

SJ Berwin & Co

République du Panama c/ République française

Affaire « M/V CAMOUCO »

Requête sur le fondement de l'article 292 § 1 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la Mer.

Partie I : Mémoire présenté par la République du Panama, représentée par Maître Ramón García Gallardo, du Cabinet SJ Berwin & Co agissant comme Agent.

Bruxelles pour Hambourg, le 17 janvier 2000

RECEIVED
R/G/G
17.30 JE

Plan de la requête

RESUME SOMMAIRE (EXECUTIVE SUMMARY)

I. Introduction

II/ Historique du litige

II.1/ Situation factuelle.

II.1.1/ Informations préliminaires

II.1.2/ Circonstances de l'arraisonnement

II.1.2.a/ Selon les autorités françaises

II.1.2.b/ Selon le commandant HOMBRE SOBRIDO

**II.1.2.c/ Sur les déclarations non signées du reste de l'équipage
« CAMOUCO » qui figurent dans les dépositions suite aux interrogatoires**

II.1.3/ Suivi des faits jusqu'à la présentation de la présente requête

III/ Le droit applicable.

III.1/ Droit français.

III.1.a/ Droit applicable à la saisie des éléments constitutifs de l'infraction.

III.1.b/ Droit applicable aux infractions commises par le commandant.

III.1.c/ Sanctions prévues par la loi française.

III.2/ Droit International, ratifié par la République française.

IV/ « Fumus boni iuris ».

V/ Les violations caractérisées de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

V.1. La violation du droit international de liberté de navigation dans la ZEE et, plus précisément, quant aux présomptions prévues dans la législation française pour défaut de notification d'entrée dans la ZEE (violation de l'Article 58).

V.2/ La violation de l'exigence de prompt notification de l'arraisonnement à l'Etat du pavillon établie par l'article 73 § 4.

V.3 Violation de l'article 73 § 3 sur la non-imposition de sanctions d'emprisonnement dans des cas d'infractions en matière de lois et de pêche dans la ZEE.

V.4/ Violation de l'obligation de « prompte mainlevée » de l'immobilisation des navires de pêche et de prompt libération du capitaine ainsi que la fixation tardive établie par l'article 73 § 2.

V.5 Violation de l'exigence du caractère « raisonnable » de la caution perçue en échange de la prompt mainlevée de l'immobilisation des navires de pêche établie par l'article 73 § 2.

V.5.1/ Analyse des termes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

V.5.1a/ Analyse des versions linguistiques de la Convention.

V.5.1b/ Analyse des travaux préparatoires de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

V.5.1c/ Analyse du Règlement de Procédure du Tribunal International du droit de la mer.

V.5.2/ Analyse du concept de « raisonnable » en droit international.

V.5.3/ Analyse du concept de « raisonnable » dans la Jurisprudence du Tribunal International du droit de la mer (Aff.1 « MV SAIGA »).

VI/ L'absence de raisonabilité quant au « montant » de la caution demandée par la République française.

VII. Montant estimé raisonnable pour la partie requérante, ainsi que forme et nature de la caution à déposer par l'armateur du « CAMOUCO »

VIII/ Violation des principes généraux du droit concernant la bonne foi et le non-respect du principe de proportionnalité.

IX/ Conclusions

- a) Quant au commandant du "CAMOUCO", Monsieur HOMBRE SOBRIDO:
- b) Quant au navire "CAMOUCO"

X/ Liste des Annexes

Requête sur le fondement de l'article 292 § 1 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la Mer.

I. Introduction

1. Le soussigné Ramón García Gallardo, avocat au barreau de Madrid et Bruxelles et du cabinet SJ BERWIN & Co (Londres, Bruxelles, Frankfurt, Berlin, Madrid), intervenant comme Agent de la **République du Panama**, conformément au pouvoir délivré à Panama City par le Ministre des Affaires Etrangères le 28 décembre 1999, avec l'Apostille de La Haye (**ANNEXE 1**) et en vertu de l'article 292 § 2 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer dépose une requête visant à ce que la **République française** mette fin, sans délai, à la violation caractérisée des différents dispositions de ladite Convention, notamment les articles 58 et 73 (ci après la Convention).

La République du Panama désigne adresse en Allemagne pour tout acte de procédure relatif à cette affaire, M. Ramón García Gallardo, SJ Berwin & Co - Knopf Tulloch & Partners_à Kurfurstendamm 63, D-10707, Berlin (Tel : 49.30.88717110; Fax:49.30.8871177). Le requérant signale à l'attention du Tribunal, qu'il souhaiterait aussi recevoir une copie de tous les actes de procédure à l'adresse suivante : Messieurs. Ramón García Gallardo (SJ Berwin & Co, Square de Meeûs, 19/3 B-1050 Bruxelles ; Tel : 32.2.5115340 ; Fax : 32.2.5115917 ; E-mail : ramon.garcia.gallardo@sjberwin.com).

2. Le requérant déclare, conformément à l'article 64 du règlement du Tribunal international du droit de la mer, choisir le français comme langue de procédure et, pour tout document présenté dans une autre langue que le français ou l'anglais, le requérant s'engage à fournir une traduction certifiée exacte en langue française. Ponctuellement, il sera fait référence au cours des démonstrations qui suivent, à des mots ou portion de phrase dans une autre langue que le français.

3. Le requérant a adressé par télécopieur et par lettre recommandée, le 7 janvier 2000, un courrier au Ministère des Affaires Etrangères français (**ANNEXE 2**), afin d'informer que le requérant avaient reçu

« l'autorisation du Ministère des Affaires étrangères de la République du Panama d'engager une action contre la République française devant le Tribunal international du droit de la mer pour obtenir la prompte mainlevée de l'immobilisation du navire et la prompte libération de son commandant »

et l'invitait

« à obtenir immédiatement la mainlevée de l'immobilisation du navire et la mise en liberté du commandant ».

4. Suite au délai de réponse de 10 jours fixé par l'article 292, aucune réponse n'a été donnée à la lettre susmentionnée et aucun accord n'est intervenu entre les parties

pour porter la question de la mainlevée du navire ou de la mise en liberté du commandant devant une cour ou un tribunal.

Le requérant demande donc de soumettre la présente affaire au Tribunal international du droit de la mer.

II/ Historique du litige

II.1/ Situation factuelle.

5. Préalablement, les requérants tiennent, à titre préliminaire, à indiquer que les informations ci-dessus répondent aux conditions fixées par l'article 111 du Règlement de Procédure du Tribunal.

II.1.1/ Informations préliminaires

6. La société Merce-Pesca, société de droit panaméen, est propriétaire du navire de pêche palangrier surgélateur dénommé « CAMOUCO » battant pavillon panaméen, immatriculé 21209-94-CH et répondant à l'indicatif international HP-6919. Les conditions techniques du navire figurent à l'**ANNEXE 3** sont les suivantes :

- Longueur hors tout : 48 mètres
- Largeur : 8'20 m.
- Puissance motrice : 1000 CV
- Capacité de cales : 200 tonnes
- Jauge : 571 tjb
- Immatriculation : Panamá.

7. L'équipage du « CAMOUCO » est composé de marins ayant presque tous de la nationalité espagnole (**ANNEXE 4**). Son Commandant au moment de l'arraisonnement était Monsieur José Ramon HOMBRE SOBRIDO (né le 4 mai 1973 à Ribeira (Espagne), de nationalité espagnole, N° de passeport 52459895-T), qui possède les diplômes nécessaires pour commander un tel navire.

8. Le « CAMOUCO » a, durant la période entre 1998 et 1999, été titulaire de plusieurs licences de pêche successives.

Une licence panaméenne n° 009 accordée pour pêcher de la légine (ou *patagonian toot fish*), selon la méthode de la « palangre » de profondeur, dans les eaux internationales (entre les 20° et 50° latitudes sud et entre 20° et 80° longitudes est), accordée par la République du Panama (**ANNEXE 5**).

9. Entre-temps, le navire a été affrété successivement par deux sociétés d'armements françaises : Armement SAPMER (fin juin, juillet août 1998) et les Armements réunionnais (1er septembre 1998-début juillet 1999), passant pendant

cette période sous pavillon provisoire français et devenant « SAINT JEAN », avec port d'attache Port aux Français (aux Iles Kerguelen). Il exploitait les licences de pêche suivantes:

- des licences françaises pour pouvoir pêcher dans la ZEE de Crozet, de la légine (ou *patagonian toot fish*), pendant la période allant du mois de juin 1998 jusqu'au 30 juin 1999 (ANNEXE 6).

- d'une licence C.C.A.M.L.R (Commission pour la Conservation de la faune et de la flore marines de l'antarctique), accordée par la République française pour la période allant du 15 avril 1999 au 30 août 1999, aussi pour faire la pêche à la légine. (ANNEXE 7).

10. Une fois le contrat avec les armateurs français terminés, le « CAMOUCO » récupère en début juillet 1999 pleinement son pavillon panaméen pour opérer en conformité avec le droit panaméen.

II.1.2. Circonstances de l'arraisonnement

11. Le « CAMOUCO » a appareillé du port namibien de WALVIS BAY le 16 septembre 1999, sous les ordres du commandant José Ramón HOMBRE SOBRIDO pour pêcher à la palangre (« longline ») dans les eaux internationales des mers du sud.

Il faut indiquer que la République du Panama n'est pas encore partie cocontractante de la Convention sur la Commission pour la Conservation de la faune et de la flore marine de l'antarctique (C.C.A.M.L.R) et, par conséquent, les règles édictées ne sont pas encore applicables aux navires battant pavillon panaméen dans cette zone. Néanmoins, selon les informations de son Agent, la République du Panama va bientôt signer cette dite Convention, contribuant ainsi à la protection des ressources maritimes de la zone.

12. Le commandant HOMBRE SOBRIDO avait signé préalablement un contrat de travail le premier juillet 1999 dans lequel il était mentionné au point 3, qu'il s'engageait explicitement « à ne développer aucun autre type d'activité de pêche dans la zone économique exclusive d'aucun pays » (ANNEXE 8).

13. Le navire a été arraisonné par la frégate de surveillance française « FLOREAL », le 28 septembre 1999 dans la Zone Economique Exclusive (ZEE) de Crozet¹, à 160 nautiques de la limite Nord (ANNEXE 9).

A ce jour, seul le Commandant reste retenu contre sa volonté à l'Ile de la Réunion, le reste de l'équipage ayant quitté l'Ile de la Réunion le 13 octobre 1999. De plus, seule reste à bord, une équipe de quatre personnes pour entretenir et surveiller le navire.

¹ La position GPS du navire était la suivante lors de l'arraisonnement :

- L: 45° 23' 8 Sud
- G: 049° 56', 2 Est

14. Il convient, à ce stade de la requête, d'explicitier les circonstances exactes de l'arraisonnement du « M/V CAMOUCO » par la frégate « FLOREAL » avec l'aide des « procès-verbaux d'infraction et appréhension numéros 1/99 et 1/99, respectivement » de la frégate « FLOREAL » et des références aux dépositions des divers acteurs de cette affaire, y incluses les déclarations du commandant du « CAMOUCO ».

15. La partie requérante tient à attirer l'attention du Tribunal sur le fait que toutes les pièces indiquées ont été détenues par les autorités françaises (police maritime et l'Administrateur des affaires maritimes ainsi que le Procureur de la République et les juges civils et d'instruction, pendant plus de 15 jours, avec l'impossibilité pour le Commandant comme pour son avocat conseil et pour les avocats conseils de l'armateur de connaître leur contenu.

II.1.2.a/ Selon les autorités françaises (ANNEXES 10), le 28 septembre 1999, à 13H28 (temps universel D), le commandant de l'hélicoptère de la frégate de surveillance « FLOREAL » reconnaît le « CAMOUCO » en train de filer une palangre. L'hélicoptère lui demande, sur la fréquence VHF 16 de stopper or le dit navire n'obtempère pas ; Il répond aux appels de l'hélicoptère à 14H31 (D).

16. Selon les observations de l'hélicoptère de la marine française, les hommes du « CAMOUCO », après avoir coupé la palangre, auraient rejeté des sacs, contenant, pour certains, de la légine fraîche. Un sac de couleur verte, jeté à la mer, a été récupéré, contenant trente quatre kilogrammes de légine fraîche.

17. Une visite est effectuée par les autorités françaises à 15H40 (D). Six tonnes de légines congelées sont trouvées dans les soutes. Sur la déclaration de l'officier français Thierry MOISSON, « *le poisson est congelé. Dur, il est impossible d'y faire pénétrer un thermomètre* ». Le capitaine confirme qu'il s'agit de légine et affirme qu'il s'agit de six tonnes pêchées sur l'ELAN BANK situé au sud de la ZEE de Crozet. Thierry MOISSON rajoute que « *Les tunnels de congélation sont vides et stoppés* ». D'autre part, le procès verbal d'infraction constate, pour sa part, que « *L'usine est propre* ».

18. La « FLOREAL » a repêché, à 21H40 (D) une bouée appartenant au « CAMOUCO » et récupère la bouée et une ligne de palangres et une ancre.

Une description détaillée figure sur les documents annexés.

19. Les officiers français reprochent au navire :

- d'avoir commis une infraction de pêche sans autorisation dans la ZEE de Crozet et de détenir à son bord 6 tonnes de légine présumé illégalement pêché.
- d'avoir dissimulé les éléments d'identifications de son navire alors qu'il bat pavillon étranger,
- d'avoir tenté de se soustraire par la fuite au contrôle des autorités françaises.

II.1.2.b/ Selon le commandant HOMBRE SOBRIDO (ANNEXE 11)

20. Selon les déclarations effectuées par le Commandant HOMBRE SOBRIDO, le navire a traversé la ZEE de Crozet. Le Navire venait des eaux internationales, situées au sud de la ZEE.

21. Dans ses déclarations déposées auprès du Juge d'instruction, le commandant HOMBRE SOBRIDO confirme le fait que c'était sa première campagne de pêche sur le navire et qu'il est allé pêcher au sud de la ZEE. Il comptait ensuite se rendre sur l'ELAN BANK mais il en a été dissuadé par le mauvais temps. Il décide donc de traverser la ZEE de Crozet, dans le sens SUD-NORD pour aller pêcher sur un banc de poisson situé au-dessus de la limite Nord de la ZEE de Crozet (**ANNEXE 12**):

22. Il est à noter que le « CAMOUCO » a faxé, en vertu des dispositions françaises en vigueur, son signalement au district de Crozet à 14H17 (**ANNEXE 13**). Le commandant reconnaît avoir oublié de faxer cette déclaration aux autorités de Crozet, lors de son entrée dans la ZEE, même s'il connaît l'obligation de la loi française de le faire. Il signale de façon claire qu'il ne voulait que traverser la Z.E.E des Iles Crozet, sans y réaliser de pêche. D'ailleurs, son contrat de travail lui interdit expressément de pêche hors des eaux internationales.

23. Sur les circonstances de l'arraisonnement et de la visites à bord des autorités françaises, le commandant explique, dans ses déclarations que ce délai d'une heure entre le survol par l'hélicoptère et l'arrêt des moteurs est du au fait que :

« (il était) alité (et qu'il avait) mal aux dents et à la bouche (et que) le second capitaine est venu (le) chercher pour (lui) dire qu'il y avait un hélicoptère. (il est) monté à la passerelle, (qu'il) a répondu à la radio et fais stopper le navire »

24. A propos des marques d'identification, le commandant du « CAMOUCO » souligne, dans ses déclarations qu'elles devaient être refaites, suite au changement de nom du « CAMOUCO » lors de la campagne précédente où il était passé sous pavillon français et suite à la mauvaise qualité des travaux de peinture réalisés à Walvis Bay. D'autre part, il signale qu'il n'a jamais travaillé sur le dit navire.

25. Pour ce qui est des 6 tonnes de légine congelés trouvées à bord du « CAMOUCO », le commandant déclare que ces 6 tonnes de légine ont été pêchées au sud de la ZEE de Crozet (zone où se situait le « CAMOUCO » avant de transiter par la ZEE de Crozet) et s'étonne que son assistant n'ait pas noté les 6 tonnes de légine litigieuse comme cela est fait habituellement. En fait, il s'agissait du résultat des premiers jours de pêche. Le commandant affirme, à propos des 34 kilogrammes de légine fraîche repêché par un hélicoptère français: *« Pour moi, il n'y avait pas de légine fraîche à bord de mon navire à ce moment là ».*

26. Il n'y a pas des preuves qui puissent indiquer que ces légines étaient bien des légines fraîches, puisque les autorités ont dit avoir remonté de l'eau, sur la « FLOREAL » un sac avec le 34 kg du poisson sans pouvoir constater le commandant HOMBRE SOBRIDO s'il était frais et s'il appartenait à son navire. Or ce n'est seulement que, lors des interrogatoires, huit jours plus tard, que la Gendarmerie nationale lui a montré une photo noir et blanc prise sur un navire (présumé être la « FLOREAL ») ; Cette photo montrait un sac de plastique avec des

poissons à l'intérieur. Il est étonnant que cette pièce photographique essentielle soit la seule photo en noir et blanc et qu'elle soit pas comme les autres qui lui ont été montré en couleur.

27. Selon les informations recueillies dans d'autres affaires de pêches suivies par la « FLOREAL », des échantillons sont conservés dans ses frigos à titre de preuve. Avec le respect que la partie requérante doit à la République française, elle ne peut que s'étonner que ce sac de poisson n'ait pas été présenté au Commandant HOMBRE SOBRIDO et qu'il n'ait pu le voir que sur des photos.

