

**INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA
TRIBUNAL INTERNATIONAL DU DROIT DE LA MER**



MINUTES OF PUBLIC SITTINGS

MINUTES OF THE PUBLIC SITTINGS
HELD FROM 7 TO 8 DECEMBER 2000

*The "Monte Confurco" Case
(Seychelles v. France), Prompt Release*

PROCES-VERBAL DES AUDIENCES PUBLIQUES

PROCÈS-VERBAL DES AUDIENCES PUBLIQUES
DES 7 ET 8 DECEMBRE 2000

*Affaire du « Monte Confurco »
(Seychelles c. France), prompte mainlevée*

For ease of use, in addition to the normal continuous pagination, this volume also contains, between square brackets at the beginning of each statement, a reference to the pagination of the uncorrected verbatim records.*



En vue de faciliter l'utilisation de l'ouvrage, le présent volume comporte, outre une pagination continue, l'indication, entre crochets, au début de chaque exposé, de la pagination des procès-verbaux non corrigés.**

* The uncorrected verbatim records are available on the website of the Tribunal at www.itlos.org.

** Les procès-verbaux non corrigés sont disponibles sur le site Internet du Tribunal : www.tidm.org.

Minutes of the Public Sitings held from 7 to 8 December 2000

Procès-verbal des audiences publiques des 7 et 8 décembre 2000

PUBLIC SITTING HELD ON 7 DECEMBER 2000, 10.15 A.M.

Tribunal

Present: *President* CHANDRASEKHARA RAO; *Vice-President* NELSON; *Judges* CAMINOS, MAROTTA RANGEL, YANKOV, YAMAMOTO, KOLODKIN, PARK, MENSAH, BAMELA ENGO, AKL, ANDERSON, VUKAS, WOLFRUM, LAING, TREVES, MARSIT, EIRIKSSON, NDIAYE, JESUS; *Registrar* CHITTY.

For Panama:

Mr Ramón García Gallardo
Avocat, Bar of Brussels, Belgium, and Bar of Burgos, Spain,

as Agent;

Mr Jean-Jacques Morel
Avocat, Bar of Saint-Denis, Réunion, France,

as Deputy Agent;

Mrs Dolores Domínguez Pérez,
Attorney, Bar of La Coruña, Spain and Brussels, Belgium,
Legal Assistant, S.J. Berwin & Co., London, United Kingdom, and Brussels, Belgium,

Mr Bruno Jean-Etienne
Legal Assistant, S.J. Berwin & Co., Brussels, Belgium,

as Counsel.

For France:

Mr Michel Trinquier,
Deputy Director for the Law of the Sea, Fisheries and the Antarctic, Office of Legal Affairs,
Ministry of Foreign Affairs,

as Agent;

Mr Jean-Pierre Quéneudec
Professor of International Law at the University of Paris I, Paris, France,

Mr Jacques Belot
Avocat, Bar of Saint-Denis, Réunion, France,

as Counsel.

AUDIENCE PUBLIQUE DU 7 DECEMBRE 2000, 10 H 15

Tribunal

Présents : M. CHANDRASEKHARA RAO, *Président*; M. NELSON, *Vice-Président*;
MM. CAMINOS, MAROTTA RANGEL, YANKOV, YAMAMOTO,
KOLODKIN, PARK, MENSAH, BAMELA ENGO, AKL, ANDERSON,
VUKAS, WOLFRUM, LAING, TREVES, MARSIT, EIRIKSSON, NDIAYE,
JESUS, *juges*; M. CHITTY, *Greffier*.

Pour le Panama :

M. Ramón García Gallardo
avocat à Bruxelles, Belgique, et à Burgos, Espagne,

comme agent;

M. Jean-Jacques Morel
avocat à Saint-Denis de la Réunion, France,

comme agent adjoint;

Mme Dolores Domínguez Pérez,
conseil, avocat espagnole, au barreau de La Coruña et Bruxelles,
assistante juridique du cabinet SJ Berwin & Co., Londres, United Kingdom, Bruxelles, Belgique,

M. Bruno Jean-Etienne
collaborateur, *S.J. Berwin & Co.*, Bruxelles, Belgique,

comme conseils.

Pour la France :

M. Michel Trinquier,
sous-directeur du droit de la mer, des pêches et de l'Antarctique à la direction des affaires
juridiques du Ministère des affaires étrangères,

comme agent;

M. Jean-Pierre Quéneudec
professeur de droit international à l'Université de Paris I, Paris, France,

M. Jacques Belot
avocat à Saint-Denis de la Réunion, France,

comme conseils.

Opening of the Oral Proceedings

[PV.00/5, E, p. 4–8; F, p. 1–3]

The President:

Before we start today’s proceedings, may I refer to the passing away of one of our dear colleagues, Judge Lihai Zhao, on 10 October 2000. We miss his presence today. He was an eminent international lawyer and made important contributions to our work. Let us observe a minute’s silence in honour of the departed soul. Thank you.

I now give the floor to the Registrar.

The Registrar:

Today, the Tribunal will take up the hearing in Case No. 6 on the List of cases. It has been listed as *The “Monte Confurco” Case, Seychelles versus France*. Agents and Counsel for both Seychelles and France are present.

The Application was duly filed in the Registry of the Tribunal on 27 November 2000 on behalf of the Republic of Seychelles against the Republic of France for the prompt release of the *Monte Confurco* and its Master.

The Application is made under article 292 of the United Nations Convention on the Law of the Sea.

The President:

This public sitting is held pursuant to article 26 of the Statute of the Tribunal to hear the parties present their evidence and arguments in the *“Monte Confurco” Case*.

I call on the Registrar to read out the submissions of the Seychelles as contained in its Application.

The Registrar:

The Applicant requests:

1. To declare that the Tribunal has jurisdiction under Article 292.
2. To declare the present Application admissible.
3. To declare that the French Republic has contravened Article 73, paragraph 4, by not properly giving notice of the arrest of the vessel *Monte Confurco* to the Republic of Seychelles.
4. To declare that the guarantee set by the French Republic is not reasonable as to its amount, nature or form.
5. With respect to the Master of the vessel, *Monte Confurco*, Mr. José Pérez Argibay:
 - To ask, as an interlocutory measure for reasons of due process, that the French Republic allow the Captain to attend the hearing which is shortly to take place in Hamburg.
 - To find that the French Republic has failed to observe the provisions of the Convention concerning prompt release of masters of arrested vessels.

- To require the French Republic promptly to release the Master, without bond, in light of the presence of the ship, cargo, etc. as a reasonable guarantee, given the impossibility of imposing penalties of imprisonment against him and the fact that he is a European citizen.
- To find that the failure of the French Republic to comply with the provisions of Article 73, paragraph 3, in applying to the Master measures of a penal character constitutes a *de facto* unlawful detention.
- 6. To set a bond in the maximum amount of FF 2,200,000 (based upon FF 200,000 for failure to notify presence and FF 2,000,000 for up to four tons of catch theoretically taken in the worst of cases).
- 7. With regard to the nature of the bond, that the Tribunal consider that the value of the cargo seized, the fishing tackle seized, the bait and the fuel constitute part of the guarantee; according to our calculations, the value of the foregoing being FF 9,476,382.
- 8. That the Tribunal choose between the financial instrument issued by a European bank or a guarantee comprising the value of an equivalent number of tons to be immediately discharged.
- 9. With regard to the form of the financial bond, as a subsidiary measure, in the event that the Tribunal chooses to set a symbolic financial bond, the Applicant requests that the tribunal note its desire for a bank guarantee by a leading European bank rather than payment in cash, to be deposited with the French Republic unless the parties decide that it be deposited with the Tribunal, in exchange for the release of the vessel.

The President:

On the same day that the Application was filed in the Registry, a copy of the Application was transmitted to the Government of France. By Order of 27 November 2000, the President of the Tribunal fixed 7 and 8 December 2000 as the dates for the hearing of the case.

The Respondent filed its Response with the Registry of the Tribunal on 6 December 2000.

I call on the Registrar to read out the submissions of France as contained in its Response.

The Registrar:

In its Response the Government of France concludes as follows:

On the basis of the foregoing presentation of facts and considerations of law, the Government of the French Republic, while reserving the right to supplement or amend the present submissions, as appropriate, requests the

Tribunal, rejecting the second submission made on behalf of the Republic of Seychelles, to declare and adjudge:

1. that the bond set by the competent French court for the release of the *Monte Confurco* is reasonable in the circumstances of the case in light of all the relevant factors.
2. that the application submitted on 28 November 2000 on behalf of the Republic of Seychelles is therefore not admissible.

Copies of the Application and the Response have been made available to the public in accordance with the Rules of the Tribunal.

The President:

The Tribunal notes the presence in court of Mr Ramón García Gallardo, Agent of the Republic of Seychelles, and Mr Michel Trinquier, Agent of the Republic of France.

I now call on the Agent of the Applicant to note the representation of the Seychelles.

M. García Gallardo :

Monsieur le Président, Monsieur le Vice-Président, Messieurs les membres du Tribunal, Monsieur le représentant de la République française, permettez-moi avant tout, en tant qu'agent de la République des Seychelles, mais aussi en tant qu'avocat, de manifester que c'est pour moi un grand honneur et un grand plaisir d'inaugurer cette nouvelle salle d'audience du nouveau siège du Tribunal international du droit de la mer. Voulu par les parties contractantes, soutenu par l'Allemagne, et grâce à l'administration du Tribunal, ce nouveau bâtiment qui nous accueille aujourd'hui est la représentation vivante de la dignité que tout le monde attendait de cette très haute juridiction internationale. Ceci représente pour moi l'engagement et la ferme volonté de la part de la communauté internationale de considérer les mers et les océans comme une zone de paix et de justice.

Rendre la justice est une tâche toujours plus difficile, et l'intelligence et la connaissance du droit de la mer ne suffisent plus. Il faut disposer aussi de moyens techniques et humains facilitant le travail des juges et ce siège moderne, au bord de l'Elbe, doté de la plus haute technologie, doit promouvoir et augmenter l'efficacité de l'administration expéditive de la justice.

Je souhaiterais aussi présenter mes condoléances pour le décès du membre du Tribunal, M. Zhao, personne renommée dans notre domaine du droit de la mer, que j'ai eu le plaisir de rencontrer lors de l'*Affaire du « Camouco »*.

Présentation de mon équipe : Monsieur le Président, tout d'abord Maître Jean-Jacques Morel, avocat français à la Cour de Saint-Denis de l'île de la Réunion, intervenant dans des affaires de droit maritime et de droit pénal. Aussi, en tant que conseils, M. Bruno Jean-Etienne, de nationalité française, et Mlle Dolores Domínguez, de nationalité espagnole, tous les deux avocats et assistants au sein de notre cabinet S.J. Berwin à Bruxelles.

Un petit pays comme les Seychelles, avec 60 000 habitants, avec très peu de moyens, nous a donné la procuration pour mieux représenter les intérêts de son navire devant le Tribunal.

The President:

Thank you.

I now call on the Agent of France to introduce his delegation.

M. Trinquier :

Monsieur le Président, Messieurs les juges, je me bornerai quant à moi à faire ce que l'on m'a prié de faire, et je vais donc directement présenter la délégation française.

Comme conseil, M. Jean-Pierre Quéneudec, professeur de droit international public à l'université de Paris. Comme conseil également, Maître Jacques Belot, avocat au barreau de la Réunion.

Merci de votre attention.

The President:

Thank you. Following consultations with the Agents of the parties, it has been decided that the Applicant, Seychelles, will be the first to present its evidence and arguments. Accordingly, the Tribunal will hear Seychelles first. In the afternoon, the Tribunal will hear France.

I now give the floor to the Agent of Seychelles.

Plaidoirie des Seychelles

EXPOSE DE M. GARCIA GALLARDO
AGENT DES SEYCHELLES
[PV.00/5, F, p. 3–18]

M. García Gallardo :

Monsieur le Président, Monsieur le Vice-Président, Messieurs les membres du Tribunal, Messieurs les représentants de la République française, je suis déjà venu dans cette salle en février à l'occasion des audiences de l'*Affaire du « Camouco »* car j'avais été invité par Monsieur le Greffier à visiter les travaux de ce nouveau siège. Cette salle était encore en travaux et je ne m'imaginai pas y revenir, du moins aussi rapidement, pour un nouveau dossier. Mais ce que je ne voulais pas imaginer non plus était de comparaître devant ce Tribunal avec un nouveau dossier de l'article 292 de la Convention, et encore moins un dossier à nouveau contre la République française. C'est pour cette raison précisément que j'ai longtemps hésité à accepter cette affaire, examinant toute l'information disponible avant de suggérer de soumettre l'affaire au Tribunal international du droit de la mer. Je pensais vraiment que les tribunaux français respecteraient cette fois-ci la portée des décisions récemment prises dans les affaires « SAIGA » et « Camouco » et je réalise avec tristesse qu'il n'en est rien.

En ce qui concerne le commandant du navire *Monte Confurco*, il ne s'agit pas uniquement de retirer de la législation toute référence faite à des peines d'emprisonnement à l'encontre du commandant ou de l'équipage, situation que les avatars législatifs d'un pays peuvent retarder, mais on espérait bien une application claire de la part des juges français en conformité avec l'article 73, paragraphe 3, de la Convention qui, tout le monde le sait, interdit ces peines d'emprisonnement et de la jurisprudence du Tribunal dans l'*Affaire du « Camouco »*. Même si le commandant n'est pas au sens strict du terme en prison, il se trouve actuellement *de facto* dans une situation de détention. Tout cela sans compter sur le fait qu'il est ressortissant de l'Union européenne, communauté de droit où il existe à l'échelle européenne des normes de libre circulation et aussi des mécanismes pour garantir l'assistance des personnes inculpées lors d'un procès.

En ce qui concerne le navire, j'espérais tout d'abord de la part des autorités administratives et judiciaires françaises une interprétation stricte de leur propre législation interne – je ne demandais pas plus – ainsi que de leurs éventuelles sanctions maximales, conformément aux circonstances particulières de cette affaire. J'attendais de même que les décisions des affaires « SAIGA » et « Camouco » en matière de fixation du cautionnement raisonnable soient respectées. De façon regrettable, les choses ne se sont pas déroulées ainsi, et c'est pour cette raison que j'ai accepté cette affaire, conjointement avec mon équipe de collaborateurs.

En tant que représentant de la République des Seychelles, je considère qu'il est essentiel que chaque justiciable, pays ou armateur dans notre cas, petit ou grand, fort développé ou non, puisse bénéficier d'une protection juridictionnelle efficace tant devant les juges nationaux que comme aujourd'hui devant un tribunal international.

Cette protection juridictionnelle est un droit que chaque Etat Partie à la Convention peut invoquer quand, comme dans le cas qui nous occupe, la République des Seychelles a estimé nécessaire de se rendre devant ce Tribunal pour faire valoir ses droits souverains d'Etat du pavillon.

The President:

You are speaking a little too fast. Would you kindly slow down the pace of your presentation.

M. García Gallardo :

C'est en pleine conscience et en toute volonté que l'Etat des Seychelles vous a saisis de l'affaire. Ce pays a estimé en pleine connaissance de cause que l'affaire méritait d'être portée à l'attention du Tribunal, au moins pour deux raisons : premièrement, la violation du droit international. Deuxièmement, la situation du commandant et le montant du cautionnement de presque 8 millions de dollars, 56 400 000 francs français.

Certains dans l'assistance de cette salle vont se dire « encore une affaire de possible pêche illégale dans les mers du Sud ». Je dois dire, malheureusement, « oui ». Je dirais même « peut-être une de trop. » Il faut savoir que dans les 24 derniers mois, il n'y a eu que l'arraisonnement de deux navires : le *Camouco* et le *Monte Confurco*, et ce n'est pas par hasard que les deux affaires ont abouti devant ce Tribunal.

Il faut rappeler qu'il y a de nombreux navires arraisonnés chaque jour de par le monde. Récemment, le Ghana a intercepté deux navires de pêche thoniers français surgélateurs (*Journal des marins*, 11 novembre). Un navire des Falkland Islands a été repéré par un navire australien dans les îles [mots inaudibles]. Des navires coréens sont arraisonnés dans les Falkland Islands pour la pêche au calamar. Même le pays que je représente aujourd'hui a arraisonné des navires français et espagnols – pourquoi pas le dire – dans sa zone économique exclusive. La législation dans tous les cas doit être appliquée, en mettant en balance les intérêts tout d'abord au bénéfice du respect des règles de conservation de la pêche reprises dans la Partie V de la Convention, j'en suis d'accord, mais aussi dans le strict respect des intérêts économiques de la pêche industrielle et des intérêts humanitaires quant à la situation de l'équipage, questions qui se trouvent à l'origine de l'incorporation de l'article 292 dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

On ne peut pas non plus attendre avec la République française qu'il se produise ce qui s'est récemment produit au Royaume du Maroc où le Roi a pu simplement relaxer par la grâce de sa Majesté trois capitaines de pêche étrangers (journal *El País*, 15 novembre 2000). Ici, je ne solliciterai pas un décret royal, mais simplement une application juste et raisonnable des règles qui régissent la pêche et la navigation des navires au sein des ZEE sous juridiction française en ce qui concerne la fixation d'un cautionnement raisonnable.

Mais il faudra aussi prendre de façon primordiale en compte, par rapport même au droit interne français, une analyse pointue et dynamique de la Convention et de la jurisprudence du Tribunal afin de délimiter au mieux cette notion de « raisonnable ». Je pense, en effet, avec tout le respect que je dois à votre honorable assemblée, que le Tribunal est à la croisée des chemins. Dans cette affaire, il est à nouveau face à une situation qui, plus que dans les affaires précédentes, doit le conduire à analyser, loin des concepts et des préjugés nationaux, la notion de caution raisonnable et, surtout, de consolider sa jurisprudence, d'éclaircir la jurisprudence du « *Camouco* ». J'espère que pour la République française, d'autres concepts tels que la compétence du Tribunal ou la recevabilité ont été suffisamment clarifiés dans les affaires précédentes et que l'on n'y reviendra pas. Sinon, nous devrions réitérer nos arguments et les arguments jurisprudentiels du Tribunal lui-même.

La République des Seychelles tentera aussi de sortir cette affaire du tourbillon médiatique et politique au sein duquel les groupes de pression économique – les armements français – ou écologiques, mais aussi les autorités administratives de la République française, tentent de l'inscrire en lançant des affirmations dans la presse qui portent atteinte à la réalité.

Nous ne sommes pas venus ici non plus pour dissenter et écouter des exposés scientifiques. C'est avec un grand intérêt que la délégation de la République des Seychelles écouterait les exposés de Monsieur le professeur Duhamel dont j'ai déjà eu l'occasion de lire les intéressants travaux et études sur les avantages comparatifs pour l'environnement austral de la pêche au chalut ou la pêche à la palangre. Ces recherches sont d'autant plus importantes

qu'elles servent à l'utile réflexion menée dans le cadre des forums scientifiques de la Convention [pour la conservation de la faune et de la flore marines de] l'Antarctique (CCAMLR).

Cette approche scientifique n'est pas l'objet des débats dans cette affaire, d'autant plus que le pays que je représente n'est pas membre du CCAMLR, du moins à ce jour. Nos exposés se fonderont sur les simples faits, la situation géographique de ce litige et quelques précisions techniques qui nous permettront ensuite, à la lumière des éléments des droits national et international pertinents, d'établir que la République française a commis à nouveau des violations des dispositions de la Convention et, notamment, de l'exigence prévue dans son article 292, paragraphe 2, de fixation avec promptitude d'un cautionnement raisonnable.

Enfin, je souhaiterais exprimer une nouvelle fois mes regrets, huit mois après le jugement de l'*Affaire du « Camouco »* par ce Tribunal, de m'adresser à nouveau à vous dans le cadre d'une affaire inscrite dans le même contexte. C'est d'autant plus regrettable que dans l'affaire précédente le résultat obtenu a été plus proche de l'expression : « Beaucoup de bruit pour rien », « *Much noise about nothing* ». Les tribunaux français ont condamné quelques mois plus tard après les audiences tenues devant ce Tribunal, le 4 avril 2000, le capitaine du navire *Camouco* au paiement d'une amende de 3 000 000 de francs français. Pas de confiscation ni du navire ni du poisson ni des appareils de pêche et sans poursuite ouverte à l'encontre de l'armement en tant que personne morale. Rappelons-nous que la caution originale de 20 millions de francs français demandée par la République française a été considérée par le Tribunal comme non raisonnable, ayant réduit son montant à 8 millions de francs français, ce qui a permis de libérer le commandant et le navire dans une période raisonnable.

Le commandant s'est vu aussi permettre de sortir de l'île de la Réunion pour revenir volontairement à l'audience orale devant les tribunaux pénaux de Saint-Denis. Je suis aussi intimement persuadé que si les autorités françaises avaient dans cette affaire favorisé une analyse des possibles infractions loin de la pression médiatique, des pressions économiques et des divers lobbies, cette affaire n'aurait été qu'une petite affaire à peine digne d'un entrefilet dans la presse locale de l'île de la Réunion. Je me demande maintenant, dans cette perspective, si on aurait pu éviter d'entamer cette procédure auprès du Tribunal.

Indépendamment d'une analyse extérieure des faits du seul objet de la procédure, la République des Seychelles veut réitérer la pleine compétence de la République française pour avoir à connaître du fond du dossier, mais sans oublier aussi la pleine compétence, au regard de la Convention, du Tribunal international du droit de la mer pour déterminer le caractère raisonnable ou non de la caution demandée à ce jour par la République française.

Je voudrais très rapidement exposer les points que la délégation de la République des Seychelles va exposer.

- Cadre factuel
- Texte de la législation française et son application
- Mise en œuvre et application en France par les juges et administrations des textes français, internationaux et de la jurisprudence internationale
- La question toujours délicate de la recevabilité ou le bien fondé de la requête
- Le caractère raisonnable, notamment de la caution, en ce qui concerne le montant, la nature et la forme
- Ce qui est raisonnable pour nous
- Et les conclusions à prévoir dans le dispositif de l'arrêt pour qu'il soit pleinement opératoire, c'est-à-dire que le Tribunal assure, une fois déposée, le cas échéant, la garantie fixée par le Tribunal, les moyens permettant une immédiate libération du navire et du commandant, avant que le jugement sur le fond soit rendu.

J'espère que demain, on pourra déposer des conclusions définitives suite aux plaidoiries de la République française.

Avec votre autorisation, Monsieur le Président, Monsieur le Vice-Président, Messieurs les juges, je passe maintenant à l'exposé des faits. Nous voici à nouveau devant un vrai dossier international, peut-être moins compliqué que celui du *Saiga*. Laissez-moi vous remémorer cette affaire. *Saiga*, un navire appartenant à une compagnie de navigation chypriote gérée par une société écossaise, arraisonné dans une ZEE de la Guinée (Conakry), charteré au moment de l'arraisonnement à une société Suisse mais naviguant sous pavillon de Saint-Vincent-et-les-Grenadines, avec à son bord un équipage ukrainien, des travailleurs sénégalais et une cargaison appartenant à une autre société Suisse. Ne nous inquiétons pas, l'affaire numéro 6, « *Monte Confurco* », devrait être moins compliquée : navire seychellois, équipage international – Espagnols, Péruviens, Chiliens, Mauriciens et Namibiens –, appartenant à une société mixte espagnole-seychelloise établie en République des Seychelles. C'est tout. Ce navire n'a jamais été, ni par la France ni par d'autres pays, ni accusé, ni jugé, ni condamné devant un tribunal d'un Etat membre pour des faits quelconques, même pas de pêche illicite.

Le navire *Monte Confurco* avait en effet appareillé à Port Louis, île Maurice, le 21 août 2000 pour une campagne de pêche à la palangre – *longline* – dans les eaux internationales des mers du Sud qui devait durer jusqu'au début décembre de l'an 2000. Vous pouvez voir sur l'écran la carte maritime. Le *Monte Confurco* disposait d'une licence de pêche seychelloise, numéro 710, qui lui permettait de pêcher dans les eaux internationales à l'exception des ZEE, sans aucune restriction expresse d'interdiction de pêche au sein du CCMALR. Nous reviendrons plus tard sur la politique des pêcheries des Seychelles. Le navire était sous les ordres du commandant, M. Argibay Pérez, qui avait signé un renouvellement de son contrat de travail le 1er novembre 2000, dans lequel il était mentionné au point 1 qu'il s'engageait explicitement à ne pas pêcher dans une ZEE. Le contrat a été apporté en annexe 7.

Sur cette carte numéro 1, nous avons la situation « continent à continent ». On peut apercevoir sur votre droite l'Australie, sur votre gauche l'Afrique du sud, tout au nord Madagascar, et je crois que l'on peut même voir la République des Seychelles. Plus au sud, on voit les TAAF (Terres australes et antarctiques françaises), l'archipel de Crozet, à droite les îles Amsterdam et Saint-Paul et l'archipel de Kerguelen qui forme une partie toute petite – l'archipel de Kerguelen, même s'il a la superficie de toute la France continentale – de la totalité de la carte maritime qui montre toutes les mers du Sud qui vont du côté gauche du côté de l'Atlantique jusqu'à l'océan Indien et, à droite, on voit déjà l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Il faut dire que les navires de pêche, pour se déplacer dans cette zone des mers du Sud ont besoin d'une dizaine de jours pour arriver ainsi que pour retourner au port principal utilisé : l'île Maurice, les Seychelles, l'île de la Réunion.

Sur la carte numéro 2, on se rapproche de la zone d'interception. Sur l'écran, on peut apercevoir le pôle sud, les îles Kerguelen, et les îles MacDonald. Je crois que vous avez même déjà vu les photos du navire.

Sur la carte numéro 3, on voit les distances qui séparent les îles Kerguelen des points habités les plus proches. On notera que l'île porte le nom de désolation – *sadness* en anglais – terme qui fait surtout référence aux conditions climatiques extrêmes qui rendent les conditions de vie impossibles, et difficiles les conditions de navigation.

Sur la carte numéro 4, on voit le plan officiel de la CCAMLR. On peut voir la ligne la plus grosse qui délimite et contourne le territoire de la CCAMLR.

Toujours en se rapprochant de la zone de l'arraisonnement, la carte numéro 5 est un détail de la carte numéro 4 qui nous indique le tracé particulièrement abrupt des lignes CCAMLR dans la zone Kerguelen-MacDonald. Effectivement, vous voyez le parallèle 80 qui

descend brusquement sur la droite de Kerguelen et de MacDonald jusqu'à une position très basse. C'est-à-dire que sur la droite il y a pas mal de zones de pêche dans les eaux internationales non CCAMLR. On les voit aussi très proches de Crozet, au nord des zones dans les eaux internationales.

Avec la carte numéro 6, on commence avec une série de cartes extraites de cartes maritimes. Celle-ci est un agrandissement de la partie correspondant aux îles Kerguelen et MacDonald. On y voit les deux ZEE qui se chevauchent et une ligne d'interception qui les sépare.

Sur la carte numéro 7, nous avons la même zone et on y a rajouté les lignes CCAMLR précédemment vues sur les cartes 4 et 5. On voit la proximité des zones économiques exclusives, non seulement pour la zone CCAMLR, mais pour naviguer vers les eaux internationales.

Sur la carte numéro 8, la carte mentionne la zone où le *Monte Confurco* a pêché jusqu'au 7 novembre vers 10 heures, temps universel, avant de rentrer dans la zone économique exclusive et son trajet jusqu'au point d'interception le 8 novembre vers 7 heures.

Sur la carte numéro 9, on va concentrer un peu notre attention, si vous me le permettez, on focalise notre vue sur le nord-ouest de la zone économique exclusive, au-dessus à gauche de Kerguelen où le *Monte Confurco* a pêché, selon les informations reprises par les autorités françaises pendant les 4, 5, 6 et 7 novembre, comme indiqué sur leur livre de bord en possession des autorités de la République française.

La zone de pêche de tous ces jours – je ne sais pas en quelle couleur elle figure sur la carte – la zone de pêche est effectivement très proche – environ 12 milles marins selon le mémoire en défense de la République française – de la zone économique exclusive. Peu importe, pour le moment, jusqu'à aujourd'hui, la République des Seychelles n'interdisait pas aux navires d'entrer dans la zone CCAMLR.

On continue avec la carte numéro 9.

Le 7 novembre 2000, à 10 heures, temps universel, le *Monte Confurco* arrête de pêcher dans cette zone et décide de se rendre sur le Williams Bank. On peut voir le Williams Bank en dehors de la zone économique exclusive et en dehors du CCAMLR. Pour cela, il y avait deux options : soit contourner la zone économique exclusive de Kerguelen au nord ou au sud, soit traverser la zone économique exclusive en ligne droite pour atteindre au plus vite le Williams Bank (route 130), c'est-à-dire que si l'on trace une ligne entre les deux points : le point à 10 heures, temps universel, le 7 novembre, et le point le 8 novembre à 2 heures, temps universel, et on continue le tracé, on passe au-dessous de l'île solitaire et tout en ligne droite, route 130 de navigation, on va directement vers le Williams Bank.

Du fait des conditions climatiques, selon le procès-verbal de l'infraction des autorités françaises, « avec un vent de 40 kilomètres à l'heure, de la neige et des vagues de 4 mètres », le choix du commandant Argibay est clair : il décide de traverser au plus court pour ne pas être pris dans les intempéries.

Une heure plus tard, vers 11 heures – on est le 7 novembre – il franchit la limite nord-ouest de la zone de Kerguelen. Il ne peut pas, d'après lui, notifier son entrée dans celle-ci car son fax de bord est en panne, comme constaté par les autorités françaises. Cette affirmation se fonde sur les dires du commandant; il faut le croire, sauf à apporter la preuve contraire.

C'est après 16 heures de navigation, à 9 ou 10 nœuds de vitesse en moyenne, que le navire est intercepté par la frégate militaire *Floréal*, à la position marquée avec une autre croix. Il s'agit d'une vitesse de navigation – mise en doute par la France – tout à fait normale pour un navire, entre 9 et 10 nœuds pour faire 150, 160 milles nautiques à partir du départ de l'endroit où l'on avait arrêté les opérations de pêche. C'est un navire qui a été reconverti, c'était un navire chalutier, avec beaucoup plus de puissance. Tout le monde, je crois, sait que

les chalutiers doivent avoir beaucoup plus de chevaux pour tirer des filets par rapport aux palangriers, qui ont moins de pression sur les lignes.

Donc, il est tout à fait normal, même si cela a été mis en discussion dans le mémoire en défense de la France, de pouvoir aboutir à cette vitesse, tout en tenant compte, en faveur ou contre, des conditions météorologiques, du vent et des courants maritimes. Tout marin pourrait confirmer dans cette salle que, selon les courants, on peut aller plus vite ou plus lentement.

Il y a aussi dans l'annexe 3 de notre requête une attestation, le certificat du registre du navire, qui prévoit que le navire pourrait même atteindre avec ses 1 200 chevaux une vitesse de 13 nœuds.

Pourtant, il est à noter que :

A) le *Monte Confurco* n'a jamais cherché à fuir, car un navire ne peut pas rivaliser avec le puissant moteur du *Floréal*, et surtout avec son hélicoptère, et les conditions météorologiques ne se prêtaient pas du tout à cette attitude. Ce motif, pourtant mentionné dans les divers procès-verbaux des autorités françaises, n'a pas été retenu, ni par le procureur, ni par le juge lors de son audition avec le capitaine. Il n'y a pas d'accusation de fuite qui tienne.

Ce sont ces mêmes conditions météorologiques qui ont conduit le navire à ne pas stopper les machines tout de suite, car, et les marins ne me contrediront pas, un navire ne peut pas s'immobiliser dans une mer déchaînée. Il doit nécessairement rester en mouvement afin de ne pas chavirer.

B) Le navire ne naviguait pas masqué. C'est quand même un cas assez particulier par rapport à mon expérience en tant qu'avocat du droit de la pêche et du droit de la mer, de traiter un dossier d'arraisonnement dans lequel le navire n'était pas masqué, c'est-à-dire que son signal d'identification radio, nom, etc., était complètement apparent, donc pourquoi fuir ? Pourquoi se cacher ? Ce n'est pas le cas ici.

C) Le navire n'a pas été pris en flagrant délit de pêche. Il n'y avait pas d'opérations de pêche en cours. Les indices caractéristiques de l'absence d'action de pêche sont clairement apparents dans cette affaire : une usine propre, effectivement humide. Qui peut questionner qu'une usine de navire qui se trouve à moins d'un degré de température ambiante, qu'il y a de la neige, qui travaille le poisson dans l'usine, que l'usine se met à sec à des températures plus douces à l'arrivée à l'île Maurice ou à l'île de la Réunion, mais pas du tout à 10 jours de l'Antarctique dans lequel tout le monde sait comment travaillent les marins, avec des vêtements spéciaux en plastique pour éviter l'humidité.

On nous dit qu'il y avait quelques caisses de sardines, des appâts, de *bait* en anglais, qui étaient là et qui ont été partiellement déposées dans la mer. Pourquoi ?

Tout expert à la palangre, et peut-être le professeur Duhamel pourra le confirmer cet après-midi, sait qu'une fois les sardines congelées, elles ne servent à rien. Il n'est pas possible de les coincer sur l'hameçon pour les jeter à l'eau. Il est donc tout à fait vraisemblable que ces caisses de sardines étaient restées dans l'usine lors de la journée de pêche du jour précédent.

Le tunnel de congélation n'était pas en marche, complètement sec.

D) Une question délicate que la France a évoquée dans sa requête ... dans son mémoire en défense : la fameuse bouée. Selon les autorités françaises, trois bouées attribuées au *Monte Confurco* auront été relevées par la frégate *Floréal*, quelques milles nautiques en arrière avant qu'elle ne procède à l'interception du navire. La bouée est un des éléments clés de la pêche à la palangre, car elle détermine le début de la ligne et la fin de la ligne. Je crois que dans le dossier pénal qui a été apporté par la France figurent des photos de bouées en couleur, qui nous seront fournies, je l'espère, cet après-midi ou demain, et peut-être on pourrait avoir la parole pour rediscuter sur la similitude ou pas de ces bouées avec celles qui se trouvent dans le navire.

Les bouées, chose simple, sont invariablement composées d'une bouée, d'une tige de métal (on verra les photos cet après-midi je l'espère, déposées dans le dossier pénal, on verra la différence de couleur), d'un signal placé en haut du mât, d'une lampe standard qui s'achète sur le marché mondial (norvégien, espagnol, portugais), d'une batterie pour émettre la lumière pour pouvoir retrouver la bouée ultérieurement, et d'un émetteur qui parfois est utilisé pour se rapprocher une fois que le navire est à 2, 3 milles si les conditions climatiques ne sont pas très bonnes, pour savoir où se trouve le système.

Ces émetteurs, on le verra après, sont au niveau international, j'ai apporté une attestation dans ma requête, utilisés pour tous les navires de pêche à la palangre, même les navires français puisqu'ils achètent la plupart des matériels de pêche dans les mêmes magasins que les armements espagnols, seychellois, sud-africains. Ce sont normalement des produits d'origine portugaise ou d'origine espagnole.

En ce qui concerne les bouées, pour continuer, il n'est donc pas rare que des bouées soient perdues en cours de manœuvres de pêche ou lors de gros temps.

Il est à noter qu'aucune batterie similaire n'a été trouvée à bord du *Monte Confurco*. On peut trouver des batteries de la même classe dans beaucoup de navires de l'île Maurice. Le fournisseur à l'île Maurice et à l'île de la Réunion est le même.

Les photos que l'on vient de voir sur les plans montrent les traces de peinture avec lesquelles normalement on numérote les bouées.

Sur le dossier pénal, j'espère pouvoir vous montrer cet après-midi un original, si la France a déposé ses photos, on verra bien que sur le rapport de comparaison et de similitude, les traces de la peinture pour rédiger les numéros n'ont rien à voir avec celles qui ont été trouvées à bord du *Monte Confurco*, c'est-à-dire les numéros mis sur les bouées qui, selon la France, ont été trouvées en mer par rapport à ceux qui se trouvent sur le navire, je crois qu'il y a même quelques photos ici, que vous avez sur l'écran, on verra bien que les traces sont beaucoup plus grosses dans celles qui sont apparues dans la mer près du *Monte Confurco*. On pourrait même, si on le décide, expliquer encore plus cette évidence.

Par conséquent, je dois vivement exprimer des doutes sérieux quant au rapport de similitude qui est effectué, qui ne peut pas justifier de façon objective que les bouées appartiennent au *Monte Confurco*. En effet, il faut dire que presque 10 jours de navigation se sont écoulés jusqu'à l'établissement de ce rapport et les photos à quai, 10 jours pendant lesquels l'équipage du *Monte Confurco* n'a pas pu avoir connaissance des interventions et tests réalisés par le personnel militaire à bord du navire.

