

OPINION DISSIDENTE DE M. TREVES

1. J'ai voté contre le point 4 du dispositif de l'arrêt fixant le montant de la caution à déposer pour la mainlevée de l'immobilisation du *Camouco* et pour la libération du capitaine Hombre Sobrido de la situation de contrôle judiciaire dans laquelle il se trouve. Je suis d'avis que le montant qui y est indiqué est trop bas pour être « raisonnable » aux termes de l'article 292, paragraphe 2, de la Convention.

2. Au préalable je voudrais exprimer mon regret que le dispositif ne reflète pas de façon suffisamment précise la structure de l'arrêt et qu'ainsi le Tribunal n'ait pas saisi l'occasion d'éclaircir les différentes tâches que doit accomplir le Tribunal dans la procédure prévue à l'article 292 de la Convention. Cependant, comme le montrent les titres des sections du texte de l'arrêt, le Tribunal a gardé à l'esprit la distinction entre les questions de compétence, les questions de recevabilité, et les questions de fond.

Il faut notamment distinguer deux questions, ce que l'arrêt ne fait pas d'une façon suffisamment claire. La première est la question de savoir si l'allégation, mentionnée à l'article 292, paragraphe 1, concerne le non-respect par l'Etat qui a immobilisé le navire d'une des « 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 deuxième est la question de savoir si cette allégation est « bien fondée » (comme le dit l'article 113 du Règlement), ou, autrement dit, de savoir si effectivement l'Etat qui a immobilisé le navire n'a pas observé cette disposition. La première peut être qualifiée comme concernant la recevabilité, la deuxième comme concernant le fond, bien que le « fond » ait un sens limité dans la procédure de prompte mainlevée au vu des pouvoirs étroits du Tribunal dans cette procédure. Les deux questions étant distinctes, il devient, en principe, possible de répondre par la négative à la seconde, tout en ayant répondu affirmativement à la première.

Bien que, dans les motifs, l'arrêt dise, au paragraphe 72, que « la demande est recevable » et que « l'allégation avancée par le requérant est fondée aux fins de la présente instance », le dispositif passe directement du point où le Tribunal dit que « la demande de mainlevée ... est recevable » au point où il ordonne la prompte mainlevée du navire et la libération du capitaine. Aux fins de la transparence du dispositif, il aurait été souhaitable, à mon avis, d'y inclure un point portant sur le non-respect de l'article 73, paragraphe 2, de la Convention par l'Etat qui a immobilisé le navire.

3. En ce qui concerne le point de savoir quel est le montant d'une caution raisonnable dans la présente affaire, il me semble qu'il faut utiliser la même notion de « caution raisonnable » pour déterminer si la caution fixée par les autorités judiciaires françaises est raisonnable et pour

déterminer le montant de la caution à fixer, le cas échéant, par le Tribunal. C'est la démarche suivie par l'arrêt au paragraphe 74; j'aurais souhaité que cela ait été fait de manière plus explicite.

4. La notion de « caution raisonnable » à déterminer par le Tribunal ne saurait être qu'une notion internationale, ancrée dans la Convention. Elle ne doit pas coïncider nécessairement avec ce qui peut être considéré comme raisonnable d'un point de vue national.

Pour parvenir à déterminer cette caution raisonnable du point de vue du Tribunal, il faut, à mon avis, examiner, d'abord, la fonction que la caution exerce pour l'Etat qui a immobilisé le navire et, ensuite, la fonction que la caution exerce pour l'Etat du pavillon et pour les intérêts privés agissant pour son compte devant le Tribunal.

5. Pour la France, Etat qui a immobilisé le navire, comme elle l'a souligné dans ses plaidoiries, dans la présente affaire, la fonction de la caution est celle de garantir la représentation en justice du capitaine et le paiement des amendes, et ce aux termes de l'article 142 de son Code de procédure pénale.

Pour le Panama, Etat du pavillon, et pour les intérêts privés agissant pour son compte, la fonction de la caution est, évidemment, celle d'obtenir que le navire et son capitaine puissent reprendre la mer et leurs activités productrices de revenu.

6. Pour le Tribunal, il s'agit de déterminer une caution qui puisse concilier l'exigence de garantie de l'Etat qui a immobilisé le navire avec celle de l'Etat du pavillon d'obtenir la mainlevée de l'immobilisation du navire et la libération du capitaine. Le Tribunal ne saurait privilégier l'une ou l'autre de ces exigences. Les deux puisent leur légitimité dans la Convention. En effet, d'une part, la prévision d'une caution servant à faciliter la bonne administration de la justice et l'efficacité des décisions judiciaires est un complément du pouvoir de saisie et d'introduction d'une instance judiciaire que l'article 73, paragraphe 1, reconnaît à l'Etat côtier pour assurer le respect de ses lois et règlements en matière de pêche dans sa zone économique exclusive. D'autre part, la possibilité d'obtenir que les navires et leurs équipages reprennent promptement leurs activités productives, nonobstant l'immobilisation et l'introduction de procédures judiciaires, est une exigence que la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer a considéré tellement importante qu'elle a introduit dans la Convention la procédure de l'article 292. Par conséquent, une lecture combinée des articles 292 et 73 s'impose. Dans cette lecture, le paragraphe 2 de l'article 73, qui est la disposition à laquelle l'article 292 se réfère, doit être lu dans le contexte des autres dispositions figurant dans le même article et notamment du paragraphe 1.