28. De plus, pour ce qui concerne les sacs de plastique rejetés à la mer par l'équipage avant l'arraisonnement, le commandant indique qu'ils sont identiques à ceux utilisés à bord du « CAMOUCO » et sont utilisés pour jeter les ordures (poisson, vieux vêtements, bouteilles) en mer. Il déclare aussi qu'il n'avait pas attendu l'hélicoptère pour jeter 48 sacs de poubelle : « *C'était une coïncidence. Je ne pense pas que mes marins aient pu mettre de la légine fraîche à l'intérieur de ces sacs car nous n'avions pas pêché* ».

29. Le commandant déclare aussi ne pas reconnaître la marque de pêche-Giono et souligne que le fait qu'une fréquence mémorisée dans le Giono du « CAMOUCO » soit identique à celle de la marque récupérée par les autorités françaises n'est pas pertinent car le navire avait été en campagne de pêche sous affrètement français quelques mois auparavant ce qui expliquerait la présence dans la ZEE de marques lui appartenant lorsque le navire jouissait d'une licence de pêche française.

30. Enfin, il est à noter que le commandant HOMBRE SOBRIDO signale, à deux reprises, qu'il n'a jamais pêché dans les eaux de la ZEE et conteste les affirmations des autorités françaises, selon lesquelles, le « CAMOUCO » serait resté immobile entre 06H00 (D) et 13H28 (D). En relation avec les ordres de son armateur, le commandant déclare : « *il m'a demandé de pêcher dans les eaux internationales* »

II.1.2.c/ Sur les déclarations non signées du reste de l'équipage « CAMOUCO » qui figurent dans les dépositions suite aux interrogatoires

31. Les déclarations des marins du « CAMOUCO » ne peuvent pas être prises en considération car elles n'ont pas été signées.

Le refus de la totalité des membres de l'équipage du « CAMOUCO » a été motivé par le fait qu'ils doutaient de la sincérité de la transcription de leur déclaration, même si la police avait mis à leur disposition une interprète.

En effet, elles ont été réalisées par la Gendarmerie nationale et conformément à la loi française mais sans la présence d'un avocat.

II.1.3/ Suivi des faits jusqu'au la présentation de la présente requête

32. Le 29 septembre 1999, le commandant se voit notifié, par les autorités françaises, l'appréhension du navire, des engins de pêche, du produit de la pêche, des matériels de communication et des documents de pêche.

33. Le navire est ensuite conduit, sous la supervision de la Marine nationale française, à l'île de la Réunion, au Port des Galets où il arrive le 5 octobre 1999 à 12H15 (D).

Pendant ces 7 jours de mer, le commandant du navire et son équipage ont été dans l'impossibilité de communiquer ni directement ni librement avec l'armateur car toutes les communications orales et écrites devaient passer par la frégate « FLOREAL ». On notera, de même, que tant la société Merce-Pesca comme son conseil ont essayé sans succès de contacter le « CAMOUCO », par fax expédié à la Direction des affaires maritimes (ANNEXE 14).

33. Le 1er octobre 1999, la Société Merce-Pesca a, par fax à l'attention de la Direction Régionale départementale des affaires maritimes, en indiquant que (ANNEXE 15) :

« La société Merce-Pesca a développé des activités de pêche, en conformité avec la licence de pêche délivrée par les autorités du pavillon du navire, qui lui permettait de pêcher du « patagonian tootfish » dans les coordonnées qui sont autour des Iles Kerguelen et Crozet, mais bien entendu en dehors des zones ZEE (...).

Nous devons vous informer, qu'en entrant dans la ZEE de Crozet, notre Commandant aurait clairement violé nos instructions, à savoir, ne s'introduire pour aucune circonstance dans les ZEE françaises de Kerguelen et Crozet « .

34. Le 7 octobre 1999, la Direction Régionale et Départementale des Affaires Maritimes a dressé 2 procès verbaux de saisie relatifs à la saisie du navire (avec une estimation de la valeur du navire à 20.000.000 de FF (soit environ US\$ 3,115,750), saisie de la cargaison d'une valeur de 350.000 FF (soit environ US\$ 54,525) (. ANNEXE 16). Il est à noter que **les appareils de pêche et les appâts n'ont pas été saisis** (ayant une valeur de +/- 1.500.000 FF ou US\$ 225,000, cf.infra), contrairement à la loi française qui impose de les saisir dans des cas de pêche illicite, raison pour laquelle le navire selon les autorités françaises aurait été arraisonné (cf. INFRA Droit français applicable). Merce-Pesca a même pu les faire sortir du territoire français vers Walvis Bay le 21 octobre 1999 (cf. infra).

35. Le 7 octobre 1999, le commandant HOMBRE SOBRIDO est mis en examen et est placé sous contrôle judiciaire par le Parquet du Tribunal de Grande Instance de Saint-Denis pour (ANNEXE 17):

*« Omission de déclaration d'entrée dans la ZEE ;
Pêche sans autorisation dans la ZEE des Iles Crozet ;
Dissimulation des marques d'identification du navire et
Refus de se soumettre au contrôle des agents chargés de la police
des pêches ».*

Son passeport espagnol lui a aussi été retiré ce qui limite, d'une manière très discutable, sa capacité de mouvement.

36. Le 8 octobre 1999, le Tribunal d'Instance de Saint-Paul rend une ordonnance (cf. **ANNEXE 18**) par laquelle il confirme la saisie du « CAMOUCO » et ordonne que la mainlevée de la saisie du navire soit effectuée sous la condition du paiement d'une caution de 20.000.000 de FF.

Dans les attendus de l'ordonnance, le Tribunal d'Instance dispose que :

« Attendu que le navire est rentré dans la ZEE des Terres Australes et Antarctiques françaises (T.A.A.F), sans autorisation préalable, et sans signaler sa présence ni déclarer le tonnage de poisson détenu à son bord auprès du chef de district de l'archipel le plus proche (...), qu'il a été constaté à bord la présence d'un certain tonnage de légine ; que le fait que le navire ait été surpris dans la ZEE sans avoir signalé sa présence ni déclaré la quantité de poisson détenu, laisse présumer que la totalité des prises a été illégalement pêchée dans la ZEE.

Attendu, au vu de ces éléments, et notamment de la valeur du navire et des pénalités encourues, que la mainlevée de la saisie ne pourra se faire que sous la condition du paiement préalable d'une caution de 20.000.000 FF (soit environ US\$ 3,115,751) fixée par application de l'article 4 de la loi du 18 juin 1996, modifiée par la loi du 18 novembre 1996, et de l'article 142 du Code de procédure pénale ».

On notera que le montant de la caution a été augmenté de 5 millions de FF par rapport aux demandes formulées par le Directeur régional et départemental des Affaires Maritimes de la Réunion qui sollicitait une caution « *non inférieure à 15 millions de FF* ». Or, le montant finalement adopté par le Tribunal d'Instance de Saint-Paul est bien supérieur et ce **sans motivation réelle de la part du juge**. De plus, l'administrateur maritime n'a pas diligencé d'expertise technique pour établir la valeur du navire et, sans se rendre sur le navire même, à estimer sa valeur à 20.000.000 FF.

37. Ici, et avant tout développement, il convient de souligner que notre cas fait l'objet, devant les tribunaux français de deux procédures distinctes :

- l'une en matière civile, en référé devant le Tribunal d'Instance de Saint-Paul visant principalement à contester le montant de la caution de 20.000.000 FF fixée par l'ordonnance du 8 octobre 1999 (cette caution est **indivisible** c'est à dire qu'elle vise à garantir la représentation du commandant, lors des actes de procédure et la solvabilité de l'entreprise Merce-Pesca lors du jugement définitif).

- l'autre, en matière pénale, devant un juge d'instruction où le commandant HOMBRE SOBRIDO est mis en examen pour diverses infractions à la loi française relative aux TAAF.

38. Le fait qu'il y ait deux procédures parallèles est très préjudiciable car le droit français n'établit pas de différence entre une caution due par le propriétaire du navire et celle due pour les garanties de représentation du commandant (de nationalité espagnole).

39. Or, s'il est légitime de vouloir garantir le provisionnement, par l'armateur, des potentielles amendes qui seront adoptées à la fin de la procédure au fond, le cautionnement demandé par le juge français l'est moins pour ce qui est du commandant : En effet, en tant que ressortissant communautaire, le juge d'instruction n'aura aucune difficulté à l'attraire devant lui en vertu de nombreuses conventions bilatérales et de droit communautaire qui lient la République française et l'Espagne (i.e. par l'envoi d'une commission rogatoire »).

Les avocats de Merce-Pesca n'ont pu déposer une assignation en référé que 16 jours après la date de l'ordonnance car les autorités françaises ont omis de leurs communiquer les pièces du dossier.

40. Le 22 octobre 1999, afin d'obtenir la **prompte mainlevée de l'immobilisation du navire et la prompte libération de l'équipage**, les conseils ont déposé, au nom de l'armateur Merce-Pesca, une assignation en référé (**ANNEXE 19**)² ayant pour but de prononcer la mainlevée des saisies pratiquées à l'encontre du navire, de sa cargaison et de son équipage et de réduire la caution à un montant « raisonnable » en application de l'article 292 § 1 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Les principaux arguments développés portaient sur :

- **le non-respect du principe du contradictoire** pour non-communication des procès verbaux d'infractions et d'appréhension du 29 septembre 1999.

- le non-respect du **caractère raisonnable de la caution d'un montant de 20.000.000 FF**, comme indiqué dans les articles 73 § 2 et 292 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

- **la violation caractérisée de l'obligation de prompt notification à l'Etat du pavillon**. L'article 73 § 4 de la Convention dispose que :

*« En cas d'appréhension ou de rétention de bateaux étrangers, l'Etat riverain notifiera **avec promptitude** à l'Etat du pavillon par les moyens appropriés les mesures prises et les éventuelles sanctions subséquentes ».*

41. Dans ses conclusions en réponse à l'assignation (**ANNEXE 20**), le Directeur régional et départemental des Affaires Maritimes de la Réunion écarte la notion de « *caution raisonnable* » pour favoriser celle de « *caution suffisante* ». Il justifie le montant de 20.000.000 FF au motif que, d'une part, l'amende encourue pour la détention de 7 tonnes de légine (6 tonnes seulement si on lit les procès verbaux du 7 octobre 1999) est de 3.500.000 FF, somme à laquelle vient s'ajouter la valeur du navire

42. Le 14 décembre 1999, soit plus de deux mois et demi après l'arraisonnement du navire, le Tribunal de Saint-Paul a rendu l'ordonnance de référé (cf. **ANNEXE 21**) où il refuse de considérer les arguments de Merce-Pesca et où il déboute les

² Maître Dominique Law-Wai, avocate du commandant HOMBRE SOBRIDO, a, au nom de celui-ci, déposé une assignation. Cette assignation va dans le même sens que celle déposée par la société Merce-Pesca.

parties dans leurs demandes de mainlevée et de réduction du cautionnement de 20.000.000 de FF.

Dans les attendus de l'ordonnance, il dispose que :

Sur la caution : « *Attendu qu'il appartient de fixer le cautionnement par application des règles fixées à l'article 142 du Code de procédure pénale ; Qu'il n'a pas à rendre compte des éléments sur lesquels il s'est fondé pour à la fois garantir le paiement des pénalités encourues et garantir la représentation des prévenus en justice, eu égard à la nature des faits* ».

Sur le respect de l'article 73 § 4 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer : « *Attendu que l'article 73 § 4 rappelle l'obligation d'aviser l'Etat du pavillon des mesures prises à l'encontre des navires appartenant à l'un de ses ressortissants. Mais attendu que les requérants ne démontrent pas en quoi ils auraient qualité à ce prévaloir d'une infraction aux règles du droit international public* ».

43. Le Tribunal notera de plus que **la situation du commandant HOMBRE SOBRIDO n'a pas évoluée** et celui-ci est toujours retenu, contre son grés, sur l'île de la Réunion. Sauf erreur de son Agent, La République du Panama n'a toujours pas reçu de notification de l'arraisonnement du « CAMOUCO ».

44. Les requérants souhaitent aussi indiquer au Tribunal **que l'immobilisation du « CAMOUCO » a, depuis le 5 octobre 1999, coûté plus de 1.435.400 FF(soit environ US\$ 224,300)** à la société Merce-Pesca en frais de personnel, honoraires des conseils, factures de l'agence de shipping (**ANNEXE 22**).

45. **C'est donc l'ensemble de ses faits qui conduit aujourd'hui la République du Panamá à vous adresser cette requête car tous les éléments mentionnés ci-dessus établissent assez clairement que les autorités françaises n'auront pas respecté les prescriptions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer pour ce qui concerne le principe de prompte mainlevée de l'immobilisation des navires et de prompte libération des équipages sous le dépôt d'une caution raisonnable.**

III/Le droit applicable.

III.1/ Le droit national (ANNEXE 23)

II.1.a/ Droit applicable à la saisie des éléments constitutifs de l'infraction.

46. La loi n° 83-582 du 5 juillet 1983 relative au régime de la saisie et complétant la liste des agents habilités à constater les infractions dans le domaine des pêches maritimes dispose, à son article 2 :

« L'autorité maritime compétente opère la saisie des filets, engins et instruments de pêche prohibés en tout temps et en tous lieux dont la recherche peut être faite dans les locaux de vente et de fabrication; le tribunal en ordonne la destruction.

Lorsqu'ils ont servi à pêcher en infraction aux dispositions législatives ou réglementaires, les filets, les engins, les matériels, les équipements utilisés en plongée et en pêche sous-marine, d'une manière générale tous instruments utilisés à des fins de pêche qui ne sont pas visés au premier alinéa du présent article peuvent être saisis par l'autorité maritime compétente; le tribunal peut prononcer leur confiscation et ordonner qu'ils seront vendus, remis aux institutions spécialisées aux fins de l'enseignement maritime, ou décider leur restitution ».

47. Son article 3 dispose que :

« L'autorité maritime compétente peut saisir le navire ou l'embarcation qui a servi à pêcher en infraction aux dispositions législatives ou réglementaires.

L'autorité maritime conduit ou fait conduire le navire ou l'embarcation au port qu'elle aura désigné; elle dresse procès-verbal de la saisie et le navire ou l'embarcation est consigné entre les mains du service des affaires maritimes.

Dans un délai qui ne peut excéder soixante-douze heures à compter de la saisie, l'autorité maritime adresse au juge d'instance du lieu de la saisie une requête accompagnée du procès-verbal de saisie afin que celui-ci confirme, par ordonnance prononcée dans un délai qui ne peut excéder soixante-douze heures, la saisie du navire ou de l'embarcation ou décide de sa remise en libre circulation.

En tout état de cause, l'ordonnance doit être rendue dans un délai qui ne peut excéder six jours, à compter de l'appréhension visée à l'article 7 ou à compter de la saisie.

La mainlevée de la saisie du navire ou de l'embarcation est décidée par le juge d'instance du lieu de la saisie contre le dépôt d'un cautionnement dont il fixe le montant et les modalités de versement dans les conditions fixées à l'article 142 du code de procédure pénal ».

48. L'article 4 dispose que :

« Les produits des pêches réalisées en infraction aux dispositions législatives ou réglementaires sont saisis par l'autorité maritime compétente qui décide de leur destination. Cette destination peut être soit la vente aux enchères publiques ou de gré à gré, au mieux des conditions du marché, soit la remise à un établissement scientifique, industriel ou de bienfaisance, soit la destruction, soit, lorsqu'il s'agira de produits vivants, la réimmersion. La remise au bénéfice d'un établissement industriel est faite à titre onéreux.

Quelle que soit cette destination, le contrevenant ou son commettant supporte les frais résultant de l'opération correspondante et peut être tenu d'en assurer, sous le contrôle de l'autorité maritime compétente, la réalisation matérielle même s'il s'agit d'une vente ou d'une remise à titre gratuit ou onéreux. Dans le cas de vente aux enchères publiques, l'autorité maritime compétente peut assigner le gestionnaire de la halle à procéder à l'opération. Le tribunal peut confirmer la destination donnée aux produits et ordonner leur confiscation ou leur restitution, ou celle des valeurs correspondantes.

Lorsque les produits des pêches ont été vendus sans avoir fait l'objet d'une saisie, l'autorité maritime compétente peut saisir les sommes provenant de la vente; le tribunal peut en prononcer la confiscation ou la restitution ».

49. Dans la présente affaire, il convient de noter que seul les produits de la pêche et le navire ont été saisis par les autorités françaises. La saisie du matériel de pêche et les appâts, pourtant exigée par la loi française, n'a pas été pratiquée. C'est d'autant plus paradoxale que la Direction régionale maritime de la Réunion a laissé les matériels et les appâts (d'une valeur de 36.192.859 pesetas, +/- 1.500.000 FRF, +/-US\$ 225,000) sortir du territoire français (**ANNEXE 24**).

50. On notera que l'article 3 envisage la saisie du navire comme une possibilité (utilisation du verbe pouvoir au présent) et conditionne la mainlevée à la stricte application de l'article 142 du Code de Procédure pénale qui dispose qu'un cautionnement ne peut être demandé qu'à garantir :

« 1° La représentation de la personne mise en examen, du prévenu ou de l'accusé à tous les actes de la procédure et pour l'exécution du jugement, ainsi que, les cas échéant, l'exécution des autres obligations qui lui ont été imposées ;

2° Le paiement dans l'ordre suivant :

- a) de la réparation des dommages causés par l'infraction (...).*
- b) des amendes.*

51. Or, cette condition de motivation manque clairement dans les deux ordonnances rendues par le Tribunal d'Instance de Saint-Paul où le montant de 20.000.000 de FF a été fixé de manière arbitraire, sans prendre en considération les infractions réellement commises en l'espèce. Or, cette condition de motivation est nécessaire pour que le cautionnement³ soit considéré comme valable.