En outre, il est évident, sur la base des photos, que d'autres bouées – on peut le voir sur la photo numéro 11 – d'autres bouées à côté du numéro 5 se trouvaient encore à bord du navire, jusqu'au numéro de 11 bouées, ce qui conteste les affirmations selon lesquelles il était étonnant de faire des opérations de pêche pendant 3 mois avec 4 bouées que l'on peut voir sur la deuxième photo. Enfin, pour terminer avec les fameuses bouées et les lignes, un homme raisonnable se pose la question : mais où est le poisson ? Si pas de poisson, pas de pêche illégale.

Il faut dire que le 8 novembre dans l'après-midi, vers 19 heures, le *Floréal* aurait mis plus de 2 h 30 pour faire remonter l'une des 3 bouées. Alors, la moindre des choses qu'il devrait avoir faite, comme il l'a fait dans des cas précédents, était de remonter au moins une partie des lignes et voir s'il y avait des poissons à bord puisque, dans le dossier pénal, on nous montre 3 bouées. Dix jours plus tard, on nous dit qu'elles nous appartiennent, mais on ne voit pas le rapport qui a été fait pour établir cette similitude.

On ne voit pas les poissons, on ne voit pas les hameçons, on voit 3 bouées à terre qui ont été présentées 10 jours plus tard.

Ce qui est encore plus grave, c'est que s'ils ont repéré les bouées avec l'assistance du *Monte Confurco*, le commandant, en tant qu'officier du navire *Monte Confurco*, au moment de la remontée des bouées, cette fois-ci, n'était pas présent.

Donc, qui peut me dire à moi que ces bouées ont été repérées et remontées à bord le jour de l'arraisonnement ou le jour après, le 9 novembre ? [...] Ils n'ont monté que les bouées, ils n'ont pas monté les lignes, ils n'ont pas prouvé qu'il y avait des poissons. Ils n'ont rien prouvé, il n'y a aucun rapport pour confirmer qu'elles étaient sur ce navire.

Ce qui est encore plus excitant, c'est que si les bouées avaient été repérées par le *Floréal*, il devrait avoir fait le rapport cinématique en regardant la vitesse normale dans laquelle ils auront coulé les bouées avant l'arrivée du *Floréal* puisque le navire a été repéré normalement quelques heures avant et cela n'existe pas dans le rapport, donc je me demande comment on peut nous attribuer des bouées qui peuvent très facilement appartenir à des bateaux pirates ou à des bateaux français puisqu'ils ont aussi des palangriers qui pêchent dans les zones.

Juste deux choses pour finir les faits : à la page 6 du mémoire en défense de la France, il est indiqué que le navire n'a pas pu, pendant 45 jours, développer des activités de pêche en dehors de la zone CCAMLR, au nord du Crozet, dans les eaux internationales. Il dit qu'à ce niveau-là, les eaux sont déjà très chaudes, dans les lignes subtropicales, et techniquement ou scientifiquement, cette légine, ce poisson, ne devrait pas se présenter pour les palangriers ou pour les chalutiers.

Eh bien, je dois encore discuter, j'ai discuté avec le commandant encore hier au téléphone, qui m'a dit qu'il est tout à fait possible de pêcher dans ces zones. Je fais tout simplement référence aux deux cas très concrets. Le navire, qui a fait une campagne expérimentale, *Valdibia*, en face de la Namibie, dit qu'ils ont trouvé des légines. On pourrait apporter ce rapport sans le moindre problème dans la semaine.

Deuxième point, il a été constaté dans la cadre de la CCAMLR – M. Duhamel devrait le confirmer – que dans la pointe la plus basse de l'Afrique du sud, il est tout à fait normal de voir la présence de ce type de poissons. Mais il est aussi possible, comme le commandant me l'a confirmé, de pouvoir pêcher dans cette zone une moyenne de 2 à 4 tonnes tant que le cachalot n'est pas présent. Il est tout à fait possible de pêcher avec des palangres de profondeur et avec une efficacité qui permet le système de pêche à la palangre appelé espagnol, de couler les palangres à une profondeur à laquelle normalement les français, avec les campagnes de pêche expérimentale qu'ils disent avoir été faites dans le mémoire en défense, ne sont jamais arrivés. Les chalutiers ne descendent plus qu'à 1 000 m maximum. Avec le système espagnol, les palangres peuvent descendre jusqu'à 2 700 m.

En ce qui concerne un deuxième point évoqué dans le mémoire en défense de la France, sur la profondeur dans cette zone de pêche, notamment les trois derniers jours avant de traverser la zone économique exclusive. Le professeur Duhamel, je présume que c'est lui qui a préparé cette partie technique du mémoire, indique que la pêche au-delà de 1 500 m, même peut-être au-delà de 1 700 m avec des palangres de profondeur, n'est pas techniquement possible.

Je dois simplement réitérer les paroles du commandant qui, en utilisant des techniques utilisées déjà par des navires français avec des armateurs espagnols qui pêchent dans la zone des Kerguelen, notamment le bateau d'armement de la société Legarec, ont pu pêcher jusqu'à une profondeur de 2 700 m, et pour cela il n'y a que trois arguments.

Tout d'abord, il dit que dans cette profondeur, il figure presque 2 800, 3 000 m de profondeur sur les cartes maritimes et que pendant ces 3 jours il est tout à fait impossible que ce navire ait pu pêcher avec des rentabilités suffisantes. Et bien, vous savez peut-être, en tant qu'experts du droit de la mer, qu'il y a beaucoup de cartes maritimes dans lesquelles il ne figure pas de zones explorées.

Il n'est pas exploré de la même façon que le fond de la Manche entre l'Angleterre et la France, que l'on peut connaître centimètre par centimètre et ce qui se passe dans le fond. Dans la zone Kerguelen, la zone CCAMLR il reste beaucoup de choses à explorer.

Premier argument : les cartes marines sont imprécises.

Deuxième argument : les explications du commandant. Tout d'abord une explication technique. M. Duhamel dit, en apportant les fiches de l'Organisation [des Nations Unies pour] l'alimentation [et l'agriculture] (FAO), c'est une fiche de 1983 : « ce poisson ne peut pas descendre à plus de 1 700 m [...] ».

Alors, ici il y a une question technique, excusez-moi pour le mot que je vais utiliser, je ne le prononcerai pas très bien, ce type de poisson possède ce qu'on appelle « la vessie natatoire ». C'est comme un sous-marin. C'est plus facile si on prend l'exemple d'un sous-marin. Lorsque ce poisson veut descendre, il doit prendre de l'eau et alors il descend, il prend du poids et il descend, il habite en bas, et c'est pour cela que les grands poissons qui sont normalement pêchés par les palangriers par rapport aux chalutiers apparaissent dans les résultats de la campagne de pêche.

Ce type de poisson est un peu une espèce de compresseur. On ne peut pas descendre à 15 m, on commence à avoir des problèmes de compression. Ce type de poisson peut le faire.

Je ne discute pas que M. Duhamel aurait testé cela sur le navire chalutier français, mais ils n'ont pas encore fini, ils n'ont pas l'expérience, la maîtrise de la pêche à la palangre. Tout ce qui est connu de la pêche à la palangre par l'armement français a été appris par des navires japonais, par des navires norvégiens et par des navires espagnols. Ils n'ont pas pu produire à ce jour des campagnes de pêche expérimentale à ce type de profondeur.

Il y a aussi un argument technique. Le commandant m'a dit hier par fax : en ce qui concerne la profondeur de la pêche, avec le système que nous utilisons, la corde soutenant la ligne utilise une corde de 16 millimètres qui va joindre la ligne de pêche là où les hameçons sont placés de 5 millimètres d'épaisseur. La corde de l'ancre soutient avec 18 millimètres. Avec cela il affirme que l'on peut très bien travailler jusqu'à des fonds de 2 500 m. Mais étant donné que c'est un poisson qui [a] ces vessies natatoires, il peut habiter à n'importe quelle profondeur, à partir de 100 ou 200 m jusqu'à 2 500 m et plus. C'est pour cela que le poisson à une taille plus grande normalement que le poisson qui nage dans des petites profondeurs ou pêché par des chalutiers.

Tout cela pour finir d'évoquer des situations de faits qui, à la fin, doivent être traitées avec une certaine particularité de la part du Tribunal.

La jurisprudence du « SAIGA », la jurisprudence du « Camouco », la propre portée de l'article 292 indiquent que c'est une procédure indépendante.

Tous ces mots de standard, d'évaluation, d'équité, d'analyse des faits ne s'appliquent pas uniquement à l'analyse des faits effectuée par les autorités (que j'ai pu même retrouver dans quelques opinions dissidentes dans l'*Affaire du « Camouco »*, ce qui n'est pas la position du Tribunal au moins à ce jour).

Ce fait a une importance vitale car nous nous trouvons dans une situation similaire à celle de l'*Affaire du navire « SAIGA »* où le Tribunal a disposé que le Tribunal considère qu'il convient, sur ce point, d'adopter une démarche consistant à établir si les allégations faites sont soutenables ou sont de caractère suffisamment plausible. Il est clair pour le Tribunal qu'il ne peut en l'occurrence se fonder uniquement sur la qualification faite par les parties, même pas les miennes (voy. l'attendu 51). Une attention particulière doit être faite à l'attendu 71 et 72 de cette même affaire où le Tribunal affirme très clairement qu'il n'est pas lié par la qualification faite par cet Etat. Le Tribunal est d'avis qu'à choisir entre une qualification juridique qui entraîne une violation du droit international et une qui permet d'éviter une telle conséquence, il doit opter pour cette dernière. Par conséquent, nous avons rappelé que les deux Etats qui agissent devant le Tribunal se trouvent dans une situation d'égalité et nul ne

jouit du principe de présomption de légalité, comme l'administration d'un Etat jouit devant la juridiction de cet Etat.

Si le Tribunal accepte la qualification faite par l'une seule des parties, il y aurait une infraction du principe d'égalité des parties, du moment que le Tribunal prend partie pour les arguments d'une des parties et l'accepte comme un fait accompli.

Cette démarche qui est reflétée à la page 57 de notre requête, ne constitue pourtant pas une infraction de l'article 73, paragraphe premier, de la Convention, qui laisse au législateur national la définition des infractions de la législation de la pêche et le niveau maximal des amendes qui peuvent être imposées, étant donné que le Tribunal l'a reconnu dans l'arrêt du « SAIGA » au point 49. Par conséquent, l'indépendance des juges nationaux est garantie. Le Tribunal devra, en conséquence, établir si les allégations faites sont soutenables ou sont de caractère suffisamment plausible et justifiant la qualification faite par les juges français.

Nous considérons pourtant que l'interprétation que les juges français ont faite de leur propre législation applicable entraîne la fixation d'une caution exorbitante. Ce sera évoqué par Maître Morel ultérieurement.

Il me reste combien de temps, Monsieur le Président ?

The President:

You have another 16 minutes.

M. García Gallardo :

Très brièvement, la situation actuelle du capitaine et du navire. Seul reste le capitaine, que les autorités judiciaires de la République française n'ont pas laissé sortir de la Réunion car il a été placé à nouveau sous contrôle judiciaire par une ordonnance du tribunal correctionnel de Saint-Denis. Celui-ci, selon l'ordonnance de placement en contrôle judiciaire, se voit reprocher deux infractions au lieu des quatre mentionnées par la gendarmerie dans son procès-verbal. En effet, le procureur et le juge d'instruction n'ont retenu à son encontre que la commission d'une infraction de pêche et le défaut de notification de l'entrée dans la ZEE.

Le reste de l'équipage a quitté l'île de la Réunion. De plus, seule reste à bord une équipe de quatre personnes pour entretenir et surveiller le navire.

Contrairement aux dispositions 73, paragraphe 3, de la Convention, le magistrat délégué a placé le capitaine, M. Argibay, sous contrôle judiciaire avec retrait de son passeport, limitant par là même sa faculté de mouvement. Le capitaine a d'ailleurs indiqué lors de son audition : « Comme citoyen européen de la Communauté européenne, je souhaiterais que l'on ne me prenne pas mon passeport car je promets de revenir et d'être présent à la date de l'audience. » qui a été fixée pour le 9 janvier. Le juge a répondu tout simplement que la mise sous contrôle judiciaire s'imposait car les peines encourues par le capitaine comportaient des peines d'emprisonnement et que même si la République française a ratifié la Convention des Nations Unies, la cour de cassation française, je présume, n'a pas encore pris position sur la question.

On notera que cette attitude est cavalière et en totale contradiction avec les propos de l'agent de la République française dans l'*Affaire du « Camouco »*, qui indiquait : « conformément à l'article 73, paragraphe 3, de la Convention, le capitaine du *Camouco* n'est pas passible d'une peine d'emprisonnement ».

La partie requérante tient à attirer l'attention du Tribunal sur le fait que toutes les pièces indiquées ci-dessus 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 d'instruction – pendant une quinzaine de jours avec l'impossibilité pour le commandant comme pour son avocat d'en connaître le contenu, c'est-à-dire que l'on a connu le dossier pénal 15 jours après la date de l'arraisonnement. On n'a pas vu un seul document à part un

procès-verbal d'appréhension avec la liste des documents, mais on ne connaît pas le procès-verbal d'infraction, ni le Gouvernement des Seychelles, ni les avocats de l'armateur, ni les avocats du commandant.

De plus, la République française par la plume de son agent nous a informé vendredi 1er décembre que le capitaine du navire ne pourrait pas se rendre à Hambourg car sa présence le jour de l'audience orale n'était pas garantie. La République des Seychelles s'insurge contre ce refus. En effet, cette décision est intolérable car elle est en totale contradiction avec les dispositions de la Convention.

Concernant le navire, très brièvement : depuis son entrée en détention le 9 novembre et après son arrivée au port, le navire, sa cargaison et une partie de ses appareils de pêche ont été saisis par les autorités françaises. Au total, 158 tonnes de poisson d'une valeur de 9 millions de francs français – de l'ordre de 1 150 000 dollars – valeur fondée sur un kilo de légines à 56 francs français qui n'est pas contestée par la République des Seychelles. Il faut tout simplement dire que ce poisson est en train d'être débarqué depuis hier dans les mains de l'armement français SAPMER et que cet armement français est en train de vouloir répartir ce butin de guerre avant même que l'appel d'offres restreint soit lancé. Il a déjà contacté les 3, 4 acheteurs de produits pour demander des financements pour acheter ce produit. C'est quand même assez grave, surtout lorsqu'on a présenté – la France va déposer cet après-midi copie – une injonction pour demander la suspension au tribunal administratif de la Réunion du débarquement jusqu'au moment au moins où ce Tribunal adoptera son jugement dans un délai très court et sans aucune autre garantie.

Deuxièmement, ils ont confirmé la saisie du navire et ont mis une valeur de 15 millions de francs français, soit de l'ordre de 2 millions de dollars, sur la base d'un rapport apparemment d'un expert maritime, M. Chancerel, dont on aura l'occasion de commenter la portée de son expertise après la pause.

En dernier lieu, ils ont aussi saisi certains matériels de pêche pour une valeur estimée et non contestée par la République des Seychelles de l'ordre de 300 000 francs français, c'est-à-dire presque 40 000 dollars.

Situation procédurale : on a dit qu'il y a une ordonnance de mainlevée de la saisie du navire sous dépôt d'une caution de 56,4 millions de francs français, soit de l'ordre de 7,5 millions de dollars. On a bien sûr fait appel dans les délais, hier en introduisant un recours en rétractation devant le même juge pour qu'il révise la portée de son ordonnance. On ne connaît pas encore la date de l'audience. On a, comme je vous l'ai confirmé, introduit des recours devant le tribunal administratif afin d'obtenir que l'injonction de débarquer le poisson ne soit pas exécutée, car prise en violation du droit administratif – motivation : incompétence de son auteur – et aussi du fait que ce débarquement aurait des conséquences irréversibles si le poisson était débarqué du fait de l'adoption du jugement.

Je ne sais pas si j'ai encore quelques minutes ...

The President:

You have ten more minutes.

M. García Gallardo :

Je vais poursuivre jusqu'à la pause café un aperçu de la position des Seychelles en ce qui concerne sa législation par rapport au navire.

Le *Monte Confurco* bat pavillon des Seychelles comme l'établissent les documents annexés à notre requête. La République des Seychelles est depuis longtemps en train de développer une industrie de la pêche efficace et responsable. A ce jour, le PIB, le produit intérieur brut, représente la pêche au total. Elle est la source la plus importante de revenu pour les îles des Seychelles, au-delà même des recettes du tourisme, l'archipel des Seychelles

é tant bien connu pour le tourisme. Beaucoup de navires, notamment des français et des navires espagnols, débarquent toutes les campagnes de thons pêchés à l'intérieur de la zone économique exclusive des Seychelles et à l'extérieur, dans les eaux internationales, réglementées et non réglementées, mais reportées, dans le port de Victoria, la capitale des Seychelles.

Il y a une autorité qui suit un peu le système anglais, la *Seychelles Fishing Authority*, qui a compétence pour tout ce qui concerne le domaine de la pêche. La législation seychelloise prévoit l'obtention des licences pour la pêche dans la ZEE et aussi dans les eaux internationales. On a vu en annexe à notre requête la portée de la licence. Elle est très simple. Pour le moment ils n'ont pas pris de mesures quant aux mesures ou aux conditions techniques pour délivrer ce type de licence, en dehors de ses eaux intérieures.

La République des Seychelles est membre de beaucoup d'organisations régionales, mais pas encore de la CCAMLR. La République des Seychelles développe et cherche à renforcer sa politique maritime comme une politique pleinement respectueuse des conventions internationales. Elle a même ratifié la Convention de la FAO sur la pêche responsable dans les eaux internationales, même si elle n'est pas encore entrée en vigueur – je crois qu'il y a à ce jour de l'ordre de 17 ou 18 Etats, il en faut 25 – et elle essaie de suivre les conditions lorsqu'elle donne une licence de pêche internationale.

Le contrôle des armateurs se fait sur la base des contrôles des sociétés au niveau des droits des sociétés, du droit fiscal, au niveau des contrôles des factures de vente du poisson et il utilise pour le thon – je crois que le professeur Duhamel a remarqué cela dans son mémoire en défense – comme pour la légine, pour les deux espèces, le système qui commence à s'établir au niveau international et qui est prévu dans la Convention de la FAO, d'un livret ou d'un carnet des captures et qui requiert la présence d'un inspecteur à quai chaque fois que le navire arrive aux Seychelles, à l'île Maurice, en France, ou dans tout autre part.

On a apporté des copies de ce rapport de capture de ces navires dans la requête et vous pouvez aussi le voir sur Internet puisque le Gouvernement des Seychelles met à la disposition de tous les Etats membres qui ont ratifié ce code de conduite de la FAO toutes les informations sur les captures. Si jamais il y a des problèmes, qu'ils déposent une plainte, qu'ils informent les pays qu'ils ont des doutes sérieux quant à l'information demandée ou apportée par les pays.

La situation ne s'arrête pas là. Il y a un projet de loi qui entrera en vigueur en 2001 – j'en ai été informé – pour lequel finalement avec l'assistance de la Communauté européenne, un système de contrôle satellitaire – *Vessel Monitoring System* – va être établi pour les navires. Il dispose notamment que chaque navire battant pavillon seychellois devra être équipé d'une balise VMS, système permettant de localiser les navires en tout temps afin de bien contrôler les mouvements dans les différentes zones de pêche, à l'intérieur et à l'extérieur.

Pourtant les Seychelles, revenant au topique qu'on utilise toujours dans ce type d'affaire, ne se livrent pas à de la pêche illicite dans les eaux internationales. Elles ont donné des licences. Dans les zones CCAMLR, n'étant pas membre, elles respectent leur propre législation et ne font pas de pêche illicite. Il reste à délimiter devant les tribunaux français, pas ici, s'il y a eu ou pas des infractions à ces lois sur les pêcheries.

Elles se livrent aussi à de la pêche non illicite, de la pêche réglementée. La pêche est réglementée. Elles donnent des licences, il y a des lois, des systèmes, un encadrement, des contrôles, il y a des inspecteurs. Il y a les systèmes qui reflètent les captures et si jamais la législation avait des doutes, le nécessaire serait fait en conformité avec le code de conduite de la FAO. Enfin, toutes les captures sont déclarées. C'est une pêche déclarée. Je ne vais pas répéter les arguments : à l'arrivée du navire les captures sont déclarées.

Pour finir mon exposé de ce matin, il y a tout un arsenal législatif au niveau interne qui ressemble beaucoup plus au système de la *common law*, quoique la *criminal law* s'applique. Du côté de la *common law*, il y a d'autres types de législations au niveau du pays qui s'appliquent plutôt avec l'héritage du Code Napoléon et qui prévoit tout un système respectueux des droits de la défense, de l'arrivée d'une inspection à bord, au niveau des auditions, au niveau de l'assistance d'un avocat dès le début. C'est quand même assez surprenant qu'en France – je crois qu'il y aurait des doutes par rapport à la Convention internationale des droits de l'homme – existent encore des procédures de garde à vue dans lesquelles le détenu reste *incommunicado* sans l'assistance d'un avocat.

Dans les pays dans lesquels je travaille, il y a toujours un avocat dès le début, à l'arrivée du commandant. C'est assez étonnant qu'en France, encore – je crois qu'elle est en train de changer le système – les témoins, lorsqu'ils doivent faire des dépositions, en Espagne, aux Seychelles, le font toujours avec l'assistance d'un avocat, ici pas. Ici, les interrogatoires et dépositions qui ont été effectuées à l'égard des membres de l'équipage n'ont été faites que devant la police militaire, en les menaçant. Ils doivent tout juste prendre la parole des membres de l'équipage, ... qu'ils allaient perdre la licence ... ils allaient communiquer cela au Chili, à l'île Maurice, enfin toute une série de choses qui sont pour moi assez loin d'un pays si développé et d'un Etat de droit comme la France.

Pour finir, effectivement le Gouvernement des Seychelles arraisonne aussi des navires, des navires espagnols, français, coréens, des navires du Sri Lanka, toute sorte de navires. Il y a des amendes assez fortes, il y a possibilité de confiscation aussi, mais il est très attentif pour ce qui concerne le droit de la défense.

Il faut dire que lorsqu'un thonier français est arraisonné pour un jour de pêche avec 100 tonnes de poisson, puisqu'un thonier c'est un grand navire quasi similaire à un bateau de croisières, qui peut rapporter 100 tonnes dans sa journée de pêche lorsqu'il ferme le filet, et ils se voient condamnés à des amendes tout à fait raisonnables. Il n'y a pas de guerre médiatique. On assiste tout simplement au respect des droits. Tout ce que l'on demande à la partie française est un peu de réciprocité quant au traitement des navires français qui ont été comme d'autres navires d'autres pays arraisonnés dans les dernières années dans ce pays.

Merci beaucoup. Cet après-midi, on continuera avec l'exposé de Maître Morel sur la portée de la législation française et de l'interprétation qui est en train d'être donnée par les tribunaux et l'administration française, de la conformité [de la législation française] avec le droit international et je passerai à l'examen de l'expert que l'on a amené pour poser très brièvement quelques questions ou pour le mettre à la disposition du Tribunal pour qu'il lui pose les questions qu'il considère opportunes. Merci beaucoup.

The President:

The hearing is adjourned until 12 o'clock.

(Short recess)

The President:

We continue the hearing with Jean-Jacques Morel.

EXPOSE DE M. MOREL
AGENT ADJOINT DES SEYCHELLES
[PV.00/5, F, p. 18–23]

M. Morel :

Monsieur le Président, Messieurs les juges du Tribunal international du droit de la mer, nous voici donc réunis en ce début d'hiver, en la ville hanséatique d'Hambourg, pour débattre de l'affaire du palangrier *Monte Confurco*. Pour débattre du recours en prompt mainlevée fondé sur l'article 292 de la Convention de Montego Bay, texte que vous connaissez bien, et les uns et les autres.

Recours introduit par les Seychelles, archipel d'îles semées dans le bleu turquoise de l'Océan indien, petit Etat comme les Maldives, Grenade, Belize ou d'autres, dont la Convention de La Haye sur le réchauffement de la planète nous disait il y a quelques jours qu'il faut y aller maintenant puisque ces Etats, menacés d'envahissement par les eaux, risquent de disparaître. Petit Etat qui n'en a pas moins le droit, parce qu'il vit de la pêche et du tourisme – telles sont les ressources de la République des Seychelles – de faire valoir sa cause devant un tribunal qui doit être la sanction, l'épée nous dit la défenderesse à la cause, mais qui doit être aussi la balance, et je vois la balance qui figure au fronton de votre institution, et je retiendrai pour ma part ce symbole d'équité, d'équilibre, de raison, de liberté finalement.

Equilibre entre l'Etat côtier, jaloux de ses prérogatives économiques, et par ailleurs l'Etat du pavillon, pour qui la liberté de navigation en haute mer, la liberté de navigation dans la ZEE aussi, le droit de passage innocent doit être reconnu, affirmé comme un grand principe de droit international.

Alors, voulez-vous que nous revenions sur cette affaire et que nous exposions en un premier temps, après le rappel factuel qui a été fait par mon confrère Gallardo, les textes sur lesquels la poursuite s'appuie, et je veux parler de la loi française. Les textes sont très simples. Vous avez des textes anciens qui régissent la pêche en France, une loi du 1er mars 1888. Cette loi a été modifiée une première fois le 18 juin 1966, et une deuxième fois, c'est le texte actuel, le droit positif, par un texte du 19 novembre 1997, qui constitue les dispositions qui sont aujourd'hui imposées par l'Etat côtier qu'est la France.

En résumé, quelles sont les sanctions ? En principe, il faut une autorisation pour pêcher. Si vous n'avez pas d'autorisation, vous êtes :

1 – sanctionné en cas d'omission de vous être signalé à l'entrée de la zone économique exclusive et d'indiquer le tonnage de poissons détenus à bord, à une amende qui peut aller au maximum jusqu'à 1 million de francs français.

2 – En cas de pêche illicite, vous vous exposez également à une amende qui peut atteindre 1 million de francs français maximum, cette amende étant complétée par une amende proportionnelle, qui est de 500 000 francs par tonne pêchée au-delà d'une franchise de 2 tonnes que la loi vous octroie.

Puis, il y a – comment ne pas en parler, même si cela a été dit tout à l'heure – cette sanction incongrue de 6 mois de prison également, qui peut frapper le contrevenant. La Convention, en son article 73, nous dit : « Les sanctions prévues par l'Etat côtier pour les infractions aux lois et règlements en matière de pêche dans la zone économique exclusive ne peuvent comprendre l'emprisonnement ». Vous avez la France, qui fait voter un texte il y a 3 ans, donc postérieurement à la ratification de cette convention internationale, où l'on impose de la prison. Comprenez qui pourra ... Voilà pour les textes de fond.

Puis, vous avez la procédure. La procédure, disait le juriste allemand Jhering : « soeur jumelle de la liberté ». La procédure qui consiste à organiser la saisie, qui vient en peine complémentaire, saisie d'abord du navire, qui est *possible* dit le législateur. Il ne s'agit pas d'une saisie systématique, et on verra tout à l'heure que, dans le « *Camouco* », le navire n'a

pas été saisi. Saisie possible du navire. Saisie possible également du produit de la pêche. La loi dit : « du produit de la pêche ». La loi ne dit pas que tout le poisson que vous détenez à bord, que cela signifie *ipso facto* que c'est un produit qui vient de la pêche illicite et qu'on doit le saisir. La loi dit : « du produit de la pêche illicite. » Et puis, en troisième lieu, la saisie des appareils de pêche, la saisie des appareils du navire.

Je m'arrête un instant. Les textes de fond, la procédure, et puis le problème crucial de ce procès, et je parle au sens étymologique du terme, le problème qui constitue la croix du procès, c'est la présomption de pêche illicite que veut à toute force nous imposer l'Etat côtier, et qui consiste à supposer, à présumer que toute la quantité de légines, de thons, que sais-je ... les Seychelles sont un Etat où la pêche au thon est une tradition, il existe des accords avec l'Union européenne, on pêche le thon, on pêche la légine. On nous dit : à partir du moment où vous êtes dans la ZEE, que vous ne vous êtes pas annoncé, et bien il y a cette présomption qui veut que tout ce que vous avez à bord, on considère que cela était pêché illicitement.

Ce problème est essentiel et je m'arrête un instant pour en débattre. A cette barre, ce matin, je dis, j'affirme que cette présomption n'existe pas dans le droit français. Vous me direz : mais qu'est-ce qui me donne le droit d'être aussi péremptoire ? Et bien, ce sont tout simplement les textes, tout d'abord, textes qui, sur deux plans, sur un plan général d'abord et sur un plan particulier ensuite, n'indiquent rien de tel. Sur un plan général, je me réfère au bloc constitutionnel de la France, qui regroupe la constitution actuelle, qui regroupe aussi la déclaration des droits du citoyen, la déclaration des Droits de l'homme du 26 août 1789 où il est indiqué que « tout homme qui n'est pas condamné est présumé innocent ». Cela, c'est la présomption d'innocence et c'est celle que je connais. J'ai la faiblesse de penser qu'elle ne doit pas rester lettre morte et qu'elle n'est pas écrite seulement pour les manuels de droit que vous connaissez bien, Messieurs, et les uns et les autres.

Sur un plan particulier, que disent les textes ? Y a-t-il une loi ? Et je mets au défi la partie défenderesse de nous produire un texte qui instituerait cette présomption légale. Parce que, qu'est-ce qu'une présomption ? C'est une conséquence que la loi tire d'un fait connu vers un fait inconnu. Je ne vois pas, dans le droit positif français dont je vous parlais au début de cet exposé, l'existence d'une quelconque présomption. Donc, rien dans les textes.

Y a-t-il quelque chose dans la jurisprudence qui pourrait aller dans ce sens ? La jurisprudence ne peut pas, à mon avis, tirer une présomption de son chapeau parce que nous sommes en droit pénal, c'est-à-dire dans une matière particulière. En tout état de cause, j'ai pris quelques décisions, et je vois, par exemple, dans une affaire qui concerne le navire *Explorer*, ordonnance rendue par le tribunal d'instance de Saint-Paul le 18 mars 1998, un navire battant pavillon panaméen, qui avait 81 tonnes de poissons en cale, la caution a été de 1 million de francs français. Il y a eu appel et la cour d'appel de Saint-Denis de la Réunion a porté à 12 millions de francs l'amende définitive en la matière, sur ce cas d'espèce. Vous voyez bien donc qu'avec 81 tonnes, si on applique la sanction de base de 1 million de francs français, plus ensuite 500 000 francs par tonne avec une franchise de 2 tonnes, et bien nous aurions dû avoir une amende de l'ordre de 40 millions de francs français. Donc, je ne trouve pas de présomption dans les décisions.

J'en prends une autre et je m'arrête : la loi a été modifiée le 19 novembre 1997, donc récemment. La première décision qui est rendue par le tribunal d'instance de Saint-Paul à la Réunion concerne le navire *Magalanes*, et nous avons 176 tonnes à bord, donc une quantité assez importante de légines. Le tribunal a tout simplement ventilé en faisant le départ, en scindant ce qui était prouvé, ce que la poursuite avait pu prouver; il ne nous appartient pas de prouver quoi que ce soit, on a dit 4 512 kilos. Le tribunal a dit : 176 tonnes moins 4 512 kilos, la sanction sera de 3 millions de francs français. Où est la présomption que l'on souhaite aujourd'hui nous appliquer ?

Cette présomption, Monsieur le Président, Messieurs, elle n'existe tellement pas dans le droit actuel qu'elle est réclamée par un certain nombre d'acteurs en matière de pêche sur l'île de la Réunion. J'en veux pour preuve un document qui pourra vous être communiqué, à savoir un article, une interview de M. Dezeustre. Qui est-il ? C'est le président de la SAPMER, armement réunionnais important, qui est partie civile devant les tribunaux dans les affaires de pêche et qui donc a un intérêt direct à faire en sorte que ses prérogatives soient respectées.

Que dit-il ? « Nous demandons que la loi soit modifiée de manière à éviter tout recours. » C'est vrai que les recours, cela ne plaît pas, surtout quand ces recours sont sérieux, sont fondés sur des moyens de droit qui, de toute évidence, doivent conduire à une réformation, à une modification de cette situation que l'on veut nous imposer. Alors, on ne voudrait pas qu'il y ait recours. On voudrait que nous acceptions les sanctions sans rien dire, sans pouvoir nous défendre. Voyez quelle est notre situation aujourd'hui.

M. Dezeustre dit : « actuellement, il faut prouver que la légine détenue à bord a été réellement pêchée dans les eaux françaises. » Il connaît la loi, M. Dezeustre. « Nous demandons que les cargaisons non déclarées à l'entrée en zone rendent cette cargaison illégale. » M. Dezeustre, en clair, veut que la loi soit modifiée et que l'on crée cette présomption. Cela se fera peut-être un jour, je n'en sais rien. Ce que je constate en l'état, c'est que cette présomption n'existe pas puisqu'elle est réclamée par les acteurs économiques en matière de pêche à l'île de la Réunion.

A mon sens, et là je fais un peu du droit prospectif, cette présomption ne peut pas exister et ce que M. Dezeustre réclame, c'est à mon avis contraire aux principes généraux qui régissent notre droit pénal, à savoir que la loi pénale est d'interprétation stricte et le code pénal français, dans son article 111-4, reprend cette assertion, cette affirmation, cette évidence selon laquelle la loi pénale est d'interprétation stricte.

Ce qui veut dire que nous sommes dans une matière qui porte atteinte directement, si ce n'est à la liberté des gens, du moins à leur liberté de mouvement – et on sait que le commandant Pérez est actuellement bloqué sur l'île de la Réunion – et qui porte atteinte également à leur propriété, à leurs intérêts économiques, et que les sanctions sont graves et les conséquences ne le sont pas moins.

Alors, les législateurs de la plupart des pays retiennent que la loi pénale doit être d'interprétation stricte, qu'en cas de doute, quand on a un dossier vide comme celui-ci, j'y reviendrai dans un instant, et bien nous autres, de formation latine, nous disons : *in dubio pro reo*; le doute doit profiter à celui qui est mis en cause.

C'est précisément, Monsieur le Président, Messieurs, cette application erronée de la loi française, avec cette présomption de pêche illicite, qui n'existe pas. C'est l'application de cette présomption qui conduit à la fixation de sanctions astronomiques, déraisonnables, exorbitantes. Vous comprenez la nécessité de nos explications sur un mécanisme artificiel, subjectif, partisan, qui conduit à déformer la réalité des textes pour sanctionner abusivement des navires battant pavillon étranger, qui n'ont d'autre recours que s'adresser à vous, Monsieur le Président, Messieurs.

J'en arrive rapidement à la critique de cette ordonnance du 22 novembre 2000, qui fixe dans l'*Affaire du « Monte Confurco »* à 56 400 000 francs la caution exigée dans cette affaire contre la libération du navire. 56 millions de francs français ... excusez du peu ... Quand on regarde ce dossier, on se dit : « Mais, mon Dieu, que peut-il y avoir dans cette affaire pour que l'on en arrive à des sommes pareilles ? » Parce que 56 millions de francs français, il n'y a pas beaucoup de dossiers, en tout cas traités au niveau de l'océan Indien sur l'île de la Réunion, qui atteignent de tels montants.

Pour regarder un peu, on nous dit souvent : « est-ce que ce n'est pas un pavillon de complaisance ? » Pas du tout. Je n'ai rien contre les pavillons de complaisance. La France a

un pavillon de complaisance, le pavillon de Kerguelen. Qu'est-ce d'autre qui permet, grâce à ce pavillon bis, d'immatriculer des navires en ne respectant pas la législation sociale et fiscale applicable sur le territoire métropolitain ? Rien. Les pavillons de complaisance sont ce qu'ils sont. Est-ce que les Seychelles aujourd'hui peuvent être considérées comme un pavillon de complaisance ? La réponse est non. C'est un pays qui a une tradition de pêche, qui a une tradition touristique. Ce n'est pas un pays qui représente un pourcentage significatif de la flotte mondiale, qu'il s'agisse de cargos ou de bâtiments de pêche. Est-ce que c'est un bateau, comme on nous l'avait dit précédemment dans l'*Affaire du « Camouco »*, qui est suspect parce qu'il est régulièrement aperçu sur zone ? La réponse est non.

Ah ! Que n'aurais-je pas entendu ? J'entends déjà la partie défenderesse. Si par malheur ce navire en transit dans la zone avait déjà été repéré par les moyens militaires français, ils nous auraient dit : « Voyez, vous récidivez, on ne vous a pas pris la première fois, là on vous attrape la main dans le sac. » Mais pas du tout, on ne l'a jamais vu ce bateau, jamais.

Est-ce qu'il y avait un cahier de pêche ? Est-ce qu'il y avait des documents conformes aux normes ? Tout à fait. On critique, on dit : oui, il y avait un cahier de pêche. On va même nous dire, dans le mémoire de mes honorables contradicteurs, que les positions qui sont fournies dans le cahier de pêche, dans le journal de bord, sont somme toute plausibles, et que la pêche de légines dans cette région, en eaux internationales, est finalement possible. Je parle sous le contrôle de mes adversaires qui pourront me répliquer cet après-midi, et nous vous fournirons le cas échéant le passage du mémoire adverse.