7. S'agissant de l'application de ces concepts aux cas concrets, et en commençant par les amendes dont la caution devrait garantir le paiement à

la France, il semblerait que les amendes qu'encourt le capitaine correspondent à ce qui se pratique dans plusieurs Etats. De plus, des circonstances qui n'ont pas été démenties de façon persuasive par le Panama, à savoir notamment que le livre de bord a été jeté à la mer et que les marques d'identification du navire ont été couvertes, indiquent que la prétention punitive de la France pour ce qui est du capitaine est au moins plausible. Il semble ainsi raisonnable de tenir compte de l'amende maximum infligeable au capitaine.

La possibilité d'établir aussi la responsabilité pénale de la personne morale propriétaire du navire, prévue par la loi française applicable à l'espèce et de lui imposer des amendes pouvant aller jusqu'au quintuple de celles prévues pour le capitaine correspond à la logique, que l'on trouve aussi dans d'autres systèmes juridiques, d'imposer des sanctions pécuniaires aux personnes morales entrepreneurs et de prévoir pour ces sanctions une mesure plus lourde que celle prévue pour les personnes physiques au vu de la présomption que les personnes morales ont meilleure capacité d'y faire face. L'on ne saurait, par conséquent, ignorer les amendes, prévues par la loi, qui pourraient être imposées à *Merce-Pesca*, la société propriétaire du navire.

Il ne semble cependant pas raisonnable, au vu des circonstances de la présente affaire, de tenir compte de ces amendes dans leur mesure maximum. Aucune poursuite n'a encore été entamée contre *Merce-Pesca*. En outre, l'on trouve au dossier des indications très claires de la volonté de celle-ci d'éviter toute violation des droits souverains de la France sur les ressources biologiques de sa zone économique. Il s'agit de la clause du contrat de travail conclu par *Merce-Pesca* avec le capitaine engageant celui-ci à « ne développer aucun type d'activité de pêche dans la Zone économique exclusive d'aucun pays » et de la lettre de *Merce-Pesca* aux autorités françaises du 1er octobre 1999 soulignant qu'en entrant dans les eaux françaises le commandant aurait violé les instructions reçues. Ces éléments font penser que les conditions que la loi française prévoit comme nécessaires pour établir la responsabilité pénale de la personne morale (y compris, notamment, que la personne physique ait agi « pour le compte » de la personne morale) pourraient ne pas être simples à établir. Que la responsabilité pénale de *Merce-Pesca* soit établie avec condamnation de celle-ci au maximum de la peine ne semble ainsi plausible que dans une mesure limitée, ce qui justifie de n'en tenir compte que dans une telle mesure.

8. Pour ce qui est du montant de la caution envisageable du point de vue de l'exigence que le navire et le capitaine reprennent promptement leurs activités, il faut d'abord considérer la valeur du navire. L'expert du Panama a donné devant le Tribunal une évaluation de 3 717 000 francs français environ, sans que la France n'avance des contestations. L'on ne saurait ignorer, cependant, que le navire avait été acheté en 1996 pour une somme équivalant à 8 250 000 francs français et, surtout, que *Merce-Pesca* et le

capitaine Hombre Sobrido dans leur « Assignation en référé » devant le Président du Tribunal d'instance de Saint Paul (Réunion) ont affirmé que la valeur du navire « ne saurait être supérieure à 5 750 000 » francs français. Si la valeur de 20 000 000 de francs français mentionnée dans les décisions judiciaires de la Réunion semble dépourvue de justification et largement exagérée, il ne paraît point déraisonnable de prendre en considération la valeur que les intéressés du côté panamien ont indiqué devant une autorité judiciaire française.

Du même point de vue, une caution plus élevée que la valeur du navire devrait être envisagée dans les circonstances de la présente affaire. Il faut souligner qu'avec la caution il s'agit d'obtenir non seulement la mainlevée de l'immobilisation du navire, mais aussi la libération du capitaine. En outre, il apparaît clairement du dossier qu'un objectif qu'il est raisonnable de penser que le côté panamien veut atteindre et qui pourrait justifier de son point de vue le dépôt d'une caution d'un montant plus élevé que la valeur du navire, est celui de maintenir de bonnes relations avec la France en vue d'obtenir, comme dans le passé, des licences d'exploitation des ressources de la zone économique française. La lettre de *Merce-Pesca* aux autorités maritimes de la Réunion en date du 1er octobre 1999 est explicite à cet égard : « L'accord souscrit avec les armements français a été très positif et nous avons gardé des très bonnes relations avec ces derniers, et ce, pour rétablir une coopération dans l'avenir ».

9. A la lumière des considérations qui précèdent, je suis en mesure de partager le point de vue exprimé dans l'arrêt, selon lequel la caution de 20 millions de francs français fixée par les juges français n'est pas une « caution raisonnable ». Elle ne peut, à mon avis, être justifiée qu'en évaluant à un niveau exagéré le navire, comme l'ont fait les juridictions françaises de la Réunion, ou en faisant une confiance excessive à la possibilité d'établir la responsabilité pénale de la personne morale propriétaire du navire, comme l'ont fait les plaidoiries de la France devant le Tribunal.

En revanche, je ne suis pas en mesure de suivre l'arrêt quand il décide que le montant de la caution devrait être de huit millions de francs français. Le montant fixé dans l'arrêt est nettement plus bas que le montant pour lequel il aurait été permis de prendre en considération une valeur raisonnable du navire, ainsi que des raisons qui existent dans la présente espèce, pour fixer une caution plus élevée que la valeur du navire, tout en tenant en même temps compte dans une mesure raisonnable du fait que la responsabilité pénale de la société propriétaire du navire pourrait être établie.

(Signe) Tullio Treves