 2002 Télécopie adressée au nom du propriétaire au Ministère de la justice australien demandant une réponse à la lettre datée du 25 janvier 2002
- Le 16 mars 2002 Le capitaine russe du navire décède après avoir absorbé volontairement, mais à son insu, croyant qu'il s'agissait d'alcool, une grande quantité de liquide de nettoyage contenant du méthanol.
- Le 18 mars 2002 Note de l'Ambassade de Russie au DFAT demandant des éléments prouvant que le navire a été arraisonné conformément au droit international
- Le 21 mars 2002 Les officiers sont libérés contre paiement d'une caution conditionnelle de 75 000 dollars australiens chacun
- Le 21 mars 2002 Télécopie 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
- Le 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

- Le 26 mars 2002 Lettre du ministère de la justice réaffirmant que le navire a été appréhendé en vertu de la législation australienne et conformément au droit international
- Le 6 mai 2002 Note adressée par l'ambassade de Russie au DFAT demandant une réponse quant à la légalité de la saisie du navire
- Le 20 mai 2002 Note adressée par le DFAT à l'Ambassade de Russie en réponse aux notes de l'Ambassade de Russie des 18 mars 2002 et 6 mai 2002, informant pleinement la Fédération de Russie des circonstances de l'arraisonnement du navire ainsi que de la base juridique sur laquelle repose l'arraisonnement. Cette note donne aussi copie des réponses déjà faites par l'Australie aux questions posées par les autorités de pêche de la Fédération de Russie à Moscou, et demande qu'il soit répondu aux questions posées par l'Australie.
- Le 21 mai 2002 Demande de déclaration contre la confiscation déposée au nom du propriétaire auprès de la Cour fédérale d'Australie (« **procédure de confiscation** »)
- Le 19 juin 2002 Audition des exposés relatifs à la procédure de confiscation
- Le 19 juin 2002 Télécopie adressée au nom du propriétaire à l'AFMA demandant quelles conditions l'AFMA fixerait pour la mainlevée de l'immobilisation du navire
- Le 28 juin 2002 Lettre de l'AFMA demandant des renseignements sur la société du propriétaire
- Le 4 juillet 2002 Demande introductive d'instance révisée déposée au nom du propriétaire

- Le 8 juillet 2002 Télécopie adressée au nom du propriétaire à l'AFMA demandant à être promptement notifié du montant de la caution exigée pour la mainlevée de l'immobilisation du navire
- Le 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
- Le 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
- Le 13 août 2002 Audition des exposés relatifs à la procédure de confiscation
- Le 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
- Le 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
- Le 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
- Le 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
- Le 6 octobre 2002 Rejet de la requête en garantie au titre des frais de procédure déposée par le Commonwealth d'Australie

- Le 18 octobre 2001 L'AFMA répond à la lettre en date du 26 août 2002, indiquant qu'une réponse sera donnée dans un proche avenir
- Le 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
- Le 6 novembre 2002 Le Commonwealth d'Australie présente sa défense révisée dans le cadre de la procédure de confiscation
- Le 22 novembre 2002 Note adressée par le DFAT à l'Ambassade de Russie réaffirmant la gravité de la violation par le navire de la loi australienne et du droit international en pêchant dans la ZEE IHIM, et offrant de communiquer les preuves détenue par l'Australie à l'appui de ses allégations. Le DFAT fait référence aux violations antérieures par le navire dans la ZEE IHIM, affirme que la garantie fixée est raisonnable et se déclare ouvert au débat avec la Fédération de Russie sur la question du caractère raisonnable de la garantie.