Au moment où le *Floréal* intervient, est-ce que le navire était en train de pêcher ? La réponse est non. Ramón García vous disait tout à l'heure que le tunnel de congélation était propre, l'usine était parfaitement nette, alors on dit : « c'était un peu humide ». Il fait -2° degrés, il y avait de la neige, du vent, il fait froid ... c'est un peu humide ... oui. On dit : « vous étiez en train de pêcher ». Mais qu'est-ce que c'est que cela ? Ce sont des hypothèses. A-t-on retrouvé 10 tonnes de poissons frais ? 1 tonne sur 158 tonnes ? Non, on a retrouvé peut-être 20 kilos ou bien 3 poissons qui étaient là pour les besoins de la cuisine. On dit : « ah ... 3 poissons, 10, 12 kilos ... ».

On nous dit : « les bouées. » La belle affaire, les bouées ! Il y a des bouées qui portent des numéros, donc on a retrouvé un certain nombre de bouées à bord. On dit : « il manque tels numéros. » On a retrouvé une bouée qui ressemble, avec un numéro qui semble compléter ceux que vous n'avez pas. Je suis très surpris parce que, quand on regarde ces bouées, on sait qu'elles se ressemblent toutes. On vous a expliqué ce matin que le montage était le même, ainsi que les fournisseurs dans l'océan Indien, notamment à Port Louis, de l'île Maurice, c'est un gros fournisseur de matériel de pêche, ce sont les mêmes matériels. On nous dit en même temps, et c'est là que l'argumentation adverse s'écroule comme un château de cartes : « on a retrouvé une bouée qui n'était pas marquée, mais elle est à vous aussi. » Tiens, je croyais qu'on avait l'habitude de marquer nos bouées et de les numéroter. On dit : « Non, ce n'est pas numéroté, mais c'est à vous quand même. » Je ne fais pas de commentaires, je ne m'attarde pas.

Voilà cette affaire. Un dossier qui est vide. Et c'est pour 20 ou 30 kilos de légines qui allaient être consommées par les 40 membres de l'équipage, que l'on vient nous dire ce matin, on le dira cet après-midi, que l'on vient nous demander 56 millions de francs français ? Un navire qui ne bat pas pavillon de complaisance, qui ne s'est jamais fait remarquer, qui est en règle.

Est-ce qu'il y avait de la dissimulation ? Rappelez-vous l'*Affaire du « Camouco »*, on a dit : « c'est un navire pirate, dissimulé, on ne voit pas le nom. » Les photographies qui apparaissaient sur vos écrans ce matin sont parfaitement explicites : *Monte Confurco*, le bâtiment arborant fièrement son pavillon. Aucun problème d'identification. Un navire

parfaitement en règle, une société d'armateurs qui s'est immédiatement manifestée auprès des autorités de Victoria, la capitale des Seychelles, pour expliquer le problème qu'elle avait rencontré; un navire qui a une trajectoire parfaitement cohérente, un navire qui navigue en droiture, qui nous vient du nord-ouest, cela a été expliqué, et qui va pêcher sur le Williams Bank en transitant près des îles MacDonald. Droiture, trajectoire cohérente.

Et c'est avec un dossier comme celui-ci que l'on veut monter en épingle, alors que les précédents auraient dû servir de leçon, et que l'on vous demande la bagatelle en francs français de 5 milliards 600 millions de centimes ! Manifestement, depuis l'*Affaire du « Camouco »*, les autorités françaises n'ont pas beaucoup appris puisque, sans vouloir revenir longtemps sur cette affaire, nous étions à un cautionnement de 20 millions de francs français, que vous, Monsieur le Président, Messieurs les juges, Tribunal du droit de la mer, aviez ramené, vous vous en souvenez, au début de cette année à 8 millions de francs. Au final, en définitive, au total, qu'en est-il sorti ? Une amende de 3 millions de francs ... et pas de confiscation du navire. Vous voyez les chiffres : 20 millions de francs, 8 millions de francs, à Hambourg, pour en arriver à 3 millions de francs.

Je crois qu'il faut, là encore, et malgré toute la solennité qui entoure notre audience et qui est la bienvenue, dégonfler un peu ce dossier qui nous cause un gros préjudice, mais qui fait partie d'une politique de répression, d'arraisonnement, de contrôle, qui est peut-être justifiée de la part de l'Etat côtier, mais qui doit faire l'objet d'un certain nombre de limites, qui doit être arbitré parce que, qui a du pouvoir est toujours tenté d'en abuser.

Je conclurai en vous disant deux choses. D'abord, que chaque Etat, fut-il petit, ou grand comme la France, est jaloux de sa souveraineté. Mais chaque Etat, même modeste, a le droit de faire respecter son pavillon, ses droits, ses prérogatives. Chaque Etat a le droit de se défendre, de faire valoir sa cause pour ne pas être mis au banc de l'infamie sans pouvoir s'expliquer, pour pouvoir ne pas être cloué au pilori par des sommes délirantes, disons-le, délirantes : 56 millions de francs., pour une société de pêche dont on nous dit qu'elle n'a qu'un bateau ! Alors, nous sommes venus en la ville de Hambourg faire valoir cette cause.

Je conclurai par une remarque d'Isabelle Autissier, qui est connue en France, peut-être un peu à travers le monde, pour avoir bouclé plusieurs tours du monde à la voile. Elle est membre du Conseil Supérieur des Terres australes et antarctiques françaises, les TAAF, qui contrôlent toute cette zone des Kerguelen. Mme Isabelle Autissier, qui est venue il y a quelques jours sur l'île de la Réunion à l'occasion d'une réunion du Conseil Supérieur des TAAF, a rappelé, même si je suis persuadé que cette dame a des convictions profondément écologiques, que la pêche était somme toute normale et qu'il ne fallait pas laisser mourir les poissons de vieillesse.

Je vous remercie.

EXPOSE DE M. GARCIA GALLARDO
AGENT DES SEYCHELLES
[PV.00/5, F, p. 23–28]

M. García Gallardo :

Monsieur le Président, Messieurs les Membres du Tribunal, quelques mots en ce qui concerne la recevabilité de la requête, le bien-fondé de notre demande. La demande est recevable bien que les voies procédurales internes n'aient pas été épuisées. La requérante a introduit aujourd'hui, dans les délais prescrits par la loi française, un recours en rétractation de l'ordonnance devant le même tribunal. Puisqu'au moment de l'adoption, pour adopter cette ordonnance, on n'a pas été entendu, il n'y a pas eu un droit d'audience. Il est aussi possible de faire présenter un recours en appel devant la cour d'appel de Saint-Denis, mais la pratique nous montre que cet appel, qui est possible en parallèle à la rétractation de l'ordonnance devant les mêmes juges, peut prendre beaucoup de mois : 4, 5, 6. On est beaucoup plus intéressé à connaître la portée du jugement du Tribunal international, indépendamment des voies internes qui suivent leur cours.

Je disais que la requête devrait être recevable puisque la règle de l'épuisement du recours interne, énoncée à l'article 295, n'est pas une condition nécessaire à l'introduction d'une action au titre de l'article 292. Je ne vais pas répéter ici les attendus de la jurisprudence « *Camouco* » et « *SAIGA* ». Ce sont des procédures indépendantes et la procédure devant le Tribunal n'est pas un recours en appel contre l'ordonnance du 22 novembre. L'article 292 autorise la soumission d'une demande de mainlevée après une courte période à compter du moment de l'immobilisation, 10 jours, et dans la pratique, le recours interne ne peut normalement pas être épuisé dans un délai aussi court.

Conséquence : le fait que les actions devant la juridiction nationale française soient toujours *sub iudice* ne fait pas obstacle à l'introduction de la demande de prompt mainlevée devant ce Tribunal.

En ce qui concerne le caractère raisonnable ou pas, pour donner suite à notre requête, l'Etat français n'a pas observé les dispositions de la Convention prévoyant la 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.

Quelques questions préliminaires : En premier lieu, le commandant du *Monte Confurco* est accusé d'infraction à la réglementation de la pêche dans la zone économique de la France, question relevant de l'article 73 de la Convention. Le dépôt d'une caution ou d'une autre garantie ne constitue pas nécessairement une condition préalable à la soumission [de l'affaire au Tribunal].

En ce qui concerne le bien-fondé de la demande et la caution qui ne serait pas raisonnable à notre avis, et en ce qui concerne l'ordonnance du 22 novembre, le juge a déterminé que la mainlevée de la saisie du navire et la mise en liberté du capitaine pourraient se faire sous paiement d'une caution de 56 400 000 francs français, en espèces certifiées ou chèque bancaire. Et cela pour garantir le fait ci-dessus : 1 million de francs. pour la représentation du commandant, 400 000 francs français pour le paiement des dommages causés par les infractions relevées – aux parties civiles, je présume –, 56 millions de francs. pour le paiement des amendes encourues et la confiscation éventuelle du navire. Il faut dire que ce million pour la représentation du capitaine ne peut pas, du point de vue légal au moins, selon les informations que je possède, en droit français, être séparé du total de la garantie. On ne peut pas déposer 1 million de francs français pour couvrir les risques éventuels de libération du commandant, en le séparant du reste du montant de la garantie. C'est une garantie en un seul montant. Elle ne fait pas de différence, ni sur l'armement, ni sur le

commandant, ni sur le navire. Nous considérons que cette caution n'est pas raisonnable par rapport au montant, à la forme et à la nature.

En outre, nous avons remarqué que l'ordonnance fixée par les autorités françaises viole les principes de défense, et plus précisément les principes du contradictoire. Le juge confirme presque automatiquement dans les 72 heures qui suivent la demande du directeur des affaires maritimes, la saisie du navire par ordonnance sur requête, en fixant en outre la caution. Dans cette procédure, la défenderesse n'est pas partie et, par conséquent, ses observations ne sont pas prises en compte. Cette ordonnance n'est portée qu'à sa connaissance. Néanmoins, les arguments de la défenderesse pourront être détaillés pour la première fois lors de l'audience, comme on l'a fait ce matin.

En ce qui concerne le concept du « raisonnable », je ne vais pas répéter ici ce que l'on a confirmé dans notre requête en ce qui concerne la notion internationale du « raisonnable », même les références effectuées dans le mémoire en défense de la France pour ce qui est raisonnable en droit international, en référence au professeur de droit, on les partage tout à fait, c'est une notion d'équité. On ne revient plus sur cet aspect.

Il est beaucoup plus important de tenir compte de l'équilibre entre les différents intérêts. La caution doit achever un équilibre entre les fonctions de la caution pour ce qui concerne la République française comme Etat côtier, la fonction de la caution est celle de garantir la représentation en justice du capitaine et le paiement des amendes. La mainlevée ne pourrait intervenir que contre le dépôt d'une caution raisonnable ou d'une autre garantie financière, 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.

En ce qui concerne la République des Seychelles, en tant qu'Etat du pavillon, les intérêts différents de la France, il s'agit de défendre le centre de son pays et les intérêts privés agissant pour son compte.

La fonction de la caution est celle d'obtenir que le navire et son capitaine puissent reprendre la mer et les activités économiques. Le propriétaire du navire ou autres personnes affectées par l'immobilisation du navire, notamment l'équipage, se voient infliger des peines pouvant être évitées, après une immobilisation et une arrestation prolongées dues à l'imposition d'une caution déraisonnable par la juridiction interne.

Par conséquent, en revenant sur la jurisprudence de « SAIGA » et « Camouco », le concept du « raisonnable » doit concilier d'un côté la garantie de la sauvegarde du droit de l'Etat côtier, faciliter la bonne administration de la justice et l'efficacité des décisions judiciaires, de l'autre côté, la garantie d'obtenir la mainlevée de l'immobilisation du navire et la libération du capitaine, la garantie que le navire revienne promptement à son activité économique.

Ces deux intérêts sont légitimes dans la même intensité, sinon, on ne peut pas comprendre pourquoi la troisième Conférence des Nations Unies a considéré comme tellement importante la prompte mainlevée qu'elle a introduit dans la Convention la procédure spécifique de l'article 292.

En ce qui concerne la définition du caractère raisonnable par le propre Tribunal, le Tribunal n'a pas donné une définition exacte, mais a donné quand même des lignes directrices dans les affaires « SAIGA » et « Camouco », équilibre global entre montant, forme et nature de la caution qui doit être raisonnable, et quelques éléments à considérer, notamment le degré des infractions imputées, les sanctions imposées ou pouvant l'être en vertu des lois de l'Etat qui a immobilisé le navire, la valeur du navire immobilisé, la valeur de la cargaison et le montant de la caution imposée, la forme sous laquelle la caution est imposée. En outre, cette partie ajoutera d'autres éléments qui doivent être considérés. Mon confrère Morel évoquera ultérieurement les deux premières, les degrés des infractions imputées et les sanctions imposées ou pouvant l'être en vertu des lois de l'Etat.

Commençons par la valeur du navire immobilisé. En ce qui concerne la valeur du navire immobilisé, les juges français, suivant les procès verbaux de saisie du navire de l'administration française, indiquaient qu'elle était de 15 millions de francs français, en se fondant sur un rapport que cette partie ne partage pas. Néanmoins, cette partie a apporté, on va les exposer ultérieurement, deux rapports de deux experts qui chiffrent la valeur du navire à un prix notablement plus bas. Seulement, ce matin, on a reçu un quatrième rapport, cette fois-ci présenté par la République française, qui confirme notre évaluation de la valeur du navire. Je me réserve le commentaire pour la matinée de demain sur ce quatrième rapport que l'on vient de recevoir.

Commençons par le rapport de M. Chancerel, l'expertise effectuée à l'île de la Réunion [par] cet expert qui réside à l'île de la Réunion. C'est un rapport qui a été communiqué par la représentation française, daté du 20 novembre, qui dit : « le faible délai qui m'a été accordé pour rendre le présent rapport ne m'a pas autorisé à effectuer une visite poussée du navire. La présente évaluation est basée sur l'état général du navire et établie par comparaison avec d'autres unités. »

Beaucoup de choses étonnantes sur ce rapport. Tout d'abord, nous considérons que c'est un rapport très faible et très incomplet. Très faible puisqu'il tient compte seulement de spécifications techniques, il ne tient pas compte de la situation du marché, cette fois-ci marché international de navires de pêche surgélateurs ou de navires de pêche à la palangre.

Ensuite, les conclusions de la personne qui a rédigé le rapport, avec tout le respect que je dois avoir pour cette personne, ne sont pas les plus appropriées étant donné que l'île de la Réunion, notamment le seul port qui existe sur place pour accueillir les navires, ne reçoit pas de navire de pêche, à part des petits navires catamarans de pêche aux thons et les quatre navires sous pavillon français qui travaillent au large de Kerguelen. Il n'a pas l'expérience pour comparer des rapports qui auraient été faits sur d'autres navires palangriers, il respecte tous ces avis peut-être pour les navires cargos qui arrivent avec beaucoup de fournitures de produits à l'île de la Réunion, des navires cargos containers, mais pas des navires de pêche.

Il est aussi évident que cela ne respecte pas ce qui est commenté dans tout rapport d'expertise : le navire. Pour l'évaluation du navire, il inclut tout le matériel de pêche en cours d'usage. Sur un rapport d'expertise d'un navire, on voit son équipement, mais on ne voit pas son équipement de pêche. D'autant plus que, cette fois-ci, l'administration des affaires maritimes a séparé au moment de la saisie et a donné une valeur au navire, au matériel de pêche et à la cargaison de façon séparée. Il a évalué les matériels de pêche. Donc, on ne peut pas partager l'analyse de ce premier rapport qui évaluait le navire à 15 millions de francs français.

On a inclus avec notre requête le rapport de la société *Albino Moran & Partners Shipbrokers*. Ce rapport, rédigé en anglais, a pour cette partie tout le respect puisqu'il prévoit non seulement une analyse approfondie de la spécification technique du navire et de son contenu, mais aussi il ajoute tous les critères d'évaluation sur les conditions du marché international pour ce type de navire. L'opinion qui figure en annexe de ma requête est que la valeur du navire était de l'ordre de 400 000 à 450 000 dollars. Pour comparer par rapport au franc français, on peut compter que l'évaluation donnée par M. Albino Moran est de 3 080 000 francs français à ce jour.

M. Albino Moran aurait bien aimé être présent à l'audience, mais malheureusement d'autres fonctions le retiennent en Argentine. Il ne savait pas que cette sorte de procédure allait se produire de façon aussi rapide. Il m'a envoyé un courrier dans lequel il me présente ses excuses où il me confirme qu'il ne peut pas assister à cette audience. Mais j'ai quand même ici toute son expertise, son curriculum qui démontre bien que c'est une société, et notamment lui une personne qui connaît le marché. C'est un ingénieur naval, ingénieur

supérieur. C'est une personne qui parle trois langues, qui a une maîtrise en droit économique et qui a travaillé pendant une dizaine d'années dans les chantiers navals les plus renommés de l'Espagne, Astilleros Españoles. Il a travaillé ensuite en tant que broker de bateau. Je vais demander qu'il soit admis la brochure de présentation qui décrit exactement son curriculum. Il m'a apporté ici une « Reference list of some fishing vessels sold by our organisation ». Il a participé, dans les 10 années de son expérience en tant qu'entrepreneur indépendant, à des expertises ou des échanges de 84 navires, notamment pas mal de navires palangriers et pas mal de navires chalutiers.

J'ai apporté cela comme preuve du sérieux de la personne que l'on avait présentée comme expert des navires de pêche. Ce prix-là est effectivement très loin de la première expertise présentée par les autorités françaises.

Il est quand même étonnant, et je l'évoque très rapidement, que la deuxième expertise présentée par la France, j'ai pu le calculer rapidement, prévoit déjà une valeur du navire de l'ordre de 11 230 000 francs français. Ce n'est plus 15 millions de francs français, ce serait 11 230 000, mais nous aurons l'occasion demain de voir la portée dudit rapport.

En l'absence de M. Albino Moran, j'avais estimé nécessaire pour cette audience de poser des questions à d'autres experts, notamment M. Antonio Alonso Pérez, et je demande au Président de le faire entrer pour lui poser quelques questions. Je serais ravi que le Tribunal ou la représentation française puisse lui poser d'autres types de questions en l'absence des experts étant donné que cet aspect va être un des points problématiques pour examiner le caractère raisonnable ou pas de la décision.

L'expert doit prêter serment.

The Registrar:

Perhaps the interpreter may first be sworn and thereafter the [expert] should be sworn in, in accordance with article 80 of the Rules of the Tribunal.

(Interpreter sworn in)

The Registrar:

I would now ask, Mr President, that the expert be sworn in.

MR ANTONIO ALONSO PÉREZ, sworn in (in English)

Mr García Gallardo:

(Continuing in English) I shall now speak in English as the interpreter will provide the interpretation from Spanish and English.

Mr Pérez, could you please tell the Tribunal your name, surname and profession?

Mr Alonso Pérez:

(Interpretation from Spanish) My name is Antonio Alonso Pérez, I am a captain in the Spanish merchant marine and in the port of Vigo.

Mr García Gallardo:

Do you have any professional relationship or family links with the Monteco Shipping Company or their directors?

Mr Alonso Pérez:

(Interpretation from Spanish) No, none.

Mr García Gallardo:

What are the type of activities undertaken by a marine surveyor?

(Difficulties with the sound system)

Mr President, may I kindly request that we postpone this witness' evidence and that he stays in Hamburg until tomorrow morning, together with the analysis of the fourth report presented by the French side this morning?

Shall I proceed with my presentation?

The President:

Yes.

M. García Gallardo :

Monsieur le Président, Messieurs les Membres du Tribunal, j'étais en train d'évoquer les expertises, pour avoir une connaissance plus profonde de la valeur que pourrait avoir ce navire immobilisé à l'île de la Réunion, mais on va préparer un exposé spécifique de cette matière, comme je l'ai dit auparavant, avec la présentation de l'expert et les questions que je voudrais lui poser.

Je vais parler des paramètres à prendre en compte par le Tribunal dans le cadre de l'analyse du caractère raisonnable. J'avais dit que Maître Morel exposerait le degré ou la gravité des infractions, ainsi que les sanctions encourues selon la loi française; j'étais en train d'évoquer la valeur du navire, donc je continue avec la valeur de la cargaison saisie et d'autres éléments saisis.

La cargaison du navire a été saisie et chiffrée à 9 millions de francs français. Cette valeur n'est pas discutée par cette partie. Valeur qui n'a pas été prise en compte par le juge au moment d'évaluer les peines ou le montant des risques encourus. Comme je vous l'ai dit, cette cargaison est en train d'être débarquée encore aujourd'hui, donc on serait en mesure peut-être demain d'apporter la totalité des tonnes, mais en tout état de cause, on ne conteste pas le PV de saisie de l'administrateur des affaires maritimes qui prévoyait une valeur de 9 millions de francs.

En ce qui concerne le matériel de pêche saisi, il a été chiffré à 300 000 francs français, valeur ignorée aussi par le juge de Saint-Denis, le juge français. A part le matériel de pêche énuméré dans le PV de saisie, il y a encore pas mal de matériel de pêche sur le navire et qui devrait avoir une valeur additionnelle de l'ordre de 300 000 francs français.

En outre, on doit ajouter le montant des appâts encore à bord; les autorités françaises ne donnent jamais une suite claire à ce qui doit être fait avec ces appâts. La valeur des appâts serait de l'ordre de 250 000 francs français. Le gasoil qui reste à bord – si je me souviens bien, il resterait de l'ordre de 90 tonnes – représenterait encore une valeur de l'ordre de 200 000 francs français.

A part tout cela et à part les paramètres établis à ce jour par le tribunal, nous estimons que le Tribunal devrait tenir compte aussi d'autres paramètres. Ainsi, le pavillon de la République des Seychelles n'est pas considéré comme un pavillon de complaisance. La République française l'a déjà reconnu.

Deuxièmement, la République des Seychelles a ratifié de nombreuses conventions internationales. Bien qu'il ne soit pas membre de la CCMLAR, cet Etat a adopté des mesures que l'on a montrées ce matin, aussi strictes que celles adoptées par les organisations régionales, par exemple le formulaire de déchargement de la CCMLAR et la nécessité d'avoir des inspecteurs à terre à l'arrivée du navire. Ce navire pêchait avec une licence octroyée par la

République des Seychelles pour les eaux internationales. Il n'a pas pêché illicitement dans les eaux internationales ni dans les eaux internationales de la CCMLAR.

Il n'y a pas de la pêche non déclarée. Je ne vais pas répéter mes arguments.

Tout cela nous oblige à compléter les paramètres de la gravité et des sanctions. la gravité des infractions et les sanctions qui pourraient être imposées, par mon confrère, qui continuera ultérieurement, avec le montant de la caution fixée par le juge français et la forme sous laquelle la caution est imposée.

EXPOSÉ DE M. MOREL
AGENT ADJOINT DES SEYCHELLES
[PV.00/5, F, p. 28–30]

M. Morel :

Monsieur le Président, Messieurs les juges, je poursuis en abordant directement le problème pratique de l'importance des sanctions en droit français. Je vous indiquais ce matin, rappelez-vous, ce qu'avait donné finalement l'*Affaire du « Camouco »*, où nous étions accusés de pêche illicite : 3 millions de francs. En matière d'omission de se signaler à l'entrée de la zone économique exclusive, les sanctions sont de l'ordre de 200 000 francs, le maximum étant de l'ordre de 1 million de francs. En matière de pêche, le juge s'efforce de ventiler entre ce dont on n'a pas la preuve – le fait que le poisson a une origine illicite – et la fraction où, parce que le bateau a été pris par exemple en flagrant délit de pêche – ce qui n'est pas le cas aujourd'hui, on sait que le poisson a une origine illicite. Vous n'êtes pas là pour juger sur le fond.

Si on se situe dans le cadre des textes, aujourd'hui, on sait que nous étions depuis 24 heures dans la zone économique exclusive, que nous traversions en droiture. A supposer, pour que la France puisse constituer ces garanties, que l'on nous impute cela devant un tribunal, vous voyez ce que l'on peut pêcher en 24 heures, peut-être 4 tonnes de poisson, donc 200 000 francs pour l'omission d'annonce à l'entrée de la zone économique, quelques millions de francs. Après, on peut discuter, mais je ne dirais pas une poignée de dollars, mais une poignée de millions de francs français. Cela permet de situer, *grosso modo*, ce que pourrait représenter par rapport aux sanctions encourues, par rapport à la cause, par rapport au fait de l'espèce, la garantie raisonnable.

Deuxième remarque : Ramón García vous disait tout à l'heure que cela a été tranché, la caution qui peut être exigée par la France est une caution non pas suffisante, on sait que cet adjectif de « suffisant » doit être entendu, au regard de la lettre et de l'esprit de la Convention par le mot « raisonnable » et que, d'ailleurs, dans l'article 292, y compris dans la version française du texte de la Convention, c'est l'adjectif « raisonnable » qui figure : dès qu'une caution raisonnable sera fournie, le navire pourra sans délai reprendre la mer. Je n'y reviens pas. C'est le concept du « raisonnable ».

Troisième point sur lequel revient la France, parce que là aussi ce sont des choses qui sont jugées par votre juridiction, concept du « raisonnable », l'illicéité du contrôle judiciaire, et on y revient quand même. On nous dit de l'autre côté de la barre : le commandant Argibay Pérez n'est pas détenu. Encore heureux ! Mais il est constant qu'il ne peut pas quitter la Réunion. Il n'est pas libre de ses mouvements. Et vous avez tranché ce différend au point 71 de l'arrêt « *Camouco* » en indiquant de façon très lapidaire : « Le Tribunal estime que, dans les circonstances ... » – on parlait du retrait du passeport – « il est approprié d'ordonner la mise en liberté du capitaine ». On ne peut pas être plus clair. On y revient du côté de la partie défenderesse. Je vous demande simplement d'appliquer ce qui a déjà été jugé.

Troisième point. De la même façon, comme s'il fallait toujours revenir sur ce qui a été décidé, sur le mode de calcul de la caution. Nous plaidons ce matin devant vous que doivent être déduites les valeurs, d'une part des appâts, du gasoil, des appareils de pêche, et d'autre part la valeur du produit de la pêche elle-même. Cela représente d'un côté à peu près 1 million de francs français, et de l'autre côté, s'agissant de la pêche elle-même, un peu plus de 9 millions de francs français, une valeur qui n'est pas discutée.

Là aussi, il doit être clair, puisque les autorités françaises ont « à la va-vite » fait décharger ce navire, nous avons sans délai saisi votre Tribunal, j'ai même saisi le tribunal administratif de Saint-Denis de la Réunion d'une requête pour faire annuler la décision des affaires maritimes à la Réunion, qui nous faisait injonction de débarquer immédiatement la

cargaison. J'estime que cette décision est illégale et un recours est pendant, j'ai demandé à l'administration, recours à l'appui, de suspendre l'exécution de sa décision ... et bien ..., l'administration n'en a eu cure et je crois savoir que le navire est en train d'être dépossédé de sa cargaison.

J'ai l'impression que l'on confond parfois un peu vitesse et précipitation, et la précipitation ne fait jamais bon ménage avec la justice.

Toujours est-il que, si on enlève les 9 millions de francs de légines et les 1 million de francs que représentent les appâts, le gasoil et le reste, on arrive à [un montant] de l'ordre de 10 millions de francs. Cela devra figurer dans votre décision. On devra déduire, à concurrence, le montant de la caution.

Là, cela a été tranché, dans votre arrêt « SAIGA » du 4 décembre 1997, au point 84, dans l'arrêt « Camouco » du 7 février 2000, au point 69. Il s'agissait dans un cas de la valeur du gasoil pour le *Saiga* et dans l'autre cas de la valeur de la pêche.

Dernier point, et pardonnez-moi, j'ai l'impression que mon intervention est un peu inutile puisque ce sont des choses que vous connaissez bien et sur lesquelles vous vous êtes déjà penchés : quelle doit être la forme, la nature du cautionnement, de la garantie ?

L'administration française, de concert avec la justice, veut à toute force nous imposer un paiement cash. Ils veulent des billets verts, c'est peut-être une bonne chose dans certaines opérations, mais là, aujourd'hui, il se trouve que ces opérations sont contrôlées par un texte international qui est la Convention de Montego Bay, et l'article 113 de votre Règlement donne la possibilité à votre Tribunal de préciser la forme que doit revêtir ce cautionnement. Il a été jugé, notamment dans l'*Affaire du « Camouco »*, je cite, je crois que l'on se situe sur le point 74 ou 85 : « le Tribunal est d'avis que ... la caution ou la garantie devrait être établie sous forme d'une garantie bancaire. » Comme cela se fait en droit maritime, j'ai la faiblesse de le penser, avec la modeste expérience qui est la mienne, en droit maritime commercial. On saisit tous les jours des cargos dans tous les ports du monde. On obtient une mainlevée contre quoi ? Contre une garantie bancaire ou la garantie d'un P&I (*Protection and Indemnity*). On ne demande jamais de paiement cash, comptant, en espèces.

En résumé, dans la mesure où vous fixez une garantie, vous nous donnerez la possibilité de fournir cette garantie sous forme toute simple d'une garantie bancaire émanant d'une banque de premier ordre – on ne cherche nullement à se soustraire. J'indique pour l'information du Tribunal que dans l'affaire du « *Camouco* », 3 millions de francs en final, est-ce que cela a été payé ? Oui. Comment ? La justice française a exécuté la garantie bancaire que l'on avait fournie. Cela n'a posé aucun problème. Finissons-en avec ces combats qui ne me semblent plus être d'actualité. Cela me fait penser à Don Quichotte qui se battait contre les moulins. Ce sont des problèmes qui ont été réglés. Je vous demande tout simplement, Monsieur le Président, Messieurs, de faire application de *vo*tre jurisprudence.

The President:

Have you completed your presentation this morning or would you like to have more time?

Mr García Gallardo:

We shall request the Tribunal to postpone the analysis of the technical reports, together with the expert, to tomorrow morning because apparently the interpreter is not able to be here this afternoon.

The President:

Can we take it that you have completed your part of the hearing this morning?

Mr García Gallardo:

We will complete that tomorrow morning.

The President:

The meeting is now adjourned, We shall meet again at 3.15 p.m.

(The hearing is adjourned at 1.20 p.m.)

PUBLIC SITTING HELD ON 7 DECEMBER 2000, 3.15 P.M.

Tribunal

Present: *President* CHANDRASEKHARA RAO; *Vice-President* NELSON; *Judges* CAMINOS, MAROTTA RANGEL, YANKOV, YAMAMOTO, KOLODKIN, PARK, MENSAH, BAMELA ENGO, AKL, ANDERSON, VUKAS, WOLFRUM, LAING, TREVES, MARSIT, EIRIKSSON, NDIAYE, JESUS; *Registrar* CHITTY.

For Panama: [See sitting of 7 December 2000, 10.15 a.m.]

For France: [See sitting of 7 December 2000, 10.15 a.m.]

AUDIENCE PUBLIQUE DU 7 DECEMBRE 2000, 15 H 15

Tribunal

Présents : M. CHANDRASEKHARA RAO, *Président*; M. NELSON, *Vice-Président*; MM. CAMINOS, MAROTTA RANGEL, YANKOV, YAMAMOTO, KOLODKIN, PARK, MENSAH, BAMELA ENGO, AKL, ANDERSON, VUKAS, WOLFRUM, LAING, TREVES, MARSIT, EIRIKSSON, NDIAYE, JESUS, *juges*; M. CHITTY, *Greffier*.

Pour le Panama : [Voir l'audience du 7 décembre 2000, 10 h 15]

Pour la France : [Voir l'audience du 7 décembre 2000, 10 h 15]

The President:

I now call upon the Agent of France to make his presentation.

Plaidoirie de la France

EXPOSE DE M. TRINQUIER

AGENT DE LA FRANCE

[PV.00/6, F, p. 1–3]

M. Trinquier :

Monsieur le Président, Messieurs les juges, c'est un très grand honneur que d'inaugurer avec vous vos magnifiques locaux, même si la délégation française aurait préféré que cela se passe à une autre occasion et dans d'autres circonstances.

Le Gouvernement français, comme il a été dit dans son exposé en réponse dans l'*Affaire du « Monte Confurco »*, ne conteste pas la compétence du Tribunal international du droit de la mer pour connaître de ce litige au titre de l'article 292 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Mais, comme il l'a également dit, il considère qu'il s'agit là d'une compétence limitée en ce sens que le Tribunal ne peut connaître dans ce cadre que la question de la mainlevée, comme le précise le paragraphe 3 de cet article. C'est à ce titre qu'il considère que les conclusions de la requête présentée au nom de la République des Seychelles, relative au non-respect de l'obligation de notification de l'arraisonnement du navire et celle relative au non-respect de l'article 73, paragraphe 3, de la Convention sur le droit de la mer qui exclut tout emprisonnement en pareil cas, sont frappées d'une irrecevabilité de principe.

Il conteste par ailleurs la recevabilité des sixième, septième, huitième et neuvième conclusions relatives à la caution elle-même dont le caractère raisonnable doit, à son sens, être apprécié au regard du contexte juridique qui la caractérise, comme des circonstances propres de l'espèce. Or, en matière de circonstances de l'espèce, la requête présentée au nom de la République des Seychelles constitue une véritable manipulation des faits quand ils ne sont pas contestés sans preuve par de simples allégations.

Monsieur le Président, Messieurs les juges, ce n'est pas en vertu d'une prétendue présomption légale, voire irréfragable, qui n'existe effectivement pas en droit français, nous sommes d'accord sur ce point avec la partie adverse, que la saisie a été prononcée, mais bien du fait de l'existence d'un faisceau d'indices graves et concordants conduisant en toute logique à estimer que le navire se livrait à des activités de pêche illégale lorsqu'il a été surpris.

Ces faits ont été consignés et résumés entre autres dans un procès-verbal d'infraction dont l'agent agissant au nom de la République des Seychelles aurait pu avoir communication dès le 21 novembre, c'est-à-dire 2 jours après l'arrivée du *Monte Confurco* à l'île de la Réunion s'il en avait fait la demande. Les documents de ce type, ces procès-verbaux, ne lient en aucune manière le juge, même s'ils sont établis par des personnes dont l'honnêteté, quoi que l'on puisse en dire, ne peut en aucune manière être mise en doute, et ils n'ont de valeur que jusqu'à preuve du contraire. Or, force est de constater que l'agent agissant au nom de la République des Seychelles n'a pas en l'espèce eu la moindre velléité d'opposer des preuves portant un doute sérieux sur les accusations portées contre le *Monte Confurco*.

Car, Monsieur le Président, Messieurs les juges, les faits sont troublants, multiples, concordants et pour tout dire accablants. Que l'on en juge.

Au hasard : un navire, qui n'est pas signalé, alors qu'il disposait des moyens techniques de le faire, un navire surpris au milieu de la zone économique exclusive de Kerguelen, seul, à 50 milles à la ronde, à 5 ou 6 heures de mer, à quelques nautiques de bouées, de palangres dotées des mêmes améliorations artisanales, et j'insiste sur le mot « artisanal », que celles qu'il a à son bord, des bouées qui portent toutes des numéros formant une suite logique et qui sont dotées de piles électriques de même série, avec une même date de péremption.

Un navire qui, dans ces circonstances, change de cap, force l'allure et consent, après un certain temps, pour ne pas dire un temps certain, à stopper. Un équipage qui jette par-dessus bord des appâts, des lignes de palangre en nombre insuffisant pour un navire de ce type et pour une campagne de cette longueur, un navire visiblement nettoyé à la hâte et imparfaitement, comme le prouvent les hameçons jonchant le pont, les appâts plantés sur les hameçons, l'usine encore humide d'un récent lavage, les restes de viscères de poisson, et j'en passe.

Un capitaine qui tente de dissimuler les preuves du délit en faisant disparaître, en détruisant des documents de bord, en effaçant des fichiers informatiques, un capitaine qui présente des documents peu crédibles, présentant des zones de pêche prétendues dans lesquelles, nous verrons cela tout à l'heure avec le professeur Duhamel, il est prouvé scientifiquement qu'il n'y a pas de légine ou qu'il n'y en a que très peu. Des mémoires de GPS indiquant en grand nombre des zones situées dans la zone économique de Kerguelen, un goniomètre qui sert à repérer les positions des bouées qui est en panne, mais si l'on regarde le genre de panne, on peut comprendre qu'il a été brisé, sinon volontairement saboté.

Les faits sont là. Y a-t-il application, mise en œuvre d'une présomption légale ? Les faits sont là. Pourquoi ne nous en oppose-t-on pas d'autres ? Je vous pose la question, Monsieur le Président, Messieurs les juges. Ces faits sont graves, mais derrière ceux-ci se profile un problème plus grave et plus vaste, celui de la pêche illicite organisée qui fait planer une grave menace sur l'avenir de la ressource, comme nous le verrons également tout à l'heure avec le professeur Duhamel.