III.1.b/ Droit applicable aux infractions commises par le commandant.

³ Il est de jurisprudence constante en droit français que chaque cautionnement doit à la fois couvrir la garantie de représentation de la personne mise en examen et aussi couvrir les éventuels dommages et intérêts et/ou amendes éventuelles (cf. Cour de Cassation, Chambre criminelle, 1er décembre 1981, *Bull.* n° 318 ; Cour de Cassation, Chambre criminelle, 8 juillet 1992, *Bull.* n° 318).

52. La loi applicable à la date des faits et réprimant dans la ZEE des Terres Australes et Antarctiques françaises. les infractions sur la pêche est intervenue à la suite d'une modification législative de la Loi d'origine du 1er août 1888 et par la Loi du 18 juin 1966 (cf. SUPRA **ANNEXE 23**)

Elle dispose dans son article 1er que

« L'exercice de la pêche maritime et de la chasse aux animaux marins et l'exploitation des produits de la mer dans les Terres Australes et Antarctiques françaises (T.A.A.F) sont régis par les dispositions de la présente loi.

Celles-ci s'appliquent sur toute l'étendue du territoire et, en mer, le long des côtes, sur toute la zone de juridiction française, en matière d'exercice de la pêche. »

53. Son article 2 dispose que

« Nul ne peut exercer la pêche et la chasse aux animaux marins ni se livrer à l'exploitation des produits de la mer, que ce soit à terre ou à bord des navires, sans avoir obtenu une autorisation. (...) Tout navire entrant dans la ZEE des Terres Australes et Antarctiques françaises (T.A.A.F) a l'obligation de signaler sa présence et de déclarer le tonnage détenu à bord (...) ».

54. L'article 4 établit les peines encourues pour toute violation des interdictions ci-dessus énoncées : **jusqu'à 1.000.000 de FF (soit environ US\$ 150,000) et de 6 mois d'emprisonnement pour quiconque exercera la pêche** (...) ou procédera à l'exploitation des produits de la mer (...) sans avoir obtenu d'autorisation exigée par l'article 2 ou aura omis de signaler son entrée dans la zone économique ou de déclarer le tonnage de poissons détenu à bord.

55. Toutefois, le maximum légal prévu à l'article 4 § 1 sera augmenté de 500.000 FF par tonne pêchée au-delà de 2 tonnes sans avoir obtenu l'autorisation prévue à l'article 2 (...).

56. De plus, l'article 10 dispose que

« Le navire et ses embarcations annexes ainsi que le matériel ayant servi aux délinquants pourront être saisis par l'agent verbalisateur ; la confiscation et la mise en vente des engins pourront être prononcées par le tribunal. Le tribunal ordonnera également la destruction des engins non réglementaires ».

III.1.c/ Sanctions prévues par la loi française.

57. Les sanctions maximums prévues par la loi française précitée sont les suivantes pour ce qui concerne les poissons pêchés illégalement : jusqu'à 1.000.000 de FF d'amende complétée de 500.000 FF, par tonne supplémentaire au-dessus de 2 tonnes de poissons.

Par conséquent, compte tenu du fait que le « CAMOUCO » avait à son bord 6 tonnes de légine, le montant total de l'amende éventuelle se chiffrerait au maximum à 2.000.000 de FF (soit 500.000 x 4 tonnes supérieures au seuil de 2 tonnes).

58. Pour ce qui est de la dissimulation des marques d'identification, l'amende prévu doit être fixée entre 50.000 FF et 500.000 FF (**CF. SUPRA Annexe 23**).

59. En résumé, et sans porter préjudice de l'innocence, du navire et de son commandant, à titre subsidiaire, ils encourent au maximum, et sans tenir compte des éventuelles réductions d'amendes, un maximum d'amendes dans le pire des circonstances de 3.500.000 FF (soit jusqu'au 1.000.000 FF pour le capitaine + 2.000.000 FF pour les 4 tonnes de légine supérieure au seuil de 2 tonnes + et jusqu'au 500.000 FF pour l'infraction de dissimulation des marques d'identifications).

60. Il est évident que compte tenu des faits décrits, les tribunaux français ne seraient pas, dans les pires circonstances, en mesure d'appliquer les montants maximaux prévus pour chaque infraction.

III.2/ Droit International, ratifié par la République française.

61. Dans le cadre de la présente, le texte légal à prendre en considération est le décret 96774 de ratification de la **Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, signée le 10 décembre 1982 à Montego Bay**. Cette convention de droit international est supérieure à la loi française⁴ dès sa ratification le 30 août 1996 et sa publication au JO du 7 septembre 1996.

62. La position de la France au regard de ces dispositions de Droit International a été exprimée par le représentant de la France lors de l'ouverture des travaux de la Troisième Conférence des Nations Unies sur le Droit de la Mer, qui avait lieu en juillet 1974 (**ANNEXE 25**):

« (...) il est donc indispensable de prévoir un moyen de résoudre les litiges. Sur le plan interne, cette tâche est remplie par les tribunaux, qui jouissent à cet effet d'une compétence générale et exclusive à laquelle nulle ne peut échapper. L'adoption d'une telle solution au plan international n'est évidemment compatible avec la souveraineté des Etats. En revanche, ceux-ci peuvent s'engager à accepter de soumettre des litiges spécifiques à une procédure obligatoire de règlement. Cela conduit évidemment à écarter le concept d'une sorte de tribunal à compétence générale et à préconiser l'adoption d'une série de procédures établies rationae materiae. Une telle formule aurait au surplus l'avantage de permettre le recours à des experts qualifiés qui offriraient les meilleures chances d'un examen objectif des affaires puisque celles-ci seraient envisagées sous un angle technique ; on éviterait

⁴ L'article 55 de la Constitution française de la Vème République dispose que "Les traités ou accords régulièrement ratifiés ou approuvés ont, dès leur publication, une autorité supérieure à celle des lois, sous réserve, pour chaque accord ou traité, de son application par l'autre partie".

ainsi le risque de décisions inspirées par des considérations étrangères à l'objet du litige »⁵

63. Compte tenu de ce qui vient d'être dit, il convient d'exposer les différentes dispositions de la Convention qui s'avère essentielle dans le cadre de cette requête.

64. 1/ L'obligation de respecter les principes de liberté de navigation dans la ZEE, sans ajouter des conditions de passage qui seraient au-delà de ce qui est prescrit par la Convention (**articles 55 à 58** et concordants).

65. L'**article 55** dispose que

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

66. L'**article 56** dispose, pour sa part, que

« 1. Dans la zone économique exclusive, l'Etat côtier a :

a) des droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, des eaux sur jacentes aux fonds marins, des fonds marins et de leur sous-sol, ainsi qu'en ce qui concerne d'autres activités tendant à l'exploration et à l'exploitation de la zone à des fins économiques, telles que la production d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents;

b) juridiction, conformément aux dispositions pertinentes de la Convention, en ce qui concerne :

i) la mise en place et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages;

ii) la recherche scientifique marine;

iii) la protection et la préservation du milieu marin;

c) les autres droits et obligations prévus par la Convention.

2. Lorsque, dans la zone économique exclusive, il exerce ses droits et s'acquitte de ses obligations en vertu de la Convention, l'Etat côtier tient dûment compte des droits et des obligations des autres Etats et agit d'une manière compatible avec la Convention.

⁵ Volume I des comptes rendus analytiques des séances, page 175, point 28 ; Cf. **Annexe 21**.

3. *Les droits relatifs aux fonds marins et à leur sous-sol énoncés dans le présent article s'exercent conformément à la partie VI.*

67. L'**Article 58** dispose des droits et obligations des autres Etats dans la zone économique exclusive en indiquant que

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

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

3. *Lorsque, dans la zone économique exclusive, ils exercent leurs droits et s'acquittent de leurs obligations en vertu de la Convention, les Etats tiennent dûment compte des droits et des obligations de l'Etat côtier et respectent les lois et règlements adoptés par celui-ci conformément aux dispositions de la Convention et, dans la mesure où elles ne sont pas incompatibles avec la présente partie, aux autres règles du droit international.*

68. 2/ L'obligation de prompt notification des appréhensions et rétentions de navires étrangers est établie par l'**article 73 § 4**, intitulé « *Mise en application des lois et règlements de l'Etat côtier* » qui dispose que :

« *En cas d'appréhension ou de rétention de bateaux étrangers, l'Etat riverain notifiera **avec promptitude** à l'Etat du pavillon par les moyens appropriés les mesures prises et les éventuelles sanctions subséquentes* ».

69. 3/ L'**article 73 § 3** dispose, pour sa part, que

« *Les sanctions prévues par l'Etat côtier pour **les infractions** en matière de lois et de pêche dans la zone économique exclusive **ne peuvent comprendre l'emprisonnement**, à moins que les Etats concernés n'en conviennent autrement, ni aucun autre châtimeur corporel* ».

70. 4/ L'obligation de prompt mainlevée et prompt libération des équipages est établie par l'**article 73 § 2** qui dispose que :

« *Lorsqu'une caution ou une 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* ».

71. Cette obligation est sanctionnée par la **procédure établie par l'article 292 § 1** de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer qui dispose que :

«1. Lorsque les autorités d'un Etat Partie ont immobilisé un navire battant pavillon d'un autre Etat Partie et qu'il est allégué que l'Etat 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'Etat 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'Etat 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'Etat 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'Etat qui a immobilisé le navire se conforment à la décision de la cour ou du tribunal concernant la mainlevée de l'immobilisation du navire ou de la mise en liberté de son équipage ».

IV/ « Fumus boni iuris ».

72. Même si l'objet de la présente affaire n'est d'établir la réalité des infractions, soit-disants éventuellement commises par le « CAMOUCO » dans la ZEE Crozet française, le requérant souhaite, toujours en respectant la pleine compétence des Tribunaux de la République française pour les questions de fonds, attirer l'attention du Tribunal sur un faisceau d'éléments qui, selon cette partie, serviront à guider le raisonnement du Tribunal.

73. Il serait souhaitable que lors de l'audience orale devant le Tribunal international du droit de la mer, le Commandant HOMBRE SOBRIDO puisse être entendu, afin de confirmer les points exposés ci-dessous.

74. On notera en premier lieu **le non-respect du principe du contradictoire par les autorités françaises** qui, à diverses étapes de l'arraisonnement et de l'immobilisation du « CAMOUCO » :

- Les circonstances de l'arraisonnement restent peu claires et comportement encore beaucoup de contradictions.

-les Procès Verbaux d'appréhension que d'infraction que les déclarations du commandant HOMBRE SOBRIDO (lors de l'interrogatoire par la Gendarmerie nationale et lors des discussions qu'il a eues avec l'Agent pour préparer cette présente requête) n'indiquent pas que le « CAMOUCO » était clairement en train de se livrer à une activité de pêche illégale. Le procès verbal d'infraction indique que le bâtiment « *est en train de filer une palangre* » or aucune ligne a été repêchée dans le sillage du navire. Aucun kilo de poisson n'a été repêché par l'hélicoptère, même pas quelques mètres de lignes avec des hameçons pouvant le flagrant délit de pêche.

75. En effet, la **présence d'oiseaux**, visible sur les photos de la Gendarmerie, autour du navire n'est pas un indice pertinent car cet élément sont assez normaux car le « CAMOUCO » ne se trouvait pas si loin des côtes des diverses îles qui compose l'archipel de Crozet. De plus, les oiseaux devaient être attirés par le fait que les hommes d'équipage du navire profitaient du temps mort occasionné par la traversée de la ZEE de Crozet pour jeter des ordures ménagères.

76. - Lors de leur **visite à bord**, les officiers de la « FLOREAL » ne trouvent aucune trace de poisson frais en quantité significative : à part les 6 tonnes de légine congelée, il n'y a pas de poisson frais.

77 - Quand, à 21H40 (D), la « FLOREAL » récupère une bouée (ou balise de pêche) qu'il suppose appartenir au « CAMOUCO », il récupère aussi, selon le procès verbal d'infraction, une bouée, de 1500 mètres, une ancre, une ancre et 200 mètres de ligne de fonds. Or, il n'est pas fait référence dans les procès-verbaux à la récupération d'une quelconque quantité de poissons sur les hameçons. Cette partie n'a pas constaté sur les pièces apportées lors de la procédure, c'est donc bien la preuve que cette bouée, même si elle semble appartenir au « CAMOUCO », ne lui aurait pas servi à pêcher lors de son passage dans la ZEE

78. De plus, il faut revenir sur les **conditions de repêchage** de la bouée par la « FLOREAL ». La « FLOREAL » s'est servie du gionomètre du navire et des positions de bouées qui y étaient mémorisé pour rechercher des éventuelles bouées qui auraient pu confirmer que le « CAMOUCO » était effectivement en train de réaliser des opérations de pêche illégale dans la ZEE de Crozet. En effet, quand un navire-palengrier pêche, il laisse en mer deux bouées reliées par une ligne de pêche, de plus de 8-12 kilomètres, qui supporte quelques millier d'hameçons avec des appâts pour attraper la légine. Chaque bouée émet un signal radio que le gionomètre capte pour faciliter leurs récupérations en mer. De plus, elles émettent des « flash » dès qu'il fait sombre pour, là aussi, faciliter leur récupération.

79. - La « FLOREAL » n'a donc eu plus qu'à rechercher, avec l'aide du gionomètre des positions situées dans le sillage supposé où le « CAMOUCO » aurait été en action de pêche illégale.

80. Mais, cette partie tient à souligner qu'il est probable que :

- soit la bouée appartienne à un autre navire ayant pêché sur zone. Les navires palengriers, pêchant de la légine, utilisent presque le même type de matériel et les mêmes fournisseurs internationaux.

-la bouée appartienne au « SAINT JEAN »/ «CAMOUCO » et qu'il l'ait perdu lors des campagnes de pêche réalisées quand il opérait sur zone, munie de licences françaises valables jusqu'en juin 1999. Selon les déclarations recueillies auprès de l'ancien patron de pêche espagnole du « SAINT JEAN » pendant l'année d'exploitation du navire sous licences françaises, quelques lignes ont été abandonnées ou perdues à cause du mauvais temps, à Crozet. Cet argument pourrait expliquer que le Gionomètre garderait encore une position à l'intérieur de la ZEE de Crozet. Il faut ajouter que la distance entre le lieu de l'arraisonnement et le lieu où l'on a trouvé la bouée est distante de beaucoup de miles nautiques.

81. - Les pièces à conviction, utilisées au cours des interrogatoires et de l'instruction des infractions alléguées contre le commandant HOMBRE SOBRIDO n'ont pas été, dès le début de l'affaire, traitées de manière contradictoire. En effet, elles sont restées entre les mains des officiers du « FLOREAL » et de la gendarmerie maritime pendant beaucoup de jours sans avoir été notifié ou donné au Commandant du navire qu'après presque 15 jours dès l'arrivée du navire à terre.

82. - La société Merce-Pesca et ses conseils n'ont pas pu communiquer librement avec le « CAMOUCO » pendant les 7 jours de navigation entre la ZEE de Crozet et le Port des Galets (Ile de la Réunion).

83. - Les membres de l'équipage, lors des interrogatoires réalisés par la Gendarmerie nationale entre le 5 et le 7 octobre 1999, ont refusé de signer leurs dépositions respectives au motif qu'il avait des doutes quant à la sincérité de la traduction de leurs propos.

84. - Le fait d'avoir trouvé à bord du « CAMOUCO » que 6 tonnes de légines pêchées absolument congelées, avaient été pêchées en dehors de la ZEE, 4 jours avant l'arraisonnement.

85. - Le fait que les soutes du navire étaient presque vides : 6 tonnes de légine saisies sur une capacité de stockage de 120 tonnes.

86. - Des doutes sérieux quant aux faits que le navire était en flagrant délit de pêche illégale, puisqu'il n'a pas pu être établi l'existence de poisson frais dans le navire. En effet, il n'est pas établi que le poisson photographié sur la « FLOREAL » proviennent du navire car il pourrait très bien provenir des frigos de la « FLOREAL ».

87. - Les autorités françaises indiquent qu'elles ont trouvé, à bord du « CAMOUCO », des documents établissant que le navire effectuerait des activités de pêche dans la ZEE de Crozet. Ces dits documents appartiennent à l'ancien capitaine du navire, quand, entre juillet 1998 et juillet 1999, le « CAMOUCO » rebaptisé « SAINT JEAN » pêchait en ZEE de Crozet.

88. - Le 7 octobre 1999, seulement deux procès verbaux ont été réalisés par les autorités françaises. Or, elles n'ont pas respecté les dispositions légales en matière de saisie qui disposent qu'en cas de pêche illégale, les appareils et appâts **doivent être saisis.** Hors, dans notre affaire, elles les ont laissés sortir (leur valeur était de +/- 1.500.000 FF ou US\$ 225,000).

SJ Berwin & Co

89. La République du Panamá comprend le souci des autorités françaises de réprimer la pêche illégale dans les Terres Australes et Antarctiques françaises (T.A.A.F), une répression nécessaire mais qui doit respecter l'ensemble des normes juridiques d'abord, nationales et puis, internationales qui lient les autorités françaises et qui visent à garantir les droits essentiels de tous les opérateurs à exercer des activités de pêche, dans le respect des principes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et des principes du droit international public.

90. Suite au fait que beaucoup d'arraisonnements se sont produits dans les dernières années sur cette zone, la République du Panamá peut comprendre les difficultés pratiques à traiter un nombre important d'affaires similaires, mais cela ne doit pas exclure un minimum d'analyse individuelle de chaque dossier, non seulement par les autorités militaires et administratives françaises, mais aussi par les juridictions françaises.