La pêche illicite est en effet structurée en véritable organisation, dirigée par de puissants intérêts économiques et financiers attirés par les profits considérables qu'elle leur procure. Les navires se livrant à la pêche illégale sont ainsi soutenus par des avocats spécialisés, que l'on retrouve toujours dans ce genre d'affaire et qui bien souvent sont les premiers informés quand il y a un incident, des avocats rompus aux techniques qui leur permettent de tenir le capitaine à l'abri des poursuites.

Monsieur le Président, Messieurs les juges, savez-vous que dans les dernières années, nous avons pris 18 capitaines, le dix-huitième capitaine était le capitaine Argibay Pérez. Sur les 18, seul un a été poursuivi, seul un a été puni. Les autres sont tous dans la nature, et lorsque l'on essaie de les assigner, et bien : domicile inconnu, inconnu à l'adresse indiquée. Ces gens, nous n'arrivons plus à les situer et ces capitaines sont tous, pour la plupart, des ressortissants d'un pays de l'Union européenne.

Ces navires changent souvent de nom, ils changent souvent de pavillon, ils sont très souvent la propriété de ce que l'on pourrait appeler en anglais les *one ship companies*, formule bien utile pour masquer l'identité des véritables intérêts pour lesquels ils travaillent et pour empêcher toute véritable poursuite contre les responsables, utile également pour s'offusquer de cautions élevées que l'on impose à de si petites sociétés. Ces navires s'organisent en véritable réseau, communiquant entre eux grâce à des codes du type de celui que l'on a retrouvé à bord du *Monte Confurco*. Ils se prêtent aussi main forte pour déjouer la surveillance exercée par les Etats côtiers, mais également pour se porter secours, là aussi avec une très grande efficacité.

On a pu s'en rendre compte, lors d'un événement particulier, un naufrage qui s'est produit au mois d'octobre de cette année et qui a concerné un navire battant pavillon de Sao Tomé et Príncipe, le *Amuur*. Ce navire a sombré. Toutes les informations que l'on a pu recueillir, et personnellement, au Ministère des affaires étrangères, j'ai reçu des coups de téléphone alarmés du Consul général du Chili à Paris demandant des renseignements sur les marins, tous les renseignements avaient été fournis dans un pays tiers et visiblement c'était une machine bien huilée qui avait évacué les marins et donné des nouvelles sur leur sort.

Ayant de plus en plus de difficulté à trouver des ports de débarquement dans la région pour ces pêches illégales, ces navires font preuve d'imagination et transbordent en pleine mer le produit de leur pêche sur des cargos qui les acheminent directement vers les lieux de consommation.

Telle est la pêche illégale, tels sont les faits que nous avons constatés lors de l'enquête dans l'incident du *Monte Confurco*. Dès lors, Monsieur le Président, Messieurs les juges, les faits accablants relevés contre le *Monte Confurco*, comme la pêche illégale organisée qui constitue l'arrière-plan préoccupant de cette affaire, justifiaient la fixation d'une caution élevée, dans l'absolu, comme on le verra tout à l'heure, mais raisonnable au regard de l'espèce.

Penser différemment reviendrait à détourner l'article 297 de la Convention sur le droit de la mer de ses fins, c'est-à-dire la protection des pêcheurs de bonne foi pour permettre le pillage des ressources de la planète. Penser différemment, Monsieur le Président, Messieurs les juges, reviendrait à saper les efforts des Etats côtiers en vertu d'une saine gestion de la ressource, ce que votre Tribunal ne souhaite évidemment pas.

Je vous remercie de votre attention. Je voudrais, avec votre permission, maintenant, Monsieur le Président, procéder à l'audition de l'expert que nous souhaitons produire, le professeur Duhamel.

Audition d'experts

INTERROGATOIRE DE M. GUY DUHAMEL
PAR M. TRINQUIER (FRANCE)
[PV.00/6, F, p. 3–7]

M. GUY DUHAMEL prête serment (en français)

M. Trinquier :

Avec votre permission, Monsieur le Président.

Monsieur le professeur, pourriez-vous vous présenter ?

M. Duhamel :

Monsieur le Président, Messieurs les juges, je suis professeur au Muséum National d'Histoire Naturelle de Paris, [dans] un laboratoire qui s'appelle le laboratoire d'ichtyologie générale et appliquée. Ce laboratoire s'occupe des poissons et uniquement des poissons.

Ma spécialité, ce sont les poissons de l'océan Indien Sud et, pour ce faire, j'ai soutenu une thèse, que l'on appelle en France une thèse d'Etat, concernant les poissons de la zone spécifique de Kerguelen. Cette thèse était consacrée à quatre espèces de poissons, dont l'une s'appelle la légine, et donc, un quart de mon travail a été consacré à cette légine.

Pour ce faire, depuis 22 ans maintenant, je travaille dans l'océan Indien Sud et l'océan Austral, par de multiples embarquements à bord des navires de pêche et navires scientifiques. Je comptabilise à présent de l'ordre de 2 ans et demi passés en mer à bord de ces bateaux.

Voilà pour ma présentation générale.

M. Trinquier :

Monsieur le professeur, quelle est votre connaissance du milieu et de l'espèce, j'entends de la légine ?

M. Duhamel :

La connaissance de la légine, je l'ai acquise à bord, et pour ce faire il a été nécessaire de faire énormément de travail biologique pour la connaissance de la répartition géographique, en profondeur, de ses migrations, de la biologie de l'espèce, tous ces paramètres sont essentiels dans ce que l'on appelle une discipline qui est la dynamique des populations exploitées, qui permet de gérer les ressources de manière scientifique, c'est-à-dire de proposer à des décideurs combien de tonnes on peut prélever sur telle ou telle espèce – dans le cas présent, c'est la légine – et de voir, à moyen terme, quelle est la valeur moyenne que l'on peut extraire du milieu naturel sans mettre l'espèce en péril.

Voilà le genre de travail que je réalise et pour lequel on me demande un avis.

M. Trinquier :

Merci, Monsieur le professeur. Quelles sont vos fonctions auprès de la CCAMLR ? Occupez-vous des fonctions auprès d'autres organismes officiels ? Avez-vous des relations avec d'autres scientifiques étrangers dans votre domaine ?

M. Duhamel :

La CCAMLR, qui est la Convention pour la conservation de la faune et de la flore marine de l'Antarctique, dont le siège est Hobart en Australie, est une convention qui s'occupe tant de la conservation, par l'article 2 de cette Convention, que de la gestion rationnelle des ressources.

Au titre de la France, on me demande chaque année de fournir un avis sur l'état d'exploitation, l'état de la ressource dans les zones économiques françaises que sont Crozet et Kerguelen dans l'océan Indien Sud. Je ne travaille que dans ce secteur puisque c'est la zone où je suis spécialisé.

En revanche, dans ce secteur, je travaille en collaboration avec mes collègues sud-africains, mes collègues australiens et mes collègues russes, japonais, avec qui j'ai réalisé énormément de campagnes communes d'évaluation de la ressource, par exemple, la dernière en date étant celle d'évaluation de la ressource à la palangre avec une collaboration franco-japonaise sur le navire *Anyo Maru n° 22* qui s'est déroulée en 1996 et 1997 autour de Crozet et de Kerguelen.

A partir des résultats de ces campagnes d'évaluation, et non pas par un travail personnel et unique, les données sont mises en commun au sein de l'organisation internationale qu'est la CCAMLR et tous les scientifiques présents au groupe de travail sur l'évaluation des stocks de poissons donnent leurs avis sur l'état des stocks présents dans ces zones.

M. Trinquier :

Merci, Monsieur le professeur. Pourquoi et comment sont gérés les stocks de légines ?

M. Duhamel :

Pourquoi et comment ? La légine est un poisson qui a des caractéristiques biologiques particulières, c'est un poisson qui peut atteindre 2,15 m et 80 kilos, mais qui a, hélas, des problèmes en ce qui concerne sa dynamique des populations, c'est-à-dire que c'est un poisson qui vit jusqu'à 30 ans, 40 ans, d'après les lectures faites sur les écailles ou sur les otolithes de ces poissons, et qui a une fécondité faible et une maturité tardive. Qu'est-ce que cela a comme conséquence pour l'exploitation ? Ce sont des stocks en conséquence qui se renouvellent très, très lentement et pour lesquels une surexploitation a des conséquences pratiquement irréversibles puisque le stock ne peut pas se remettre à niveau très rapidement.

Donc, c'est une espèce pour laquelle il faut être prudent en ce qui concerne l'exploitation et cette prudence étant valable aussi bien pour les stocks que pour les modes de pêche puisque, dans l'océan Austral, vous avez tant une exploitation au chalut de cette espèce qu'une exploitation à la palangre, et ces deux modes de pêche ont des conséquences sur les stocks puisqu'ils n'exploitent pas la même partie des stocks, le chalut exploitant la partie juvénile des stocks et la palangre la partie adulte des stocks. Donc, il y a énormément de précautions à prendre pour l'exploitation de cette ressource, ce que l'on appelle une ressource longévive, c'est-à-dire qui vit longtemps, mais qui se renouvelle très lentement.

Chaque année, on évalue l'état de la ressource par des campagnes d'évaluation, on en a réalisé, je vous l'ai indiqué, mais également on met à bord des navires de pêche travaillant dans ces zones, des observateurs qui récoltent les données statistiques et biologiques nécessaires à l'évaluation de ces stocks. Ces données servent aux modèles mathématiques pour prédire l'avenir et savoir si oui ou non nous sommes à un niveau stable, un niveau très bas du stock ou au contraire à un niveau excellent du stock.

En fonction de cela, bien entendu, il faut préparer des mesures adaptées à la pêche, c'est-à-dire voir quel est le nombre de bateaux qui peuvent participer à la pêche, quel est le volume de capture qui peut être attribué à tel ou tel mode de pêche, mais également, et cela c'est aussi le rôle de la CCAMLR, de voir les impacts sur l'écosystème.

Or, pour vous, l'océan Austral est peut-être très loin, mais c'est un océan emblématique et il existe dans ces zones des oiseaux tels que les albatros, qui se font prendre aux palangres. Cet aspect-là doit aussi être pris en compte dans la conservation et l'exploitation du stock. Donc tous ces paramètres nous servent à dire : attention, avec ce mode

de pêche, vous avez un danger pour le stock pêché ou pour l'environnement. Avec ce mode de pêche vous n'avez aucun danger pour le stock, mais pour l'environnement vous avez un problème. Le but de cette gestion, puisque gestion il y a, c'est d'essayer d'avoir un compromis entre la ressource, l'exploiteur et les tendances futures. Nous essayons, au fur et à mesure, d'affiner nos résultats par des modèles de plus en plus précis et nous avons pour cela besoin, bien entendu, de beaucoup de données réalisées à bord par les observateurs scientifiques.

M. Trinquier :

Merci, Monsieur le professeur. Nous vous avons montré les positions sur lesquelles le commandant du *Monte Confurco* dit avoir pêché. Qu'en pensez-vous?

M. Duhamel :

Effectivement, vous m'avez transmis ces positions et à partir de ces documents, j'ai essayé de voir s'il était possible de pêcher de la légine à ces profondeurs. Je n'ai pris que les positions les plus récentes par rapport au cas qui est en cause aujourd'hui. J'espère que vous arrivez à voir correctement sur cette carte où est positionné le *Monte Confurco* le 8/11/2000 et les positions qu'il nous a fournies pour le 7/11 et la période du 4 au 6/11/2000.

Lorsque vous prenez les plus récentes publications qui existent dans le domaine, en ce qui concerne la répartition géographique et bathymétrique de l'espèce, les plus récentes publications font état, pour cette espèce, d'une répartition entre à peu près 70 m de profondeur et 1 500, 1 700 mètres. La fourchette supérieure peut varier d'une cinquantaine de mètres, voire d'une centaine de mètres, mais pas plus. Cette publication (Annexe 1 : couverture « Fish of Southern Ocean ») n'a jamais été contredite depuis, jamais.

Lorsque vous examinez les positions qui sont figurées sur le document cartographique (Annexe 2 : carte déposée), vous avez progressivement des isobathes, c'est-à-dire des lignes de même profondeur, à 1 000 m, 2 000 m, 3 000 m et 4 000 m. Vous constatez par vous-mêmes que les positions qui sont fournies sont situées entre 3 000 et 4 000 m, voire plus de 4 000 m. D'un point de vue scientifique, je ne peux pas admettre la présence de légines à ces profondeurs. Ce n'est pas possible. A ces profondeurs il n'existe que des poissons abyssaux, qui ne sont absolument pas exploitables par un palangrier.

Je dois signaler également que, dans ce secteur, vous vous trouvez en zone CCAMLR puisque vous vous situez en zone statistique 58-5-1 de la CCAMLR, pour laquelle il existe une mesure de conservation spécifique qui a été décidée l'année dernière (Annexe 3 : couverture CCAMLR), qui interdit toute pêche exploratoire dans cette zone à l'extérieur de la zone économique française puisqu'il n'y a pas de fond de pêche exploitable à ces profondeurs. Voilà la situation pour ces positions fournies par le *Monte Confurco*. Ce sont les seuls commentaires que je ferai pour ces positions.

M. Trinquier :

Merci, Monsieur le professeur. Il y avait 158 tonnes de légines congelées à bord du *Monte Confurco*. Pouvez-vous nous dire à quel tonnage de prises, j'entends de poissons entiers, cela correspond-il ?

M. Duhamel :

Effectivement, vous avez raison de bien faire la différence entre ce qui est en cale et ce qui est réellement pêché, puisqu'en fait, ce que vous avez en cale, c'est du poisson transformé. D'après les indications qui m'ont été fournies et j'ai toute foi en ces dernières, ce qui était à bord du *Monte Confurco*, c'est du poisson étêté (sans tête), équeuté (sans queue) et éviscéré (c'est-à-dire dont toutes les entrailles sont enlevées).

Lorsque les observateurs à bord font ce que l'on appelle des taux de conversion, on peut, à partir du poisson, je dirais pour être très bref, du poisson en « kit », retrouver le poids, la longueur, la taille du poisson brut, c'est-à-dire passer du poisson étêté, éviscéré, équeuté, au poisson vif en poids brut.

Si vous prenez 158 tonnes, le taux de conversion pour ce type de produit est compris en gros entre 1,66 et 1,75, ce qui vous fait une capture à bord de l'ordre de 260 à 270 tonnes de poissons bruts. Le chiffre réel que vous devez considérer à bord de ce navire, ce n'est pas 158 tonnes, mais 270 tonnes de poissons pêchés.

Lorsque la CCAMLR par exemple édicte des mesures de conservation avec un tonnage, elle l'édicte toujours en poids brut, jamais en poids transformé, sinon cela prêterait à des malversations à bord. Le poids qui est donné dans les mesures de conservation, lorsqu'il y a ce que l'on appelle un TAC, en anglais *total allowed catches*, il y a toujours la valeur fournie en poids brut, donc ceci pour vous faire la correspondance entre les 158 tonnes et le chiffre que j'avance, entre 260 et 270 tonnes de poissons réellement pêchés.

M. Trinquier :

Merci. Quel est le montant d'un quota pour un navire et pour une saison ?

M. Duhamel :

Tout dépend si l'on s'intéresse à notre zone économique ou si l'on s'intéresse à la zone CCAMLR. Je vais prendre le cas le plus facile, c'est-à-dire notre zone économique. Dans le cas de notre zone économique, les quotas alloués aux pêcheurs qui ont reçu des autorisations sont de l'ordre, en poids brut, tous navires confondus et toutes méthodes de pêche confondues, de l'ordre de 5 200 tonnes. Le stock ne peut pas fournir plus. Lorsque vous vous intéressez maintenant au nombre de bateaux qui ont obtenu des licences de pêche, qui sont de l'ordre de 6, cela fait en gros une attribution par navire de l'ordre de 800 à 850 tonnes par navire. Voilà ce qui est attribué à l'année pour un navire dans une zone française qui est la zone de Kerguelen. Donc 800 à 850 tonnes maximum, à réaliser du 1er juillet d'une année au 30 juin de l'année suivante, c'est-à-dire pour une année australe complète.

M. Trinquier :

Merci. Allez-vous tenir compte, pour la fixation des quotas de l'année prochaine, de la quantité de légines que l'on a trouvée à bord du *Monte Confurco*? En d'autres termes, est-ce que cette quantité va être déduite du quota de l'année prochaine ?

M. Duhamel :

Les affirmations du capitaine ne font aucun doute d'une pêche dans ces zones de l'océan Austral. Pourquoi j'affirme ceci ? Tout simplement parce que, au nord de 45° sud, c'est-à-dire la zone qui est en dehors de la zone CCAMLR, les fonds sont tellement profonds qu'il n'y a pas de présence de légines. La pêche se réalise obligatoirement dans cet océan Austral géré par la CCAMLR. Il est bien évident que ces 270 tonnes, je vais les retirer de la biomasse générale qui servira l'année prochaine à établir des nouveaux TAC pour la pêche légale. Qui pâtira de cette pêche non déclarée ? Ce sont bien entendu les pêcheurs légaux.

M. Trinquier :

Merci, Monsieur le professeur.

Monsieur le Président, j'en ai terminé, je n'ai plus de questions à poser au professeur Duhamel.

The President:

Thank you.

Mr Gallardo, would you like to ask him questions? You can do so.

CONTRE-INTERROGATOIRE DE M. GUY DUHAMEL

PAR M. GARCÍA GALLARDO (SEYCHELLES)

[PV.00/6, F, p. 7–8]

M. García Gallardo :

Deux petites questions puisque en tant qu'amateur j'ai lu avec un grand intérêt tous vos articles publiés dans les revues spécialisées. Ma première question est la suivante : les données de capture des navires seychellois qui font la pêche à la légine et qui remplissent ces carnets de pêche suivant le modèle de la CCAMLR depuis déjà quelques mois, vous pouvez me confirmer s'ils sont mis à disposition de la CCAMLR ? Si cette information est ouverte ?

M. Duhamel :

Tout d'abord, je dois bien faire la différence entre ce qu'est un carnet de pêche et ce que l'on appelle un CDS, un *Catch Document System*. Le CDS n'est absolument pas un carnet de pêche, c'est pour la commercialisation du poisson. Donc, je ne peux pas répondre à votre question. Les navires seychellois n'ont pas produit de carnet de pêche. Les CDS, ce n'est pas mon domaine. Je travaille uniquement sur les statistiques officielles données à partir des carnets de pêche.

M. García Gallardo :

Deuxième et dernière question : pourquoi est-il interdit par la CCAMLR, sous la mesure de conservation 172, de pêcher dans la zone que vous venez de mentionner au nord-ouest de Kerguelen, à l'extérieur de la zone économique exclusive, c'est-à-dire la division 58-5-1, si vous affirmez en parallèle avec grande fermeté qu'il n'y a pas de possibilité de pêcher de légine ?

M. Duhamel :

Je vais vous répondre très franchement. La zone 58-5-1 n'est pas la seule zone interdite à la pêche dans la zone CCAMLR, pour la légine. Vous avez également la zone 58-5-2 et la 58-7. Elles font l'objet de mesures identiques de fermeture de la pêche chaque année et ces mesures sont reprises par le groupe de travail sur l'évaluation des stocks de poisson chaque année pour voir s'il y a lieu de les modifier. Dans ces zones, pourquoi cette interdiction de pêche existe-t-elle ? Parce que ces zones ne permettent pas une rentabilité et au poisson d'être présent sur les fonds qui sont disponibles pour la pêche. C'est tout simple. A des profondeurs de 3 000 mètres, vous ne trouverez pas de légine, donc vous n'allez pas ouvrir une zone à la pêche alors qu'il n'y a pas de légine. C'est tout simplement pour cela.

M. García Gallardo :

Merci beaucoup.

The President:

Thank you very much.

The Agent for France may resume his presentation.

M. Trinquier :

Merci, Monsieur le Président. Avec votre autorisation, je vais maintenant céder la place au professeur Quéneudec qui va analyser les critères du caractère raisonnable de la caution. Il sera suivi ensuite, peut-être après la pause, si vous en décidez ainsi, par une intervention de Maître Belot qui précisera le raisonnement suivi par le Juge d'instance du tribunal de Saint-Paul pour fixer cette caution au regard des faits de l'espèce et de la réglementation française en la matière. Le professeur Quéneudec reviendra ensuite pour conclure brièvement sur la situation juridique du capitaine du navire.

Plaidoirie de la France (suite)

EXPOSE DE M. QUENEUDEC
CONSEIL DE LA FRANCE
[PV.00/6, F, p. 8–13]

M. Quéneudec :

Monsieur le Président, Messieurs les juges, c'est un honneur de se présenter à nouveau devant le Tribunal international du droit de la mer au nom de la République française, Tribunal désormais installé dans ses nouveaux locaux au bord de l'eau. C'est aussi, il faut le reconnaître, une tâche difficile étant donné les délais très brefs inhérents à l'urgence qui est impliquée par la procédure de l'article 292 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Monsieur le Président, il me revient de vous présenter une série d'éléments qui sont relatifs au caractère raisonnable de la caution exigée par la France pour procéder à la mainlevée de la saisie du *Monte Confurco*. La notion de « raisonnable » est d'ailleurs au cœur de la présente affaire. Cette notion domine, peut-on dire, la question essentielle soumise au Tribunal.

Le Tribunal en effet est appelé à se prononcer sur le bien-fondé de l'allégation selon laquelle la France aurait violé l'article 73, paragraphe 2, de la Convention en procédant à la saisie du *Monte Confurco* et en subordonnant la mainlevée de cette saisie au versement d'une caution qui ne serait pas raisonnable. Le Tribunal n'est pas appelé à dire si le juge français ordonnant le paiement d'une caution de 56 millions de francs français, a bien ou mal agi. Un avocat de la République des Seychelles a semblé ce matin vouloir transformer le recours de l'article 292 en une sorte d'instance d'appel systématique des décisions judiciaires nationales. Ce n'est pas le but et ce n'est pas l'objet de cette instance. Le problème, je le répète, est uniquement de savoir si la caution fixée est ou non raisonnable en l'espèce.

Or, cette notion de raisonnable, de caution raisonnable, n'est pas définie par la Convention, car cette notion de raisonnable fait partie de ces concepts dont le sens et la portée sont laissés à l'appréciation de ceux qui sont chargés d'appliquer et d'interpréter la Convention. C'est dire que le rôle et la responsabilité du juge international appelé à trancher un litige, ce rôle et cette responsabilité du juge sont ici extrêmement importants puisqu'il doit statuer en donnant un contenu précis à cette notion de raisonnable.

Monsieur le Président, Messieurs les juges, vous ne manquerez pas d'éprouver à coup sûr en pareil cas ce que trois anciens présidents de la Cour internationale de justice avaient un jour appelé « la frustrante tyrannie d'un certain subjectivisme prétorien », pour reprendre la formule utilisée dans une opinion conjointe des regrettés José Maria Ruda et Eduardo Jiménez de Aréchaga et du Président Bedjaoui. Il appartient en effet aux juges, à vous en l'espèce, de donner corps à la notion de raisonnable pour l'appliquer au cas particulier qui lui est soumis.

Ce faisant, en tant que juges, les membres du Tribunal international du droit de la mer peuvent ici difficilement s'inspirer de la parole de Confucius : « si j'étais empereur, je commencerais par faire un dictionnaire afin de rendre aux mots leur sens ». En effet, le mot « raisonnable » et l'expression « caution raisonnable » ne peuvent pas être définis *a priori* de manière générale et abstraite. Ce mot et cette expression ne sont en rien comparables à un cristal. Leur sens n'est pas immuable. Leur sens peut varier selon les circonstances et selon les époques et l'on peut incontestablement appliquer ici au mot « raisonnable » ce que le Chief Justice Marshall disait en 1819 du mot « nécessaire » dans l'affaire *MacCulloch versus Maryland* portée devant la cour suprême des Etats-Unis. Il disait à propos du mot « nécessaire » : « *It has not a fixed character peculiar of itself. It admits all degrees of*

comparison. This word, then, like others is used in various senses and in its construction the subject, the context, the intention of the person using it are all to be taken into view ».

Dès lors, lorsque l'on parle de caution raisonnable dans le cadre de la procédure de l'article 292 de la Convention, on est amené à mettre cette formule, « caution raisonnable », en rapport avec ce qui est circonstanciel, équilibré, autrement dit avec ce qui est approprié, et approprié eu égard aux circonstances.

Aussi comprend-on que la version française du texte de l'article 73, paragraphe 2, de la Convention sur le droit de la mer utilise l'expression de : « une caution ou une garantie suffisante ». Dans les autres langues, le texte parle de caution ou garantie raisonnable, ce qui revient quand même au même, mais qui est significatif de la tendance.

Dans l'*Affaire du « Camouco »*, le Tribunal a indiqué quels étaient les éléments qui pouvaient, entre autres, servir de critères d'appréciation du caractère raisonnable d'une caution. Il suffit de se référer au paragraphe 67 de l'arrêt du 7 février 2000, qui mentionne parmi les éléments à prendre en considération quatre critères principaux : la gravité des infractions imputées; les sanctions encourues en application des lois et règlements de l'Etat qui a immobilisé ou saisi le navire; la valeur du navire immobilisé et de la cargaison saisie; le montant de la caution et la forme sous laquelle elle est exigée.

Si l'on prend le premier critère retenu par le Tribunal dans cette précédente affaire, la gravité des infractions, je pense qu'il n'est pas utile de s'y appesantir très longuement dans le présent exposé. La nature des infractions relevées à l'encontre du *Monte Confurco* et leur degré de gravité ressortent à l'évidence de l'exposé des faits que le gouvernement français a présenté au Tribunal. La nature de ces infractions, leur degré de gravité, ressortent aussi des différents procès-verbaux et constats qui ont été dressés et qui ont également été remis au Tribunal et, dans la présentation qu'en a faite l'agent français au début de l'audience. Ceci a été rappelé.

Aussi, je me bornerai simplement à noter que ces faits parlent d'eux-mêmes et ne laissent subsister ce que, dans la jurisprudence internationale, l'on appelle parfois l'absence de doute raisonnable. Ils ne laissent subsister aucun doute raisonnable sur la réalité des infractions commises et sur la particulière gravité qui les caractérise.

Un navire de pêche battant pavillon seychellois nous a été présenté, ce matin encore, comme naviguant en ligne droite à travers la zone économique française autour de Kerguelen, et naviguant en ligne droite à l'occasion d'un simple transit entre deux points situés en dehors de cette zone économique. Admettons ... mais ce navire, lorsqu'il est interpellé par radio, zigzague, change d'allure, change plusieurs fois de direction. Son équipage rejette précipitamment à la mer divers objets et documents. Le capitaine de ce navire détruit à la hâte plusieurs documents, alors même que l'équipe de visite du navire de contrôle, le *Floréal*, est montée à bord du *Monte Confurco*, équipe de visite qui récupère, rabattus par le vent dans leur direction, donc par le plus simple des hasards, des fragments de pièces écrites que le capitaine cherchait à détruire. Ce ne sont pas des faits tout à fait banals, élémentaires, ils traduisent bien quelque chose.

Maintenant, si nous prenons le deuxième critère à mettre en œuvre, critère qui concerne les sanctions susceptibles d'être appliquées en vertu des lois françaises. Oui, les peines d'amendes qui sont prévues par les dispositions législatives relatives à l'exercice de la pêche maritime et à l'exploitation des produits de la mer dans les Terres australes et antarctiques françaises sont des amendes d'un montant important quant à leur maximum. La raison en est qu'il ne s'agit pas seulement de sanctionner les violations des règles nationales, adoptées conformément aux engagements internationaux de la France, mais il s'agit aussi, jusqu'à un certain point, de conférer à ces sanctions, lorsqu'elles sont appliquées, un effet dissuasif dans la mesure où les caractéristiques de la zone des mers australes rendent plus aisé qu'ailleurs le non-respect des règles internes et internationales, règles qui visent à assurer la

conservation des ressources biologiques, et notamment la conservation des ressources biologiques marines les plus fragiles.

Sur ce montant maximum des différentes amendes prévues par la législation française et encourues dans l'espèce, maître Belot tout à l'heure reviendra plus longuement.

J'en viens donc au troisième critère identifié par le Tribunal dans la précédente affaire de prompt mainlevée. Ce troisième critère concerne donc la valeur du navire. Sauf au Tribunal à requérir lui-même une expertise, et donc à désigner un expert, le Tribunal ne peut que constater le désaccord des deux parties au sujet de la valeur de ce navire. Alors que le demandeur avance une évaluation entre 3 et 4 millions de francs français, les deux expertises auxquelles ont fait procéder les autorités françaises situent cette valeur entre 12 et 15 millions de francs, soit un écart de 9 millions de francs entre ces deux évaluations. Est-ce seulement le fait du hasard ? Mais toujours est-il que cette différence de 9 millions de francs correspond à la valeur estimée de la cargaison saisie.

Il convient toutefois de noter que, en fixant le montant de la caution, le juge français s'en est tenu à l'évaluation du navire faite par un expert agréé, la première évaluation faite sur place dans le département de la Réunion. S'il n'a pas tenu compte de la valeur de la cargaison saisie, c'est tout simplement parce que cette cargaison, qui a également été saisie, a fait juridiquement l'objet d'un acte de saisie différent. On ne doit pas perdre de vue que, dans cette affaire, il y a eu trois saisies différentes : saisie du navire, saisie de la cargaison et saisie des engins de pêche, pas tous, mais presque tous.

Aussi, lorsque le juge français saisi par l'administration des affaires maritimes a été appelé à se prononcer sur la condition à laquelle était subordonnée la mainlevée de la saisie du navire, c'est tout à fait logiquement que le juge français s'en est tenu à la valeur du navire, sans prendre en compte la valeur de la cargaison. Maître Belot y reviendra tout à l'heure et développera plus particulièrement aussi le quatrième critère concernant la forme et la nature de la caution, qui constitue le quatrième élément que le Tribunal avait identifié dans l'affaire précédente du *Camouco*.

Mais, Monsieur le Président, Messieurs les juges, il existe, en dehors de ces quatre critères, d'autres éléments d'appréciation du caractère raisonnable de la caution en l'espèce. Les deux parties sont d'accord sur ce point. L'agent de la République des Seychelles a reconnu ce matin qu'en dehors de ces quatre critères, il existait bien d'autres paramètres. Il me permettra cependant de lui faire remarquer que les paramètres qu'il a avancés, à mes yeux, ne sont pas pertinents. En effet, l'agent des Seychelles a dit que parmi les circonstances dont le Tribunal devait ou pouvait tenir compte, il y avait aussi des éléments de fait, comme par exemple le fait que le pavillon seychellois n'est pas un pavillon de complaisance ou encore qu'il existait une réglementation seychelloise détaillée de l'exercice des activités de pêche applicable non seulement dans les zones sous juridiction des Seychelles, mais par les navires battant pavillon des Seychelles. Oui ... très bien ..., mais ceci ne semble guère pertinent pour notre affaire.

En effet, invoquer ces paramètres, c'est un peu comme si un conducteur d'un véhicule automobile surpris en infraction, en excès de vitesse par exemple, invoquait comme circonstance – en pareil cas il s'agirait bien sûr de circonstances atténuantes, j'ai cru comprendre que c'était d'ailleurs le but poursuivi par l'agent des Seychelles – : « mon véhicule est régulièrement immatriculé, je l'ai entièrement payé, je suis un chauffeur titulaire de plusieurs diplômes universitaires. » Je ne pense pas que ceci puisse être considéré comme étant pertinent aux fins d'une infraction ou de poursuites intentées pour excès de vitesse.

Eh bien, il en va de même s'agissant de ces paramètres qui ont été allégués ce matin. Ces paramètres n'ont guère de rapport direct avec les circonstances de la présente affaire.

En ce qui nous concerne, nous prétendons au contraire que, parmi les autres éléments d'appréciation du caractère raisonnable d'une caution, il y a ceux que nous avons déjà

mentionnés dans l'exposé écrit et qui concernent ce qui a déjà été évoqué tout à l'heure, le contexte général de la pêche illicite dans la région, auquel il faut ajouter sans doute le contexte juridique particulier dans lequel la présente affaire prend place.

S'agissant du contexte général de la pêche illicite, incontrôlée, non déclarée dans la région et des dangers qu'elle fait peser sur la conservation des stocks dans les zones australes, nous estimons que ceci constitue également un critère d'appréciation de ce qui peut apparaître raisonnable dans un cas donné, eu égard aux circonstances.

Cet aspect fait ressortir un peu mieux la nécessité que j'évoquais tout à l'heure, la nécessité dans laquelle se trouvent tous les Etats côtiers de la région de mener des actions de dissuasion, dont la fixation de cautions apparemment importantes, mais ces montants de caution apparemment importants sont finalement négligeables au regard des profits et des gains réalisés de manière illicite par des armateurs à la pêche, dont le moins que l'on puisse dire est qu'ils sont peu scrupuleux du respect des lois et règlements tout en ayant les moyens, les moyens financiers notamment, d'utiliser toutes les procédures possibles, tant au plan interne qu'au niveau international pour tenter d'échapper aux actions répressives. Il faut, me semble-t-il, tenir compte de ce contexte, de ce « *background* ».

Et il y a le contexte juridique particulier dans le cadre duquel prend place l'instance actuelle. On ne peut pas perdre de vue ce qui est réellement en cause dans la présente procédure. La question est : la France a-t-elle oui ou non méconnu les dispositions de l'article 73, paragraphe 2, de la Convention ? En d'autres termes, la question, et la seule question dont ait à connaître le Tribunal, porte en définitive sur la mise en application des lois et règlements de l'Etat côtier dans le cas de saisie d'un navire de pêche.

Or, poser cette question, c'est bien entendu se trouver confronté au problème des droits souverains de l'Etat côtier dans sa zone économique exclusive, en ce sens que le cadre juridique est celui du pouvoir d'appréciation discrétionnaire reconnu à l'Etat côtier dans sa zone économique. Je dis bien « pouvoir discrétionnaire ». Pouvoir discrétionnaire ne signifie pas pouvoir *arbitraire*. Au contraire, comme l'avait souligné notamment, en 1986, la sentence arbitrale rendue entre le Canada et la France dans l'affaire du filetage dans le golfe du Saint-Laurent, l'Etat côtier est tenu d'exercer raisonnablement son pouvoir discrétionnaire. On retrouve le raisonnable. L'exercice raisonnable de ses droits souverains par l'Etat côtier, tel est précisément l'objectif poursuivi par l'article 73, paragraphe 2, de la Convention. L'Etat côtier se voit reconnaître le droit de saisir des navires de pêche étrangers en infraction, mais il a l'obligation de ne pas retenir abusivement ces navires de pêche, mais, au contraire, de faire cesser l'immobilisation du navire dès le versement d'une caution, qui est elle-même raisonnable. Tel est le cadre.

On comprend aisément que les avocats de la partie adverse aient indiqué de manière relativement nette que le but, leur but, dans la présente affaire, était d'obtenir du Tribunal international du droit de la mer une réduction du montant de la caution exigée par la France. Ils ont même, ce matin, été jusqu'à laisser entendre que ce pourrait être l'objet d'une sorte de « *bargaining* ». Mais pour qu'une demande présentée au titre de l'article 292 soit couronnée de succès, dans le sens souhaité par les adversaires, le demandeur à l'instance doit apporter de très fortes bases pour obtenir du Tribunal international du droit de la mer la réduction de la caution qui a été fixée par un juge national, conformément au droit interne.

C'est en cela, et c'est en cela seulement, que le demandeur, ici les Seychelles, doit démontrer que l'allégation de violation de l'article 73, paragraphe 2, est bien fondée. Mais en mettant en œuvre les pouvoirs qu'il tient de l'article 113, notamment le paragraphe 2, de son Règlement, le Tribunal ne peut pas, au nom d'une incontestable autonomie des notions et des concepts du droit international, considérer qu'il est totalement affranchi de la prise en compte des règles applicables et des décisions prises dans un cadre national en tant que faits pertinents.

Les règles juridiques nationales et les décisions judiciaires internes ne lient évidemment pas le Tribunal international du droit de la mer en tant que telles, c'est-à-dire en tant que règles juridiques ou en tant que précédents jurisprudentiels, mais le juge international ne peut pas les méconnaître en tant que faits ou éléments de fait, et il ne peut pas ne pas les prendre à ce titre en considération lorsqu'ils sont pertinents. Leur pertinence et leur degré de pertinence découlent du fait que le montant et la forme de la caution exigée en l'espèce sont la résultante précisément de l'application des règles nationales par le juge interne qui, lui, ne peut pas s'en évader. Le raisonnement qu'a suivi le juge français, le juge d'instance de Saint-Paul à la Réunion, dans la fixation du montant de la caution, et la manière dont il est parvenu à sa décision, en d'autres termes, la rationalité et la raisonnable de cette démarche du juge français, est un élément que le Tribunal doit connaître. C'est la raison pour laquelle, dans l'intervention qui suivra, Maître Belot s'attachera à ce point.

J'en ai terminé. Je vous remercie, Monsieur le Président, Messieurs les juges, de votre attention. Peut-être, Monsieur le Président, trouverez-vous ce moment approprié pour marquer la pause.

The President:

If that is the desire of the French delegation, we shall adjourn for 15 minutes.

(Short recess)

The President:

I now give the floor to the representative of France.

EXPOSE DE M. BELOT
CONSEIL DE LA FRANCE
[PV.00/6, F, p. 13–19]

M. Belot :

Monsieur le Président, Messieurs les juges, j'ai l'honneur de vous démontrer que la caution raisonnable qui a été fixée par le juge français l'a été au terme d'un raisonnement lui-même particulièrement raisonnable et que, ainsi, les dispositions de la Convention de Montego Bay et les dispositions du droit interne français sont parfaitement conciliables, voire complémentaires.

Je crois qu'il est à remarquer que, dans son ordonnance, le juge français vise expressément les articles 73 et 292 de la Convention sur le droit de la mer. Bien évidemment, ce sont les dispositions de droit interne, de droit français, que le juge applique. Il n'a pas d'autres possibilités. En l'occurrence, les dispositions applicables qui régissent notre cas d'espèce sont les articles 142 du Code de procédure pénale et R 19 à R 26.

Avant d'entrer dans le détail de ces dispositions, je tiens à souligner qu'il est tout à fait exceptionnel que ce soit un juge civil qui soit appelé à se prononcer sur le montant d'un cautionnement à raison d'une infraction pénale. Normalement, c'est soit le juge d'instruction, soit le tribunal correctionnel qui détermine le montant de cette caution. Eh bien si l'on a, à propos des infractions de pêche, donné compétence au juge civil, c'est parce que ce juge civil est le gardien naturel de la propriété. Il a l'habitude de veiller à ce qu'une personne ne soit pas dépossédée indûment. C'est donc une précaution supplémentaire qui a été prise par le législateur que de confier cette affaire à un juge qui, par la suite, n'aura pas à la juger.

Alors, que doit faire le juge français lorsque se présente à lui l'autorité maritime qui lui transmet les procès-verbaux de saisie, les procès-verbaux d'appréhension et les pièces de la procédure ? Il doit d'une part valider la saisie et, d'autre part, fixer le montant de la caution qui permettra la mainlevée du navire.

La validation de la saisie suppose un examen, le plus souvent un examen formel, des pièces de la procédure. S'il apparaît que la procédure n'est affectée d'aucun vice, le juge valide. Dans le même temps, il détermine le montant de la caution, caution dont le montant, en l'espèce, est raisonnable.

Alors, comment fait le juge pour procéder à cette évaluation ? Il y a une indication qui lui est fournie par le texte : la caution a pour objet d'une part d'assurer la représentation du prévenu, en l'occurrence le capitaine, d'autre part, d'assurer l'exécution du jugement. Je dis bien l'exécution du jugement, ce qui ne signifie pas la même chose que le paiement des amendes. Pourquoi ? Parce qu'il est possible que le jugement contienne des peines accessoires, c'est-à-dire qu'en plus des amendes prononcées, il y ait un certain nombre de confiscations.

Le juge d'instance doit tenir compte de tous ces éléments pour fixer le montant de sa caution. C'est pour cette raison qu'il a pris en compte tout d'abord la valeur du navire. Il l'a prise en compte car il est possible que ce navire soit confisqué. S'il apparaît que l'infraction est bien commise, il y a de fortes probabilités pour que le navire soit confisqué. C'est ce qui s'est produit dans la plupart des cas qui ont été soumis au tribunal correctionnel de Saint-Denis de la Réunion.

Sur ce point, il y a un désaccord entre le demandeur et la République française qui concerne la valeur de ce navire. Vous observerez que le juge français s'est prononcé au vu d'une expertise judiciaire. Il eût été très difficile pour lui d'ailleurs de faire autrement. Il est tenu de se conformer à une évaluation qui est faite par un expert agréé auprès de la cour d'appel et, à toutes fins utiles, pour montrer que cette évaluation n'était pas arbitraire, mais au

contraire correspondait à la réalité des faits, nous avons versé également une autre évaluation de la part d'un cabinet privé, qui parvient sensiblement à la même valeur.

Je constate, alors qu'il y a un désaccord sur la valeur de ce navire, que l'on ne nous produit pas l'acte de vente du navire, du *Monte Confurco* qui, pourtant, a été vendu en décembre 1999. Voilà qui aurait été intéressant. On ne nous produit pas non plus la police d'assurance qui nous permettrait de voir pour quelle valeur ce navire a été assuré, et je crois que, si l'on s'abstient de verser ces pièces au débat, c'est parce qu'elles feraient très vraisemblablement apparaître que la valeur réelle de ce navire est bien de 15 millions de francs. Aussi, je pense qu'en l'état il n'y a rigoureusement aucune raison d'écarter la valeur qui a été retenue par le juge français. C'est donc le premier point pris en considération : la valeur du navire, pour le cas où ce navire serait ultérieurement confisqué.

L'autre élément que le juge d'instance a pris en compte, et il rejoint en cela la jurisprudence de votre juridiction, c'est le montant des amendes encourues. Je crois qu'il faut préciser que, lorsque le juge de la saisie procède à cette évaluation, il n'entre pas en voie de condamnation. Il n'a pas à dire quel est le montant des amendes encourues, mais quel est le montant maximum des amendes qui sont encourues, et ce n'est pas du tout la même chose.

Cela signifie que, au regard des faits de l'espèce, il a pris en compte le fait qu'au maximum le juge, lorsqu'il se prononcera, considérera qu'il y a eu tel tonnage de poissons pêchés.

Le juge d'instance, à la différence du juge correctionnel, ne se prononce pas sur la réalité des faits, il se prononce sur la vraisemblance des faits. Il est vraisemblable que telle quantité de poissons ait été pêchée de façon illicite. Par conséquent, le montant maximum de l'amende encourue sera fixé, en l'occurrence à un certain nombre de millions, et il est possible d'ailleurs de suivre de manière très précise la façon dont le juge est parvenu à ce montant.

En effet, il y a deux infractions pour lesquelles le capitaine du *Monte Confurco* est poursuivi : entrer dans la ZEE française sans déclaration, c'est la première infraction, et la deuxième : pêche illicite.

La première infraction n'est pas contestée, elle est reconnue. Je pense d'ailleurs qu'il aurait été extrêmement difficile pour le capitaine de contester avoir été surpris dans la zone économique alors qu'il est avéré qu'il n'avait pas signalé sa présence. De ce fait, une amende d'un million francs peut être prononcée. Bien sûr, dans ces déclarations, le capitaine Argibay n'a pas manqué de faire valoir qu'il se rendait d'un point à un autre et l'explication qu'il fournit n'est pas très crédible. Il expose qu'il descend au Sud-Est de la zone des Kerguelen, alors qu'il reconnaît lui-même qu'il a très peu de gasoil et qu'il va être obligé de remonter à Port Louis pour débarquer sa cargaison. Il est quelque peu contradictoire de s'éloigner de son port d'attache et d'expliquer que l'on ne dispose que de très peu de temps pour pêcher. Il ne s'agit donc pas d'un passage innocent. Donc cette première infraction, je crois, est très probable. Il y a de fortes chances donc pour que l'amende d'un million francs soit prononcée.

La deuxième infraction poursuivie est celle de pêche illicite. Cette infraction suppose, pour être appréciée à sa juste mesure, que l'on réponde successivement à deux questions. La première : le *Monte Confurco* était-il ou non en action de pêche ? La deuxième, pour apprécier le tonnage pêché : depuis combien de temps le *Monte Confurco* était-il en action de pêche ?

S'agissant du premier point, il y a quand même au dossier un certain nombre d'éléments qui nous permettent de penser que, très certainement, cette infraction a bien été commise. Il nous a été rapporté ce matin que le dossier était vide. Eh bien, paraphrasant un célèbre magistrat français, je dirai : « il est plein comme un œuf. » Il y a effectivement toute une série d'éléments qui sont indiscutables, qui sont troublants et, on vous l'a dit tout à l'heure, accablants.

L'action de pêche peut se déduire de la proximité des bouées qui ont été relevées par le *Floréal*. Je sais qu'un expert a été cité par la partie demanderesse, je devine les explications qui vont nous être données, sensiblement les mêmes que celles qui sont données devant le tribunal correctionnel de Saint-Denis lorsque ces affaires sont jugées; on nous expose qu'il n'y a pratiquement qu'un seul fournisseur de bouées et que donc toutes ces bouées sont identiques de sorte que, forcément, des bouées qui sont trouvées en mer sont des bouées qui auraient pu se trouver sur n'importe quel bateau.

Lorsqu'on examine de plus près ces bouées en question, on s'aperçoit que l'explication est peu crédible. Pourquoi ? Parce qu'une bouée est un ensemble complexe composé de plusieurs éléments. Il y a un feu à éclats, il y a une pile, il y a un certain nombre d'éléments, il y a des nœuds qui sont faits, il y a des soudures qui sont faites et, très consciencieusement, les autorités de poursuite procèdent à la comparaison de tous ces éléments et ne retiennent véritablement que les éléments pertinents : le fait qu'une soudure pratiquée sur une bouée qui a été relevée en mer soit rigoureusement identique à la soudure que l'on observe sur une bouée qui se trouve sur le navire et, en l'occurrence, il y a 20 points de similitude et, sur ces 20 points de similitude, 15 sont propres au bateau. La façon de faire le nœud par exemple. Il y a 1 001 manières de faire un nœud. Là, on observe que tous les nœuds sont absolument semblables.

On ne peut pas non plus raisonnablement faire valoir que ces bouées auraient été perdues par d'autres navires. Une bouée ne peut pas rester très longtemps en mer. Elle perd de sa flottabilité, elle se couvre immédiatement d'un certain nombre d'organismes et elle disparaît. Cela veut dire que ces bouées, en toute hypothèse, ont été mises à la mer peu de temps avant.

Donc je crois que ces bouées, sauf bien évidemment au capitaine à démontrer le contraire, mais cela reste à faire, très vraisemblablement appartenaient au *Monte Confurco*.

Par ailleurs, lorsqu'on examine les procès-verbaux qui ont été établis par les enquêteurs lorsqu'ils ont procédé à la visite du bateau, ils montrent qu'à l'évidence on s'apprêtait à poser une palangre. On a trouvé, sur le sol, un certain nombre d'appâts, des sardines décongelées et certaines d'ailleurs accrochées à des hameçons et, pendant près de 2 heures, alors que l'on avait intimé l'ordre au *Monte Confurco* de s'arrêter, alors qu'il y avait un hélicoptère qui était en vol stationnaire au-dessus du *Monte Confurco* avec un panneau « stop » et que le *Monte Confurco* ne s'arrêtait pas pour autant, eh bien pendant ces 2 heures on a jeté par-dessus bord des cartons d'appâts. Pourquoi a-t-on jeté des cartons d'appâts ? Parce que c'étaient des appâts décongelés qui étaient prêts à être employés et on n'a pas réussi à les jeter tous, il en est subsisté quelques-uns que l'on a retrouvés. Donc, il est bien évident que l'on s'apprêtait à poser une palangre, de sorte que cette infraction de pêche est très vraisemblable. Je crois que le juge a pu très raisonnablement considérer que le *Monte Confurco* était en action de pêche illicite. Il y a également de fortes chances pour qu'il l'ait été depuis plusieurs jours.

Quels sont les éléments qui permettent de le penser ? Eh bien, il y a déjà les points qui ont été relevés dans le GPS. Le capitaine s'est efforcé de faire disparaître le maximum d'éléments, notamment d'effacer de ses appareils informatiques le maximum de données, mais on a néanmoins pu relever un certain nombre de points et, comme par hasard, tous ces points étaient situés à l'intérieur de la ZEE française.

Viennent également conforter cette opinion les déclarations des matelots. Tous les matelots ont été interrogés, ils fournissent relativement peu de renseignements, mais quand même trois d'entre eux précisent qu'ils ont été en action de pêche du 6 au 8 novembre. Ils précisent qu'une bouée avait été posée, une palangre avait été posée le 6 et relevée le 7 en fin de matinée. Un autre matelot déclare : « avant d'être arraisonné, nous avons pêché pendant 2, 3 jours », ce qui montre bien que, très vraisemblablement, ce n'était pas le début de l'action de

pêche, mais que l'on a surpris le navire alors qu'il était depuis plusieurs jours à l'intérieur de la zone. On peut, dans ces conditions, estimer que, si le capitaine n'est pas en mesure d'établir le contraire, c'est que très vraisemblablement il s'est bien rendu coupable des faits qui lui sont reprochés.

Quelle a été l'attitude du capitaine ? Le capitaine n'a eu de cesse de cacher les éléments de preuve qui pourraient l'accuser. Il ne reconnaît rien, il conteste tout, il nie tout. Il reconnaît que les bouées sont identiques, mais il prétend qu'elles ne lui appartiennent pas. La seule chose que reconnaît le capitaine, et c'est quand même extrêmement curieux comme attitude, c'est avoir détruit des documents, les avoir déchirés, les avoir jetés à la mer, et lorsqu'on lui a demandé ce qu'étaient ces documents, il a dit : « en fait, il s'agit des positions d'autres navires amis qui pêchent dans la ZEE française ». C'est quand même étonnant de la part d'un capitaine que de relever la position d'autres navires qui se trouvent à l'intérieur de la ZEE ! Et lorsqu'on lui a demandé pourquoi il déchirait ces documents, et bien, soi-disant, il ne voulait pas que l'on pense qu'il s'agissait du *Monte Confurco* donc il ne voulait pas, en quelque sorte, payer pour les autres. Vous conviendrez qu'il est quand même stupéfiant qu'un capitaine de pêche note soigneusement la position de ses collègues à l'intérieur de la zone et ne tienne ni livre de bord ni carnet de pêche.

Il lui aurait été facile de produire son livre de bord, à supposer qu'il ait été tenu correctement. Le carnet de pêche est simplement composé de 5 feuillets manuscrits séparés les uns des autres et qui s'arrêtent très curieusement au 6 novembre. Pourquoi ? Certainement parce qu'il n'a pas eu le temps d'arriver jusqu'au 8 novembre, il a été interrompu dans son travail auparavant.

Je pense que l'on peut estimer qu'il y a de fortes probabilités pour que le capitaine Argibay soit retenu dans les liens de la prévention et qu'il soit condamné.

Quel est exactement le montant de la caution qui correspond au paiement des amendes ? Il est aisé de le déterminer car le juge a nécessairement dû suivre un certain raisonnement pour parvenir à la somme de 56 400 000 francs. L'article 142 du Code de procédure pénale oblige en effet à affecter les diverses sommes au paiement de tel ou tel chef de condamnation. Ainsi, il faut distinguer ce qui a trait à la représentation du capitaine, la réparation des parties civiles, c'est-à-dire les dommages et intérêts qui seront alloués aux armateurs titulaires de quotas, la valeur du navire bien sûr, et ensuite le paiement des amendes. Nous avons une somme de 56 400 000 francs. Il convient d'en déduire 400 000 francs réservés aux parties civiles. Soit 56 millions; il convient encore de déduire 15 millions; correspondant à la valeur du navire, ce qui signifie que le montant total auquel on parvient est de 40 MF, dont il convient de déduire encore 1 million francs destiné à assurer la représentation du capitaine. Ce sont donc 39 millions de francs qui doivent répondre des amendes qui pourraient être prononcées contre le capitaine du *Monte Confurco*.

Sur ces 39 millions; correspondant aux amendes, je rappelle qu'il y a 1 million qui correspond à l'entrée illicite, sans déclaration. Je tiens à préciser à ce sujet que, contrairement aux déclarations de la partie demanderesse, il n'y a pas 1 million qui couvre à la fois le défaut de déclaration d'entrée et les deux premières tonnes, mais il y a 1 million exclusivement pour le défaut de déclaration d'entrée.

Il existe certes en France ce que l'on appelle la règle du non-cumul des peines, et cela ne concerne que les peines de prison, pas les peines d'amendes. Il y a autant d'amendes prononcées qu'il y a d'infractions constituées. Il n'y a pas de cumul entre les deux.

C'est donc très précisément la somme de 38 millions; qui doit répondre des faits de pêche illicite. Quand on sait qu'il est encouru 1 MF pour les 2 premières tonnes et que, par la suite, la peine d'amende peut être de 500 000 francs par tonne supplémentaire, on s'aperçoit que cette somme de 38 millions correspond exactement à 74 tonnes de poissons pêchés de façon illicite. Or, je vous rappelle que dans les cales du *Monte Confurco*, nous avons trouvé

158 tonnes de légines congelées et nous avons vu également que cela correspondait à 260, 270 tonnes de légines brutes. Cela signifie tout simplement que le juge d'instance a considéré qu'au maximum le tribunal correctionnel considérera qu'un tiers de la cargaison a été pêché de façon illicite. Je pense que cette appréciation des faits est particulièrement raisonnable.

Vous pouvez constater qu'il n'existe aucune prétention légale selon laquelle les 158 tonnes auraient bien été pêchées dans la zone économique, car ce n'est pas à 56 millions auxquels nous nous trouverions confrontés, mais à beaucoup plus de cela. C'est donc une application très modérée de la loi française qu'a faite le juge de Saint-Paul.

Il est reproché à ce juge de ne pas avoir tenu compte de la valeur d'autres éléments et de ne pas les intégrer au cautionnement, notamment, dit-on, il n'a pas tenu compte de la valeur des poissons, il n'a pas tenu compte non plus de la valeur des appareils, pas davantage que de celle des appâts ou du gasoil qui se trouvait dans les soutes. Cela mérite quelques explications.

Lorsqu'un navire est arrêté en action de pêche illicite, les autorités maritimes doivent saisir la cargaison, doivent saisir le poisson pêché illicitement et doivent saisir les appareils, les instruments qui ont servi à pêcher de manière illicite. Il y a là une obligation, mais il s'agit d'une procédure totalement distincte dont le juge d'instance n'a pas à connaître. Il ne connaît, le juge d'instance, de même que votre juridiction, exclusivement que de la saisie du navire, mais pas de la saisie des autres éléments, et il y a eu 3 procès-verbaux de saisie différents qui ont été établis et le fondement juridique de chacune de ces saisies est distinct.

Je constate que la partie demanderesse ne s'y est pas trompée puisqu'elle nous a fait savoir qu'elle avait intenté une action devant une autre juridiction, en l'occurrence le tribunal administratif, pour contester de manière indirecte la saisie de la cargaison. Effectivement, le fait de débarquer cette cargaison n'est rien d'autre qu'un acte d'exécution d'une saisie. Il est donc certain qu'il s'agit d'opérations distinctes sur lesquelles le tribunal correctionnel devra ultérieurement se prononcer séparément, libre à lui de confirmer cette saisie et de confisquer la cargaison et les appareils ou, au contraire, d'ordonner leur remise, remise en nature ou remise en valeur dans l'hypothèse où l'on ne pourrait pas les restituer. Il s'agit donc là d'un litige qui est totalement distinct.

S'agissant des appâts, dont il n'a pas été tenu compte, ces appâts sont à la disposition de l'armateur. Ils se trouvent à la Réunion; s'il souhaite les récupérer, il peut le faire. Ils n'ont pas été saisis et ils ne le seront certainement pas. Quant au gasoil, dont on n'a pas tenu compte, j'avoue ne pas très bien avoir compris le raisonnement de la République des Seychelles, ce n'était pas un tanker le *Monte Confurco*, et le gasoil en question est celui qui se trouve dans ses soutes. Je vois mal comment on pourrait en tenir compte, sauf à ce que le navire rachète le même gasoil pour pouvoir repartir lorsque la caution aura été payée.

Donc, je pense que ces éléments peuvent aisément être écartés, ils n'ont pas à être pris en compte, ils n'avaient pas à l'être par le juge de Saint-Paul, ils n'ont pas à l'être par votre juridiction.

Reste à apprécier la forme de la caution. Sur ce point encore, le juge d'instance n'a fait que suivre les dispositions de droit français qui régissent la matière, mais il vous est demandé néanmoins d'écarter cette décision et d'ordonner que la caution se fera sous forme d'une garantie bancaire. Eh bien, cette possibilité est expressément écartée par le Code de procédure pénale français. En droit français, on ne peut régler une caution que par chèque certifié, en espèces ou en valeur de caisse. Cette caution est remise au régisseur du tribunal de grande instance et, s'il s'agit de valeurs de caisse, elles sont déposées à la Caisse des dépôts et consignations.

Pourquoi est-ce qu'on l'exige – et la chambre criminelle de la cour de cassation s'est déjà prononcée sur ces dispositions en précisant qu'il n'y avait pas d'autres possibilités en droit français ? Je crois qu'il est aisé d'en comprendre la raison. L'objet de la caution en droit

pénal est l'exécution effective de la décision, donc le paiement des amendes qui seront prononcées. Il est assez facile de faire en sorte, surtout pour quelqu'un qui ne réside pas sur le territoire français, qu'une décision n'ait jamais à être exécutée, que l'amende ne soit jamais payée. Il suffit d'empêcher que la décision acquière un caractère définitif. Ce n'est pas très dur. Il suffit, par exemple, après que le premier juge du tribunal correctionnel se soit prononcé, de faire appel de la décision. Bien évidemment, le prévenu, le capitaine surpris en action de pêche, quitte immédiatement le territoire de la Réunion. On ne parviendra plus jamais à lui délivrer une citation à comparaître devant la cour d'appel, ce qui signifie que l'arrêt qui sera rendu par la cour d'appel sera un arrêt rendu par défaut, donc auquel il sera toujours possible de faire opposition.

Le délai d'opposition ne courra jamais parce que, à ce jour, on n'a encore jamais réussi à signifier un arrêt de cour d'appel à un capitaine de pêche de sorte que, si par extraordinaire ce capitaine était à nouveau arrêté par les autorités françaises, et bien, il disposerait toujours de sa voie de recours et, à supposer qu'une décision dite contradictoire soit rendue par la cour d'appel, le délai de pourvoi en cassation ne courra jamais non plus parce qu'on ne parviendra pas à signifier l'arrêt de la cour d'appel. C'est pour cette raison, c'est parce qu'il n'existe pas de possibilité en droit pénal français d'assortir une condamnation pécuniaire de l'exécution provisoire que l'on exige le paiement préalable de la caution. On a cité l'exemple des procédures commerciales ce matin en disant : mais on se contente, en matière commerciale, de cautions bancaires, c'est même la règle. C'est vrai que c'est la règle. Sauf que les dispositions ne sont pas les mêmes, qu'il est possible d'assortir une décision de première instance de l'exécution provisoire, qu'un arrêt, quel qu'il soit, doit préalablement être exécuté pour qu'un pourvoi en cassation puisse être formé.

J'ai bien conscience d'entrer dans la technique de la procédure française et j'imagine à quel point cela peut paraître fastidieux, mais ce sont ces raisons, ces raisons pratiques qui conduisent le juge à exiger que la caution soit payée par chèque certifié. A défaut cette caution ne serait vraisemblablement jamais payée.

On nous a cité également un certain nombre de décisions pour montrer que, d'une part, il y avait eu des amendes qui avaient été payées et que, d'autre part, le montant des condamnations était peu élevé. Je peux garantir à votre juridiction que ces décisions ont été soigneusement choisies : sur près de 20 décisions rendues à ce jour, vous constaterez que l'on a produit les plus anciennes et les plus favorables.

Quant à la décision du *Camouco*, que l'on montre et que l'on sait exécutée, j'avoue que c'est une décision qui peut être interprétée de deux façons. Le tribunal correctionnel a effectivement considéré qu'il n'était pas établi que l'intégralité de la cargaison avait pu être pêchée et donc a prononcé une peine d'amende relativement modérée.

Votre juridiction avait fixé une caution à 8 millions de francs. Eh bien, l'armateur a fait un calcul très simple, cela lui coûtait moins cher de s'acquitter de 3 millions de francs. plutôt que de maintenir une caution bancaire d'un montant de 8 millions de francs., que certes il n'avait pas à payer mais qui, je suppose, devait figurer en provision sur son bilan et gêner quelque peu ses comptes, de sorte que c'est le seul cas, je dis bien le seul cas, dans lequel il n'a pas été fait appel et l'amende a été payée. Il n'en existe pas d'autres. Aucune amende à ce jour, en dehors de celle prononcée à raison de l'*Affaire du « Camouco »*, n'a été payée.

C'est pour éviter que ce système se pérennise qu'il vous est demandé de prendre en compte la réglementation française et d'admettre que la caution doit être réglée sous forme de chèque certifié.

Je vous remercie, Monsieur le Président, Messieurs.

EXPOSE DE M. QUENEUDEC
CONSEIL DE LA FRANCE
[PV.00/6, F, p. 19–22]

M. Quéneudec :

Monsieur le Président, Messieurs les juges, en vous priant de bien vouloir m'excuser de reprendre à nouveau la parole à cette barre, je voudrais simplement attirer votre attention sur un point.

Jusqu'ici, nous avons parlé de navire, de poissons, de caution, mais il y a aussi des hommes à bord des navires et tout navire est soumis aux ordres d'un commandant. Je voudrais donc, en quelques minutes, vous entretenir rapidement de la situation du capitaine du *Monte Confurco*.

En effet, la cinquième conclusion écrite déposée au nom de la République des Seychelles demande au Tribunal, je cite : « d'exiger de la République française la prompte libération du commandant sans aucun cautionnement étant donné la présence du navire, cargaison, etc., comme garantie raisonnable vu l'impossibilité de lui imposer des peines d'emprisonnement et le fait qu'il soit citoyen européen. »

Effectivement, le capitaine du *Monte Confurco* se trouve immobilisé, lui aussi, sur le territoire du département de la Réunion.

Il faut bien voir que, dans le système législatif et réglementaire français, qui n'a rien de particulier à ce sujet, il y a une concentration sur la personne du capitaine du navire de pêche des sanctions applicables, des sanctions encourues qui pourraient éventuellement être appliquées.

Je commencerai par faire remarquer et rappeler ce qui a été déjà dit par d'autres membres de la délégation française, à savoir que le capitaine du *Monte Confurco* n'est pas présumé coupable. Il n'existe pas ici, contrairement à ce que nos honorables contradicteurs essayaient d'avancer, de présomption de culpabilité. On est allé jusqu'à dire, en tout cas jusqu'à écrire, que l'on se trouvait en présence d'un épouvantable système de présomption que la France chercherait à appliquer systématiquement, que ce serait même une sorte de présomption *juris et de jure*, de présomption irréfragable. Non, il n'y a même pas de présomption *juris tantum*.

Il y a simplement une discussion des preuves qui ont été recueillies par les agents de surveillance des pêches et par les agents de police judiciaire lors des interrogatoires du capitaine et de l'équipage arrivés à l'île de la Réunion. Comme nous l'avons déjà dit, que révèle cet ensemble ? Cet ensemble révèle l'existence de plusieurs indices graves et concordants tendant à établir la réalité de l'infraction.

Deux mots en guise de rappel : il est établi qu'aucun autre navire de pêche ne se trouvait dans le secteur où le *Monte Confurco* a été localisé; aucun autre navire de pêche ne se trouvait à moins de 50 milles marins c'est-à-dire qu'il n'y avait pas d'autres navires de pêche à au moins 6 heures de route du point où a été repéré et localisé le *Monte Confurco*. Pourtant, des bouées de lignes de palangre ont été trouvées en mer à proximité du point où le *Monte Confurco* a été localisé, à des distances variant d'un demi mille à 7 milles marins, c'est-à-dire à distance qui pourrait laisser penser que ces bouées, sans autre élément, pouvaient effectivement avoir été posées par ledit navire. Ce matin, il a été dit que la frégate *Floréal*, lorsqu'elle avait procédé au relevage de ces bouées, avait coupé les brins et avait remonté bouées et ancres, mais n'avait pas remonté les lignes. Je crois qu'il suffit de faire remarquer deux choses.

La première chose, c'est que, à part certains épisodes cocasses de *Yellow Submarine*, les navires de guerre ou les navires de surveillance des pêches ne sont pas équipés pour remonter les lignes de palangre, et que ceci peut même être extrêmement dangereux. Par

ailleurs, le commandant de cette frégate ne disposait d'aucun pouvoir pour imposer au navire *Monte Confurco* de remonter lui-même ces palangres pour voir s'il existait effectivement du poisson, des appâts et faire des comparaisons. Donc, je pense que ceci ne saurait être reproché.

Bref, cet ensemble d'indices graves et concordants tend à établir la réalité des infractions. Quant à cette réalité des infractions, nos adversaires ont fait remarquer : « mais c'est bizarre, les agents de surveillance des pêches ont relevé dans leur procès-verbal quatre infractions et finalement deux infractions seulement ont été retenues à l'encontre du capitaine ». On nous présente presque comme un titre de gloire le fait que le refus d'obtempérer, le refus d'obéir aux injonctions du *Floréal*, je dis obéir dans un délai raisonnable, n'a pas été retenu comme un délit de fuite. On dit : il n'y a pas eu délit de fuite, c'est la preuve que ce n'était pas grave, mais on ne peut tout de même pas invoquer cet élément pour tenter de minorer la gravité des autres infractions qui ont été retenues et qui sont, je le répète, imputées au capitaine, mais pour lesquelles il n'est pas *a priori* présumé coupable.

Pourquoi ? Parce que tout ceci repose sur des procès-verbaux dressés par des agents assermentés. Je vois mal des officiers de la marine nationale française, comme d'une autre marine, être mus par une animosité particulière et dresser des procès-verbaux systématiques déformant les faits. Je vois mal ensuite les autorités de police judiciaire procédant à l'interrogatoire du capitaine et des membres de l'équipage tenter systématiquement de déformer également les faits.

Ce sont des procès-verbaux qui établissent des constats, où des agents assermentés, je le répète, se bornent à relater ce qu'ils ont vu, ce qui s'est passé. La valeur juridique de ces procès-verbaux est très simple. L'article 430 du Code de procédure pénale français prévoit, sauf dans les cas où la loi en dispose autrement, je cite : « les procès-verbaux et les rapports constatant les délits ne valent qu'à titre de simples renseignements ». La marine nationale, la gendarmerie maritime, les autorités chargées de l'enquête, ont rassemblé des renseignements. Ces renseignements sont tous concordants, mais ces procès-verbaux ne font pas foi jusqu'à inscription de faux, simplement jusqu'à preuve du contraire. Les procès-verbaux sont des moyens de preuve et le juge saisi de ces éléments, lorsqu'il est amené à statuer, décide d'après son intime conviction. Là encore, l'article 427 du Code de procédure pénale est formel en précisant que « les infractions peuvent être établies par tout mode de preuve et le juge décide d'après son intime conviction. Le juge ne peut fonder sa décision que sur des preuves qui lui sont apportées au cours des débats et contradictoirement discutées devant lui. » Les procès-verbaux sont simplement un moyen de preuve, ni plus, ni moins. C'est sur cette base, et dans le cadre du contexte qui a déjà été explicité, qu'après son interrogatoire qui a engendré une petite période de garde à vue, c'est après cela que le capitaine du *Monte Confurco* a été déféré au parquet chargé des poursuites et au juge délégué et placé sous contrôle judiciaire.

Je préciserai à cet égard que la déposition du capitaine qui a été recueillie, une fois le navire arrivé au port, n'a pas été faite, contrairement à une affirmation un peu hasardeuse avancée ce matin, devant la police militaire, devant les gendarmes. Sans doute les gendarmes en France, comme dans quelques autres pays, ont-ils un statut de militaire, mais ils ont aussi et d'abord un autre rôle, et notamment en matière judiciaire. Donc l'audition s'est faite devant des gendarmes, mais comme il y a audition des auteurs de délits ordinaires, fussent-ils des voleurs d'oranges.

Il n'y a pas eu, et c'est ici la différence avec l'*Affaire du « Camouco »*, une information judiciaire ouverte avec une période d'instruction plus ou moins longue, mais un défèrement direct au tribunal correctionnel à une audience aussi rapprochée que possible et cette audience a, on l'a déjà dit, été prévue pour le 9 janvier prochain.

Le capitaine est sous contrôle judiciaire et le contrôle judiciaire, en l'espèce, s'est d'abord traduit par le retrait de son passeport. Cela dit, s'il ne peut, de ce fait, pas quitter le département de la Réunion, et donc le ressort judiciaire que couvre ce département, cette île, il est libre d'aller et de venir à sa guise sur tout le territoire du département de la Réunion. Et ici, Monsieur le Président, l'heure est suffisamment avancée pour que je puisse m'autoriser à vous raconter une petite histoire, comme on le fait quelquefois aux enfants qui ont été sages.

La meilleure confirmation qui se puisse trouver de la liberté assez grande et même très grande de mouvement qui est celle du capitaine du *Monte Confurco*, c'est que la marine nationale, les officiers, les marins de la frégate *Floréal*, avaient, au moment de l'arraisonnement du navire *Monte Confurco*, enregistré une cassette vidéo; ceci, afin de bien montrer que l'équipe de visite débarquée à bord du *Monte Confurco* depuis l'hélicoptère du *Floréal* ne s'adonnait pas à des actes répréhensibles, mais en même temps, pour filmer et fournir aux autorités compétentes une vision, j'allais me lancer dans une tautologie, dans une vision « *de visu* » de ce qui se trouvait à bord de ce navire et de ce qui s'y passait. Cette cassette vidéo a été versée au dossier, effectivement. Le malheur, c'est qu'elle a aussitôt été placée sous scellés. Nous aurions aimé pouvoir vous présenter cette cassette. Nous ne l'avons pas pu. Pourquoi ? Parce que, dans le système juridique français, lorsqu'une pièce de ce type est placée sous scellés par les magistrats chargés des poursuites, les scellés ne peuvent être brisés, comme l'ont dit, ne peuvent être levés qu'en présence du prévenu ou de son avocat. Son avocat ne pouvait pas être à la Réunion pour des raisons aisément compréhensibles et les autres autorités françaises ne savaient pas où, à la Réunion, se trouvait le capitaine du *Monte Confurco*. Il a donc été impossible de briser les scellés, faute d'avoir pu localiser en temps utile le capitaine Argibay. Il est libre de ses mouvements sur le territoire.

Voilà les quelques éléments que, pour terminer, Monsieur le Président, Messieurs les juges, je souhaitais, au nom de la délégation française, vous fournir. Au nom de la délégation française, je souhaite également, en terminant, vous remercier pour votre aimable attention.

The President:

Have you completed your presentation now? You have. The hearing is adjourned until 10 a.m. tomorrow.

(The hearing is adjourned at 5.55 p.m.)

PUBLIC SITTING HELD ON 8 DECEMBER 2000, 10.00 A.M.

Tribunal

Present: *President* CHANDRASEKHARA RAO; *Vice-President* NELSON; *Judges* CAMINOS, MAROTTA RANGEL, YANKOV, YAMAMOTO, KOLODKIN, PARK, MENSAH, BAMELA ENGO, AKL, ANDERSON, VUKAS, WOLFRUM, LAING, TREVES, MARSIT, EIRIKSSON, NDIAYE, JESUS; *Registrar* CHITTY.

For Panama: [See sitting of 7 December 2000, 10.15 a.m.]

For France: [See sitting of 7 December 2000, 10.15 a.m.]

AUDIENCE PUBLIQUE DU 8 DECEMBRE 2000, 10 H 00

Tribunal

Présents : M. CHANDRASEKHARA RAO, *Président*; M. NELSON, *Vice-Président*; MM. CAMINOS, MAROTTA RANGEL, YANKOV, YAMAMOTO, KOLODKIN, PARK, MENSAH, BAMELA ENGO, AKL, ANDERSON, VUKAS, WOLFRUM, LAING, TREVES, MARSIT, EIRIKSSON, NDIAYE, JESUS, *juges*; M. CHITTY, *Greffier*.

Pour le Panama : [Voir l'audience du 7 décembre 2000, 10 h 15]

Pour la France : [Voir l'audience du 7 décembre 2000, 10 h 15]

The President:

I give the floor to the Agent of the Applicant.

Plaidoirie des Seychelles (suite)

EXPOSÉ DE M. GARCÍA GALLARDO
AGENT DES SEYCHELLES
[PV.00/7, F, p. 1–3]

M. García Gallardo :

Tout d'abord, je voudrais demander à Monsieur le Président s'il est possible, qu'en plus des deux heures de notre exposé que le Tribunal nous a concédées, je me réserve le droit d'ajouter les 20 minutes que vous m'aviez accordées hier, si jamais nous ne finissons pas dans les deux heures initiales.

The President:

You can, yes.

M. García Gallardo :

Monsieur le Président, Messieurs les membres du Tribunal, Messieurs les représentants de la République française, tout d'abord, deux petites précisions en ce qui concerne le commentaire de la représentation de la France sur l'assistance juridique choisie par la République des Seychelles.

En premier lieu, l'utilisation d'avocats spécialisés qui connaissent de façon plus claire des situations assez particulières dans un monde juridique et législatif de plus en plus compliqué est devenue de plus en plus une pratique internationale. Ce n'est pas seulement devant le Tribunal international du droit de la mer que l'on permet la représentation par des avocats externes, non seulement des représentants de l'Etat ou des professeurs, mais il y a d'autres tribunaux comme la Cour de l'Organisation mondiale du Commerce devant laquelle on a eu l'occasion de représenter quelques pays.