91. Toujours en respectant la pleine compétence française pour le traitement de ses dossiers, la partie requérant considère néanmoins que la présente affaire, des arguments de faits existent pour pouvoir établir qu'il s'agit d'un dossier qui aurait mérité une analyse plus **objective et raisonnable**.

V/ Les violations caractérisées de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

91. Les violations de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer commises par la République française englobent cinq aspects très importants des dispositions de la dite convention relative à l'exercice des activités de pêche dans la ZEE.

92. a/ Tout d'abord, un premier aspect en lien avec le **principe général de liberté de navigation dans la Zone Economique Exclusive et plus précisément quant aux conséquences du droit de passage pacifique au sein de la ZEE.**

93. b/ Puis, l'obligation de **prompte notification à l'Etat du pavillon de l'arraisonnement de tout navire;**

94. c/ Ensuite, nous démontrerons comment la République française est en train de violer ces **obligations en vertu de l'article 73 § 3 sur la non-imposition de sanctions d'emprisonnement dans des cas d'infractions en matière de lois et de pêche dans la ZEE ;**

95. d/ Une violation aussi de l'exigence, signalée par l'article 73 § 4 de la Convention, d'une **prompte mainlevée de l'immobilisation des navires de pêche arraisonnés** par l'Etat côtier ;

96. e/ Et enfin, dans le cadre de cette requête, un **cinquième aspect** concernant l'exigence, établie par l'article 292 de la Convention, du **caractère nécessairement raisonnable des cautions** exigées en échange de la prompte mainlevée des navires arraisonnés.

V.1. La violation du droit international de liberté navigation dans la ZEE et plus précisément quant aux présomptions prévues dans la législation française pour défaut de notification d'entrée dans la ZEE (violation de l'Article 58)

97. Dans son Ordonnance du 8 octobre 1999, dans laquelle il a été décidé l'immobilisation du navire "CAMOUCO" et la rétention du passeport de son commandant, le Tribunal d'Instance de Saint-Paul, signale :

*« Attendu que le navire est entré dans la zone économique exclusive des Terres Australes et Antarctiques françaises (T.A.A.F). sans autorisation préalable, et sans signaler sa présence ni déclarer le tonnage de poisson détenu à son bord auprès du chef de district de l'archipel le plus proche, comme l'exige l'article 2 de la Loi 66-400 du 13 juin 1966 modifiée par la loi de 18 novembre 1997; Qu'il a été constaté à bord la présence d'un certain tonnage de légine; Que le fait que le navire ait été surpris dans la zone économique exclusive sans avoir signalé sa présence ni déclaré la quantité du poisson détenu, **laisse présumer que la totalité des prises a été illégalement pêchée dans la zone économique exclusive** ».*

98. Les dispositions françaises, précitées dans l'ordonnance établissent une formalité administrative de notification dont la violation est sanctionnée par **une peine d'amende (A)** et par une **présomption irréfragable (B)**

99. (A) Cette **peine d'amende** pour défaut de notification d'entrée sur une ZEE apparaît normale et proportionnée et, peut, à notre avis, rentrer dans le cadre des sanctions qu'en vertu du droit international, l'Etat côtier peut adopter pour contrôler l'accès de sa ZEE. Par contre, le montant de l'amende (jusqu'au 1 million de FF) est, à notre avis, tout à fait disproportionné car une telle infraction ne mérite absolument pas de mesures de sanction telles que celles qui ont été imposées dans la présente affaire à titre du référé.

100. (B) En revanche, la **présomption irréfragable** selon laquelle tout poisson trouvé à bord d'un navire ayant omis de déclarer son passage dans la ZEE est présumé **pêcher dans la ZEE** est excessive et ne serait, à notre avis, compatible avec les dispositions internationales.

101. Or dans notre affaire, c'est cette présomption irréfragable qui aurait permis au Tribunal d'Instance de Saint-Paul de considérer qu'il y a eu pêche illégale (6 tonnes de poisson congelé avant de rentrer dans la ZEE qui se trouvait dans les soutes) et de conclure qu'il y a lieu de tenir compte dudit tonnage pour calculer le montant de la caution.

102. Le requérant considère, avec tout le respect pour la République française, comme inadmissible que les autorités françaises se soient fondées sur une telle présomption afin de considérer l'existence d'une prétendue violation du droit maritime français par le navire CAMOUCO.

103. Les articles 55 à 58 de la Convention de Montego Bay établissant un régime juridique applicable à la Zone Economique Exclusive de tout pays.

Ce régime est caractérisé par le fait que tous les Etats jouissent, dans cette zone, de libertés étendues, parmi lesquelles, la « **liberté de navigation et de survol et la liberté de poser des câbles et pipes-lines sous-marins** ». Il ne s'agit que de l'application, dans une Zone où les droits des Etats sont sans doute plus protégés, des libertés fondamentales du droit de la mer, notamment celle de navigation innocente, établie dans l'article 17 à 32 de la même Convention, en relation avec la mer territoriale de tout Etat ».

104. La mesure française est, à nouveau, disproportionnée car une **simple infraction mineure de non-communication d'entrée** découlant de l'absence initiale de la notification exigée par la loi française ne mérite absolument pas de mesures de sanction telles que celles adoptées par le Tribunal d'instance.

105. Finalement, c'est sur seulement la base de cette simple présomption, qu'il a été possible d'imposer une mesure d'arraisonnement qui est la base du présent litige devant ce Tribunal. La demande de la prompte mainlevée du navire "CAMOUCO" et de son commandant n'aurait pas du sens si les autorités françaises n'auraient pas commis un tel **abus de droit**.

106. Un abus de droit qui, d'ailleurs caractérise une violation nette de l'article 58 de la Convention des Nations Unies, qui assure le droit à la libre et pacifique navigation

(aux fins pacifiques et sans exploitation des ressources de pêche) de tout navire battant pavillon étranger. Cette partie ne peut pas accepter que les autorités françaises puissent prétendre appliquer son régime de contrôle des obligations des navires étrangers dans sa ZEE sans aucun respect par des principes essentiels du droit international, parmi lesquels, le droit à la **présomption d'innocence et le principe de proportionnalité**.

107. Le "CAMOUCO" n'ayant pas envisagé de pêcher dans cette zone, son commandant n'as pas considéré nécessaire de demander une telle autorisation. Le "CAMOUCO", qui traversait la ZEE des Iles Crozet avec la seule volonté de raccourcir la route nécessaire afin d'arriver à son lieu de destination, hors de la dite ZEE, n'a fait donc qu'exercer son droit à la libre navigation.

108. Il est inadmissible que les autorités françaises basent leur décision d'arraisonnement du navire sur des simples présomptions, dont la base n'est que le fait qu'on ait trouvé 34 kilogrammes de légine fraîche dans un sac repêché par la « FLOREAL ».

109. En conclusion, la législation de la République française prévoyant la présomption que tout poisson trouvé à bord d'un navire ayant omis de signaler son entrée dans la ZEE de Crozet doit être considéré comme pêché illégalement à l'intérieur de ladite zone, constitue une violation du respect du principe international de liberté de passage, dans la mesure que les obligations imposées par la République française en tant qu'Etat côtier dépassent largement ce qui pourrait être considéré comme une mesure normale de protection d'activités dans sa ZEE.

V.2/ La violation de l'exigence de prompt notification de l'arraisonnement à l'Etat du pavillon établie par l'article 73 § 4.

110. Comme cette partie a déjà eu l'occasion de l'exposer préalablement, le navire « CAMOUCO » reste immobilisé au Port des Galets depuis le 5 octobre 1999, en fait, le contrôle du navire a été pris par les autorités françaises depuis le 28 septembre 1999, soit quelques jours avant.

111. De façon très étonnante, cette partie doit constater devant le Tribunal que nous nous trouvons face à des faits qui n'ont toujours pas été notifiés aux autorités panaméennes, même si l'article 73 § 4 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer dispose, comme on a pu le signaler, que :

*« En cas d'appréhension ou de rétention de bateaux étrangers, l'Etat riverain notifiera **avec promptitude** à l'Etat du pavillon par les moyens appropriés les mesures prises et les éventuelles sanctions subséquentes ».*

112. D'autre part, l'article 73.2. de la même Convention établit que:

« Lorsqu'une caution ou une 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 ».

113. Le concept de la prompte mainlevée a une importance fondamentale dans le cadre de l'application des dispositions juridiques de ladite convention internationale. Comme nous pourrions le vérifier, les États membres ont voulu assurer l'application d'un régime de protection équilibrée des intérêts des États concernés ainsi que de ceux des armateurs de pêche. La République française, en agissant comme elle l'a fait, et le fait toujours, dans le cadre de la présente affaire, ne respecterait pas ses obligations minimales en la matière.

114. En étudiant les travaux préparatoires de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, l'aspect de la prompte mainlevée est assez souvent abordé dans ceux-ci et éclairent donc le sens des dispositions qui ont été adoptées finalement.

115. Il faut tout d'abord mentionner que la structure de l'article 73 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer a beaucoup évolué entre le début et la fin des travaux de la Convention. En effet, il était envisagé à l'origine de confier plus de pouvoir à l'État du pavillon : selon la première mouture du texte, proposée par les États-Unis⁶,

« an arrested vessel shall be delivered promptly to the duly authorised officials of the State of nationality. Only the State of nationality of the offending vessel shall have jurisdiction to try any case (...) regarding the violation of fishery regulations (...). ».

116. La notion de promptitude visait donc, à l'origine, l'État du pavillon qui était au cœur du système de répression des infractions de pêche. Mais, au cours de la négociation, cette obligation de promptitude appliquée à la livraison du navire fautif est devenue une simple promptitude appliquée à la notification à l'État du pavillon de la situation du navire fautif (cf. version finale article 73 § 4).

117. Les États-Unis, dans une position révisée⁷, indiquaient ainsi que

« any enforcement actions were to be taken in such a manner as to minimise interference with the fishing and other activities in the marine environment ».

118. Cette volonté de minimiser les nuisances causées aux pêcheurs se retrouve aussi dans les projets non aboutis de quantification de la durée de cette prompte libération des navires arraisonnés : Les différentes versions du texte de l'article 73 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ont, à mi-parcours de la négociation, fait référence à une période d'attente de 6 mois pendant laquelle l'État

⁶ Document a/AC.138/SC.II/L4 et Corr.1, article III, para 4, reproduit dans SBC Report 1971, at 241, 243 (U.S.A).

⁷ Document a/AC.138/SC.II/L.9 et Corr.1, article VIII, para 4, reproduit dans SBC Report 1972, at 175,177 (U.S.A), cité par *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, a commentary, part V, page 788*.

du pavillon devait notifier à l'Etat côtier s'il comptait poursuivre, selon son droit national, les faits délictueux commis par le navire arraisonné⁸.

119. Les délégations nationales ont toujours insisté sur la nécessité d'une prompt libération par l'Etat côtier des navires de pêche, estimant que les dispositions substantives de l'article 73 n'étaient pas suffisantes pour garantir des libérations de navires rapides. Ainsi, les Etats-Unis ont suggéré en 1973 que

« The owner or operator of any vessel detained by any State shall have the right to bring the question of the detention of the vessels before the (Law of the Sea) Tribunal in order to secure its prompt release (...). »⁹.

120. Les travaux préparatoires de cet article nous indiquent aussi qu'il avait été envisagé de prévoir un délai de 10 jours qui auraient été donné à l'Etat côtier pour libérer le navire arraisonné.

121. Cette période de « stand-by » s'est ensuite transformé, au cours des négociations, en l'obligation de prompt notification à l'état du pavillon de l'article 73 § 2 au fur et à mesure où l'Etat côtier perdait son rôle dans la procédure à mettre en œuvre en cas d'arraisonnement de navires de pêche.

122. On voit donc ici clairement le fait **que la notion de promptitude doit être considérée comme fondamentale pour permettre aux activités de pêche de ne pas être trop perturbées par l'immobilisation forcée, consécutive à l'arraisonnement.**

123. Or, sous toute réserve de notification non portée à la connaissance de l'Agent, l'administration française n'a clairement pas respecté cette exigence car elle **n'a jamais effectué de prompt notification à la République du Panama l'arraisonnement du « CAMOUCO », qui a eu lieu depuis plus de trois mois.**

124. Dans ses conclusions du 26 octobre 1999¹⁰, la Direction Régionale et départementale des affaires maritimes invoque une jurisprudence de la Chambre criminelle de la Cour de Cassation française afin de justifier la non-notification à l'Etat du pavillon de l'arraisonnement. D'après cette jurisprudence :

« Une personne mise en examen est sans qualité pour se prévaloir d'une infraction aux règles du droit international public, qu'ainsi les juges ont, à bon droit, rejeté l'exception de nullité tirée de la violation alléguée de l'article 73 § 4 de la Convention précitée ».

125. Les requérants n'acceptent pas que cette jurisprudence puisse être utilisée par la République française comme justification à une flagrante violation de ses obligations dérivées du droit international. En tout cas, cette jurisprudence serait

⁸ Proposition de 8 Etats européens lors de la 2ème session en 1974, Document A/CONF.62/C.2/L.40 et Add.1, III Off. rec. 217, 218

⁹ A/AC.138/97, article 8, para. 2, reproduit dans II SBC Report 1973, page 22 (USA).

¹⁰ Cf. **Annexe 18.**

clairement inapplicable dans le cadre de la présente procédure, qui implique deux Etats partis à la Convention.

126. Au surplus, les requérants tiennent à souligner que, même si l'arraisonnement avait été notifié par la République française à la République de Panama par un moyen de notification non porté à l'attention de la République de Panama, **cette notification devrait être qualifiée de tardive car un tel délai excède de toutes les façons le délai bref qui découle logiquement de la notion de prompt notification.**

V.3 Violation de l'article 73 § 3 sur la non-imposition de sanctions d'emprisonnement dans des cas d'infractions en matière de lois et de pêche dans la ZEE.

127. Le commandant HOMBRE SOBRIDO est au centre d'une procédure pénale qui peut déboucher vers le prononcé de mesures d'emprisonnement, et dans lequel sa situation personnelle actuelle constitue **de facto** une détention abusive et contraire aux dispositions prévues dans l'Article 73 &3.

128. Le commandant du « CAMOUCO » a été placé « sous contrôle judiciaire » avec interdiction de quitter l'île de la Réunion, et avec retrait de son passeport espagnol. Ceci constitue une grave violation de ses droits personnels car, même si aucune peine d'emprisonnement n'a été formellement prononcée à son encontre, il est depuis **plus de 100 jours retenu contre sa volonté sur l'île de la Réunion** au motif que sa présence est présumée nécessaire à l'instruction qui n'a toujours pas été clôturée.

129. Les requérantes demandent, par conséquent au Tribunal de considérer que cette situation, dans son ensemble, n'est pas compatible avec l'obligation de l'article 73 § 3 de la Convention qui dispose que :

*« Les sanctions prévues par l'Etat côtier pour les infractions en matière de lois et de pêche dans la zone économique exclusive **ne peuvent comprendre l'emprisonnement, à moins que les Etats concernés n'en conviennent autrement, ni aucun autre châtement corporel** ».*

130. Or, dans notre cas, même si, formellement, le commandant HOMBRE SOBRIDO n'est pas à proprement parlé « emprisonner », **le fait qu'il soit privé de son passeport et, en conséquence, de sa capacité de mouvement est clairement une violation de l'esprit de la Convention qui est que de permettre aux activités de pêche de ne pas être trop perturbées** par l'immobilisation forcée des navires de pêche et de leurs équipages.

131. Les faits sont les suivants :

a/ En vertu de la loi applicable à la date des faits et réprimant, dans les ZEE des Terres Australes et Antarctiques françaises, les infractions sur la pêche (cf. **Annexe 23**), le commandant HOMBRE SOBRIDO risque au maximum **une amende de 1.000.000 de FF assorti de 6 mois d'emprisonnement.**

b/ Le capitaine a été **gardé à vue** par la Gendarmerie entre le 5 et le 7 octobre 1999. C'est au cours de cette garde à vue qu'il a été interrogé, sans l'assistance de son avocat, et qu'il a signé des déclarations sur le déroulement de l'arraisonnement et la visite des autorités françaises à bord du « CAMOUCO ».

c/ Le 7 octobre 1999, suite au réquisitoire introductif du Procureur de la République, le commandant HOMBRE SOBRIDO a été mis en examen par le Juge d'instruction PINSON pour (cf. supra Annexe 17):

« Omission de déclaration d'entrée dans la ZEE ;
 Pêche sans autorisation dans la ZEE des Iles Crozet ;
 Dissimulation des marques d'identification du navire et
 Refus de se soumettre au contrôle des agents chargés de la police
 des pêches ».

d) Pour ce qui est des conditions du placement sous contrôle judiciaire, les Professeurs Stefani et Levasseur, dans leur manuel « *Procédure Pénale* », note que

« La mise sous contrôle judiciaire ne peut être ordonnée que si certaines conditions soient réunies ; Il faut d'abord que la personne mise en examen soit au moins une peine d'emprisonnement correctionnel et non une simple peine d'amendes ».¹¹

132. En effet, le **contrôle judiciaire** a été institué par une loi du 17 juillet 1970 dans le but de fournir au juge d'instruction un moyen terme entre la liberté pure et simple de l'inculpé et sa détention provisoire. Selon la doctrine¹²,

« Le contrôle judiciaire a été davantage utilisé pour surveiller des inculpés qui auraient été sans lui laissés en liberté complète que pour éviter de placer certains inculpés en détention ».