Si l'on accepte le dossier, c'est déjà à titre particulier, comme celui qui nous occupe aujourd'hui dans cette salle, c'est un grand plaisir puisque tout le monde a droit à la défense : le petit délinquant, le voleur d'orange, et pourquoi pas les armateurs, les bons ou les mauvais ? C'est le choix de la République des Seychelles de déterminer qui sont ses avocats ou ses représentants légaux dans ses affaires internationales. Il est tout à fait inadmissible ... la portée de la note verbale, que la République française a notifié à la République des Seychelles avant l'arrivée de cette procédure devant le Tribunal international. Je ne veux pas lire le texte de ladite note verbale, dans laquelle on essaie de les convaincre de la non-utilité et non-nécessité même d'utiliser des avocats étrangers.

En outre, si on a choisi une équipe internationale, c'est pour mieux représenter le pays et l'armateur. Or, une explication de la portée des lois et des pratiques administratives et juridictionnelles françaises serait tout à fait dépourvue de toute objectivité, si elle est seulement présentée de la part des représentants légaux de la République française. Je me suis permis, avec une grande joie, d'être accompagné de confrères français sur place, qui ont pu et qui vont encore pouvoir donner un sens beaucoup plus objectif à l'interprétation stricte des lois et des pratiques en France.

Deuxième commentaire, et j'en aurais terminé : hier, la représentation de la France invoquait l'appel systématique à l'article 292 contre son pays, vu le précédent. Il faut tout simplement dire à ce niveau que la France a ratifié, comme plus d'une centaine de pays, environ 150 pays, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Ayant pu faire des réserves au sujet de l'article 292 ... elles n'ont pas du tout été faites, ni avant ni aujourd'hui. La preuve la plus vive pour laquelle nous sommes à nouveau ici, c'est parce que cela ne correspond pas seulement à des pays avec peut-être moins d'état de

droit, moins démocratiques, mais aussi à un des pays d'état de droit, que les dossiers peuvent arriver ici, et je ne dois pas parler beaucoup des affaires du passé, je dois tout simplement parler du dossier précédent, l'*Affaire du « Camouco »*.

La portée de mon exposé va se concentrer, comme je l'ai avancé hier, sur la valeur du navire, l'analyse du rapport d'expertise présenté par les deux parties, la déposition d'un expert, M. Antonio Alonso, la valeur de la cargaison, et enfin quelques précisions en tant que droit de réplique sur la portée des exposés des représentants de la République française faits hier dans l'après-midi.

En ce qui concerne la valeur du navire, je ne sais pas si vous avez déjà sur l'écran le rapport présenté par la République des Seychelles, effectué par l'ingénieur naval supérieur M. Albino Moran, de la société [*Albino Moran & Partners*] *Shipbrokers*. Il faut dire, pour ne pas répéter ce que j'ai déjà dit hier, que cette personne a une expérience reconnue dans le monde entier dans l'expertise, la vente et le rachat de navires de pêche. J'apporterai au Tribunal la liste des navires expertisés dans les 10 dernières années, à savoir plus de 84, si je me souviens du chiffre qui figure sur son dossier. J'apporterai aussi une brochure avec toutes les expertises et les types de travaux effectués par cette société.

M. Albino Moran, comme je le disais hier, s'est permis de s'excuser devant le Tribunal puisqu'il ne s'attendait pas à une procédure aussi rapide et il ne connaissait pas l'urgence de l'article 292 et d'autres contraintes le retiennent dans d'autres pays.

En ce qui concerne son rapport, il part de l'idée que l'on est devant un navire qui, à l'origine, était un navire chalutier, reconverti en palangrier de profondeur à une certaine date, qui est classifié par la maison de classification Bureau Veritas et qui n'est pas du tout, contrairement à ce qu'essaie d'exposer le représentant de la République française, un navire de luxe. On n'est pas, si on peut utiliser des comparaisons, devant une Rolls Royce, devant une Mercedes, une BMW, une Audi ou une Toyota, je ne connais pas toutes les marques de prestige. On serait plus proche d'un navire qui serait une Citroën 2 CV.

Le rapport d'expertise de M. Moran part de la base qu'il connaît – le navire – depuis beaucoup d'années. Il a participé à la vente du navire d'un armement espagnol à un armement sud-africain le 23 juin 1996. A cette date – j'apporterai le contrat de vente – le navire avait été vendu pour 115 millions de pesetas. Sur le tableau que vous avez devant votre écran, j'ai calculé le taux de change à cette date. Tout sera apporté et documenté dans mes papiers. C'est-à-dire qu'il aurait une valeur équivalente à l'époque, lorsque le franc français était plus puissant que le dollar, à 4 090 000 francs français. En dollars : 890 322 dollars à cette époque.

Un deuxième élément d'objectivité peut être trouvé dans la deuxième vente qui a eu lieu le 29 octobre de l'année dernière, pour laquelle on apportera aussi copie dudit contrat (*bill of sale*). A ce moment-là, le bateau a été vendu pour 400 000 dollars. Avec le taux de change et la faiblesse du franc français et le reste des monnaies européennes par rapport au dollar, le prix en francs français équivalent est de 2,5 millions de francs français.

On a demandé à M. Moran son expertise à l'occasion de cette procédure. Le 23 novembre, il a produit un rapport qui, à part les spécifications techniques, contient des informations assez intéressantes du point de vue du marché mondial des navires. Il a émis une évaluation, une expertise disant que le navire aurait un prix autour de 400 000 dollars. Avec le taux de change par rapport au dollar, le prix en francs français équivaut à 3 112 000 francs français.

J'aimerais bien, Monsieur le Président, faire passer l'expert, afin de lui poser quelques questions au sujet de ce navire, qu'il connaît lui aussi, s'il vous plaît.

The Registrar:

Mr President, the expert, Mr Antonio Alonso Pérez, made the declaration yesterday, and I would ask that he be reminded of the declaration that he made. The interpreter, Mrs Ilka Krüger, also made the declaration yesterday and I would remind her of that as well. It may be more convenient if the interpretation is consecutive rather than simultaneous.

Examination of experts (continued)

EXAMINATION OF MR ANTONIO ALONSO PÉREZ
BY MR GARCÍA GALLARDO (SEYCHELLES)
[PV.00/7, E, p. 6–10]

Mr García Gallardo:

Good morning, Mr Pérez. Could you please tell the Tribunal again your full name and profession?

Mr Alonso Pérez:

(Interpretation from Spanish) I am Antonio Alonso Pérez. I am a Merchant Navy captain and a marine surveyor. I am also the expert for classification questions for the Honduran flag.

Mr García Gallardo:

Do you have any professional relation or family links with the Monteco Shipping Company or its directors?

Mr Alonso Pérez:

(Interpretation from Spanish) No, none.

Mr García Gallardo:

What are the types of activities undertaken by a maritime surveyor?

Mr Alonso Pérez:

(Interpretation from Spanish) The tasks of a marine surveyor normally are classification and damage assessment and all concerns in that respect. In the course of the investigation of those questions, we are concerned with information on vessels at the moment of inspection. As far as inspection is concerned, we make a point of finding out all the circumstances before and after the moment of inspection, before doing the valuation. Where taxation and classification is concerned, we find the value of the object, the value of the vessel, at the precise moment of inspection. The courts and tribunals ask us for our opinions, if there is any doubt during a case that is proceeding.

Mr García Gallardo:

Mr Alonso, do you have a qualification to act before of Spanish courts?

Mr Alonso Pérez:

(Interpretation from Spanish) Indeed, I have intervened in many proceedings before courts regarding damage cases, valuation, even in dry dock repairs already proceeded for vessels or in damage on the sea. For example, I did my expert opinion before the Court of la Rochelle regarding a vessel which had been transformed from a merchant ship to a tourist vessel.

Mr García Gallardo:

Do you work for other organizations involved in maritime work – insurance, P&I (Protection and Indemnity)?

Mr Alonso Pérez:

(Interpretation from Spanish) Normally, we are asked to give our expert opinion, for example, if the hull of a ship is damaged or if any further damage which could concern P&I is referred to.

(The expert refers to work carried out for insurance companies, for example the French company Sesam.)

Mr García Gallardo:

Did you also survey trawlers, two-piece longliners?

Mr Alonso Pérez:

(Interpretation from Spanish) Yes, I did indeed give my expert opinion on these kinds of vessels.

Mr García Gallardo:

Do you know the vessel *Monte Confurco*?

Mr Alonso Pérez:

(Interpretation from Spanish) Yes, I do.

Mr García Gallardo:

Why do you know it? Had you been involved in any survey?

Mr Alonso Pérez:

(Interpretation from Spanish) Yes, I gave my expert opinion regarding this and this was in the course of an inspection I was carrying out regarding the hull, machines and possible civil liability which may be concerned with this question.

Mr García Gallardo:

Do you know the report of Mr Moran that has been presented to this Tribunal?

Mr Alonso Pérez:

(Interpretation from Spanish) Yes, I know it.

Mr García Gallardo:

The report by Mr Moran, as you know, set the value of the vessel at about US\$ 400,000. Do you agree with this assessment?

Mr Alonso Pérez:

(Interpretation from Spanish) I think that with this price the expert did not take into due account the depreciation which has occurred from 1999 to date.

Mr García Gallardo:

Why October 1999? Is that because of the last sailing of the ship?

Mr Alonso Pérez:

(Interpretation from Spanish) The value of this vessel had been fixed at two different moments of purchase. The first purchase took place in 1996 and the second in October 1999.

That means that, taking that price as a basis, the depreciation applied was roughly 13.58 per cent.

Mr García Gallardo:

I see that you have prepared the survey very well, but can you tell me why you arrived at this percentage?

Mr Alonso Pérez:

(Interpretation from Spanish) As I said, the depreciation is due to the two moments of sale, the first in 1996, which was for the price of 110 million pesetas and then on the second occasion it was sold for US\$ 400,000. That means that the depreciation that took place within this lapse was about 41 per cent and that means a rate of 13.58 per cent. One has to take into due account that within this lapse of time I mentioned, there hadn't been carried out any maintenance and repair works, so that within this lapse of course the vessel is only getting older and older. The maintenance required would become more and more costly.

Mr García Gallardo:

So the age of the boat has a real influence on the price?

Mr Alonso Pérez:

(Interpretation from Spanish) Of course, naturally.

Mr García Gallardo:

In this case of *Monte Confurco*, do you agree that a longliner and a trawler converted into a longliner are not the same?

Mr Alonso Pérez:

(Interpretation from Spanish) No, not the same at all. If a trawler is being constructed, of course it will be fitted with very specific characteristics. When it is reconverted afterwards into a longliner certain elements which before made the vessel a trawler are eliminated and taken away from the ship. Then of course with a conversion to a longliner, other things are added afterwards, and of course, apart from the fact that it is not the same boat, one has to think that the original vessel had not been constructed for that purpose. For example, where the engines are concerned, a trawler requires a much more potent engine and a longliner for example would not require such a powerful engine.

Mr García Gallardo:

A vessel like the *Monte Confurco*, as I will explain later, does not have any insurance for the machinery and the hull. Is that normal for a vessel of this age?

Mr Alonso Pérez:

(Interpretation from Spanish) Yes, this is normal.

Mr García Gallardo:

Can you explain why?

Mr Alonso Pérez:

(Interpretation from Spanish) Because normally P & I and the insurers for this kind of vessel would never grant an insurance for a vessel older than 20 years. Even in case it was insured, then the premium would be much too high with regard to the value of the ship.

Mr García Gallardo:

Mr Alonso, you have affirmed that it is quite normal not to subscribe an insurance policy for this type of vessel. In any case, what is insured in these vessels? Is it P & I for members of the crew?

Mr Alonso Pérez:

(Interpretation from Spanish) As I said, in these kinds of vessels it is not normal to sign a P & I contract for insurance of hull and machinery but on the other side it is still normal to sign a P & I contract for civil liability and for the crew.

Mr García Gallardo:

So it is normal in this type of boat that you insure the cargo and have civil liability for third parties and to cover any medical or other type of assistance to the crew?

Mr Alonso Pérez:

(Interpretation from Spanish) This is what I meant before: civil liability basically is meant to protect the crew, give medical assistance and cover for whatever responsibility or liability may occur regarding third parties, of course.

Mr García Gallardo:

Mr President, I will present to the Tribunal a certificate sent in yesterday by the insurance company certifying what kind of insurance the boat is covered for.

Just two more questions, Mr Alonso. In relation to the inspections, the compulsory inspections that the vessel has to pass, are they every year?

Mr Alonso Pérez:

(Interpretation from Spanish) The compulsory classification inspection takes place every four years.

Mr García Gallardo:

With the information given by the shipowner, when does the next inspection take place?

Mr Alonso Pérez:

(Interpretation from Spanish) Two months ago in September this year, 2000, would normally have been the last inspection but, due to the fact that it was at sea, they granted an extension of four months for the inspection so that the inspection would take place in February.

Mr García Gallardo:

Is it normal to grant this type of extension?

Mr Alonso Pérez:

(Interpretation from Spanish) Depending on the type of the vessel and the route it is travelling, it is quite normal to grant an extension between four and six months.

Mr García Gallardo:

How much could the inspection cost to obtain this renewal?

Mr Alonso Pérez:

(Interpretation from Spanish) This type of inspection is quite expensive because it requires all the parts to be taken out and an inspection of the engines and the whole hull. So it will cost between 20 and 25 million pesetas.

Mr García Gallardo:

That is FF 1 million. The last question: Mr Alonso, would you agree that nobody would be interested in paying anything without passing this technical inspection?

Mr Alonso Pérez:

(Interpretation from Spanish) Indeed, I do not think that anybody would pay anything for it because, unless there is that inspection result on the table, nobody can be sure about the security and navigability of the ship and nobody would be interested in it.

The President:

Would you like to repeat that question and let him answer it again?

Mr García Gallardo:

I was just asking the expert if he agrees that for this vessel particularly nobody would be interested in paying anything without the passing of the technical inspection.

Mr Alonso Pérez:

(Interpretation from Spanish) I think nobody would be ready to buy such a vessel without the inspection certificate on the table because, unless this exists, nobody can be sure about the seaworthiness of this vessel and fittings.

Mr García Gallardo:

So, taking into account the percentage depreciation, the figures proposed by the expert Mr Moran from the Republic of Seychelles, are you –

The President:

Are you making your submissions or putting questions?

Mr García Gallardo:

I am just confirming the calculation he has made to write it into the verbatim.

The President:

I would like the Agent of France to have the opportunity to put questions first.

M. Trinquier :

Je vous remercie, Monsieur le Président, nous n'avons pas de question.

The President:

Can the expert be excused or would you like him to continue?

Mr García Gallardo:

Yes.

So the conclusion is that the report from Mr Moran has to be slightly amended, reducing it, by 13.58 per cent, to the price which in dollars is the equivalent of US\$ 345,680 on yesterday's exchange rate, i.e., to FF 2,689,390. Do you agree with this?

Mr Alonso Pérez:

(Interpretation from Spanish) Yes, I agree.

Mr García Gallardo:

Thank you very much, Mr Alonso.

Réplique des Seychelles

EXPOSE DE M. GARCIA GALLARDO

AGENT DES SEYCHELLES

[PV.00/7, F, p. 7–16]

M. García Gallardo :

(*Continuant en français*) Je poursuivrai en français. Je ne voudrais pas être lourd en continuant à traiter de toutes les questions de l'expertise du navire, mais c'est si accablant et si rocambolesque, les expertises proposées par la République française, que je dois quand même faire quelques remarques.

Sur votre écran figure le rapport de l'expertise apportée par la France. Il y a tout d'abord un rapport d'un expert qui s'appelle M. Marin Chancerel qui a évalué le 20 novembre le navire à un prix de 15 millions de francs français, c'est-à-dire presque 2 millions de dollars. Ultérieurement, je vois ici que la France avait quand même des doutes. Ils se sont présentés avec une expertise effectuée le 5 décembre par une maison renommée, *Barry Rogliano*, avec laquelle j'ai souvent travaillé en tant qu'avocat, qui a évalué le navire à un montant de 11 061 000 francs français ou l'équivalent de 1,5 million de dollars. Je ne veux pas perdre, même pas quelques secondes, sur le premier rapport puisque la partie française écarte elle-même ce rapport en présentant un rapport qui amène une réduction de presque 27 %.

Je veux tout simplement dire que M. Marin Chancerel réside à l'île de la Réunion, que, là-bas, à part les navires arraisonnés, les palangriers qui arrivent sont seulement les deux ou trois navires des armements français; que la France n'a jamais eu jusqu'à ce jour, ni en France continentale ni dans le département d'outre-mer, la pratique d'utiliser des palangriers pour ce type d'activité. Tout simplement pour le thon, c'est un tout autre type d'activité. Surtout, c'est une analyse qui ne contient pas la deuxième partie, importante pour un rapport d'expertise, à part les questions techniques, c'est-à-dire le contexte actuel de la vente ou de la valeur du navire sur le marché mondial, étant donné que l'on travaille ici sur un marché mondial.

En ce qui concerne le rapport de la société *Barry Rogliano* – ce n'est même pas son directeur qui signe, c'est un deuxième ou un troisième, je le respecte beaucoup, mais ce n'est pas la signature de la personne qui vraiment maîtrise cette société et qui fait les expertises pour toutes les sociétés d'armements français et que je connais bien. En ce qui concerne l'assistance de Jacques Reboulaud, il faut tout simplement constater trois choses. Il n'a pas fait de visite au navire, c'est normal. Il n'a aucune référence – au moins les autres experts ont visité le navire, l'ont examiné à certaines périodes – et depuis son fauteuil à Paris il prétend, sur la base de paramètres de palangriers qui auraient été vendus récemment, que ce navire doit avoir une valeur équivalente à 1,5 million de dollars.

Monsieur le Président, Messieurs les juges, soyons sérieux, on peut comparer ce qui est comparable, on ne peut pas comparer ce qui n'est pas du tout comparable. Ce n'est pas une Rolls Royce comme le navire *Aliza Glacial*. Vous pouvez lire la valeur de ce navire que je connais bien, c'est un navire norvégien magnifique, c'est presque un navire de croisières de luxe à l'intérieur. La législation norvégienne exige des mètres carrés assez spacieux d'habitabilité qui incluent la plus haute technologie; c'est un navire de 1996 et ils ont mis une valeur de 6 millions de dollars. Je ne vois pas comment on peut comparer ce navire pour faire une expertise d'une page et demie et dire que comme ce navire a une valeur de 6 millions, celui-ci va avoir une valeur de 1,5 million. Il n'y a aucun point comparable, à part l'âge du navire.

Très vite, j'ai appelé M. Moran en Argentine et j'ai demandé un contre-rapport qui ajoute des commentaires objectifs que je vais présenter dans cette salle en anglais, sur l'expertise de la société *Barry Rogliano* et qui donne une image exacte de la réalité.

(*Continuing in English*) – Letter of 7 December:

We make reference to the letter issued by our good colleagues, Barry Rogliano Salles, with reference to several really good fishing long liners which are for sale or were sold several months or years ago.

We, frankly, should say that there are simply no comparable units. They are modern and sophisticated vessels designed by well-known technical consulting offices and built from the beginning as purely freezing long liners with the highest standard of construction and fitted with the last generation of equipments. Even two of them were built with the standard of Norwegian Shipyards. Just only with a superficial overview of the vessels, any unexpert person can appreciate the differences. Permit us to go through the different vessels.

I shall just go through one or two. I shall not spend more time than that, Mr President.

The first is *M/V Vieirasa Doce*. In the French report, the price is put at \$ 4 million.

She was built in 1991

– the *Monte Confurco* was built in 1974 –

... in Spain ... as the biggest and most advanced freezing long liner ever built in Spain. She was in operation for few months due to the bankruptcy of IBSA. The vessel was tak[en] over by the building shipyard that operated her unsuccessfully during a couple of fishing trips. Consequently the vessel was stopped and kept laid up until 1996 when she was sold to Messrs. S.A. Eduardo Vieira.

If we have in mind that the vessel has been laid up in Reunion Island for another ...[18 months], we are talking about a vessel that is practically NEW. She was built with the highest specification ...

The actual owners put the vessel for sale in 1998 for Pesetas 400,000,000 and later on in 1999, they were requesting a price in the region of USD 3,500,000, but the vessel nowadays [is] still unsold because the offers received were quite down to those ones requested.

(*Continuant en français*) Je ne vais pas parler du navire *Aliza Glacial* puisque ce navire a une valeur de 8 millions de dollars mais si vous voyiez la description vous seriez vraiment surpris.

(*Continuing in English*) The *M/V San Aotea*:

She is a modern vessel designed as a freezing long liner with autoline system, built in 1988 by Molde shipyard in Norway.

She was sold several times.

She is also built according to the Det Norske Veritas and Norwegian Skip Kontrol, with ice strengthening hull 'quota'.

The *Monte Confurco* does not have that ice protection.

This is the ideal vessel for operating in fishing grounds close to the home port, as it is the case of New Zealand.

Then, *M/V The Valiant*:

Firstly, we should say, that under our opinion, this vessel was sold in June 2000 from Globe Fishers [- Belize] to Consolidated Fisheries in Falkland [to fish for toothfish] for a price of about USD 3,000,000 that we considered extremely high.

On the other hand, she is a vessel built in 1985 by the Niigata Shipyard – Japan, probably the shipyard that more and better pelagic longliners have been built in the world.

In October 1997 the vessel was bought by one of the shipowners with more knowledges in fishing with the longline system and they rebuilt completely her as a deep longliner for catching toothfish, etc ..., expending quite a lot of money, probably about USD 1,500,000.

I shall not complete that.

Monte Confurco, again:

She was originally built in 1975 ... [in Spain] as freezing stern trawler and when in 1996 it was bought by the South African company Monte Confurco (Pty) Ltd, she was transformed in a manual longliner with the installation of a weather deck, the sealing of the stern ramp and installation of manual hydraulic line hauler.

At that time, we [Mr Moran] sold the vessel for approximately Pesetas 115,000,000, due to the poor technical conditions after being laid up in Vigo without any maintenance.

We cannot compare M/V “MONTE CONFURCO” with the above mentioned vessels. She is more in line with the following vessels which are for sale or sold for prices in [the] region of USD 500,000:

M/V “ISLA GUENBLIN”: built in 1974 in Japan, ...

M/V Cristal Marino, the same, a Japanese vessel.

M/V Dorita, built in 1980 in Japan, similar characteristics.

As brokers exclusively involved in the sale and purchase of fishing vessels through all over the world, we can observe that nowadays there is very few purchase enquiries for such a type of longliners fitted for fishing at deep sea. Obviously one of the reasons is the limited areas where the toothfish can be [caught]. Consequently the market for such a vessel has dramatically fallen during last months. And if we are willing to give an example, let us go and concentrate on M/V VALIANT. If this vessel should be put back in the market for sale, actual owners will be [greatly] surprised about the offers that they will receive. Also as economists, we can see that during some periods as the value of the shares in the stock

market can be partly fired out, also the value of the vessels, as assets, can give us some surprise.

As Albino Moran & Partners Shipbrokers, we remain at your full disposal ...

(*Continuant en français*) Pour conclure, j'avais déjà évoqué le prix que la représentation de la République des Seychelles confirme s'agissant de la valeur du navire, à concurrence de 340 680 dollars, ou l'équivalent en francs français à la date d'hier : 2 689 390 francs français.

Je prends maintenant quelques minutes pour exercer mon droit de réplique à l'exposé effectué par le représentant de la République française hier après-midi.

En ce qui concerne les informations présentées par le professeur Duhamel, à titre d'introduction, tout simplement, je dirais que les commentaires du professeur Duhamel sont assez théoriques et assez éloignés de la pratique et parfois même de la réalité. Le fait que personne n'ait remis en cause le rapport scientifique n'implique pas qu'il soit acceptable dès lors que les armateurs ont d'autres intérêts économiques. Ces armateurs ne participent pas à des discussions scientifiques où ils échangent leurs expériences.

Commentaire scientifique du professeur Duhamel : Les expériences de M. Duhamel ont été réalisées sur le navire scientifique *Marion Duresnes* ou sur des navires de pêche français. Aucune ne l'a été sur un navire utilisant des méthodes de palangre de profondeur que l'on appelle « système espagnol ».

Nous devons signaler que les navires utilisés par les armements français sont principalement des chalutiers – les navires de la société SAPMER qui travaillent au large des Kerguelen -, avec une capacité de pêche en profondeur très limitée, à moins de 1 000 mètres, c'est-à-dire que les filets ne peuvent pas aller plus bas car ils n'ont pas de machines assez puissantes pour les couler plus bas.

Ou bien ils utilisent des navires dotés d'une technologie de palangre différente. Par exemple le système automatique, plutôt utilisé par les navires japonais, qui ne descend pas au-dessous de 1 500 m, ou le système Mustad qui ne s'adapte pas aux fonds marins et aux courants très particuliers. Nous pouvons rappeler que la campagne de pêche du navire *Saint-Paul*, navire japonais affrété par la société SAPMER il y a quelques années, a fini en pleine bataille. Avec le système, l'équipage japonais n'arrivait pas à pêcher en profondeur dans les eaux de Kerguelen avec une licence. L'armateur SAPMER utilisant ce système a rencontré un vrai échec. Cet échec a eu pour conséquence que la SAPMER a signé un contrat d'affrètement avec un armement espagnol pour utiliser le système espagnol.

Par rapport au système de pêche Mustad, le système à la palangre espagnole est composé de deux lignes : une corde, je dis corde, je ne connais pas le terme mais c'est la corde qui soutient le poids de tout l'appareil de pêche. Donc, une ligne mère au-dessus et une ligne qui pêche, et avec beaucoup de poids.

En revanche, le système automatique Mustad n'est composé que d'une ligne et avec beaucoup moins de poids. C'est ce qui provoque sa faiblesse, il ne peut atteindre de telles profondeurs – 2 500 jusqu'à 2 700 m – comme on a pu prouver. Et en plus, cette faiblesse implique des ruptures de ligne.

Selon nos informations, il y a des armateurs français autorisés à pêcher au large de Kerguelen qui commencent à utiliser cette technologie et qui pourraient atteindre ces profondeurs en dehors de cette zone, dans les eaux internationales. L'armement Legarrec a affrété un navire espagnol avec ce système.

En dernier lieu, on doit rappeler que les armements français ne sont pas disposés à entamer des campagnes exploratoires de pêche dans les eaux internationales. Ils peuvent pêcher avec des licences au large de Kerguelen et au large de Crozet pendant la période du

1er septembre au 30 juin de chaque année. Les campagnes exploratoires autorisées ou souhaitées par les réunions du CCAMLR commencent le 1er avril, mais du 1er avril jusqu'à fin juin, les armements français ne vont pas travailler dans les eaux internationales, ayant la possibilité de travailler à l'intérieur de sa zone économique exclusive.

Pour ce qui concerne la profondeur de fond, je ne sais pas si l'on peut revenir à la carte maritime numéro 5 de mon exposé d'hier, la carte qui montre la zone de pêche près de la zone économique exclusive de Kerguelen. Cette partie veut manifester à nouveau sa divergence de vue vis-à-vis de la position soutenue par le professeur Duhamel. Nous pouvons souligner qu'il y a deux navires espagnols qui pêchent de la légine au Chili dans des eaux avec une profondeur de 2 500 m, la Compagnie Pescanova qui possède des licences de *toothfish* dans les eaux chiliennes.

Les fonds de la zone 58-1-5 statistique de la CCAMLR que le professeur Duhamel évoquait hier dans son exposé et que l'on peut voir sur l'écran : il s'agit de fonds tout à fait inconnus par les scientifiques. Si nous repérons les cartes marines, on peut voir que la distance entre les isobares est extrêmement large, donc pas explorée. En revanche, nous pouvons examiner l'écart de la Manche où la distance est très étroite, car il y a une connaissance complète et approfondie de chaque centimètre du fond marin. Par conséquent, M. Duhamel ne peut pas conclure d'une façon tellement stricte que, dans ces eaux, il est impossible de trouver de la légine, car la profondeur de ces eaux varie et même n'est pas établie parce que les scientifiques n'ont jamais étudié en profondeur ces fonds.

C'est l'expérience du capitaine à bord de ce navire qui donne la possibilité de connaître la profondeur de ces eaux. Par exemple, le capitaine arraisonné a une moyenne de 10 années en mer, sauf les 2 ou 3 mois de vacances qu'il prend tous les ans ou tous les 2 ans, mais toute sa vie, depuis qu'il a été presque étudiant, il a été en mer. Il peut avoir une expérience et démontrer une capacité, une connaissance des données des zones de pêche supérieure de beaucoup aux rapports scientifiques. D'ailleurs, normalement, les scientifiques montent à bord des navires de pêche pour essayer d'avoir plus de connaissances et pouvoir évaluer ultérieurement, à froid, dans les laboratoires et universités, les données repérées en mer.

Pour ce qui concerne la latitude des eaux subtropicales, on peut mettre la carte numéro 5 d'hier : zones de pêche du navire du 1er septembre au 23 octobre, ce qui a été confirmé par le mémoire en défense de la France. Il s'agit des eaux internationales en dehors de la CCAMLR. On peut dire qu'il se trouve, je ne suis pas technicien, en dehors de la grosse ligne qui sépare la CCAMLR des eaux internationales, au-dessus de l'archipel de Crozet. Le professeur Duhamel affirme qu'au-dessus des latitudes subtropicales, il est impossible de pêcher la légine parce qu'on manque de rentabilité. Nous devons signaler à cet égard que la rentabilité n'est pas un concept objectif fixe et qu'il varie si nous nous trouvons au sein de la ZEE ou non.

Je ne vais pas rappeler que les zones économiques exclusives par rapport aux eaux internationales représentent encore 32 % et 68 % pour les hautes mers. Je ne vais pas répéter ici qu'entre 5% et 8 % des captures se font encore dans les eaux internationales en dehors des zones économiques exclusives.

Par exemple, en ce qui concerne cette rentabilité, pour un navire français même appareillé sous le pavillon de complaisance des Kerguelen, moins assujéti à des contraintes fiscales et qui paye son navire avec des recettes fiscales du Gouvernement français, il n'achète pas le navire, il fait un leasing. Pour un navire français, pêcher 2 tonnes par jour n'est pas rentable parce qu'en supposant qu'il est autorisé à pêcher dans la zone économique exclusive, dans cette zone, il pêche en moyenne entre 6 et 12 tonnes par jour. En revanche, pour un navire qui se limite à travailler dans les eaux internationales avec moins de moyens,

qui n'est pas autorisé à pêcher à l'intérieur, la rentabilité doit être différente et pour eux peut-être 2 tonnes de ce type de poisson, cela représente encore une activité rentable.

Nous rappelons encore que le système de pêche utilisé est majoritairement le système espagnol qui, par rapport au système Mustad, a été confirmé comme beaucoup plus efficace du point de vue de la rentabilité. Ce n'est pas moi qui le dis, ce sont les armements français Legarrec qui continuent à utiliser le navire palangrier avec le système espagnol.

En dernier lieu, nous pouvons remarquer que dans des eaux de la même latitude, on peut trouver cette espèce de poisson, comme je l'évoquais hier, il y a quelques exemples que M. Duhamel devrait peut-être confirmer, comme le [Cap des Aiguilles] en Afrique du sud ou le banc de Valdibia en face de la Namibie. On parle de la Namibie, pas de la zone subtropicale, mais plus proche de l'Equateur, presque. Au Pérou aussi on pêche ce type de poisson depuis plus de 5 ans.

Donc j'ai pu exprimer quelques conclusions sur des doutes soulevés lors de l'expertise effectuée hier par le professeur Duhamel.

Pour terminer mon exposé, je vais encore préciser quelques points de faits. En ce qui concerne la campagne de pêche réalisée par le *Monte Confurco*, le raisonnement de la partie adverse donne l'impression qu'ils considèrent que le produit de la pêche, à savoir de l'ordre de 160 tonnes, a été réalisé en 3 jours. Pourtant, ce n'est pas vrai et nous allons clarifier les faits en nous fondant sur les affirmations faites par la France, puisque le journal de bord a été saisi; les feuillets du carnet de pêche se trouvent dans les mains des autorités françaises.

Première période de pêche : du 1er septembre 2000 au 22 octobre, après quelques jours de navigation au départ de l'île Maurice vers le 21 ou 20 août.

Ce navire a pêché dans des eaux internationales non CCAMLR, au nord-ouest de la zone économique de Crozet – voir la carte numéro 5. D'après les informations fournies par le capitaine, la rentabilité de l'activité de pêche a été en moyenne de 2,5 tonnes à 3 tonnes par jour. Lorsque d'autres navires arrivent, les orques arrivent. C'est une zone où – M. Duhamel peut le confirmer – il y a beaucoup d'orques, de cachalots, de baleines. Le navire a quitté cette zone après l'arrivée des orques. Même si la France discute la possibilité de pêcher dans cette zone, cette partie a signalé que cette opinion est réfutable

Le 23 octobre s'est produit – c'est constaté dans le procès-verbal d'infraction et dans le mémoire en défense de la France – le transbordement avec le navire seychellois *Praslin* des vivres et un membre de l'équipage qui était malade. Donc, on peut calculer en moyenne pendant cette période 56 jours x 2,5 à 3 tonnes = de l'ordre de 130 à 150 tonnes de poisson dans les cales. On parle de poissons dans les cales, les poissons vivants sont des concepts encore à déterminer.

Deuxième période de pêche : du 24 octobre à la fin octobre. Le navire est dans des eaux internationales hors CCAMLR. Cette fois-ci, il s'agit de la zone Ride à l'est de Crozet.

Dans cette zone, la France reconnaît que la pêche est possible – page 6 de son mémoire –, mais après change d'opinion en tenant compte du dernier rapport scientifique réalisé, rapport scientifique qui parle de la rentabilité, qui est discutable. Pourtant, on peut répéter ce que l'on a signalé auparavant, ce rapport scientifique a été réalisé à bord d'un navire qui n'utilise pas la technologie espagnole, donc sa portée est très limitée. D'ailleurs, les profondeurs exactes ne sont pas connues et donc pas répertoriées. C'est l'expérience du capitaine qui compte. Nous répétons ainsi nos arguments par rapport aux latitudes. Il y a des antécédents et la technologie du système espagnol qui permet d'acquérir de la rentabilité, pas au niveau des armements français.

Nombre de tonnes pêchées en moyenne pendant cette période : de l'ordre de 4 tonnes par jour pendant 3 jours = 12 tonnes.

Troisième et dernière période de pêche : du 3 au 6 novembre.

Le navire se trouve près de la zone économique exclusive de Crozet, dans des eaux CCAMLR. La République des Seychelles n'est pas membre; il est hors de question de faire des critiques ici sur une procédure de l'article 292. Si la France a des problèmes à ce niveau, qu'elle introduise une procédure devant les tribunaux internationaux, qui soit discutable et comparable à la Partie V de la Convention par rapport à d'autres intérêts qui aussi sont protégés dans la Convention de Montego Bay.

Le navire se trouve dans la zone statistique évoquée par le professeur Duhamel : 58-5-1. Dans cette zone, M. Duhamel affirme que la pêche de la légine est impossible car il s'agit d'eaux très profondes. Pourtant nous devons insister sur le fait que la profondeur de ces fonds est tout à fait inconnue parce qu'ils n'ont jamais été étudiés. C'est la raison pour laquelle les isobares sont tellement larges. Chaque commandant du navire connaît les lieux pour avoir une meilleure rentabilité et hier, j'ai lu une lettre du commandant qui confirmait qu'il avait pêché dans des profondeurs de 2 400 m à 2 700 m avec des cordes d'une épaisseur plus importante.

Quelques mentions en ce qui concerne les bouées, puisque hier il y a eu des problèmes de traduction. Juste quelques points. Le premier : les fournisseurs espagnols, portugais et norvégiens sont communs. La préparation et le montage sont identiques. Le matériel et la couleur des cordes sont identiques, la couleur des bouées est toujours rouge, sauf quelques petites noires à cause de la chaleur ou du soleil qui mange les couleurs. Des milliers d'émetteurs comme celui que j'ai montré hier, avec la même fréquence, sont fabriqués tous de 26,8 à 27,2 MHz. Ce sont des constatations qui peuvent être demandées à des armements norvégiens, islandais ou français. L'écriture, les traces du numéro, l'épaisseur des traits sur les bouées – j'aimerais bien voir les photos en couleur qui ont été déposées par la France, si elles sont là, qu'elles passent auprès de tous les membres du Tribunal, s'ils le considèrent opportun – ne sont pas les mêmes. Le rouge des bouées n'est pas le même sur les photos non plus. Il n'y a pas de continuité logique entre les numéros. On peut voir, à l'intérieur du navire – il y a des photos sur notre requête – le numéro 5 répété, il y a des numéros qui manquent, il y a des bouées sans numéro, donc je ne vois pas quel type de calcul on peut faire.