La mise sous contrôle judiciaire est possible dès que l'inculpé encourt une peine d'emprisonnement correctionnel et elle suppose que la mesure se justifie par les nécessités de l'instruction ou au titre de « mesure de sûreté » ce qui est une expression particulièrement malheureuse ici s'agissant d'une mesure qui ne devait pas être que de sécurité publique et non de sûreté encore que cette expression se révèle, malheureusement, parfaitement exacte en droit positif. Ce dernier cas est surtout théorique, le vrai danger d'une personne pour la sécurité publique impose, en fait, sa mise en détention.

(...) Le placement sous contrôle judiciaire est possible pour toutes les autorités qui peuvent avoir à intervenir en matière de détention et il le sera le plus souvent à l'initiative du juge d'instruction (...) ».

133. Le Professeur Michèle-Laure Rassat note aussi que

¹¹ 16ème édition du Manuel, page 548, point 559-1, Dalloz 1996.

¹² *Procédure Pénale*, Michèle-Laure Rassat, page 525 et suivantes, Editions PUF.

« L'inspiration qui a animé la création du contrôle judiciaire était excellente puisqu'il s'agissait de (...) de permettre un contrôle relativement sérieux d'inculpés dont la situation ne paraissait pas suffisamment sérieuse pour être détenus, sans pour autant pouvoir être laissés en liberté complète.

La réalisation est exécrable et aboutit à créer pour la liberté et la dignité de l'homme une menace bien plus grande que celle née de la détention provisoire. Sont, en effet, tout à fait légitimes les mesures qui ont pour but la surveillance de l'intéressé et la prévention de sa récidive et qui correspondent exactement aux objectifs de la poursuite pénale. Sont, au contraire, inadmissible es mesures tendant à exercer sur l'inculpé une contrainte en vue d'une resocialisation qui n'est jamais qu'une normalisation sociale ».

Cette méthode devient monstrueuse quand elle est imposée à des inculpés présumés innocents et dont l'innocence juridique sera peut-être affirmée lors de la procédure ultérieure. Le contrôle judiciaire se comprend comme mesure nécessaire à l'instruction ou pour garantir l'ordre public. Il est intolérable comme signe d'une main mise de l'Etat sur la personnalité profonde de l'individu réputé innocent ».

134. La situation est encore plus problématique lorsque le Juge d'Instruction a indiqué, le 15 octobre 1999, aux conseils de la société Merce-Pesca et devant le commandant HOMBRE SOBRIDO qu'il comptait maintenir les mesures de contrôles judiciaires à l'encontre du commandant du « CAMOUCO » jusqu'à ce que celui-ci modifie ses déclarations quant aux faits allégués à son encontre et que l'armement se présente devant lui.

135. De plus, il a indiqué le fait que cette affaire ne comporte pas de caractère d'urgence. Or, il est évident qu'il existait des moyens plus efficaces qui sont créés par les conventions internationales d'entraide judiciaire visant à demander l'assistance, via une Commission rogatoire, à des juges espagnols ou panaméens, pour prendre des témoignages au Panama ou en Espagne.

136. Cette partie veut insister sur le fait que la situation est encore plus grave parce que :

- la législation française ne prévoit pas de cautionnement différent pour couvrir la responsabilité du commandant de celle du navire (ou de l'armement) ;
- si le droit international ne prévoit pas de peines d'emprisonnement dans des affaires d'infractions de pêche, le Juge national ne pourra utiliser des mesures instaurées spécifiquement dans des procédures pouvant aboutir au prononcée de peines d'emprisonnement, (telle que le contrôle judiciaire), pour sanctionner des infractions de pêche qui, du fait du droit international, ne peuvent pas être sanctionnées par des mesures restrictives de liberté.
- les mesures de contrôle judiciaire en droit français ne peuvent même pas être applicables en droit interne parce que le droit international (article 73 § 3)

édicte une interdiction d'imposer des peines d'emprisonnement dans des infractions de pêches ; Or, la doctrine et la jurisprudence française mentionnées ci-dessus établissent que les mesures de contrôle judiciaire, tel que le retrait du passeport, ne peuvent jamais être imposées dans des dossiers dans lequel la peine maximale est une peine d'amende, et non une peine d'emprisonnement.

- le point précédent a été confirmé par le Procureur Général dans les affaires de pêche jugées dernièrement par le Tribunal Correctionnel, dans lesquelles aucune peine d'emprisonnement n'a été imposée, puisque « selon le procureur », elles seraient en contradiction avec le droit international.

- la mesure imposée par le Juge d'instruction contre le commandant est, tout à fait, discriminatoire, car le retrait du passeport ne peut seulement se produire que contre des ressortissants étrangers, même si le commandant espagnol retenu à l'île Réunion est un citoyen européen.

V.4/ Violation de l'obligation de « prompt mainlevée » de l'immobilisation des navires de pêche et de prompt libération du capitaine ainsi que la fixation tardive établie par l'article 73 § 2.

137. Comme nous l'avons indiqué précédemment, la notion de promptitude doit conditionner les actes des autorités de l'Etat côtier. En effet, l'ensemble de ses dispositions vise à permettre que les activités de pêche ne soient pas trop perturbées par l'immobilisation forcée, consécutive à l'arraisonnement.

138. Ce concept de traitement rapide doit s'appliquer tant aux autorités administratives que judiciaires de l'Etat côtier. Or, dans notre affaire, cette exigence découlant de la Convention n'a pas été pleinement respectée.

139. D'une part, les autorités françaises ont mis plus de 15 jours pour communiquer aux conseils de Merce-Pesca et au conseil du commandant HOMBRE-SOBRIDO les copies des procès verbaux d'appréhension et d'infraction de l'appréhension du 28 septembre 1999 ce qui a été retardé d'autant l'assignation en référé. Or, ce dits procès verbaux étaient essentiels pour construire l'argumentaire à développer dans les conclusions déposées au soutien de cette assignation.

140. D'autre part, les autorités françaises **n'ont pas traité l'assignation en référé avec le plus de rapidité possible** : La procédure de référé française a vu son sens dénaturée car le Juge d'instance à mis plus de deux mois pour confirmer son ordonnance sans pour autant développer une argumentation valable qui aurait pu justifier le montant exorbitant de la caution.

141. Ce n'est donc que le 14 décembre 1999 que le Tribunal d'Instance de Saint-Paul a rendu son ordonnance par laquelle il confirmait, tant pour la société Merce-Pesca que pour le commandant HOMBRE-SOBRIDO, le montant de 20.000.000 FF comme caution visant à garantir la mainlevée de l'immobilisation du navire.

142. Les requérants souhaitent aussi attirer l'attention du Tribunal sur le fait que ce retard causée par les autorités françaises n'a fait qu'aggraver la situation du navire et de son commandant et nous a conduit, au lieu de épuiser les recours internes

français, à nous tourner vers le Tribunal pour que cesse, de la manière la plus rapide possible, l'immobilisation du navire et la privation de liberté du commandant HOMBRE-SOBRIDO.

143. Cette dernière ordonnance du 14 décembre 1999 fait actuellement d'un appel devant la Cour d'Appel de Saint Denis, ce qui peut, compte tenu des retards accumulés par cette dite Cour, duré de 8 à 12 mois de plus. On notera que dans une affaire précédente (navire EXPLORER battant pavillon panaméen), une première caution fût fixée pour un montant de 1.000.000 de FF pour ce navire qui transportait plus de 100 tonnes de poisson.

144. Dans une décision surprenante dan laquelle on peut avoir la difficile division entre le pouvoir politique et le pouvoir judiciaire à l'île de la Réunion, l'Administrateur des affaires maritime a introduit devant la Cour d'Appel , un appel *en urgence* qui a été jugé en moins de 8 jours en augmentant le cautionnement jusqu'à 12.000.000 FF (soit environ US\$ 1,875,170).

V.5 Violation de l'exigence du caractère raisonnable de la caution perçue en échange de la prompte mainlevée de l'immobilisation des navires de pêche établie par l'article 73 § 2.

145. L'obligation de prompte mainlevée établie par l'article 73 § 2 de la Convention ne peut être analysée séparément de la procédure établie par l'article 292 qui exige une caution d'un montant raisonnable comme condition *sine qua non* à la dite prompte mainlevée de l'immobilisation du navire.

146. Certes, l'article 292 de la Convention des Nations Unies signale que :

«1. Lorsque les autorités d'un Etat Partie ont immobilisé un navire battant pavillon d'un autre Etat Parti et qu'il est allégué que l'Etat 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'Etat 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.(...)»

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

147. Pour sa part, l'article 226 de la même Convention signale que :

« 1. a) Les Etats ne retiennent pas un navire étranger plus longtemps qu'il n'est indispensable aux fins des enquêtes prévues aux articles 216, 218 et 220. (...) »

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

148. En effet, la caution demandée lors de la mainlevée de l'immobilisation d'un navire de pêche doit représenter une garantie raisonnable pour l'Etat côtier d'une part et pour le propriétaire du navire et son équipage d'autre part :

- Pour l'Etat côtier, c'est la **garantie que son pouvoir de sanction vis à vis des contrevenants sera pleinement appliquée** ;

- Pour le propriétaire du navire et l'équipage, c'est la **garantie de pouvoir voir l'immobilisation cessée dans un délai le plus court possible et selon des conditions de libération raisonnables**.

149. Dans la présente affaire, la République française a procédé à une application tout à fait abusive de son droit à l'exigence d'une caution ou garantie financière qui permette la libération du navire arraisonné.

150. La demande, par les autorités compétentes, d'une caution de 20.000.000 FF représente l'imposition d'une condition disproportionnée, si nous tenons compte de la valeur du navire lui-même, ainsi que de la cargaison existante au moment de l'arraisonnement.

151. Cette partie considère nécessaire de procéder à une analyse approfondie du concept de « raisonnable » en tant qu'élément essentiel dans le cadre de l'exigence de toute caution ou garantie financière comme condition préalable à la mainlevée de tout navire arraisonné.

V.5.1/ Analyse des termes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

152. Selon cette partie, les autorités compétentes de la République française ont pu commettre l'erreur d'appliquer la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer sans octroyer l'importance due à l'élément de la **raisonnabilité et proportionnalité de la caution**, du fait principale que la version française de ladite convention établit, dans son article 73.2, le besoin d'une caution « suffisante » et non « raisonnable »

153. Une analyse approfondie des diverses versions linguistiques de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer démontre clairement que la caution à verser doit être raisonnable et doit s'apprécier in concreto, au regard de chaque situation factuelle.

154. Pour apprécier la portée exacte d'un texte qui a été traduit dans de nombreuses langues, on utilise communément plusieurs méthodes parmi lesquels : a) la comparaison des différentes versions linguistiques pour établir le véritable sens de la disposition qui est sujette à interprétation¹³ ; b) l'étude des travaux préparatoires, et c) la séparation des dispositions de fond et dispositions de forme et procédure, .

155. Nous croyons pertinent de procéder à une analyse du texte de la convention d'accord aux systèmes signalés dans les points a) et b).

V.5.1a/ Analyse des versions linguistiques de la Convention.

156. Nous utiliserons la méthode de comparaison linguistique¹⁴ à travers une lecture parallèle des articles 73 § 2, 218 § 4, 226 et 292 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Articles	Français	Anglais	Espagnol
73 § 2	caution ou d'une garantie suffisante	<u>reasonable</u> bond or other security	fianza <u>razonable</u> u otra garantía
218 § 4	toute caution ou autre garantie financière	any bond or other financial security	cualquier fianza u otra garantía financiera
226	<i>après l'accomplissement de formalités raisonnables, telles que le dépôt d'une caution ou d'une autre garantie</i>	subject to <u>reasonable</u> procedures such as bonding or other appropriate financial security	una vez cumplidas ciertas formalidades <u>razonables</u> , tales como la constitución de una fianza u otra garantía financiera

¹³ Lire notamment l'ouvrage "Droit International Public" sur les méthodes communément utilisées pour interpréter les conventions internationales, Nguyen-Quoc-Dinh - Patrick Daillier - Alain Pellet, L.G.D.J. 88e édition - 1999 - 1317 p.

¹⁴ Cf. l'article 33 § 3 et 4 de la Convention de Vienne sur le droit des traités qui dispose que :

« 3. Les termes d'un traité sont présumés avoir le même sens dans les divers textes authentiques.

4. Sauf les cas où un texte déterminé l'emporte (...), lorsque la comparaison des textes authentiques fait apparaître une différence de sens que l'application des article 31 et 32 ne permet pas d'éliminer, on adoptera le sens qui, compte tenu de l'objet et du but du traité, concilie le mieux les textes ».

	<i>financière</i>		<i>apropiada</i>
292	caution <u>raisonnable</u> ou d'une autre garantie financière	<u>reasonable</u> bond or other financial security	fianza <u>razonable</u> u otra <u>garantía</u> financiera

157. On peut donc constater l'importance de l'élément de la raisonnable, dans les trois importantes versions linguistiques analysées, par rapport à celui suggéré par les autorités françaises de « caractère suffisant » à prendre en considération lors de la fixation d'une caution permettant la prompte mainlevée de l'immobilisation d'un navire et de son commandant.

158. De plus, il faut noter que, en langue française, la différence sémantique entre les deux termes est assez importante car le terme « raisonnable » fait référence à la notion de raison, au sens, que la caution doit être fixée par les autorités de l'Etat côtier en tenant compte de ce qui est raisonnable et proportionné au regard des conditions particulières de l'espèce. A l'inverse, le terme « suffisant », n'implique pas que l'on doit tenir compte d'éléments extérieurs qui puissent influencer les autorités de l'Etat côtier.

159. L'analyse des définitions des termes "raisonnable" et "suffisant" dans d'autres langues, nous montre aussi les différences sensibles qui existent entre ces deux mots.

160. En langue espagnole, aussi, le mot "*razonable*", est défini comme "*arreglado, justo, conforme a la razón*" (dans un sens sans équivoque liée à l'idée de raison, justice et équité) alors que le mot "*suficiente*" est défini comme "*bastante para lo que se necesita*" (avec un sens univoque signifiant quantité suffisante au regard des fins envisagées)¹⁵.

161. La langue anglaise nous indique, pour sa part, que les termes « raisonnable » et suffisant » ne sont pas synonymes. Ainsi, le terme « *reasonable* » est défini comme « *within the limits of reason ; not greatly less or more than might be thought likely or appropriate ; moderate, specially in price* ». Le terme « *sufficient* », pour sa part, est défini comme « *adequate (esp. in quantity or extent) for a certain purpose ; enough* ».

162. En conclusion, on notera donc que, même si la version française du texte de la Convention comporte une traduction différente d'un même concept (le concept de caution raisonnable), les autres versions citées ci-dessus et d'autres versions linguistiques de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer établissent assez clairement **le caractère nécessairement raisonnable de la caution.**

¹⁵ Définitions extraites du "*Diccionario de la Lengua Española*". Real Academia Española. Madrid 1992, Vol II – p., 1731 et 1916.

V.5.1b/ Analyse des travaux préparatoires de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

163. La lecture des travaux préparatoires de la Convention se révèle assez intéressante car le mot « raisonnable » y est utilisé fréquemment :

La notion de « *caution raisonnable* » est apparue lors de la deuxième session de la conférence, en 1974, dans une proposition américaine portant sur l'**article 73**¹⁶.

Cette version disposait que

*« Arrested vessels and their crew shall be entitled to release upon the posting of a **reasonable bond** or other security. Imprisonment or other forms of corporal punishment in respect of conviction for fishing violations may be imposed only by the State of nationality of the vessels or individual concerned ».*

164. Cette notion de caution est en fait très liée au second membre de phrase qui a disparu au cours des débats postérieurs car cette caution semble avoir été exigée pour empêcher l'Etat côtier d'emprisonner les membres d'équipage, laissant ce droit au seul Etat du pavillon. La logique était donc la suivante :

- soit une caution versée à l'Etat côtier,
- soit des mesures plus coercitives prises uniquement par l'Etat du pavillon.

165. On trouve aussi logiquement des éléments d'explication dans les travaux préparatoires de l'**article 292**. Cet article a été conçu pour renforcer les dispositions de fond de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer relative à la prompt libération des navires de l'article 73 § 2. Les négociateurs du texte ont introduit une procédure rapide pour permettre de traiter les cas où l'Etat côtier retient les navires arraisonnés dans leurs zones de souveraineté¹⁷.

166. Pour contrebalancer l'aspect rapide et protecteur de la procédure de l'article 292 pour les armateurs et l'Etat de pavillon, il a été envisagé au début que la prompt libération des navires serait sujette aux conditions de fond de la convention, et notamment à celle du versement d'une caution raisonnable et à condition que la procédure devant le Tribunal ne bloque pas les procédures devant les juridictions de l'Etat côtier.

167. Ainsi, le projet d'article 292 a été modifié, à la demande de certains Etats, pour bien limiter son champ d'application aux cas mentionnés explicitement par la Convention (c'est à dire prompt libération de navires de pêche arraisonnés par un Etat côtier)¹⁸. Une précision a donc été introduite relativement à la caution pour éviter tout problème d'interprétation du terme « *bond* » : les termes « *reasonable*

¹⁶ Document A/CONF.62/C.2/L.47 (1974), article 21, III Off. Rec. 222, 224 (USA).

¹⁷ Document A/CONF.62/WP.9 (ISNT, Part IV/Rev.1, 1976) article 15, V Off Rec. 111 (Président).

¹⁸ Document A/CONF.62/WP.9/Rev.2 (RSNT, Part IV, 1976) article 14, VI Off Rec. 144 (Président).

bond » et « *other security or financial security* » ont été introduits dans le projet d'article.