La France affirmait qu'il y avait trois bouées préparées et qu'avec trois bouées, on ne peut pas faire une campagne de pêche. Ils voulaient ajouter les trois trouvées dans l'eau, mais si on voit les photos qui sont déposées, il y a des bouées partout dans les navires, je l'ai dit, plus d'une quinzaine. Les bouées soit-disant récupérées en mer par le *Floréal* l'ont été en l'absence de tout témoin extérieur à la poursuite. Le relevage n'est pas contradictoire.

Les bouées ne peuvent pas couler. Le représentant de la France hier après-midi disait que normalement les bouées coulent après un certain temps. Qu'il me confirme cela avec un rapport scientifique. Monsieur le professeur Duhamel peut nous affirmer ou confirmer cela. Elles peuvent flotter durant des mois. Elles ont pu appartenir à un navire, autorisé ou non, qui a quitté la zone depuis plusieurs semaines, les palangres n'ayant pas été relevées. On aurait aimé voir la vidéo pour voir s'il y avait des palangres, s'il y avait des hameçons. Il est impossible de dire si le poisson accroché, si jamais il a existé, était mort ou vivant. Autrement dit, on ne sait pas si la capture théorique, utopique, était existante, était récente. Il faut dire que les poissons, M. Duhamel peut le confirmer, restent vivants entre 3 et 5 jours, accrochés à l'hameçon. C'est selon la taille : apparemment, les grands poissons durent un peu plus qu'un poisson de petite taille, qui meurt plus tôt. Si le corps du délit est introuvable ou n'existe pas, le délit n'est pas constitué. Où est le cadavre ? Où est le délit ?

Peut-on exclure, pour conclure le problème des bouées, que des spécimens de bouées ne soient pas détenus à bord du *Floréal* ? Comme il est toujours repéré à l'île Maurice, lorsque le *Floréal* arrive à l'île Maurice, il arrive avec des bouées en couleurs. Ce n'est pas la première fois que la marine française a été mise en question. Je ne voudrais pas éviter ici de

parler du *Rainbow Warrior*, reconnu par les mêmes Français quelques années plus tard, lorsque les délits sont prescrits sur la façon d'agir à certains niveaux.

Nous pouvons rappeler à cet égard le fameux cas du *Vieirasa Doce*. On a repéré dans mon expertise que ce navire est resté 18 ou 20 mois à l'île de la Réunion. Comme il y a un accord confidentiel avec la France, que j'ai même signé, nous n'allons pas dévoiler la portée de son contenu, néanmoins, nous devons rappeler que les autorités françaises parlaient de l'existence des trois PV d'infraction datés de 3 ans avant, lorsqu'il était tout à fait possible de passer [dans la ZEE] sans notifier le passage au département, et dont deux ont été transmis à l'armateur plus d'un an après.

Dans deux procès-verbaux, il n'y avait pas une seule inculpation, et le troisième n'a jamais été transmis, même si le conseiller de la mise en état a obligé la France à le faire. Le conseiller de la mise en état est une espèce d'instructeur à la cour d'appel, celui qui gère l'affaire en plus de la procédure. Même en lui imposant une amende de 5 000 francs français par jour qui, bien sûr, n'a jamais été payée, ce PV n'a jamais apparue. Avec un tel antécédent, il est normal que nous doutions de la vérité de beaucoup de preuves trouvées. C'est peut-être très facile de le dire en tant qu'avocat mais pas en tant qu'autorité étatique, mais c'est la réalité.

Les hameçons et les appâts : La France soutient que la ligne de palangre était prête à être lancée. Cela n'est pas vrai. D'abord, il n'y a pas une seule photo le démontrant. Qu'elle soit présentée. Où sont les photos ? C'est étonnant, puisqu'il s'avère qu'il s'agit d'une preuve importante ! En tout cas, s'il y avait quelques sardines placées sur les hameçons, nous devons signaler que les lignes de palangre utilisées par le *Monte Confurco* ont presque 10 000 hameçons, et ne parlons pas des hameçons dans le système norvégien. Comme il est moins efficace, il met trois fois plus d'hameçons, soit 30 000. Cela implique que la préparation de tous les hameçons d'une ligne avec le système espagnol ne se fait pas automatiquement, cela peut prendre plus de 10 heures. La pratique de ce navire consiste à préparer la ligne quelques heures avant – 10, 12, 14 heures – et la situation des sardines en train de décongeler est logique, si on prend en compte que le navire allait quitter la zone dans un délai assez raisonnable : 10 heures, 12 heures. Donc, l'équipage allait commencer à préparer la ligne qui allait être lancée en dehors de la zone économique exclusive.

Les photos : On fait dire ce que l'on veut aux photos. Exemple : photo 19, où la légende indique trois petites légines découvertes à 20 h 20 le 8 novembre. Or, des poissons entiers ne sont pas des légines, mais des grenadiers à la queue pointue, alors que la légine a une queue en V. Cela [est visible sur] la fiche de la FAO présentée par le professeur Duhamel. Vous pouvez voir les photos. Même pour moi qui commence à devenir un expert de la légine, ce ne sont pas des légines. Ceux-ci, au milieu, tous les deux, ce sont des empereurs, des grenadiers. Vous pouvez les voir à la page 23 des photos en couleurs, Messieurs les juges. Dites-moi si, avec la fiche technique effectuée en 1983, qui n'a jamais été contestée par personne, selon le professeur Duhamel, on peut voir qu'il s'agit de légine ? Ce sont des grenadiers, car la queue de la légine est un V. Avec cette photo, nous pouvons affirmer que dans le navire il n'y avait qu'une unité de légine pêchée. Si on lit le PV d'infraction, il dit avoir trouvé une petite légine à bord. Excusez-moi ...! Une légine dans les cales et, quelques heures plus tard, l'après-midi, il descend et il dit : il y a encore deux petites légines ... Ce n'est pas moi qui le dis, c'est le PV d'infraction. Ne va-t-on pas dire qu'avec trois légines, on va créer tout ce discours !

D'autant plus, pour terminer, que d'autres photos pourraient avoir été apportées. Comme M. Quéneudec l'a évoqué hier, les preuves de la France, la vidéo, étaient sous scellés. On ne trouve pas M. Morel à l'île de la Réunion, on ne me trouve pas au téléphone pour pouvoir être présent lors de la mainlevée des scellés. Les pièces que vous avez ici, toutes les photos vous pouvez voir à la première page, les scellés de la gendarmerie maritime, qui ont

été mis sans l'autorisation du commandant, sans la présence de son avocat. Donc, on joue d'une façon très subjective.

Je ne vais pas continuer à évoquer les faits, je ne vais pas être artificiel. Je crois que l'on évoque à nouveau que la politique de la France pour arrêter toutes ces captures de navires pirates – qui existent, on le reconnaît – devrait être faite avec un manque d'orgueil. J'ai discuté à plusieurs reprises avec des armements français moi-même.

Aux *Falklands Islands*, en Géorgie du Sud, qu'est-ce qu'ils font ? Ils n'envoient pas la marine. En Australie, ils n'envoient pas la marine. 60 personnes, ou une centaine de personne sur une frégate *Floréal*, 50 millions de francs français, pendant 2 mois, les militaires n'aiment pas cela. Ils ne sont pas faits pour cela.

Aux *Falklands Islands*, il y a des concessions administratives. Je ne sais pas comment on dit cela en anglais, mais il y a des navires de pêche qui sont affrétés avec des canons, du personnel à bord qui fait le contrôle des pêcheries. On ne veut pas à nouveau, comme dans l'*Affaire du « Camouco »*, que toute la charge des accusations que l'on a entendues ici revienne sur un navire que l'on a essayé et on peut constater qu'il était innocent.

Merci beaucoup, Monsieur le Président.

(Continuing in English) Could we perhaps have the coffee break now, Mr President, and continue afterwards?

The President:

We have not planned a coffee break. We thought that you would continue until 12 o'clock and finish. Will you be able to continue?

Mr García Gallardo:

I shall finish in a minute and then I shall ask Mr Morel to continue.

The President:

Would it in any way affect your presentation if you did not have a break?

Mr García Gallardo:

No. We shall continue.

The President:

Thank you. Please.

M. García Gallardo :

Pour finir, en ce qui concerne la valeur du navire, la valeur de la cargaison et la valeur des actifs qui figurent au navire, on peut voir sur l'écran les éléments d'appréciation du caractère d'évaluation du montant raisonnable : valeur du navire : 345 680 dollars; valeur de la cargaison : 1 224 000 dollars; valeur de certains matériels de pêche : 40 800 dollars, qui n'ont pas été saisis; appâts : 40 800 dollars; gasoil : 27 200 dollars – au taux de change d'hier. Au total, il y a des actifs pour 1 725 000 dollars, c'est-à-dire 12 690 000 francs français. Le montant total, c'est un peu moins : 1 667 680 dollars et, en francs français, 12 540 330, avec la déduction effectuée par l'expert présenté par la République des Seychelles.

En dernier lieu, avant de passer la parole à mon confrère, et bien que cela ne soit pas l'objet de la procédure de l'article 292, nous voulons faire les remarques suivantes. La République française a violé aussi l'article 73, paragraphe 4, de la Convention. On l'a conclu et on demande cela dans notre requête. [L'article] exige qu'en cas d'appréhension ou rétention de bateau étranger, l'Etat riverain notifie avec promptitude à l'Etat du pavillon, par les moyens appropriés, les mesures prises et les éventuelles sanctions subséquentes. Bien que la

France cette fois-ci l'ait fait avec promptitude, on doit critiquer qu'il s'agit d'une notification incomplète, dès lors qu'elle informe de l'immobilisation du navire, parce qu'il a été surpris selon la France en action de pêche illégale. De plus, la France s'est engagée à informer des suites judiciaires et du montant du cautionnement. Cette notification est incomplète dès lors qu'elle n'indique pas les faits qui ont donné lieu à l'immobilisation ni les éventuelles sanctions qui pourraient être imposées.

Nous avons reçu le PV d'infraction en tant que Gouvernement des Seychelles et en tant qu'avocats seulement deux jours après l'arrivée du navire à l'île de la Réunion. Le commandant ne s'est pas vu notifier dans les 24 heures ce PV d'infraction, les constatations – d'après la loi française, si je ne me trompe pas – doivent se faire dans les 24 heures qui suivent l'embarquement.

Nous devons rappeler que l'article 73 exige qu'à chaque fois que de nouvelles mesures importantes sont adoptées, celles-ci doivent être notifiées promptement à l'Etat du pavillon. Cela n'a pas été fait.

En dernier lieu, en outre, nous devons rappeler concernant une des infractions imputées, comme le défaut de signalisation de l'entrée dans la zone économique exclusive, et non pas le fait de se signaler, que le montant des amendes qui peuvent ou les conséquences qui peuvent découler de ce défaut de signalisation, ne sont pas des mesures équitables du respect du principe de liberté de navigation. La mesure française est disproportionnée car une simple infraction mineure de non-communication d'entrée ne mérite absolument pas des mesures de sanctions telles que celles adoptées par le juge.

J'ai terminé, Monsieur le Président. Combien de minutes avons-nous encore ?

The President:

You have been given until 12 o'clock, but you want an extension of 20 minutes. You have that time.

Mr García Gallardo:

We started at 10.15, not at 10 o'clock.

The President:

Yes.

Mr García Gallardo:

Can we consider 12.30?

The President:

Fine.

Mr García Gallardo:

Thank you.

EXPOSE DE M. MOREL
AGENT ADJOINT DES SEYCHELLES
[PV.00/7, F, p. 16–23]

M. Morel :

Monsieur le Président, Messieurs les juges, mon confrère Ramón García s'est exprimé sur l'aspect factuel de ce dossier. Je souhaiterais quant à moi revenir sur le droit applicable et, si vous le voulez bien, je baliserai mon exposé en huit points qui nous permettront, je le pense, de finalement faire le tour de cette affaire. Je m'attacherai tout au long de cet exposé à répondre aux arguments qui ont été développés hier par nos adversaires, ce qui permettra, je le pense, de vous faire une idée plus précise de ce dossier.

On nous dit en premier lieu que, dans ces affaires-là, c'est l'impunité, et que sur 18 capitaines de pêche traduits en justice à la Réunion en une dizaine d'années, un seul aurait été sanctionné. Je dis : rien n'est plus inexact parce que tous sont passés en jugement devant le tribunal correctionnel de Saint-Denis de la Réunion. Tous ont été sanctionnés. De quelle façon ? D'abord, par la saisie du poisson. Ce qui est pris n'est plus à prendre ! Ensuite, par la saisie du navire qui a parfois été prononcée. Enfin, par des amendes qui ont été ordonnées. Et, en toute hypothèse, comme le navire a pu partir, un paiement ou une caution a été offerte, qui a permis effectivement d'exécuter les décisions de justice.

Quand les amendes, quand les cautionnements étaient déraisonnables, ils n'ont pas été payés, tout simplement. Que s'est-il passé ? Que fit l'administration ? Elle s'est employée, méticuleusement, à couler les navires qui n'avaient pas honoré les garanties, les cautionnements fixés et qui n'ont donc pu reprendre la mer. Alors, quand on vous dit : pas de répression, c'est l'impunité, on fait ce que l'on veut ... les sanctions sont extrêmement sévères ! La France a dû couler, ces 10 dernières années, peut-être une dizaine de navires qui reposent sur le fond de l'océan Indien et qui servent de maison aux poissons, ce qui fait la joie des plongeurs en pêche sous-marine à la Réunion.

On vous dit, deuxièmement : l'impunité, et puis on ne peut pas notifier les décisions, les significations ne sont pas possibles. Mais je dis : comment ? Les significations ne sont pas possibles ? Elles le sont de deux manières. Les décisions de justice sont signifiées, soit aux consignataires du navire, parce que, de par la loi, il y a un consignataire du navire, aujourd'hui le *Monte Confurco* à l'attache d'une société qui effectue sa consignation et auprès de qui, c'est la loi française, les notifications, les significations de justice peuvent être effectuées. Le consignataire, dit-on en droit maritime, c'est la boîte postale de l'armateur. Les significations peuvent être faites, deuxièmement, au domicile de l'intéressé, car l'intéressé remet son passeport. Quel autre domicile plus sincère peut-il y avoir que celui qui figure sur le passeport du capitaine de pêche ? Le passeport est remis, il est même souvent confisqué, on vous l'a dit et, de façon naturelle, les significations peuvent s'effectuer de cette façon.

On vous dit enfin : les garanties ... on ne sait pas ce que cela vaut, cela ne peut pas être exécuté, les paiements ne sont jamais faits. Deux exemples qui montrent que, là aussi, rien n'est plus inexact : le *Camouco* : simple garantie bancaire; une feuille de papier a été remise d'une banque de premier ordre qui était la BNP, une grande banque française, Banque Nationale de Paris. Est-ce que cela a été exécuté ? Bien entendu, les 3 millions de francs qui correspondaient à notre amende ont été payés.

Deuxième exemple : l'affaire du palangrier *Golden Eagle*. Nous n'avions pas pu saisir votre juridiction à l'époque, c'était un navire battant pavillon du Vanuatu. La garantie avait été fixée à 10 millions de francs, et la France, suivant son habitude, avait exigé un paiement cash. Est-ce que cela a été payé ? La réponse est oui, cela a été payé par mes soins grâce à un chèque certifié que mon confrère maître Ramón García m'avait remis, et j'ai ici le reçu qui

prouve que cette somme a été réglée le 26 octobre 1998 : 10 millions de francs. Le navire a pu repartir. Donc ces décisions sont bien exécutées. Que vous raconte-t-on ?

Bien sûr, quand ces cautions sont déraisonnables, les gens ne payent pas. Quand on vous met plusieurs dizaines de millions de francs, ce qui fait des millions et des millions de dollars, pour un navire dont la valeur souvent ne dépasse pas quelques centaines de milliers de dollars, que fait l'armateur ? Il est obligé, il est contraint d'abandonner son navire.

Donc, vous voyez qu'il s'agit d'un contexte répressif extrêmement fort, extrêmement appuyé et que les décisions de justice sont dûment appliquées. J'en veux pour preuve que le nombre de navires qui, il y a une dizaine d'années peut-être, pêchaient dans ces zones, était plus important, le nombre de contrevenants était sensiblement plus élevé. Depuis quelques années, que voit-on ? 1999 : 1 navire arraisonné; 2000 : 1 navire arraisonné; voilà ce qui ramène à de plus justes proportions le contexte de ce dossier.

Deuxième point : on vous a parlé hier après-midi des sanctions. Vous savez qu'en la matière, il existe deux types de sanctions : une sanction de base et une sanction dite proportionnelle, qui est originale puisqu'elle est en rapport avec la quantité de pêche dont l'adversaire doit rapporter la preuve qu'elle a été illégalement pêchée.

Sanction de base d'abord : il m'avait semblé, avec les *power point* à l'appui, avoir exposé très clairement que l'infraction d'entrée dans la ZEE correspondait à 1 million de francs d'amende maximum et qu'elle se cumulait bien évidemment avec la pêche illicite qui était de 1 million de francs au maximum. Je n'ai peut-être pas été assez explicite, mais je n'ai jamais parlé de confusion. J'ai dit simplement que cette amende de 1 million de francs pour l'entrée dans la zone économique exclusive se réduisait dans la pratique à une somme de l'ordre de 200 000 francs.

Les parties civiles : on nous dit, dans la garantie qui est exigée : 400 000 francs. Là aussi, on exagère et on exagère beaucoup, on exagère de 100 % puisque, dans la pratique les sommes qui sont allouées sont de 200 000 francs, 100 000 francs par partie civile, et il y a deux sociétés de pêche à la Réunion qui se constituent partie civile : COMATA d'une part et SAPMER d'autre part, et chacune obtient généralement 100 000 francs français.

J'ajoute que mon honorable contradicteur ne me reprendra pas sur ce point puisqu'il est également le conseil de ces deux sociétés. Vous voyez que la SAPMER dirigée par M. Jacques Dezeustre, dont je vous parlais hier, tient un rôle central dans ces affaires puisque c'est elle qui décharge le [*Monte Confurco*] en ce moment même où je vous parle, c'est elle qui a déjà lancé un appel d'offres international pour vendre la légine, avant de savoir quel sera le sort de ce poisson, avant même que vous ayez statué. Avant même que le tribunal administratif de Saint-Denis de la Réunion ait statué, la SAPMER est déjà sur place en affaires et puis la SAPMER est en bout de course puisqu'elle se constitue partie civile pour demander des dommages et intérêts. Puis, enfin, nous le disions hier, elle exige une modification de la loi. Donc vous voyez, ... l'Etat ... la SAPMER ... on peut s'interroger sur les liens qui peuvent exister à l'occasion de tel ou tel type de dossier. En tout cas, ce n'est pas, en ce qui me concerne, l'idée que je me fais de l'impartialité de l'Etat.

Sanction de base disais-je, sanction proportionnelle maintenant; la démonstration qui a été faite hier est affectée d'une double erreur : une erreur arithmétique d'abord et une erreur de droit ensuite.

L'erreur arithmétique. On nous a dit, rappelez-vous : nous sommes des gens raisonnables parce que nous ne tenons compte que du tiers de la cargaison. On nous a fait un calcul en nous disant : partie civile, 400 000 francs. On a vu que c'était moitié moins. Valeur du navire, 15 millions ... de l'autre côté de la barre, on est déjà arrivé à 11 et on sait que nos propres rapports sont beaucoup plus bas. Représentation du capitaine, 1 million de francs; amende de défaut d'annonce, 1 million on sait que c'est 200 000, mais passons; amende de base de pêche illicite 1 millions, cela fait 18 400 000.

Cela signifie que la différence entre 56 400 000, qui est la caution que l'on veut nous imposer, et 18 400 000, soit 38 millions, cette différence est censée couvrir l'intégralité de l'amende proportionnelle. Mais 38 millions, cela paye combien de tonnes ? Cela paye un tiers de la cargaison, c'est-à-dire 52 tonnes sur un total de 156 ? Pas du tout. 38 millions, Monsieur le Président, Messieurs les juges, c'est arithmétique, c'est mathématique, cela paye 76 tonnes de poissons, plus 2 tonnes, cela fait 78 tonnes. 78 tonnes, est-ce que cela représente le tiers de la cargaison ? Pas du tout, cela représente 50 % de la cargaison puisque 158 tonnes, la moitié nous ferait 79 tonnes.

Donc vous voyez que le calcul que l'on effectue ne correspond pas à l'annonce. On nous dit, comme si c'était un cadeau : nous ne tenons compte que d'un tiers parce que nous sommes des gens raisonnables. Dans le calcul, vous voyez que les dés sont pipés et que l'on cherche à abuser la religion de votre Tribunal et que la base retenue par l'adversaire, soi-disant de 33 % est en fait de 50 %. Et d'ailleurs, 50 % sur quelle base ?

J'en arrive à l'erreur de droit, après l'erreur arithmétique. L'adversaire considère arbitrairement, je n'ai pas d'autre explication, que la moitié de la cargaison provient de pêche illicite. On parle d'une certitude, d'une cargaison qui représente un tonnage défini, en l'espèce 156 tonnes et on arrive à un fait inconnu, qui est de dire : c'est la pêche illicite à hauteur de 50 %. Mais dites ! Partir d'un fait connu, le poids de la cargaison, vers un fait inconnu, quel est le pourcentage de pêche illicite ? Ce n'est pas une présomption en droit ? Ce n'est pas comme cela que cela s'appelle ? Et hier, on vous disait : mais cette présomption n'existe pas, nous ne l'appliquons pas. Voyez les contradictions.

Je n'aurai pas la cruauté d'insister davantage parce que, quand on vous dit qu'une présomption n'existe pas, qu'on ne l'applique pas ... Si, elle existe, je viens de vous le montrer. Si, on l'applique, certes à hauteur de 50 %. On fait cadeau de la moitié ! Quelle magnanimité ! Mais de quel droit ? Avez-vous rapporté la preuve ? Parce que par exemple la moitié de la cargaison aurait été retrouvée en cours de congélation et que la température était ... je ne sais pas ... de moins 5, moins 10 degrés alors que nous savons que la température finale est de moins 21. Toute la cargaison était à moins 21, sauf ... 3 poissons dont on vous a montré les photos et, après consultation hier soir, nous nous sommes aperçu que ces photographies représentaient, en tout cas sur les trois poissons, un autre type d'espèce et que, pour une légine, il y a deux poissons différents. On voit bien sur les photographies la queue, qui n'est pas de même dimension; pour un poisson, la queue est en V et pour l'autre, elle est différente.

Alors ... voilà sur quel type de raisonnement on s'appuie ... Voilà sur quel type de calculs, dont je ne retrouve même pas la cohérence dans l'exposé adverse, on s'appuie. Voilà sur quelle présomption on s'appuie en matière pénale et quand, de l'autre côté de la barre on nous disait que ce n'est pas arbitraire, c'est discrétionnaire, je suis désolé, nous sommes en matière répressive. En matière répressive, le discrétionnaire – et encore moins l'arbitraire – n'existe pas. En matière répressive, le fardeau de la preuve ne nous appartient pas, mais il appartient à la poursuite, et les méthodes appliquées sont déraisonnables, et c'est ce que nous vous demandons de sanctionner.

J'en arrive maintenant, après les sanctions proportionnelles, à la proportionnalité qu'il doit y avoir, puisque c'est un de vos critères, entre la sanction encourue et la caution retenue habituellement dans la jurisprudence du Tribunal international du droit de la mer.

Je ne me livrerai pas, pour ma part, à des calculs hasardeux, mais je retiendrai tout simplement une décision : l'affaire « SAIGA », qui m'a paru extrêmement limpide. La sanction encourue, et je pense que vous le voyez apparaître sur vos écrans, était de 15 millions de dollars. La sanction *encourue*. Quelle est la garantie retenue ? 1,4 millions de dollars, soit 9,3 % de la peine risquée, de la peine encourue.

Voulez-vous que nous fassions un parallèle très simple avec le présent dossier ? En l'espèce, nous avons, sur la base de 158 tonnes de cargaison moins 2 tonnes de franchise, soit

156 tonnes, une amende, à raison de 500 000 francs français par tonne, qui serait encourue à hauteur de 78 millions de francs. Appliquons le même ratio que celui que vous aviez retenu lors du dossier « SAIGA » : 9,3 %, appliqués à 78 millions de francs, cela nous donne 7 254 000 francs. 7 millions de francs, chiffre à rapprocher des 56 millions que l'on nous présente comme une garantie raisonnable.

Alors, il est bien certain qu'au-delà de ce calcul un peu théorique, mais qui a été fait sur des bases que vous aviez indiquées et que j'ai reprises volontairement pour vous montrer à quel point était incongru, à quel point était astronomique et déraisonnable la caution qui était exigée, 7 millions de francs, cela devrait constituer forcément un plafond, d'autant plus que, dans le « SAIGA », la valeur du navire retenu avait été de 1,5 millions de dollars et que, nous le savons, cela figure au nombre des critères que votre jurisprudence retient, la proportionnalité de la sanction encourue, la valeur du navire est de 1,5 million de dollars. Aujourd'hui, on est à combien ? Je ne vais pas reprendre les discussions ... quelques centaines de millions de dollars, disons 400 000, c'est peut-être 500 000 dollars. Vous voyez que le rapport est grosso modo de 1 à 3 entre la valeur du *Saiga* et la valeur du *Monte Confurco*, ce qui veut dire que, sur la base de la proportionnalité, on est à 7 254 000 et, si vous divisez par 3, puisque ce coefficient est trois fois inférieur, on arrive grosso modo à 2 millions, 2,5 millions de francs. C'est la somme que l'on propose. Voyez la cohérence de notre calcul.

Nous sommes d'autant plus raisonnables que nous sommes entrés 24 heures avant l'arraisonnement dans la zone. On nous a dit hier après-midi : trois marins ont dit : vous étiez en pêche jusqu'au 7. Oui, c'est vrai. Nous nous sommes arrêtés le 7 dans l'après-midi à l'entrée de la zone, cela correspond, en temps de navigation, à une vitesse de l'ordre de 9 à 10 noeuds. A 12, 13 heures, on est arraisonné le lendemain matin, le 8 novembre à 7 heures, on se retrouve environ 150 kilomètres à l'intérieur de la zone, le tunnel de congélation est sec, le poisson est à moins 21. Où est la preuve de la pêche illicite, qui n'existe pas ? Il n'y a pas de preuve, et pour cause, on avait pêché cette quantité de poisson bien avant. On sait que le navire a quitté Port Louis fin août. Voilà pour les chiffres.

Une remarque sur le fait que ce navire était parfaitement en règle, parfaitement identifiable, parfaitement identifié et que, selon une habitude bien connue, les autorités françaises nous ont dit : mais vous avez cherché à fuir. Combien d'heures le bateau a-t-il navigué entre l'ordre de stopper donné par l'hélicoptère et le moment où l'intervention se fait à bord ? Combien d'heures ? 15 minutes je crois, 20 minutes. On n'est pas en voiture : quand la police vous arrête, vous avez droit à un temps de réaction de 30 secondes; on est en mer avec des creux importants, avec de la neige, le vent qui souffle, on s'arrête en 15 minutes et on dit : ah ! Vous avez cherché à fuir ... Pareil pour la dissimulation. Et, quand on a vu que cela ne tenait pas, que c'était trop gros, on a retiré en catastrophe ces incriminations.

Voilà pour ce quatrième point qui me semble essentiel, qui fait le rapport entre la proportionnalité entre sanction encourue et caution retenue par le Tribunal international, entre valeur du navire *Saiga* million de dollars aujourd'hui 3 fois moins; 24 heures de pêche et on sait que l'on pêche en moyenne 2 à 3 tonnes par jour. Tout ceci pour vous permettre de jauger ce dossier de la façon la plus objective possible.

Cinquième point, j'avance. Quelle forme doit revêtir la garantie qui est offerte, la garantie que vous déciderez, que vous retiendrez ? L'adversaire nous a indiqué hier que le tribunal d'instance de Saint-Paul qui, vous le savez, est la juridiction qui statue sur le plan civil et qui fixe le cautionnement à verser pour libérer le navire, a l'obligation de fixer un paiement comptant ou par chèque certifié parce que telles sont les règles du Code de procédure pénale français. C'est vrai que le Code de procédure pénal français est libellé de la sorte, mais nous ne nous situons pas sur ce plan. Peut-on venir devant une juridiction internationale instituée par un traité régulièrement ratifié par la France, vous demander,

Monsieur le Président, Messieurs les juges, à Hambourg, de vous enfermer dans des règles de droit interne, desquelles vous pouvez-vous affranchir ... du reste ?

Notre constitution, la constitution du 4 octobre 1958, constitution de la Cinquième République en France, dispose en son article 55 – nous vous fournirons le texte, Monsieur le Président, si cela peut vous être utile – que les traités régulièrement ratifiés ont valeur supérieure aux lois et règlements. Qu'est-ce à dire ? Cela signifie que la Convention de Montego Bay dûment ratifiée par la France, et la jurisprudence issue de ce traité, a évidemment ... évidemment ... valeur supérieure aux normes de droit interne qui sont confinées dans l'espace hexagonal et dans les possessions d'outre mer que la France possède à travers le monde.

Du reste, dans l'*Affaire du « Camouco »*, vous avez consacré ce principe en retenant qu'une simple garantie bancaire fournie par une banque de premier plan permettait de satisfaire la demande de la partie défenderesse. Il s'agissait déjà de la France. J'ajoute que la France n'a eu aucune difficulté à faire appliquer cette décision et que le tribunal, constatant, prenant acte de votre décision, a tout simplement tiré les conséquences en disant : on acceptera une garantie bancaire. Et, quoi de plus normal pour un pays de droit ? Quoi de plus normal ? Je termine sur ce point en indiquant que l'obligation qui est celle de l'Etat, une fois la ratification effectuée, est une obligation de résultat. Nous n'avons pas à savoir quels seront les moyens utilisés par l'Etat français pour faire respecter la parole donnée, la parole écrite, le traité. Et vous aurez noté que la jurisprudence de la Cour de justice des communautés européennes à Luxembourg est parfaitement claire en ce sens, c'est l'Etat qui s'engage, c'est l'Etat qui doit faire respecter l'engagement qui est par lui pris.

Sixième point : doit-on ou non prendre en compte la valeur de la marchandise saisie, du matériel saisi ? J'y reviens. J'ai parfois l'impression d'enfoncer des portes ouvertes parce que tout cela, c'est jugé, c'est jugé par vous – et mon confrère, M. Ramón García, et moi-même, nous nous sommes reportés bien entendu à votre jurisprudence. Quelle est cette jurisprudence ? Dans le « SAIGA », c'était très clair. Rappelez-vous, dans cette espèce, l'Etat saisissant, l'Etat côtier avait pompé le gasoil qui restait dans les soutes du navire. Vous aviez considéré que cette garantie en nature, on devait en tenir compte et que la garantie financière ne faisait que compléter, le cas échéant, la garantie en nature.

On nous dit hier après-midi : oui mais ... les appâts, ils sont à vous, vous pouvez les prendre. Dont acte. Connaissant l'avidité de l'administration, on avait pris nos précautions et si les appâts sont à nous, très bien ... mais qu'est-ce qui a été saisi de façon certaine ? C'est : 1 - la légine, 9 millions de francs; 2 - les appareils 300 000 francs. Donc une valeur qui d'ores et déjà est acquise à l'Etat français de 9 300 000 francs. Nous vous demandons tout simplement, en cohérence avec votre jurisprudence, de dire que la garantie peut être en nature, qu'il doit en toute hypothèse en être tenu compte et que, en l'espèce, cette valeur de 9 300 000 francs sera déduite de la garantie à offrir et que, dans l'hypothèse où la garantie fixée par votre Tribunal serait inférieure à cette somme de 9 300 000 francs, nous serions quitte puisque toute la garantie aura été couverte. Ce point me paraît d'une simplicité biblique.

Septième point et avant-dernier : le capitaine. Il a été dit hier, je crois que c'est M. le professeur Quéneudec, que, derrière tout cela, il y a des hommes, des pêcheurs, un capitaine. C'est vrai et j'ai été sensible à cette remarque qui était la sienne. A mon tour, ce matin, mes pensées vont vers M. Argibay Pérez parce que nous sommes le 8 décembre 2000 et que voilà un mois, jour pour jour, qu'il a été dérouté et qu'il est retenu contre son gré sur l'île de la Réunion. C'est vrai qu'il attend votre décision pour savoir si oui ou non il pourra passer Noël avec ses enfants. C'est vrai.

C'est vrai que, dans vos décisions précédentes, vous avez appliqué la Convention parce que, dans le cas de ce recours en prompt mainlevée, on porte une attention soutenue au

navire en disant qu'il n'est pas admissible que les navires soient bloqués de façon déraisonnable contre des cautions qui ne le sont pas moins. Mais légalement, vous le savez, le capitaine a la possibilité d'obtenir de vous une injonction qui est adressée à l'Etat disant : « les infractions supposées sont ce qu'elles sont, mais il n'est pas admissible de vous garder contre votre gré au-delà des quelques jours nécessaires à la procédure ».

On sait que la procédure est bouclée, qu'elle sera jugée le 9 janvier. Pourquoi le maintenir sur place ? Dans l'*Affaire du « Camouco »*, est-ce que l'intéressé est revenu se faire juger ? Bien entendu.

J'ajoute, pénaliste que je suis, que le tribunal peut très bien vous juger en votre absence. Le juge d'instruction nous dit : on a peur que vous ne reveniez pas. Si, l'expérience montre que l'on revient, mais qu'en toute hypothèse le code de procédure pénal français donne la possibilité à tout contrevenant d'être jugé en son absence en présence de son avocat et donc d'être représenté par celui-ci s'il encourt moins de 2 années de prison.

Est-ce le cas ? Evidemment oui puisqu'on sait que la sanction, incongrue, nous l'avons dit hier, est de 6 mois de prison, ce qui veut dire qu'en droit nous avons tout à fait la possibilité de nous faire représenter par un avocat. Voilà pour le capitaine.

Un autre mot. On nous a dit : il est tellement libre qu'il est introuvable sur l'île de la Réunion. Si vous connaissiez l'île de la Réunion, Monsieur le Président, Messieurs, c'est une toute petite île qui fait 2 700 kilomètres carrés ... c'est le tiers d'un département français, certains d'entre vous appartiennent à des pays immenses en superficie ... immenses et, bien évidemment, y retrouver un individu, c'est chercher une aiguille dans une botte de foin. L'île de la Réunion, c'est tout petit et on ne peut quasiment pas accéder aux montagnes qui sont au milieu de l'île; la population se masse sur le littoral et on ne peut pas disparaître de l'île de la Réunion.

Alors on vous dit : on a vainement cherché, pour produire cette vidéo, à lever les scellés et l'avocat du cabinet Berwin & Co à Bruxelles n'était pas là. Bien. En ce qui me concerne, mon cabinet est en plein centre-ville de Saint-Denis de la Réunion, je n'ai jamais entendu dire que les affaires maritimes ou que le juge d'instruction me recherchait instamment pour venir assister à un brisé des scellés. J'ajoute que les photographies qui ont été produites par la France proviennent elles aussi des scellés et là, comme par hasard, on a dû, puisque ces photographies sont produites, sauf à violer la loi pénale, convoquer le capitaine pour qu'il accepte de briser les scellés. Bien ... ce sont des arguments qui ne sont pas sérieux et sur lesquels je ne m'étendrai pas.

Huitième et dernier point et j'en aurai fini sur l'efficacité de votre décision : vous savez que l'on se situe dans un contexte temporel, un calendrier qui est celui-ci : vous rendrez votre décision dans les 10 jours. On peut penser que ce sera entre le 15, 16 et 18 décembre, et que M. Argibay Pérez sera convoqué devant le tribunal pénal le 9 janvier 2001. Je ne souhaiterais pas que votre décision soit vidée de son contenu. Je m'explique: à savoir qu'une fois que l'Etat français aura pris connaissance de votre délibéré, l'on cherche à gagner du temps jusqu'au 9 janvier pour dire après : le juge pénal a statué; donc, sous-entendu : on ne peut plus rien faire.

La Convention dit que votre décision devra s'exécuter sans délai et, pour notre part, nous attacherons un soin particulier, dans la mesure où la garantie est raisonnable, à l'offrir très rapidement afin que le navire puisse reprendre la mer sans tarder, afin que M. Argibay Pérez, je vous l'ai indiqué tout à l'heure, puisse rentrer chez lui et passer les fêtes de fin d'année parmi les siens.

Voilà ce dossier est entre vos mains.

En somme, en définitive, que demandons nous ? Eh bien, nous demandons une application mesurée, une application raisonnable, modérée, des textes. Enfin, parce qu'un

adage latin indique que le droit est ce qui est juste, j'ai envie de vous demander, ce matin, d'être justes.

Merci.

M. García Gallardo :

Monsieur le Président, Messieurs les membres du Tribunal, de notre côté, nous avons terminé les débats. Je ne sais pas si vous pensez nous demander par écrit nos conclusions et, ainsi, ratifier ce qui figure dans notre requête ?

The President:

If you have them, would you kindly read them out now and later give us a copy and one to the other side?