168. Enfin, à propos des travaux préparatoires de l'article 218, les commentateurs de la Convention, indique

« *The expanded expression of any bond or other financial security was introduced in the final stage of this article development . It is intended to avoid any technical legal connotation which different legal systems might attach to the word bond (and its equivalent in other authentic text of the convention)* »¹⁹

V.5.1c/ Analyse du Règlement de Procédure du Tribunal International du droit de la mer.

169. L'utilisation du terme "raisonnable" en relation avec le montant de la caution à verser comme condition de la prompte mainlevée de l'immobilisation tout navire arraisonné est aussi identifiable dans les deux versions officielles du Règlement du Tribunal International du Droit de la Mer:

Articles	Français	Anglais
111-2.d)	(...) pour la détermination du montant d'une <u>caution ou autre garantie financière raisonnable</u> ou pour toute autre question	(...) to the determination of the amount of a <u>reasonable bond or other financial security</u> and to any other issue...
113.1	(...) concernant la mainlevée de l'immobilisation du navire ou la libération de son équipage dès le dépôt d'une <u>caution raisonnable</u> ou d'une autre garantie financière...	(...) for the prompt release of the vessel or the crew upon the posting of a <u>reasonable bond</u> or other financial security...

170. Il faut noter que, même en rapport avec d'autres questions, tels que le règlement des différends, l'utilisation du terme "raisonnable" est traduite à l'anglais para "*reasonable*". Tel est le cas de l'article 57 du même Règlement.

V.5.2/ Analyse du concept de « raisonnable » en droit international.

¹⁹ Page 272, Commentaire de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, publiée par l'Université de Virginie, Center of Oceans Law and Policy, Volume IV, Page 334 ss.

171. Le concept de « raisonnable » a souvent été analysé par la doctrine dans le cadre de l'application du droit public et privé. Nous signalerons ci-après des commentaires doctrinaux extraits de rapports approfondis sur cette notion.

Ainsi, N. Mac Cormick, dans un ouvrage consacré aux notions à contenu variable en droit, a indiqué que

« Reasonableness is indeed, we might all admit, a good thing in itself, even if, like moderation, **good only within reason and in moderation** ²⁰ ».

172. Marcel Fontaine, dans un article intitulé « *Best Efforts, reasonable care, due diligence et règles de l'art dans les contrats internationaux* », indique que

« *Quel est le sens de raisonnable? On doit sans doute distinguer "raisonnable" et "rationnel". "Raisnable", dans le contexte en cause, ne signifie pas "logique", conforme à la "raison au sens philosophique" mais conforme à la "raison pratique", au bon sens, aux jugements de valeur généralement acceptés. Et cette "raison pratique" trouve à s'exercer dans des situations où le comportement à adopter dépend de la prise en considération et de la pondération d'une pluralité de facteurs, les différentes circonstances susceptibles d'influer sur la décision à prendre (...)* »

De plus il ajoute que :

« *Référence est souvent faite au comportement habituellement suivi dans les mêmes circonstances, le "raisonnable" entretenant un rapport étroit avec les conceptions admises dans le milieu social. On peut aussi renforcer l'exigence, en se référant au comportement d'une personne "expérimentée", "prudente", ayant égard aux intérêts de toutes les parties. (...)* ».

Le "raisonnable"...se réfère à ce qui est généralement considéré comme devant être fait en pareille circonstance. »²¹.

V.5.3/ Analyse du concept de « raisonnable » dans la Jurisprudence du Tribunal International du droit de la mer (Aff.1 « MV SAIGA »).

173. Les requérants souhaitent souligner le fait que le Tribunal lui-même s'est déjà prononcé sur l'importance de la prise en compte du concept de "raisonnabilité" lors de la fixation de toute caution nécessaire pour la prompte mainlevée des navires arraisonnés par des autorités nationales.

En effet, dans la version française de l'arrêt du 4 décembre 1997, "*N/V Saiga I*"²², le Tribunal dispose que:

²⁰ Voy. N. Mac Cormick "*On reasonableness*". Les Notions à contenu variable en droit. Bruxelles, 1984. p. 131.

²¹ Voy. M. Fontaine, "*Best efforts, reasonable care, due diligence et règles de l'art dans les contrats internationaux*". Revue de Droit des Affaires Internationales. Paris. N° 8 – 88. p. 1011 et ss.

« 77. Il peut y avoir violation de l'article 73, paragraphe 2, de la Convention, même lorsque aucune caution n'a été déposée. L'exigence d'une mainlevée "prompte" a une valeur intrinsèque et peut l'emporter lorsque le dépôt d'une caution n'a pas été possible, a été rejetée ou n'est pas prévue par la législation de l'Etat côtier, ou encore lorsqu'il est allégué que la caution exigée est exorbitante.

(...)

82. Selon l'article 113, paragraphe 2, du Règlement du Tribunal, le Tribunal "détermine le montant, la nature, la forme de la caution ou autre garantie financière à déposer". L'indication la plus importante à cet égard est celle contenue dans l'article 292, paragraphe 1, de la Convention selon laquelle la caution ou la garantie financière doit être "raisonnable". De l'avis du Tribunal, ce critère englobe le montant, la nature et la forme de la caution ou de la garantie financière. L'équilibre global à établir entre montant, forme et nature de la caution doit être raisonnable »

Le Tribunal octroie donc une importance essentielle au caractère équilibré et non exorbitant de la caution à imposer comme condition pour une prompte mainlevée d'un navire.

174. Dans cette même affaire, le Juges Park, Nelson Chandrasekhara Rao, Vukas et Ndiayae ont ratifié, dans leur opinion dissidente, l'importance de la raisonabilité de la caution dans le cadre de l'application de l'article 292 de la Convention:

"If the Tribunal concludes that the allegation of the Applicant is well-founded, it is competent to order the release of the vessel or its crew upon the posting of a reasonable bond or other financial security, as provided for in article 292."²³

175. Cette partie exposera ci-après et de façon suffisamment claire, quels sont les éléments qui démontrent que, dans la présente affaire, rien ne justifie l'imposition d'une caution de 20.000.000 de francs français; une telle somme est absolument disproportionnée au regard de la valeur du navire ainsi que de la valeur de la cargaison présumée illégalement pêchée.

176. L'absence d'une motivation adéquate à cet égard ne fait qu'augmenter la gravité des décisions telles que celles prises par le Tribunal d'Instance de Saint Paul qui ne sont pas exemptes de d'interférences politiques quant à la ligne à adopter par toutes les autorités françaises pour lutter contre les violations des ZEE françaises.

²² Aff. 1/97. Aff du Navire "SAIGA." entre Saint Vincent et les Grenadines, d'une part, et la Guinée, d'autre part.

²³ Point 7 de l'opinion dissidente des Juges Park, Nelson Chandrasekhara Rao, Vukas et Ndiayae.

177. En conclusion, les requérants demandent au Tribunal, à la lumière de tout ce qui précède, de **considérer que la notion de « caution raisonnable » doit être appréciée comme une mesure ayant une valeur, proportionnée à la valeur du navire et de sa cargaison, au jour de la pêche, ce qui ne peut jamais se traduire par une caution exigeant une somme telle que celle constatée dans la présente affaire.**

VI/ L'absence de raisonnable et de motivation quant au « montant » de la caution demandée par la République française.

178. Dans la présente affaire, on notera, d'une part que les procès-verbaux de la saisie mentionnent, sans aucun fondement, une valeur du navire de 20.000.000 de FF (cette affirmation n'est pas étayée par aucune analyse sur l'état du navire).

Or, sans raison apparente, le Tribunal d'Instance de Saint-Paul a rendu une ordonnance par laquelle il établit une caution encore plus élevée d'un montant de 20.000.000 FF.

Dans son ordonnance, le Tribunal d'Instance signale que :

« Attendu, au vu de ces éléments, et notamment de la valeur du navire et des pénalités encourues, que la mainlevée de la saisie ne pourra se faire que sous la condition du paiement préalable d'une caution de 20.000.000 FF (soit environ US\$ 3,115,751) fixée par application de l'article 4 de la loi du 18 juin 1996, modifiée par la loi du 18 novembre 1996, et de l'article 142 du Code de procédure pénale ».

179. Les requérants s'étonnent de l'absence de motivation quant à la fixation du montant de 20.000.000 FF. En effet, aucun élément factuel ne vient soutenir l'imposition d'une telle mesure.

180. Comme cette partie a déjà eu l'occasion de le développer lors de l'action en référé, il faut souligner qu'il est totalement irréaliste d'estimer la valeur du navire saisi à la somme de 20.000.000 FF. En effet, la valeur du navire a été déclarée par un commissaire naval dans un document datant du 21 janvier 1997, après avoir suivi de modifications suite à son rachat en novembre 1996 à une société thonière d'investisseurs japonais (**ANNEXE 27**) :

Valeur du navire : 135.000.000 Pesetas = 5.455.206 FF

181. Compte tenu de la dépréciation logique d'un navire qui a été utilisé dans des conditions de pêche en haute mer depuis 1996 jusqu'à la date de l'arraisonnement, on peut établir le calcul suivant :

182. Dépréciation annuelle : 12'5% : 1997, 1998 et 1999 : - 37'5 % (2.045.702 FF)

Donc, la valeur actuel serait de 3.409.504 FF (+/- US\$ 524.539)

(taux de change 1 FF= 24.747 Pesetas)

183. Or, il faut remarquer que le « CAMOUCO », construit en 1986/1987, avait été racheté d'occasion par la société Merce-Pesca et l'expertise accompagné en Annexe a été fait juste après avoir suivi lesdites réformes.

184. Quant à l'absence de motivation dénoncée par cette partie lors des actions devant les juridictions françaises, le Tribunal d'Instance de Saint-Paul dispose, dans son ordonnance du 14 décembre 1999, que :

« il appartient au juge pénal de fixer le cautionnement en vertu de l'article 142 du Code de Procédure Pénal, qu'il n'y a pas lieu de rendre compte des éléments sur lesquels il s'est fondé pour à la fois garantir le paiement des pénalités encourues et garantir la représentation des prévenus eu égard à la nature des faits . ».

185. D'après nous, l'ordonnance du Tribunal d'Instance de Saint-Paul n'est en aucun point conforme à la lettre et à l'esprit des textes qui encadrent le prononcé des cautions. En effet, l'article 142 du code de procédure pénal –précité– liste un certain nombre de cas où le versement d'une caution est justifié. Ces cas représentent à la fois des conditions d'application dudit article et aussi des exigences de motivation de toute mesure du type prévu.

186. On peut donc aisément en conclure que la fixation d'une caution doit nécessairement rentrer dans le cadre de l'article 142, ce qui implique une exigence de motivation minimale. Or, ni l'ordonnance du 14 décembre 1999, ni celle du 8 octobre 1999 (qui cite uniquement l'article 142 et l'article 4 de la loi du 18 juin 1966) ne font apparaître clairement les motivations du Tribunal d'Instance de Saint-Paul lors de la fixation de la caution.

187. De plus, si on suit l'argumentation du Tribunal d'Instance de Saint Paul, il faudrait trouver dans les 20.000.000 de FF demandés, une application de l'échelle des sanctions fixée par l'article 4 de la loi du 18 juin 1966. Or, il faut aussi souligner que les autorités françaises appliquent une méthode assez déconcertante pour calculer la dite caution **alors que c'est le plus souvent la valeur de la cargaison qui sert généralement de base pour calculer la caution que l'on doit verser.**

188. Le tableau ci-dessous reflète pour quelques-uns des navires de pêche arraisonnés par la République française dans les Terres Australes et Antarctiques françaises, avec le volume de poisson saisi à bord et le montant de la caution exigée par les autorités françaises.

Tableau des bateaux arraisonnés par la République française

Navire	Date Ordonnance	Pavillon	Nationalité de l'armement et du capitaine	Tonnage saisi (en KT)	Montant de la caution (en KF)

Golden Eagle	8.7.99	Vanuatu	armement Hong-Kong, danois et capitaine	22	10 millions FF
Ercilla	17.9.98	Chili	armement et capitaine chiliens	130	65 millions FF
Vieirasa Doce	30.12.98	Argentine	armement et capitaine argentins	+/- 91	45,5 millions
Camouco	8.10.99	Panama	armement panaméen, capitaine espagnol	6	20 millions

On trouvera en annexe, la copie des ordonnances les plus pertinentes (**ANNEXE 27**).

189. La méthode de calcul utilisée par les autorités françaises lors de la fixation du montant des cautions établies comme condition de mainlevée des navires cités dans le tableau précédent découle des dispositions législatives françaises. La loi du 18 juin 1966 réprimant dans les ZEE des Terres Australes et Antarctiques françaises (T.A.A.F) les infractions sur la pêche (**ANNEXE 23**) dispose dans son article 4 qu'un montant maximum de 1.000.000 FF augmenté de 500.000 FF par tonne illégalement pêchée au-delà de 2 tonnes sera perçu.

190. Or, dans notre cas, la somme obtenue par le Tribunal d'Instance de Saint-Paul est en tout point identique à celle mentionnée dans le procès verbal de la Direction Régionale et Départementale des Affaires Maritimes du navire en date du 7 octobre 1999.

191. Ce montant de 20.000.000 FF a donc été obtenu de façon non conforme à la méthode de calcul précitée.

VII. Montant estimé raisonnable pour la partie requérante, ainsi que forme et nature de la caution à déposer par l'armateur du « CAMOUCO »

192. Le requérant, compte tenu des éléments ici exposés, à titre principal, considère que la prompte mainlevée de l'immobilisation du « CAMOUCO » devrait être accordée sans qu'une caution ne soit versé.

193. Il faut tenir compte que le navire s'est trouve immobilisé depuis plus de 100 jours, que le 6 tonnes de poissons ont été déjà vendues par l'Etat français, ayant une valeur de 350.000 FF (+/- US\$ 54,000).

194. Néanmoins, à titre subsidiaire, le requérant considère que le défaut de notification de l'entrée dans la ZEE de Crozet peut constituer une infraction mineure, pour laquelle une juste caution couvrant les procédures devant les Tribunaux français, pourrait être exigée pour un montant de 100,000 FF (+/- US\$ 15,000). Dans

une affaire récente, (VIEIRASA XII), qui a fait l'objet d'une décision du 18 décembre 1998 du même Tribunal Pénal qui un jour devra juger de notre affaire à l'île de la Réunion, le commandant fut condamné pour le défaut de notification à une amende de 200.000 FF (+/- US\$ 30,000). Cette dernière décision est devenue ferme et définitive, sans que les autorités françaises n'interjette un appel (**ANNEXE 28**).

195. Enfin, le requérant souhaite indiquer au Tribunal que l'immobilisation du « CAMOUCO » a, depuis le 5 octobre 1999, coûté plus de 1.435.400 FF (+/- US\$ 220.000) (cf. supra **Annexe 22**) à la société Merce-Pesca en frais de personnel, honoraires des conseils, factures de l'agence de shipping. Cette situation qui est donc très préjudiciable à la société Merce-Pesca devra aussi être prise en considération au moment où, si le Tribunal accepte d'exiger la prompte mainlevée de l'immobilisation du « Camouco ».

196. En ce qui concerne la « nature » de la caution, dans une telle hypothèse, le requérant souhaite effectuer le paiement par une caution bancaire, et non pas en espèces, comme les autorités françaises l'ont exigé dans des dossiers précédents (Aff. Golden Eagle).

197. En ce qui concerne la « forme », et compte tenu des traitements de ce type des dossiers par la République française, la parti requérante, demande le dépôt d'une éventuelle caution directement entre les mains du Tribunal (si la République française en est d'accord et si le Tribunal, conformément à l'article 113 § 3, accepte cet accord).

VIII/ Violation des principes généraux du droit concernant la bonne foi et le non-respect du principe de proportionnalité.

198. Cette partie requérante souhaite attirer l'attention du tribunal sur de nombreux éléments de faits qui démontrent la **réelle bonne foi** du propriétaire du « CAMOUCO ».

Notamment, parmi eux, il faut souligner le fait que, dès le 1er octobre 1999, la société Merce-Pesca a contacté les autorités françaises compétentes pour essayer de clarifier la situation du « CAMOUCO » afin que celle-ci ne devienne intenable tant pour elle que pour le commandant et l'équipage du « CAMOUCO ».

199. Cette volonté de collaboration contraste avec l'attitude montrée, dès le début, par les autorités maritimes françaises qui, comme nous l'avons indiqué tout au long de la présente requête, notamment :

- n'ont pas permis la libre communication entre le « CAMOUCO » et la société Merce-Pesca ;
- ont conservé les éléments de preuve, à bord de la frégate « FLOREAL » ;
- ont motivé le refus, par les marins du « CAMOUCO » de signer leurs témoignages respectifs ;

SJ Berwin & Co

- n'ont communiqué les procès verbaux de l'appréhension du 28 septembre 1999 que tardivement ;
- ont retenu le passeport du commandant HOMBRE SOBRIDO dès son arrivé à l'île de la Réunion ;
- n'ont pas notifié à l'Etat du pavillon l'arraisonnement du « CAMOUCO » dans les plus brefs délais ;
- ont ralenti le cours général de la procédure.

IX/ CONCLUSIONS

200. Compte tenu de tout ce qui précède, cette partie tient souligner le fait que la caution imposée, par les autorités françaises en tant que condition préalable à la mainlevée du navire « CAMOUCO », ne respecte pas ni les exigences dérivées des règles internationales ni celles découlant de la loi française elle-même.

201. L'absence de toute motivation quant au montant de la dite caution, qui d'ailleurs s'est avéré absolument disproportionnée si on considère la valeur réelle du navire et de sa cargaison lors de son arraisonnement, constituent des éléments incompatibles avec l'exigence de « raisonabilité » établie par les articles 73 et 292 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et aussi, la jurisprudence dans l'affaire « M VSAIGA ».

202. La situation actuelle, très préjudiciable pour la requérante, est la suivante:

a) Quant au commandant du "CAMOUCO", Monsieur HOMBRE SOBRIDO:

Le commandant du CAMOUCO reste toujours retenu, sans son passeport et contre sa volonté, sur le territoire de l'île de la Réunion. Il est mis en examen depuis le 7 octobre 1999, impliqué dans une procédure pénale, du fait que le juge d'instruction compétent dans cette affaire considère que sa présence est indispensable pour la résolution du dossier.

Il s'agit d'une situation contraire, comme on a pu le démontrer, aux dispositions de droit international dans la matière.

b) Quant au navire "CAMOUCO"

Le navire "CAMOUCO" reste arraisonné dans le Port des Galets depuis le 5 octobre 1999. La caution qui a été fixée le 8 octobre 1999 (et confirmée le 14 décembre 1999) par les juridictions compétentes françaises comme condition pour la mainlevée de l'immobilisation du navire est de 20.000.000 de Francs Français, ce qui, comme on a pu le démontrer dans la présente requête, suppose une mesure tout à fait disproportionnée, contraire aux dispositions de droit international applicables dans ce cas, et naturellement inadmissible par l'armateur concerné dans la présente affaire.

* * * * *

Par conséquent et en vertu de :

l'article 292 de la Convention,

l'article 34 de l'annexe VI de la Convention,

et les articles 113 et 125 du Règlement de procédure du Tribunal,

la partie requérante

DEMANDE AU TRIBUNAL :

1/ De dire que le Tribunal est compétent au titre de l'article 292 de Convention des Nations Unies sur le droit de la mer pour connaître de la requête déposée ce jour ,

2/ De déclarer la recevabilité de la présente requête,

3/ De déclarer que la République française a violé l'article 73, paragraphe 4, en ne notifiant pas promptement l'arraisonnement du navire « CAMOUCO » à la République du Panamá.

A) QUANT AU COMMANDANT DU NAVIRE "CAMOUCO", MONSIEUR HOMBRE SOBRIDO

4/ De demander, à titre incident, et aux bonnes fins de la procédure, que la République française permet au Commandant HOMBRE SOBRIDO de se rendre à l'audience qui aura lieu prochainement à Hambourg.

5/ De constater le non-respect par la République française des dispositions de la Convention concernant la prompte libération du commandant des navires arraisonnés;

6/ D'exiger de la République française la prompte libération du commandant HOMBRE SOBRIDO, sans aucun cautionnement;

7/ De constater que le non-respect par la République française des dispositions de l'article 73, paragraphe 3, en appliquant au commandant des mesures à caractère pénales qui constituent de facto une rétention illégale.

B) QUANT AU NAVIRE "CAMOUCO"

8/ De constater le non-respect par la République française des dispositions de la Convention concernant la prompte mainlevée de l'immobilisation du navire « CAMOUCO »;

9/ D'exiger de la République française la prompte mainlevée du navire « CAMOUCO », sans aucun cautionnement, compte tenu des pertes et des frais déjà exposés par l'armateur du « CAMOUCO »;

10/ De déterminer, à titre subsidiaire, le montant, la nature et la forme de la caution ou autre garantie financière à déposer par la société Merce-Pesca. pour obtenir la mainlevée de « CAMOUCO » et la libération de son commandant HOMBRE SOBRIDO :

A cet égard, la partie requérante demande au Tribunal qu'il note son souhait de voir une garantie bancaire d'une banque européenne de premier ordre, et non pas un paiement en espèces, et à verser entre les mains du Tribunal international du droit de la mer, afin de la transmettre en due forme aux autorités françaises, en échange de la mainlevée de l'immobilisation du navire.

Quant au montant de la caution, et compte tenu des règles applicables dans le cadre d'affaires similaires, cette partie propose au Tribunal la fixation d'une caution non supérieure au montant de 100.000 Francs Français (CENT MILLE FRANC FRANÇAIS, +/- US\$ 15,000) au sein de laquelle le Tribunal appréciera le fait que de nombreux frais ayant été engagés par la société Merce-Pesca depuis l'arraisonnement du « CAMOUCO ».

11/ De déclarer que la République française supportera les frais des requérants découlant de la présente procédure

Fait à Bruxelles pour Hambourg, le lundi 17 janvier 2000

Ramón García Gallardo.

Agent

Agent désigné par la République de Panama, en vertu du pouvoir en date du 28 décembre 1999 (Cette signature est certifiée conformément aux exigences de l'article 110 § 3 du Règlement de procédure du Tribunal).



REPUBLICA DE PANAMA
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES



Departamento Consular y
Legalizaciones

CERTIFICADO DE
AUTENTICACION

6370320

Recibo Oficial _____

Arancel 00 _____

Derechos 10.00 _____

No. 10938 _____

El Suscrito PEDRO SITTON URETA
NOMBRE DEL FUNCIONARIO CONSULAR
ENCARGADO DE LOS ASUNTOS
CONSULARES/ BRUSELAS, BELGICA
TITULO Y LUGAR DE AcreditACION

CERTIFICA:

que la firma que aparece en el documento adjunto que dice: RAMÓN GARCIA GALLARDO***** es auténtica y corresponde a la que acostumbra usar en los documentos que autoriza en calidad de agente de la república de PANAMA *****

Dado en la Ciudad de Bruselas el día 17
ENERO de 1992000.
del mes de _____ de 199____.



FIRMA DEL FUNCIONARIO CONSULAR

SJ Berwin & Co

Je certifie qu'une copie de la demande et de tous documents à l'appui a été fournie à l'Etat du pavillon, conformément à l'article 110 § 3 du Règlement.

Bruxelles, le lundi 17 janvier 2000

Ramón García Gallardo.
Agent



REPUBLICA DE PANAMA
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES



Departamento Consular y
Legalizaciones

CERTIFICADO DE
AUTENTICACION

Recibo Oficial 6370320
60
Arancel 10
Derechos _____

No. 10939

El Suscrito PEDRO SIMON ULLTA
NOMBRE DEL FUNCIONARIO CONSULAR
ENCARGADO DE LOS ASUNTOS
CONSULARES/ BRUSSELAS, BELGICA
TITULO Y LUGAR DE ACREDITACION

CERTIFICA:

que la firma que aparece en el documento adjunto que dice: RAMON GARCIA GALLARDO***** es auténtica y corresponde a la que acostumbra usar en los documentos que autoriza en calidad de AGENTE DE LA REPUBLICA DE PANAMA*****

Dado en la Ciudad de Bruselas el día 17 del mes de enero de 1992000.



FIRMA DEL FUNCIONARIO CONSULAR

RESUME SOMMAIRE (« EXECUTIVE SUMMARY »).

Le soussigné Ramón García Gallardo, avocat au barreau de Madrid et Bruxelles et du cabinet SJ BERWIN & Co, intervenant comme Agent de la **République du Panama**, conformément au pouvoir délivré à Panama City par le Ministre des Affaires Etrangères le 28 décembre 1999, en vertu de l'article 292 § 2 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer dépose une requête visant à ce que la **République française** mette fin, sans délai, à la violation caractérisée des différentes dispositions de ladite Convention, notamment les articles 58 et 73 (ci après la Convention).

Historique du litige. La société MERCEPESCA, de droit panaméen, est propriétaire du navire de pêche palangrier surgélateur dénommé « CAMOUCO » battant pavillon panaméen, immatriculé 21209-94-CH et répondant à l'indicatif international HP-6919. L'équipage du « CAMOUCO » est composé de marins ayant presque tous de la nationalité espagnole.

Le « CAMOUCO » a appareillé du port namibien de WALVIS BAY le 16 septembre 1999, sous les ordres du commandant José Ramón HOMBRE SOBRIDO pour pêcher à la palangre (« longline ») dans les eaux internationales des mers du sud.

Le navire a été arraisonné par la frégate de surveillance française « FLOREAL », le 28 septembre 1999 dans la Zone Economique Exclusive (ZEE) de Crozet à 160 nautiques de la limite Nord, lorsqu'il se dirigeait vers une autre zone de pêche en dehors de la ZEE de Crozet.

Selon les documents des autorités militaires et administratives françaises, le 28 septembre 1999, à 13H28 (temps universel D), le commandant de l'hélicoptère de la frégate de surveillance « FLOREAL » reconnaît le « CAMOUCO » en train de filer une palangre. Selon les observations de l'hélicoptère de la marine française, les hommes du « CAMOUCO », après avoir coupé la palangre, auraient rejeté des sacs, contenant, pour certains, de la légine fraîche. Un sac de couleur verte, jeté à la mer, a été récupéré, contenant trente quatre kilogrammes de légine fraîche.

Une visite est effectuée par les autorités françaises à 15H40 (D). Six tonnes de légines congelées sont trouvées dans les soutes. Sur la déclaration de l'officier français Thierry MOISSON, « *le poisson est congelé. Dur, il est impossible d'y faire pénétrer un thermomètre* ». Le capitaine confirme qu'il s'agit de légine et affirme qu'il s'agit de six tonnes pêchées sur l'ELAN BANK situé au sud de la ZEE de Crozet. Thierry MOISSON rajoute que « *Les tunnels de congélation sont vides et stoppés* ». D'autre part, le procès verbal d'infraction constate, pour sa part, que « *L'usine est propre* ».

Déclarations du Commandant HOMBRE SOBRIDO. Par contre, selon les déclarations effectuées par le Commandant HOMBRE SOBRIDO, le navire a traversé la ZEE de Crozet. Le Navire venait des eaux internationales, situées au sud de la ZEE.

Dans ses déclarations déposées auprès du Juge d'instruction, le commandant HOMBRE SOBRIDO confirme le fait que c'était sa première campagne de pêche sur

le navire et qu'il est allé pêcher au sud de la ZEE. Il comptait ensuite se rendre sur l'ELAN BANK mais il en a été dissuadé par le mauvais temps. Il décide donc de traverser la ZEE de Crozet, dans le sens SUD-NORD pour aller pêcher sur un banc de poisson situé au-dessus de la limite Nord de la ZEE de Crozet. D'ailleurs, son contrat de travail lui interdit expressément de pêche hors des eaux internationales.

Pour ce qui est des 6 tonnes de légine congelés trouvés à bord du « CAMOUCO », le commandant déclare que ces 6 tonnes de légine ont été pêchées au sud de la ZEE de Crozet (zone où se situait le « CAMOUCO » avant de transiter par la ZEE de Crozet) et s'étonne que son assistant n'ait pas noté les 6 tonnes de légine litigieuse comme cela est fait habituellement. En fait, il s'agissait du résultat des premiers jours de pêche. Le commandant affirme, à propos des 34 kilogrammes de légine fraîche repêché par un hélicoptère français: « *Pour moi, il n'y avait pas de légine fraîche à bord de mon navire à ce moment là* ».

Il n'y a pas des preuves qui puissent indiquer que ces légines étaient bien des légines fraîches, puisque les autorités ont dit avoir remonté de l'eau, sur la « FLOREAL » un sac avec le 34 kg du poisson sans pouvoir constater le commandant HOMBRE SOBRIDO s'il était frais et s'il appartenait à son navire. Or ce n'est seulement que, lors des interrogatoires, huit jours plus tard, que la Gendarmerie nationale lui a montré une photo noir et blanc prise sur un navire (préssumé être la « FLOREAL ») ; Cette photo montrait un sac de plastique avec des poissons à l'intérieur. Il est étonnant que cette pièce photographique essentielle soit la seule photo en noir et blanc et qu'elle soit pas comme les autres qui lui ont été montrés en couleur.

De plus, pour ce qui concerne les sacs de plastique rejetés à la mer par l'équipage avant l'arraisonnement, le commandant indique qu'ils sont identiques à ceux utilisés à bord du « CAMOUCO » et sont utilisés pour jeter les ordures (poisson, vieux vêtements, bouteilles) en mer. Il déclare aussi qu'il n'avait pas attendu l'hélicoptère pour jeter 48 sacs de poubelle : « *C'était une coïncidence. Je ne pense pas que mes marins aient pu mettre de la légine fraîche à l'intérieur de ces sacs car nous n'avions pas pêché* ».

Sur les déclarations non signées du reste de l'équipage « CAMOUCO » qui figurent dans les dépositions suite aux interrogatoires. Les déclarations des marins du « CAMOUCO » ne peuvent pas être prises en considération car elles n'ont pas été signées. Le refus de la totalité des membres de l'équipage du « CAMOUCO » a été motivé par le fait qu'ils doutaient de la sincérité de la transcription de leur déclaration, même si la police avait mis à leur disposition une interprète.

Suivi des faits jusqu'à la présentation de la présente requête. Le 7 octobre 1999, la Direction Régionale et Départementale des Affaires Maritimes a dressé 2 procès verbaux de saisie relatifs à la saisie du navire (avec une estimation de la valeur du navire à 20.000.000 de FF (soit environ US\$ 3,115,750), saisie de la cargaison d'une valeur de 350.000 FF (soit environ US\$ 54,525). Il est à noter que **les appareils de pêche et les appâts n'ont pas été saisis** (ayant une valeur de +/- 1.500.000 FF ou US\$ 225,000), contrairement à la loi française qui impose de les

saisir dans des cas de pêche illicite, raison pour laquelle le navire selon les autorités françaises aurait été arraisonné. Merce-Pesca a même pu les faire sortir du territoire français vers Walvis Bay le 21 octobre 1999.

Le 7 octobre 1999, le commandant HOMBRE SOBRIDO est mis en examen et est placé sous contrôle judiciaire par le Parquet du Tribunal de Grande Instance de Saint-Denis (Tribunal Pénal). Son passeport espagnol lui a aussi été retiré ce qui limite, d'une manière très discutable, sa capacité de mouvement.

Le 8 octobre 1999, le Tribunal d'Instance de Saint-Paul rend une ordonnance par laquelle il confirme la saisie du « CAMOUCO » et ordonne que la mainlevée de la saisie du navire soit effectuée sous la condition du paiement d'une caution de 20.000.000 de FF.

Le 22 octobre 1999, afin d'obtenir la **prompte mainlevée de l'immobilisation du navire et la prompte libération de l'équipage**, les conseils ont déposé, au nom de l'armateur Merce-Pesca, une assignation en référé ayant pour but de prononcer la mainlevée des saisies pratiquées à l'encontre du navire, de sa cargaison et de son équipage et de réduire la caution à un montant « raisonnable » en application de l'article 292 § 1 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer

Le 14 décembre 1999, soit plus de deux mois et demi après l'arraisonnement du navire, le Tribunal de Saint-Paul a rendu l'ordonnance de référé où il refuse de considérer les arguments de Merce-Pesca et où il déboute les parties dans leurs demandes de mainlevée et de réduction du cautionnement de 20.000.000 de FF.

Le Tribunal notera de plus que **la situation du commandant HOMBRE SOBRIDO n'a pas évoluée** et celui-ci est toujours retenu, contre son grés, sur l'île de la Réunion. Sauf erreur de son Agent, La République du Panama n'a toujours pas reçu de notification de l'arraisonnement du « CAMOUCO ».

Les requérants souhaitent aussi indiquer au Tribunal **que l'immobilisation du « CAMOUCO » a, depuis le 5 octobre 1999, coûté plus de 1.435.400 FF(soit environ US\$ 224,300)** à la société Merce-Pesca en frais de personnel, honoraires des conseils, factures de l'agence de shipping.

FONDEMENTS DE DROIT.

L'obligation de prompt notification des appréhensions et rétentions de navires étrangers est établie par l'**article 73 § 4**, intitulé « *Mise en application des lois et règlements de l'Etat côtier* » qui dispose que :

*« En cas d'appréhension ou de rétention de bateaux étrangers, l'Etat riverain notifiera **avec promptitude** à l'Etat du pavillon par les moyens appropriés les mesures prises et les éventuelles sanctions subséquentes ».*

L'**article 73 § 3** dispose, pour sa part, que

*« Les sanctions prévues par l'Etat côtier pour **les infractions** en matière de lois et de pêche dans la zone économique exclusive **ne peuvent comprendre l'emprisonnement**, à moins que les Etats concernés n'en conviennent autrement, ni aucun autre châtement corporel ».*

L'obligation de prompt mainlevée et prompt libération des équipages est établie par l'**article 73 § 2** qui dispose que :

« Lorsqu'une caution ou une 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 ».

Cette obligation est sanctionnée par la **procédure établie par l'article 292 § 1** de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

FUMUS BONI IURIS

Même si l'objet de la présente affaire n'est d'établir la réalité des infractions, soit-disant éventuellement commises par le « CAMOUCO » dans la ZEE Crozet française, le requérant souhaite, toujours en respectant la pleine compétence des Tribunaux de la République française pour les questions de fonds, attirer l'attention du Tribunal sur un faisceau d'éléments qui, selon cette partie, serviront à guider le raisonnement du Tribunal.

Il serait souhaitable que lors de l'audience orale devant le Tribunal international du droit de la mer, le Commandant HOMBRE SOBRIDO puisse être entendu, afin de confirmer les points exposés ci-dessous.

On notera en premier lieu le **non-respect du principe du contradictoire par les autorités françaises** qui, à diverses étapes de l'arraisonnement et de l'immobilisation du « CAMOUCO » :

- Les circonstances de l'arraisonnement restent peu claires et comportement encore beaucoup de contradictions.

-les Procès Verbaux d'appréhension que d'infraction que les déclarations du commandant HOMBRE SOBRIDO (lors de l'interrogatoire par la Gendarmerie nationale et lors des discussions qu'il a eues avec l'Agent pour préparer cette présente requête) n'indiquent pas que le « CAMOUCO » était clairement en train de se livrer à une activité de pêche illégale.