EXPOSE DE M. GARCIA GALLARDO

AGENT DES SEYCHELLES

[PV.00/7, F, p. 23–24]

M. García Gallardo :

Par conséquent, et en vertu de l'article 292 de la Convention, l'article 34 de l'annexe VI de la Convention et concordants et des articles 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 la 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 correctement l'arraisonnement du navire « MONTE CONFURCO » à la République des Seychelles;
4. De déclarer que la garantie fixée par la République française n'est pas raisonnable ni dans son montant; nature et forme;
5. Quant aux commandant du navire « Monte Confurco », monsieur José Pérez Argibay,
 - De constater le non-respect par la République française des dispositions de la Convention concernant la prompte libération du commandant des navires arraisonnés;
 - D'exiger de la République française la prompte libération du commandant, sans aucun cautionnement, étant donné la présence du navire, cargaison, etc. ... comme garantie raisonnable, vu l'impossibilité de lui imposer peines d'emprisonnement et le fait qu'il soit citoyen européen;
 - De constater le non-respect par la République française des dispositions de l'article 73, paragraphe 3, en appliquant au commandant des mesures à caractère pénal qui constituent de facto une rétention illégale;
6. Quant au navire, d'ordonner la mainlevée du navire contre le dépôt d'une garantie à hauteur maximal de 2 200 000 FF, sur la base de :
 - 200.000 FF, pour le défaut de se signaler;
 - 2.000.000 FF, pour une présence de 24 heures dans la zone économique exclusive sans se signaler; et jusqu'aux 4 tonnes de pêche théoriques dans la pire des circonstances, comme la seule preuve de présomption admissible;
7. Quant à la nature de la caution, que le Tribunal considère que la valeur de la cargaison saisie, du matériel de pêche saisi, des appâts de pêche et du gasoil, font partie de la garantie. Conformément [à] nos calculs, la valeur de ceux est de 9.800.000 FF;
8. Que le Tribunal choisit entre la constitution financière émise par une banque européenne ou la garantie constituée par la valeur d'un nombre de tonnes ou d'autres matériels équivalents conformément à nos calculs;
9. Quant à la forme de la caution financière, et à titre subsidiaire, au cas où le Tribunal choisit de fixer une caution financière symbolique, la partie requérante demande au Tribunal qu'il note son souhait de voir une garantie bancaire d'une banque européenne de premier ordre, portant le même contenu que la garantie déjà déposée auprès [de] la République française dans l'affaire du CAMOUCO, en échange de la mainlevée de l'immobilisation du navire.

Merci.

The President:

Thank you.

Would the Agent of France be able to start his presentation at 2 p.m. or would he like to start at 2.15 p.m. or 2.30 p.m.?

M. Trinquier :

Merci, Monsieur le Président, je pense que 14h15 serait tout à fait approprié, un quart d'heure de plus.

The President:

Thank you very much.

The hearing is adjourned until 2.15 p.m.

(The hearing is adjourned at 12.20 p.m.)

PUBLIC SITTING HELD ON 8 DECEMBER 2000, 2.15 P.M.

Tribunal

Present: *President* CHANDRASEKHARA RAO; *Vice-President* NELSON; *Judges* CAMINOS, MAROTTA RANGEL, YANKOV, YAMAMOTO, KOLODKIN, PARK, MENSAH, BAMELA ENGO, AKL, ANDERSON, VUKAS, WOLFRUM, LAING, TREVES, MARSIT, EIRIKSSON, NDIAYE, JESUS; *Registrar* CHITTY.

For Panama: [See sitting of 7 December 2000, 10.15 a.m.]

For France: [See sitting of 7 December 2000, 10.15 a.m.]

AUDIENCE PUBLIQUE DU 8 DECEMBRE 2000, 14 H 15

Tribunal

Présents : M. CHANDRASEKHARA RAO, *Président*; M. NELSON, *Vice-Président*; MM. ZHAO, CAMINOS, MAROTTA RANGEL, YANKOV, YAMAMOTO, KOLODKIN, PARK, MENSAH, BAMELA ENGO, AKL, ANDERSON, VUKAS, WOLFRUM, LAING, TREVES, MARSIT, EIRIKSSON, NDIAYE, JESUS, *juges*; M. CHITTY, *Greffier*.

Pour le Panama : [Voir l’audience du 7 décembre 2000, 10 h 15]

Pour la France : [Voir l’audience du 7 décembre 2000, 10 h 15]

The President:

I give the floor to the Agent of France.

Duplique de la France

EXPOSE DE M. TRINQUIER

AGENT DE LA FRANCE

[PV.00/8, F, p. 1–3]

M. Trinquier :

Merci, Monsieur le Président. Avant de commencer, je souhaiterais remettre à la cour les documents qui nous ont été demandés à propos de la confiscation en droit français d'un navire, du poisson retenu à bord, du matériel de pêche auquel nous avons également joint des textes sur le cautionnement en matière pénale.

Si vous êtes d'accord, Monsieur le Président, je souhaiterais cet après-midi que nous revenions sur ce qui a été dit ce matin. Je souhaiterais tout d'abord développer quelques remarques sur la représentation des Etats devant les juridictions internationales et également faire quelques commentaires sur les commentaires qui ont été faits sur la déposition hier du professeur Duhamel. Je céderai ensuite la place à maître Belot, qui fera lui aussi quelques mises au point sur certaines déclarations qui ont été faites ce matin et qui nous paraissent importantes ou par trop critiquables. Enfin, le professeur Quéneudec conclura sur quelques remarques relatives à la tenue d'une audience devant une juridiction internationale.

Permettez-moi de commencer par quelques remarques sur la représentation des Etats devant les juridictions internationales. J'ai dit hier, et je le maintiens : les organisations de pêche illicite sont organisées et, dans le cadre de cette organisation, elles ont à leur service des avocats qui interviennent promptement et systématiquement dans des affaires de ce type. J'en veux pour preuve, et je vous renvoie à l'annexe 2 de la requête dans notre affaire : l'agent désigné pour représenter la République des Seychelles a reçu un mandat au plus tard le 20 novembre, comme l'atteste l'apostille, le pouvoir lui-même n'étant pas daté. Or, je vous rappelle que l'ordonnance fixant le cautionnement a été prise par le tribunal d'instance de Saint-Denis le 22 novembre. Promptitude, organisation.

Tout ce que j'ai dit hier est sans relation avec ce qui a été dit ce matin. J'ai entendu qu'il y aurait eu une note verbale adressée au gouvernement seychellois, dans laquelle le Gouvernement de la République française se serait plaint de ce que la République des Seychelles ait choisi un avocat pour se faire défendre devant vous. Je suis responsable au Ministère des affaires étrangères français de tout ce qui a trait au droit de la mer et aux pêches. Je n'ai jamais vu cette note verbale, jamais. Elle n'a pas existé.

Au contraire, ce que je peux vous dire, c'est que la France est particulièrement soucieuse de ce que tous les Etats, quels que soient leurs moyens financiers, aient un égal droit d'accès aux juridictions internationales. C'est à ce titre, vous le savez, Monsieur le Président, vous le savez, Messieurs les juges, que l'Assemblée générale des Nations Unies vient de décider de la création d'un fonds d'assistance juridique, d'assistance judiciaire destiné aux petits Etats pour qu'ils puissent venir plaider devant les juridictions internationales sans en être empêchés pour des raisons financières. Ce fonds a été créé par la Résolution des Nations Unies qui a été adoptée tout récemment dans le cadre de la Résolution sur le droit de la mer et des océans. La France a, dès l'origine, soutenu cette initiative et est particulièrement heureuse de ce qu'elle ait réussi.

En revanche, ce qui est vrai, et j'en suis témoin, j'en ai été l'acteur, il y a eu des contacts diplomatiques entre la France et les Seychelles à propos de notre affaire, mais ces contacts avaient un tout autre sens. Nous nous sommes étonnés auprès de la République des Seychelles de ce que nous ayons pu être appelés devant votre Tribunal sans qu'il y ait eu le moindre contact entre elle et nous, alors que ces contacts, comme nous le souhaitions, auraient pu déboucher sur un règlement à l'amiable. En ce sens, la lettre que nous a envoyée

l'agent représentant la République des Seychelles ici ne peut pas être considérée comme une proposition de négociation ou d'arbitrage. Je conclus sur ce point que je laisse à votre réflexion.

Le deuxième point que je souhaiterais aborder, ce sont les commentaires qui ont été faits ce matin sur la déposition du professeur Duhamel. Tout d'abord, je tiens à souligner que la délégation française conteste la carte numéro 5 qui vous a été présentée. Cette carte ne peut pas être retenue dans la mesure où sa présentation rétrécit la zone économique exclusive française dans la région et laisse à penser qu'il y a un vide entre elle et la zone économique australienne. Effectivement, on peut imaginer, dans ce cas de figure, que le navire ait pu pêcher dans une zone internationale. Or, dans ce cas d'espèce, le navire ne pouvait être que soit chez les australiens, soit chez les français.

Ce point étant précisé, je voudrais vous dire, Monsieur le Président, Messieurs les juges, est-ce que le professeur Duhamel ressemble à un professeur Nimbus ? Est-ce qu'il ressemble à un professeur Tournesol qui resterait constamment dans son bureau, qui aurait un cerveau en forme d'hexagone, qui ne penserait qu'en termes de France ? Ce n'est pas du tout le cas. C'est exactement ce que l'on a essayé de vous faire croire ce matin. Je suis désolé que le professeur Duhamel, du fait de votre Règlement, ne puisse pas venir se défendre lui-même, et je lui ai demandé de me faire des commentaires que je vais essayer de résumer devant vous.

Le professeur Duhamel a effectué de nombreuses campagnes de pêche sur des navires français, allemands, ukrainiens, russes, avec différents modes de pêche : palangre, chalut, casier. Les campagnes d'évaluation des ressources dans la zone économique française ont toujours été réalisées par des navires de pêche affrétés et non des navires scientifiques. Le professeur Duhamel est un scientifique ouvert sur l'activité concrète de pêche – pas en laboratoire uniquement – des navires; mais quand il s'agit de navires, pas des navires scientifiques, des navires de pêche.

L'expérience sur la pêche à la palangre est importante car il a géré, de 1991 à 1998, la pêcherie ukrainienne dans la zone économique de Kerguelen. Il en a été le chef de mission et son ingénieur; il a personnellement embarqué pour recueillir les données de la campagne franco-japonaise d'évaluation totale des zones économiques de Kerguelen en 1996, et Crozet en 1996 et 1998, en ce qui concerne la légine à la palangre, jusqu'à des profondeurs ayant atteint 1 900 ou 2 000 m. La méthode de pêche était très similaire à celle que l'on vous a décrite comme de type espagnol ce matin et n'était absolument pas automatique, mais manuelle. Depuis lors, il suit les opérations de quatre palangriers, deux automatiques et deux manuels. Ces zones sont donc bien connues.

La France a effectué des campagnes exploratoires autorisées en zone CCAMLR en juillet 2000. Le Tribunal peut vérifier, car ces données sont déposées auprès de la CCAMLR.

La présence de légine dans le secteur indien n'est pas prouvée en Afrique du Sud ou en Namibie, contrairement à ce qui nous a été dit ce matin. Le musée du Cap et les capitaines opérant dans ces secteurs ont été consultés et réfutent cette hypothèse qu'aucun observateur scientifique n'est venu confirmer. Il est probable qu'il y ait confusion avec un poisson de morphologie proche et qui s'appelle le *polyprion oxigenios*.

Enfin, et pour terminer, il ne faut pas confondre pêcherie exploratoire et pêcherie établie, ce qui est le cas pour la pêcherie de la légine à Kerguelen, et les phases d'ouverture de la pêche s'y rapportant en zone CCAMLR. Les pêcheries établies sont par exemple celles de Kerguelen en France, de Heard en Australie, et Prince Edouard en Afrique du Sud, pour lequel il n'y a pas de restriction particulière. Voilà les commentaires du professeur Duhamel. J'aurais préféré qu'il puisse les faire lui-même, cela aurait été certainement plus convaincant, mais j'en termine avec ce point.

J'en aurais terminé pour cet après-midi, si je ne me sentais pas obligé de revenir sur des insinuations ou des accusations qui ont été portées ce matin. Elles ont été faites à l'encontre de l'équipage du *Floréal*, qui aurait ajouté ses propres bouées à celles du *Monte Confurco*. Je ne reviendrai pas non plus sur la référence à une autre affaire, qui n'a strictement rien à voir avec le cas qui nous occupe, et dans lequel la marine nationale n'avait absolument rien à voir. Je constaterai simplement qu'il faut vraiment être à court d'arguments pour utiliser des procédés de ce genre.

Je vous remercie, Monsieur le Président, Messieurs les juges, de votre attention et je vais maintenant céder la parole à maître Belot.

EXPOSE DE M. BELOT
CONSEIL DE LA FRANCE
[PV.00/8, F, p. 3–8]

M. Belot :

Monsieur le Président, Messieurs les juges, je serai assez bref dans mes observations car il n'est pas question de reprendre tous les faits et d'examiner en détail le cheminement de l'instance judiciaire. Votre juridiction a à sa disposition toutes les pièces du dossier qui ont conduit à l'appréhension du *Monte Confurco* et peut donc se forger son opinion sur la vraisemblance des accusations qui sont portées à l'encontre du capitaine.

A propos des faits, je constate bien évidemment que le désaccord subsiste, et c'est normal. L'examen des faits aura lieu le 8 janvier prochain par une juridiction française qui se prononcera et par voie de condamnation ou qui, au contraire, prononcera la relaxe. Toutefois, j'en doute, car j'ai retenu des explications qui nous ont été fournies ce matin, des précisions qui me confortent dans l'idée que le *Monte Confurco* était bien en action de pêche et que son capitaine n'est pas victime d'une erreur judiciaire.

On nous a expliqué que le navire était en train de préparer une ligne et que c'était là quelque chose de tout à fait normal puisque, selon la méthode espagnole, la préparation d'une ligne de palangre prend de 10 à 12 heures, et donc on nous a fait valoir que l'on préparait cette ligne de palangre pour être prêt à entrer en action de pêche immédiatement, dès lors que l'on aurait rejoint la zone dans laquelle on prétendait se rendre. Dans ce cas, pourquoi avoir jeté à la mer des cartons de sardines décongelées ? Pourquoi avoir jeté des appâts si, en toute licéité, on s'apprêtait à poser une palangre et que l'on pouvait justifier qu'on allait le faire d'une façon non illégale ? L'explication est assez surprenante. Mais surtout, ce que j'ai retenu, c'est que, après avoir examiné la carte qui nous a été produite, à voir la route que devait suivre en principe le *Monte Confurco*, j'ai constaté qu'au bout de 10 ou 12 heures, il se trouvait soit dans la zone économique française, soit au début de la zone économique australienne, ce qui veut dire qu'en toute hypothèse, préparer une palangre 12 heures avant n'avait rigoureusement aucun sens, sauf si l'on considère que le bateau s'apprêtait à pêcher dans des eaux réglementées. Cela, c'est le premier point que j'ai relevé. Je ne manquerai pas d'en tirer argument.

Le deuxième : j'ai appris qu'un malade aurait été transbordé sur le *Praslin*. Le fait est anodin en soi, si ce n'est que vous trouverez dans le dossier que l'on reproche au capitaine de ne pas tenir son livre de bord à jour, d'avoir mentionné 39 hommes d'équipage alors qu'en réalité il y en avait 40. J'ai appris ce matin qu'il y en avait 41. Tout cela pour vous dire que les moyens que fait valoir ce capitaine, ce livre de bord derrière lequel il se retranche, manque singulièrement de valeur et en tout cas peuvent permettre de douter très sérieusement de la sincérité de ses propos. Mais, je ne m'étendrai pas davantage sur ces faits.

Je souhaiterais essentiellement revenir sur quelques contre-vérités qui ont été énoncées ce matin à propos du système judiciaire français. J'exposerai le mécanisme au terme duquel le capitaine du *Monte Confurco* sera traduit devant les juridictions correctionnelles.

Le navire a été surpris dans la zone économique. Dès lors, une enquête a été réalisée par les officiers de la marine nationale, qui ont le pouvoir de diligenter une enquête en matière de pêche illicite en vertu des textes français. Je pense que ces officiers de la marine nationale ont procédé d'une manière très objective. Je ne pense pas que l'on puisse les suspecter d'avoir inventé des preuves, d'avoir cherché des éléments qui permettraient d'établir à coup sûr que l'infraction a été réalisée. J'en prendrai pour preuve simplement – j'évoque ce fait parce qu'on en a parlé longuement ce matin – les trois poissons non congelés que l'on a pu trouver dans les cales et dont on nous a dit : mais voyez que cela n'a aucune valeur puisqu'il y en a deux qui ne sont pas des légines. Peu importe, la question n'est pas de savoir

quels étaient ces trois poissons, mais d'où provenaient les 158 tonnes que l'on a incontestablement trouvées dans les cales. C'est là le véritable problème. Par ailleurs, on peut penser que, si des marins français avaient voulu forger des preuves, ils n'auraient pas photographié trois poissons, ils en auraient décongelé une tonne ou deux pour pouvoir établir que la pêche avait été illicite. Mais les marins français se sont contentés des trois poissons qu'ils ont trouvés, et rien d'autre.

Il leur a également été reproché de ne pas avoir relevé les bouées de manière contradictoire. Ce reproche n'est pas vraiment sérieux. Vous imaginez les conditions de mer dans lesquelles on se trouve et l'impossibilité de relever ces bouées de manière contradictoire, car il ne faut pas oublier que, pendant toute la durée des investigations sur le *Monte Confurco*, le capitaine a été totalement libre de ses mouvements. Le capitaine fait absolument ce qu'il veut, et il ne s'en prive pas. Il a consacré un certain temps à entrer en communication avec les armateurs, avec ses avocats, et donc il a pu très librement organiser sa défense. Il était donc totalement exclu que l'on puisse obliger le capitaine à assister contradictoirement au relevage des bouées.

Par ailleurs, peu importe, là n'est pas la question, le problème est de savoir si les bouées qui ont été trouvées en mer sont identiques à celles qu'on a relevées sur le palangrier. C'est la seule question pertinente qu'il y a lieu de poser et pas de savoir comment elle ont été relevées, sauf si naturellement, avec beaucoup d'imagination, on considère que c'est la marine nationale qui a déposé elle-même ces bouées pour mieux les relever et confondre le capitaine, ce qui, vous en conviendrez, n'est quand même pas très sérieux.

Lorsque donc les officiers de la marine nationale ont constaté l'infraction, ils en ont immédiatement informé le procureur de la République de Saint-Denis de la Réunion et la Direction des affaires maritimes, et il leur a été donné l'ordre de dérouter le navire. C'est à cette occasion qu'est établi le PV d'appréhension. Lorsque le navire parvient à la Réunion, l'enquête se poursuit. Ce ne sont plus cette fois les officiers de la marine nationale qui sont chargés des opérations, mais ce sont les gendarmes de la marine. Il s'agit d'une unité particulière qui relève de la gendarmerie et non pas de la marine nationale. Ces gendarmes entendent le capitaine, ils entendent chacun des membres de l'équipage, et vous avez, à votre dossier, tous les procès-verbaux d'audition qui ont pu être établis.

L'enquête réalisée, cela ne prend que quelques jours, le procureur de la République, donc l'autorité de poursuite, décide de la suite de la procédure. Et là, s'ouvre à lui une option : il peut soit ouvrir une instruction, c'est-à-dire confier le soin à un juge d'instruction de poursuivre l'enquête, soit, s'il considère que les faits sont suffisamment établis, renvoyer devant le tribunal correctionnel directement. Et, dans notre affaire, c'est cette deuxième voie qui a été choisie. Il n'y a pas eu d'instruction ouverte. Pourquoi ? Parce que, pourrait-on dire, les faits sont simples, parce que la culpabilité est avérée. Pas du tout. C'est au contraire pour tenir compte de votre jurisprudence et pour faire en sorte que, très rapidement, une solution judiciaire soit donnée à cette affaire. Cela veut dire que, à peine quelques semaines après que le navire ait été appréhendé, le capitaine sera jugé et on se prononcera sur le sort du navire.

Je rappelle, à propos de l'*Affaire du « Camouco »*, qu'une instruction avait été ouverte, qu'il s'était écoulé des semaines et des mois pendant lesquels le capitaine était resté sur le département et que le navire avait été immobilisé. Et bien, pour éviter des problèmes de ce genre, les autorités de poursuite, les juges français, ont choisi la procédure la plus rapide, ce qui, manifestement, n'empêche pas l'Etat français de se retrouver aujourd'hui devant votre juridiction. Pourtant, je vous garantis qu'il est assez difficile en droit français d'aller plus vite.

Donc, il a été décidé de procéder au rendez-vous judiciaire, de renvoyer, d'inviter le capitaine, qui est parfaitement libre de ses faits et gestes, de ses mouvements, devant le tribunal correctionnel à une date qu'on lui a indiquée.

A partir de ce moment-là, aux alentours du 20 novembre, il y a déjà quelques jours, les pièces du dossier pouvaient être librement consultées, et elles l'ont été par les avocats du capitaine du *Monte Confurco*. Le dossier est entièrement à leur disposition, il leur est possible d'en obtenir des copies, de toutes les pièces, sans aucune restriction. C'est précisément parce qu'il est possible d'obtenir une copie de ce dossier que les pièces en question vous ont été transmises.

Lors de l'*Affaire du « Camouco »*, je vous le rappelle, il s'agissait de fait de pêche illicite, nous n'avions pu produire aucun élément, aucun interrogatoire, aucun procès-verbal, simplement parce que l'instruction et l'enquête sont couvertes par le secret, et l'Etat français lui-même est tenu d'observer, de respecter ce secret, les juges sont totalement indépendants et il était exclu que l'on puisse verser ces éléments au débat.

Ce n'est pas le cas aujourd'hui. Nous pouvons les verser et établir qu'il y a quand même des probabilités non négligeables pour que les faits reprochés au capitaine Argibay soient avérés. On a versé toutes les pièces, sauf une que l'on a évoquée : la fameuse cassette vidéo qui a été tournée depuis l'hélicoptère du *Floréal* et sur laquelle on voit que les marins du *Monte Confurco* jettent à la mer des caisses d'appâts, des caisses de sardines.

On a brocardé ce matin ce fait en disant qu'il était étonnant que l'on n'ait pas pu contacter les conseils du capitaine, ce qui aurait permis peut-être de produire cette cassette. Je veux simplement rétablir la vérité. C'est moi-même qui ai fait la demande, non pas au procureur de la République, mais au président du tribunal correctionnel. En effet, à compter du moment où un rendez-vous est donné devant le tribunal, les autorités de poursuite sont dessaisies du dossier. Ce dossier est remis au tribunal et il est à la disposition de chacune des parties.

On a pu vous produire les éléments qui n'impliquaient pas qu'un scellé soit brisé. Les photos effectivement appartiennent aux scellés, mais on peut en faire une copie sans briser les scellés. Hélas! Hélas! La cassette vidéo portait un scellé qui empêchait son utilisation sans que ces scellés soient brisés. Il a fallu demander au président du tribunal l'autorisation de briser le scellé et le président a subordonné cette autorisation à la présence, soit du capitaine lui-même, soit de ses conseils. Ces conseils, évidemment, n'étaient pas là, ce n'était pas une surprise, en revanche on ignorait où trouver le capitaine. Je sais que la Réunion est un petit département, mais il y a quand même 700 000 habitants, soit trois fois plus que la Corse et il n'est pas aisé de trouver, en l'espace de quelques heures, une personne dont on ignore à quel endroit elle se trouve. Voilà. C'est de la petite histoire, j'en conviens, mais voilà les raisons pour lesquelles cette cassette vidéo n'a pas pu être produite devant vous.

Donc, le rendez-vous est donné, chaque partie peut discuter des éléments de l'accusation et l'affaire viendra devant le tribunal correctionnel. Je précise à nouveau, cela a déjà été précisé par M. le professeur Quéneudec, mais j'insiste, il n'y a pas de présomption légale qui conduirait le tribunal à entrer en voie de condamnation, simplement au vu du dossier. Vous n'ignorez pas ce qu'est une présomption légale. Il en existe généralement en droit civil. La première qui me vient à l'esprit : l'enfant d'une femme mariée a pour père le mari, c'est une présomption légale. La loi tire des effets d'un fait voisin, c'est un déplacement de l'objet de la preuve. En droit pénal, cela n'existe pas. Le juge français juge, selon son intime conviction, c'est-à-dire qu'au regard des éléments produits par chacune des parties, par la poursuite et par la défense, il se fait son opinion pour savoir si les faits reprochés ont ou non été commis. Nous en sommes là aujourd'hui. Nous ignorons totalement quelle sera la décision qui sera prise par le tribunal.

Mais, à supposer – je pense quand même que ce n'est pas une hypothèse d'école – que le tribunal entre en voie de condamnation, car il y a un certain nombre de faits qui sont au moins troublants, tout ne sera pas résolu pour autant. C'est là que vont apparaître d'autres difficultés. Je les ai évoquées hier, mais je souhaiterais revenir très rapidement sur ces

difficultés, difficultés qui sont quasi insolubles en fait en pratique parce que le système procédural français n'est pas adapté très précisément à ce genre d'infraction. Globalement, il est satisfaisant, il fonctionne bien, mais parfois, c'est vrai qu'il y a des points d'achoppement.

Je reprends mes explications. Imaginons qu'une condamnation soit prononcée. Cette condamnation est susceptible d'appel. L'appel est suspensif. Il est hors de question d'exécuter la peine si un appel est interjeté et, quand je dis hors de question, cela veut dire qu'à supposer qu'une garantie ait été donnée, on ne peut pas mettre en oeuvre cette garantie. On est obligé d'attendre une décision définitive. Il suffit au capitaine d'interjeter appel, lui-même ou son avocat, en général il n'est pas là, la décision est mise en délibéré le plus souvent à 15 jours, 3 semaines et je précise qu'à la fin de l'audience, et cela s'est toujours passé de la même façon, le contrôle judiciaire est levé, le passeport est rendu au capitaine qui généralement prend l'avion le soir même, c'est dire que le capitaine n'est jamais là lorsque le tribunal rend la décision.

Le prévenu condamné dispose de 10 jours pour interjeter appel par l'intermédiaire de son avocat, ce qu'il fait généralement. Il interjette appel, sauf dans les rares cas – *Affaire du « Camouco »* – où il a un intérêt évident à ne pas le faire. Donc cette personne interjette appel et ensuite il convient de lui notifier la date d'audience, c'est-à-dire le jour où la cour d'appel se prononcera sur les faits, ce qui suppose qu'on puisse le contacter.

J'ai entendu dire ce matin, et je suis navré de devoir insister sur ce point, qu'un armateur était représenté par son agent consignataire. Bien sûr qu'il est représenté par son agent consignataire et dans tous les litiges civils qui mettent aux prises un transporteur, un armateur, qui supposent l'application du droit maritime, toutes les notifications sont faites chez le consignataire.

Mais nous sommes en matière pénale, ce n'est pas l'armateur qui est poursuivi, c'est le capitaine qui est poursuivi. En matière pénale, il n'existe pas d'élection de domicile car, quand on convoque une personne, il faut lui remettre en main propre la signification ou la notification. S'agissant d'une personne, c'est déjà en soi relativement difficile, mais s'agissant d'une personne qui habite à l'étranger, c'est encore plus difficile. Le parquet est obligé de remettre la notification au Ministère des affaires étrangères, lequel la remet au Ministère des affaires étrangères du pays dans lequel réside l'intéressé et ce ministère la remet aux autorités judiciaires qui procèdent à la signification. Cela prend des mois. Si, par malheur, on a mal calculé son délai, tout est à recommencer, mais il faut surtout que cette notification parvienne au destinataire.

C'est vrai que les passeports sont confisqués et qu'on a pu relever l'adresse du capitaine, mais vous imaginez volontiers qu'il est assez difficile de contacter en personne un capitaine de pêche. On les rencontre le plus souvent quand on arraisonne leur bateau, mais sur la terre ferme c'est assez difficile de sorte que l'on n'y parvient pas. On ne parvient pas à notifier. On ne parvient pas à faire courir les délais de voies de recours. En d'autres termes, on ne parvient pas à rendre une décision définitive et on ne parvient pas à faire exécuter la décision qui a été rendue par les juridictions. C'est précisément pour cette raison qu'il est extrêmement important que vous reconnaissiez le caractère raisonnable de la caution telle qu'elle a été fixée par le juge d'instance de Saint-Paul, et que vous admettiez que, comme le décide le droit français, cette caution doit être effectivement payée car ce sera le seul moyen de parvenir à une exécution effective.

Je suis un peu désolé d'avoir été obligé de m'expliquer de la sorte devant votre juridiction car j'ai bien conscience que le niveau d'explication que nous avons atteint mériterait quand même d'être singulièrement relevé. Ces quelques explications ont pour objet simplement de démontrer que, si le capitaine est condamné le 8 janvier prochain, il l'aura été au terme d'une procédure loyale et respectueuse des droits de la défense et que le cautionnement, qui aujourd'hui est au centre des débats, a précisément pour but de permettre

que ce procès loyal ait lieu. C'est en ce sens que, là encore, ce cautionnement, tel qu'il a été fixé, a bien un caractère raisonnable.

Je vous remercie, Messieurs.

EXPOSE DE M. QUENEUDEC
CONSEIL DE LA FRANCE
[PV.00/8, F, p. 8–9]

M. Quéneudec :

Monsieur le Président, Messieurs les juges, il me revient de vous présenter quelques remarques finales avant que l'agent du Gouvernement français ne formule expressément devant vous les conclusions qui sont les nôtres à la fin de cette procédure.

En tant que professeur de droit, je me suis toujours fait une haute idée de la justice et, en tant que professeur de droit international, j'ai toujours eu une idée plus haute encore de la justice internationale et des juridictions internationales. C'est pour cette raison qu'il me paraît nécessaire de rappeler quelques évidences qui semblent avoir été perdues de vue ce matin par la partie adverse.

L'article 2 du Statut du Tribunal international du droit de la mer prévoit que celui-ci « est un corps de 21 membres indépendants, élus parmi les personnes jouissant de la plus haute réputation d'impartialité et d'intégrité et possédant une compétence notoire dans le domaine du droit de la mer ». Mettant en oeuvre les dispositions du Statut, le Règlement adopté par le Tribunal précise en son article 75 que, je cite : « Les exposés oraux prononcés au nom de chaque partie sont aussi succincts que possible eu égard à ce qui est nécessaire pour une bonne présentation des thèses à l'audience ».

Comme devant toute juridiction, et devant toute juridiction internationale, au cours de ces audiences qui sont dirigées par le Président, l'on a des audiences qui sont, ou qui doivent être, d'une certaine tenue. Ce rappel des textes et de leur esprit me paraît nécessaire parce que l'audience de ce matin a revêtu, par certains aspects, quelque chose d'étrange et même j'oserais dire de surréaliste. On se serait cru, en effet, transporté à certains moments devant la juridiction française compétente pour connaître du fond de cette affaire, devant le tribunal correctionnel, voire même devant une cour d'assises; le corps de magistrats composant le Tribunal international du droit de la mer semblant être assimilé à un jury populaire.

On nous a parlé de corps du délit inconsistent. Il a été question de cadavre, cadavre de poisson, certes ... mais de cadavre inexistant. Pour un peu, on aurait même avancé que les fameuses lignes de palangre qui étaient marquées par les bouées trouvées en mer, lignes de palangre qui n'avaient pas été remontées, représentaient en quelque sorte l'introuvable arme du crime.

De plus, on a glosé sur l'une des photographies versées au dossier par la France et représentant 3 poissons apparemment fraîchement pêchés; apparemment, ces poissons n'appartiendraient pas tous à l'espèce légine.

Bref, on a assisté à ce qui, personnellement, m'est apparu comme une sorte de détournement des débats. On avait l'impression, par moments, que le Tribunal international du droit de la mer était transformé en une sorte de tribunal des affaires pénales et commerciales des armateurs à la pêche.

Or, il paraît nécessaire de replacer les débats sur le terrain qui doit être le leur et qui est ici constitué simplement par la procédure de prompt mainlevée prévue à l'article 292 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et une procédure qui est ouverte entre deux Etats Parties à la Convention : la République des Seychelles et la République française.

Ce qui est en cause, répétons le encore une fois, c'est uniquement la question de savoir si la France a ou n'a pas observé, en l'espèce, les dispositions de l'article 73, paragraphe 2, de la Convention. Tel est l'unique objet de l'affaire soumise au Tribunal. Dès lors, ce qui incombait à la partie demanderesse était donc exclusivement d'établir le bien-fondé de l'allégation selon laquelle la France aurait violé l'article 73, paragraphe 2, de la Convention. A

nos yeux, et nous l'espérons aux yeux du Tribunal, il n'a pas été démontré que cette allégation était bien fondée, ni même qu'elle était fondée du tout.

En ce qui concerne la partie française à la présente instance, nous nous sommes attachés à démontrer que, dans les circonstances de l'espèce, envisagées dans leur contexte général, l'action des autorités françaises dans cette affaire a été raisonnable et appropriée et que, d'autre part, la caution exigée pour la mainlevée de la saisie du *Monte Confurco* était une caution raisonnable eu égard aux circonstances de l'espèce, raisonnable à la fois quant à son montant et quant à sa forme.

Monsieur le Président, Messieurs les juges, je pense qu'il est inutile d'épiloguer davantage, mais il paraissait essentiel, en terminant, de recentrer comme l'on dit le débat et de rappeler quel est le véritable enjeu de cette instance. C'est la raison pour laquelle j'arrêterai là ces remarques finales.

Je vous demanderai, Monsieur le Président, de bien vouloir passer la parole à l'agent du Gouvernement français pour qu'il présente au Tribunal les conclusions finales de la République française dans cette affaire.

Monsieur le Président, Messieurs les juges, je vous remercie pour votre attention.

EXPOSE DE M. TRINQUIER
AGENT DE LA FRANCE
[PV.00/8, F, p. 9]

M. Trinquier :

Monsieur le Président, Messieurs les juges, avec votre permission, je vais maintenant procéder à la lecture des conclusions du Gouvernement français dans l'*Affaire du « Monte Confurco »*.

Le Gouvernement de la République française prie le Tribunal, rejetant la deuxième conclusion présentée au nom de la République des Seychelles, de dire et juger :

1. que la caution fixée par le juge français compétent pour la mainlevée de la saisie du « Monte Confurco » est raisonnable dans les circonstances de l'espèce, compte tenu de tous les facteurs pertinents;
2. qu'en conséquence la demande présentée au Tribunal le 27 novembre 2000 au nom de la République des Seychelles est irrecevable.

Je vais donc maintenant procéder à la remise d'un original au Tribunal et d'un deuxième original à la partie adverse.

Je vous remercie, Monsieur le Président.

Closure of the Oral Proceedings

[PV.00/8, E, p. 15–16]

The President:

I thank the Agent of France.

That brings us to the end of the oral proceedings in the “*Monte Confurco*” Case.

I would like to take this opportunity to thank the Agents and Counsel of both parties for their excellent presentations made before the Tribunal over the past two days. In particular, the Tribunal appreciates the professional competence and personal courtesies exhibited so consistently by agents and counsel on both sides.

The Registrar will now address questions in relation to documentation.

The Registrar:

Mr President, in conformity with article 86, paragraph 4, of the Rules of the Tribunal, the parties have the right to correct the transcripts in the original language of their presentations and statements made by them in the oral proceedings. Any such corrections should be submitted as soon as possible but in any case not later than the end of the day on Tuesday, 12 December 2000.

In addition, the parties are requested to certify that all the documents that have been submitted and which are not originals are true and accurate copies of the originals of those documents. For that purpose, they will be provided with a list of documents concerned.

In accordance with the Guidelines concerning the preparation and presentation of cases before the Tribunal, parties are also requested to furnish the Registry with additional copies of documents that have not been supplied in sufficient numbers.

Thank you, Mr President.

The President:

The Tribunal will now withdraw to deliberate on the case. The judgment will be read on a date to be notified to the Agents. The Tribunal has tentatively set a date for the delivery of the judgment. That date is 18 December 2000. The Agents will be informed reasonably in advance if there is any change to the schedule.

In accordance with the usual practice, I request the Agents kindly to remain at the disposal of the Tribunal in order to provide any further assistance and information that it may need in its deliberations of the case prior to the delivery of the judgment.

The sitting is now closed.

(The hearing is closed at 3.10 p.m.)

These texts are drawn up pursuant to article 86 of the Rules of the International Tribunal for the Law of the Sea and constitute the minutes of the public sittings held in *The “Monte Confurco” Case (Seychelles v. France), Prompt Release*.

Ces textes sont rédigés en vertu d’article 86 du Règlement du Tribunal international du droit de la mer et constituent le procès-verbal des audiences publiques de l’*Affaire du « Monte Confurco » (Seychelles c. France), prompte mainlevée*.

Le 11 mars 2008
11 March 2008

Signé/Signed

Le Président
Rüdiger Wolfrum
President

Signé/Signed

Le Greffier
Philippe Gautier
Registrar