- Lors de leur **visite à bord**, les officiers de la « FLOREAL » ne trouvent aucune trace de poisson frais en quantité significative : à part les 6 tonnes de légine congelée, il n'y a pas de poisson frais.

- Quand, à 21H40 (D), la « FLOREAL » récupère une bouée (ou balise de pêche) qu'il suppose appartenir au « CAMOUCO », il récupère aussi, selon le procès verbal d'infraction, une bouée, de 1500 mètres, une ancre, une ancre et 200 mètres de ligne de fonds. Or, il n'est pas fait référence dans les procès-verbaux à la récupération d'une quelconque quantité de poissons sur les hameçons. Cette partie n'a pas constaté sur les pièces apportées lors de la procédure, c'est donc bien la preuve que cette bouée, même si elle semble appartenir au « CAMOUCO », ne lui aurait pas servi à pêcher lors de son passage dans la ZEE

- De plus, il faut revenir sur les **conditions de repêchage** de la bouée par la « FLOREAL ». La « FLOREAL » s'est servie du gionomètre du navire et des positions de bouées qui y étaient mémorisé pour rechercher des éventuelles bouées

qui auraient pu confirmer que le « CAMOUCO » était effectivement en train de réaliser des opérations de pêche illégale dans la ZEE de Crozet. En effet, quand un navire-palengrier pêche, il laisse en mer deux bouées reliées par une ligne de pêche, de plus de 8-12 kilomètres, qui supporte quelques milliers d'hameçons avec des appâts pour attraper la légine. Chaque bouée émet un signal radio que le gionomètre capte pour faciliter leurs récupérations en mer. De plus, elles émettent des « flash » dès qu'il fait sombre pour, là aussi, faciliter leur récupération.

- La « FLOREAL » n'a donc eu plus qu'à rechercher, avec l'aide du gionomètre des positions situées dans le sillage supposé où le « CAMOUCO » aurait été en action de pêche illégale.

Mais, cette partie tient à souligner qu'il est probable que :

- soit la bouée appartienne à un autre navire ayant pêché sur zone. Les navires palengriers, pêchant de la légine, utilisent presque le même type de matériel et les mêmes fournisseurs internationaux.

- la bouée appartienne au « SAINT JEAN »/ « CAMOUCO » et qu'il l'ait perdu lors des campagnes de pêche réalisées quand il opérait sur zone, munie de licences françaises valables jusqu'en juin 1999. Selon les déclarations recueillies auprès de l'ancien patron de pêche espagnole du « SAINT JEAN » pendant l'année d'exploitation du navire sous licences françaises, quelques lignes ont été abandonnées ou perdues à cause du mauvais temps, à Crozet. Cet argument pourrait expliquer que le Gionomètre garderait encore une position à l'intérieur de la ZEE de Crozet. Il faut ajouter que la distance entre le lieu de l'arraisonnement et le lieu où l'on a trouvé la bouée est distante de beaucoup de miles nautiques.

- Les pièces à conviction, utilisées au cours des interrogatoires et de l'instruction des infractions alléguées contre le commandant HOMBRE SOBRIDO n'ont pas été, dès le début de l'affaire, traitées de manière contradictoire. En effet, elles sont restées entre les mains des officiers du « FLOREAL » et de la gendarmerie maritime pendant beaucoup de jours sans avoir été notifié ou donné au Commandant du navire qu'après presque 15 jours dès l'arrivée du navire à terre.

- La société Merce-Pesca et ses conseils n'ont pas pu communiquer librement avec le « CAMOUCO » pendant les 7 jours de navigation entre la ZEE de Crozet et le Port des Galets (Ile de la Réunion).

- Les membres de l'équipage, lors des interrogatoires réalisés par la Gendarmerie nationale entre le 5 et le 7 octobre 1999, ont refusé de signer leurs dépositions respectives au motif qu'il avait des doutes quant à la sincérité de la traduction de leurs propos.

- Le fait d'avoir trouvé à bord du « CAMOUCO » que 6 tonnes de légines pêchées absolument congelées, avaient été pêchées en dehors de la ZEE, 4 jours avant l'arraisonnement.

- Le fait que les soutes du navire étaient presque vides : 6 tonnes de légine saisies sur une capacité de stockage de 120 tonnes.

- Des doutes sérieux quant aux faits que le navire était en flagrant délit de pêche illégale, puisqu'il n'a pas pu être établi l'existence de poisson frais dans le navire. En

S.J Berwin & Co

effet, il n'est pas établi que le poisson photographié sur la « FLOREAL » proviennent du navire car il pourrait très bien provenir des frigos de la « FLOREAL ».

- Les autorités françaises indiquent qu'elles ont trouvé, à bord du « CAMOUCO », des documents établissant que le navire effectuerait des activités de pêche dans la ZEE de Crozet. Ces dits documents appartiennent à l'ancien capitaine du navire, quand, entre juillet 1998 et juillet 1999, le « CAMOUCO » rebaptisé « SAINT JEAN » pêchait en ZEE de Crozet.

- Le 7 octobre 1999, seulement deux procès verbaux ont été réalisés par les autorités françaises. Or, elles n'ont pas respecté les dispositions légales en matière de saisie qui disposent qu'en cas de pêche illégale, les appareils et appâts **doivent être saisis**. Hors, dans notre affaire, elles les ont laissés sortir (leur valeur était de +/- 1.500.000 FF ou US\$ 225,000).

Toujours en respectant la pleine compétence française pour le traitement de ses dossiers, la partie requérant considère néanmoins que la présente affaire, des arguments de faits existent pour pouvoir établir qu'il s'agit d'un dossier qui aurait mérité une analyse plus **objective et raisonnable**.

Les violations caractérisées de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

a/ Tout d'abord, un premier aspect en lien avec **le principe général de liberté de navigation dans la Zone Economique Exclusive et plus précisément quant aux conséquences du droit de passage pacifique au sein de la ZEE.**

La législation de la République française prévoyant la présomption que tout poisson trouvé à bord d'un navire ayant omis de signaler son entrée dans la ZEE de Crozet doit être considéré comme pêché illégalement à l'intérieur de ladite zone, constitue une violation du respect du principe international de liberté de passage, dans la mesure que les obligations imposées par la République française en tant qu'Etat côtier dépassent largement ce qui pourrait être considéré comme une mesure normale de protection d'activités dans sa ZEE.

b/ Puis, l'obligation de prompt notification à l'Etat du pavillon de l'arraisonnement de tout navire;

c/ Ensuite, la République française est en train de violer ces **obligations en vertu de l'article 73 § 3 sur la non-imposition de sanctions d'emprisonnement dans des cas d'infractions en matière de lois et de pêche dans la ZEE ;**

Le commandant HOMBRE SOBRIDO est au centre d'une procédure pénale qui peut déboucher vers le prononcé de mesures d'emprisonnement, et dans lequel sa situation personnelle actuelle constitue **de facto** une détention abusive et contraire aux dispositions prévues dans l'Article 73 &3.

Le commandant du « CAMOUCO » a été placé « sous contrôle judiciaire » avec interdiction de quitter l'île de la Réunion, et avec retrait de son passeport espagnol. Ceci constitue une grave violation de ses droits personnels car, même si aucune peine d'emprisonnement n'a été formellement prononcée à son encontre, il est depuis plus de 100 jours retenus contre sa volonté sur l'île de la Réunion au motif que sa présence est présumée nécessaire à l'instruction qui n'a toujours pas été clôturée.

Pour ce qui est des conditions du placement sous contrôle judiciaire, les Professeurs Stefani et Levasseur, dans leur manuel « *Procédure Pénale* », note que

« La mise sous contrôle judiciaire ne peut être ordonnée que si certaines conditions soient réunies ; Il faut d'abord que la personne mise en examen soit au moins une peine d'emprisonnement correctionnel et non une simple peine d'amendes « .

En conclusion, le droit international ne prévoit pas de peines d'emprisonnement dans des affaires d'infractions de pêche, le Juge national ne pourra utiliser des mesures instaurées spécifiquement dans des procédures pouvant aboutir à la prononcée de peines d'emprisonnement, (telle que le contrôle judiciaire), pour sanctionner des infractions de pêche qui, du fait du droit international, ne peuvent pas être sanctionnées par des mesures restrictives de liberté.

d/ Une violation aussi de l'exigence, signalée par l'article 73 § 4 de la Convention, d'une **prompte mainlevée de l'immobilisation des navires de pêche arraisonnés** par l'Etat côtier ;

e/ Et enfin, dans le cadre de cette requête, un **cinquième aspect** concernant l'exigence, établie par l'article 292 de la Convention, du **caractère nécessairement raisonnable des cautions** exigées en échange de la prompte mainlevée des navires arraisonnés.

Dans la présente affaire, la République française a procédé à une application tout à fait abusive de son droit à l'exigence d'une caution ou garantie financière qui permette la libération du navire arraisonné.

La demande, par les autorités compétentes, d'une caution de 20.000.000 FF représente l'imposition d'une condition disproportionnée, si nous tenons compte de la valeur du navire lui-même, ainsi que de la cargaison existante au moment de l'arraisonnement.

Analyse des termes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Selon cette partie, les autorités compétentes de la République française ont pu commettre l'erreur d'appliquer la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer sans octroyer l'importance due à l'élément de la raisonnabilité et proportionnalité de la caution, du fait principale que la version française de ladite convention établit, dans son article 73.2, le besoin d'une caution « suffisante » et non « raisonnable »

Une analyse approfondie des diverses versions linguistiques de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer démontre clairement que la caution à verser doit être raisonnable et doit s'apprécier in concreto, au regard de chaque situation factuelle.

Analyse des versions linguistiques de la Convention. Après une analyse à travers une lecture parallèle des articles 73 § 2, 218 § 4, 226 et 292 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, on peut donc constater l'importance de l'élément de la raisonnabilité, dans les trois importantes versions linguistiques analysées, par rapport à celui suggéré par les autorités françaises de « caractère suffisant » à prendre en considération lors de la fixation d'une caution permettant la prompte mainlevée de l'immobilisation d'un navire et de son commandant.

En conclusion, on notera donc que, même si la version française du texte de la Convention comporte une traduction différente d'un même concept (le concept de caution raisonnable), les autres versions citées ci-dessus et d'autres versions linguistiques de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer établissent assez clairement **le caractère nécessairement raisonnable de la caution.**

Analyse des travaux préparatoires de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Analyse du Règlement de Procédure du Tribunal. L'utilisation du terme "raisonnable" en relation avec le montant de la caution à verser comme condition de la prompte mainlevée de l'immobilisation tout navire arraisonné est aussi identifiable

dans les deux versions officielles du Règlement du Tribunal International du Droit de la Mer.

Il faut noter que, même en rapport avec d'autres questions, tels que le règlement des différends, l'utilisation du terme "raisonnable" est traduite à l'anglais par "reasonable". Tel est le cas de l'article 57 du même Règlement.

Analyse du concept de « raisonnable » en droit international.

Analyse du concept de « raisonnable » dans la Jurisprudence du Tribunal International du droit de la mer (Aff.1 « MV SAIGA »). Les requérants souhaitent souligner le fait que le Tribunal lui-même s'est déjà prononcé sur l'importance de la prise en compte du concept de "raisonnabilité" lors de la fixation de toute caution nécessaire pour la prompte mainlevée des navires arraisonnés par des autorités nationales.

En effet, dans la version française de l'arrêt du 4 décembre 1997, "*N/V Saiga*"²⁴, le Tribunal dispose que:

« 77. Il peut y avoir violation de l'article 73, paragraphe 2, de la Convention, même lorsque aucune caution n'a été déposée. L'exigence d'une mainlevée "prompte" a une valeur intrinsèque et peut l'emporter lorsque le dépôt d'une caution n'a pas été possible, a été rejetée ou n'est pas prévue par la législation de l'Etat côtier, ou encore lorsqu'il est allégué que la caution exigée est exorbitante.

(...)

82. Selon l'article 113, paragraphe 2, du Règlement du Tribunal, le Tribunal "détermine le montant, la nature, la forme de la caution ou autre garantie financière à déposer". L'indication la plus importante à cet égard est celle contenue dans l'article 292, paragraphe 1, de la Convention selon laquelle la caution ou la garantie financière doit être "raisonnable". De l'avis du Tribunal, ce critère englobe le montant, la nature et la forme de la caution ou de la garantie financière. L'équilibre global à établir entre montant, forme et nature de la caution doit être raisonnable »

L'absence de raisonnabilité et de motivation quant au « montant » de la caution demandée par la République française.

Il faut tenir compte que le navire s'est trouvé immobilisé depuis plus de 100 jours, que les 6 tonnes de poissons ont été déjà vendues par l'Etat français, ayant une valeur de 350.000 FF (+/- US\$ 54,000).

Néanmoins, à titre subsidiaire, le requérant considère que le défaut de notification de l'entrée dans la ZEE de Crozet peut constituer une infraction mineure, pour laquelle une juste caution couvrant les procédures devant les Tribunaux français, pourrait être exigée pour un montant de 100,000 FF (+/- US\$ 15,000). Dans une affaire

récente, (VIEIRASA XII), qui a fait l'objet d'une décision du 18 décembre 1998 du même Tribunal Pénal qui un jour devra juger de notre affaire a l'île de la Réunion, le commandant fut condamné pour le défaut de notification à une amende de 200.000 FF (+/- US\$ 30,000). Cette dernière décision est devenue ferme et définitive, sans que les autorités françaises n'interjette un appel.

Enfin, le requérant souhaite indiquer au Tribunal que l'immobilisation du « CAMOUCO » a, depuis le 5 octobre 1999, coûté plus de 1.435.400 FF (+/- US\$ 220.000) à la société Merce-Pesca en frais de personnel, honoraires des conseils, factures de l'agence de shipping. Cette situation qui est donc très préjudiciable à la société Merce-Pesca devra aussi être prise en considération au moment où, si le Tribunal accepte d'exiger la prompte mainlevée de l'immobilisation du « Camouco ».

CONCLUSIONS

Compte tenu de tout ce qui précède, cette partie tient souligner le fait que la caution imposée, par les autorités françaises en tant que condition préalable à la mainlevée du navire « CAMOUCO », ne respecte pas ni les exigences dérivées des règles internationales ni celles découlant de la loi française elle-même.

L'absence de toute motivation quant au montant de la dite caution, qui d'ailleurs s'est avéré absolument disproportionnée si on considère la valeur réelle du navire et de sa cargaison lors de son arraisonnement, constituent des éléments incompatibles avec l'exigence de « raisonabilité » établie par les articles 73 et 292 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et aussi, la jurisprudence dans l'affaire « M VSAIGA ».

* * * * *

Par conséquent et en vertu de :

l'article 292 de la Convention,

l'article 34 de l'annexe VI de la Convention,

et les articles 113 et 125 du Règlement de procédure du Tribunal,

la partie requérante

DEMANDE AU TRIBUNAL :

1/ De dire que le Tribunal est compétent au titre de l'article 292 de Convention des Nations Unies sur le droit de la mer pour connaître de la requête déposée ce jour ,

2/ De déclarer la recevabilité de la présente requête,

3/ De déclarer que la République française a violé l'article 73, paragraphe 4, en ne notifiant pas promptement l'arraisonnement du navire « CAMOUCO » à la République du Panamá.

A) QUANT AU COMMANDANT DU NAVIRE "CAMOUCO", MONSIEUR HOMBRE SOBRIDO

4/ De demander, à titre incident, et aux bonnes fins de la procédure, que la République française permet au Commandant HOMBRE SOBRIDO de se rendre à l'audience qui aura lieu prochainement à Hambourg.

5/ De constater le non-respect par la République française des dispositions de la Convention concernant la prompte libération du commandant des navires arraisonnés;

6/ D'exiger de la République française la prompte libération du commandant HOMBRE SOBRIDO, sans aucun cautionnement;

7/ De constater que le non-respect par la République française des dispositions de l'article 73, paragraphe 3, en appliquant au commandant des mesures à caractère pénales qui constituent de facto une rétention illégale.

B) QUANT AU NAVIRE "CAMOUCO"

8/ De constater le non-respect par la République française des dispositions de la Convention concernant la prompte mainlevée de l'immobilisation du navire « CAMOUCO »;

9/ D'exiger de la République française la prompte mainlevée du navire « CAMOUCO », sans aucun cautionnement, compte tenu des pertes et des frais déjà exposés par l'armateur du « CAMOUCO »;

10/ De déterminer, à titre subsidiaire, le montant, la nature et la forme de la caution ou autre garantie financière à déposer par la société Merce-Pesca. pour obtenir la mainlevée de « CAMOUCO » et la libération de son commandant HOMBRE SOBRIDO :

A cet égard, la partie requérante demande au Tribunal qu'il note son souhait de voir une garantie bancaire d'une banque européenne de premier ordre, et non pas un paiement en espèces, et à verser entre les mains du Tribunal international du droit de la mer, afin de la transmettre en due forme aux autorités françaises, en échange de la mainlevée de l'immobilisation du navire.

Quant au montant de la caution, et compte tenu des règles applicables dans le cadre d'affaires similaires, cette partie propose au Tribunal la fixation d'une caution non supérieure au montant de 100.000 Francs Français (CENT MILLE FRANC FRANÇAIS, +/- US\$ 15,000) au sein de laquelle le Tribunal appréciera le fait que de nombreux frais ayant été engagés par la société Merce-Pesca depuis l'arraisonnement du « CAMOUCO ».

11/ De déclarer que la République française supportera les frais des requérants découlant de la présente procédure.