



HAL
open science

Le capitaine d'un pétrolier, gardien de la protection de l'environnement. Quel Prestige? Cour Européenne des droits de l'homme, 3ème Section, 8 janvier 2009. Affaire Mangouras c. Espagne

Patrick Chaumette

► **To cite this version:**

Patrick Chaumette. Le capitaine d'un pétrolier, gardien de la protection de l'environnement. Quel Prestige? Cour Européenne des droits de l'homme, 3ème Section, 8 janvier 2009. Affaire Mangouras c. Espagne. Neptunus, 2009, 15 (2), pp.1-12. hal-03792893

HAL Id: hal-03792893

<https://hal.science/hal-03792893v1>

Submitted on 30 Sep 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Le capitaine d'un pétrolier, gardien de la protection de l'environnement. Quel Prestige ?

**COUR EUROPÉENNE des DROITS de l'HOMME, 3^{ème} Section,
8 janvier 2009**

Affaire MANGOURAS c. ESPAGNE
(Requête n° 12050/04)

Patrick CHAUMETTE

Centre de Droit Maritime et Océanique, EA n° 1165
Université de Nantes

M. Mangouras, ressortissant grec de 67 ans, capitaine du pétrolier *Prestige*, naufragé au large de la Galice en novembre 2002, a déposé une requête (n° 12050/04) contre le Royaume d'Espagne le 25 mars 2004 en vertu de l'article 34 de la Convention de sauvegarde des Droits de l'Homme et des Libertés fondamentales. Il allègue notamment que le montant de sa caution était excessivement élevé et avait été fixé sans prendre en considération sa situation personnelle.

Le 13 novembre 2002, le navire pétrolier *Prestige*, battant pavillon des Bahamas, naviguait dans la zone économique exclusive espagnole près des côtes de la Galice transportant 70 000 tonnes de fuel. L'ouverture d'une voie d'eau dans la coque du navire provoqua le déversement du contenu des cuves dans l'Océan Atlantique. Face au risque de naufrage, les autorités maritimes menèrent une vaste opération de sauvetage de l'équipage. Le requérant, capitaine du bateau, fut transporté en hélicoptère jusqu'aux locaux de la capitainerie de la marine de La Corogne (*A Coruña*), où il fut arrêté. Le déversement de la cargaison provoqua une catastrophe écologique dont les effets pour la faune et la flore marines se prolongèrent plusieurs mois et se propagèrent jusqu'aux côtes françaises¹.

Par une décision du 17 novembre 2002, le juge d'instruction n° 4 de La Corogne estima que les faits révélaient l'existence d'indices suffisants justifiant l'ouverture d'une enquête pénale. Le juge ordonna le placement en détention provisoire du requérant avec possibilité de libération sous condition du versement d'une caution de trois millions d'euros (3 000 000 €). Le juge signala que, bien que l'origine de la catastrophe ait été accidentelle, certains éléments du dossier, provisoires à ce stade de la procédure, permettaient de déceler des irrégularités

¹ *El impacto del Prestige - Análisis y evaluación de los danos causados por el accidente del Prestige y dispositivos para la regeneración medioambiental y recuperación económica de Galicia*, F. GONZALES LAXE (dir.), Instituto de Estudios Económicos de Galicia, Fundación Pedro Barrié de la Maza, A Coruña, 2003, 652p. ; www.fbarrie.org/comercio

dans le comportement du capitaine, telles qu'un manque de collaboration avec les autorités portuaires lorsque ces dernières essayèrent de remorquer le bateau². Cette attitude pouvait donner matière à l'existence en l'espèce d'un délit contre les ressources naturelles et l'environnement ainsi que d'un délit de désobéissance aux autorités administratives. La gravité de ces délits présumés et la nationalité étrangère du requérant, qui manquait d'attaches particulières avec l'Espagne, justifiaient, de l'avis du juge, le montant élevé de la caution.

Le commandant Mangouras sollicita sa remise en liberté et, subsidiairement, la réduction de la caution à 60 000 €. Par une décision du 27 novembre 2002, le juge d'instruction n° 1 de Corcubión (La Corogne) rejeta la demande au motif que la gravité des délits présumés justifiait le maintien en détention provisoire qui, par ailleurs, était conforme aux principes établis en la matière par la jurisprudence du Tribunal constitutionnel, à savoir, le caractère exceptionnel, subsidiaire, provisoire et proportionné de la mesure. S'agissant du montant de la caution, le juge précisa que la présence du requérant au procès était essentielle afin d'élucider les faits après l'apparition de la voie d'eau dans la coque du navire. Par ailleurs, il réitéra les arguments donnés par le juge *a quo*, à savoir la gravité des délits, l'alarme sociale provoquée par la pollution marine³, la nationalité grecque du requérant, le fait qu'il avait son adresse permanente à l'étranger et l'absence de toute attache avec l'Espagne, raisons qui justifiaient le montant élevé de la caution, afin d'éviter tout risque de non-comparution⁴. Le 7 décembre 2002, le même juge d'instruction n° 1 rejeta le recours en réforme introduit par le requérant et confirma la décision attaquée. Le requérant fit appel. Par une décision du 3 janvier 2003, l'*Audiencia Provincial* de La Corogne rejeta le recours, considérant que le montant de la caution était justifié en raison des circonstances particulières de l'espèce. Le 6 février 2003, le juge d'instruction n° 1 de Corcubión (La Corogne) consigna le dépôt d'un aval bancaire correspondant au montant de la caution exigé. En conséquence, il accorda la liberté provisoire au requérant sous certaines conditions, à savoir :

- « a) la désignation d'une adresse sur le territoire national ;
- b) sa comparution chaque jour avant 13h devant la préfecture de police correspondant à l'adresse désignée ;
- c) l'interdiction de sortie du territoire national, avec remise du passeport au greffe du tribunal ».

² Il semble bien que les autorités madrilènes aient tenté de pousser le *Prestige* vers le Portugal, puis vers la France, avant de la repousser au large et qu'il ne se casse. De cette errance est venue le thème des lieux de refuge : E. Van Hooydonck, « Développements récents en matière de lieux de refuge pour navires en détresse », DMF 2006, n° 673, pp. 662- 682 ; j.P. Beurier (dir.), *Droits Maritimes*, Dalloz Action, 2è éd., 2008, n° 112.21, 612.63 et 813.60.

³ L'alarme sociale est née du caractère médiatique de la pollution par les hydrocarbures ; la Galice s'est mobilisée sur le thème « Plus jamais ça », « Nunca mas ». Le naufrage du pétrolier *Prestige*, en décembre 2002, au large de la Galice a engendré une nouvelle marée noire, puis de nouvelles mesures dont le règlement 417/2002 du 18 février 2002 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers simple coque, JOCE L 64, 7 mars 2002 modifié par le règlement 2099/2002 du 5 novembre 2002, JOCE L 324, 29 nov. 2002, 1-5. La Commission a proposé un second train de mesures communautaires en matière de sécurité maritime, portant sur la mise en place d'un système communautaire de suivi, de contrôle et d'information sur le trafic maritime, la création d'une agence européenne pour la sécurité maritime, la mise en place d'un Fonds d'indemnisation nouveau pour les pollutions par les hydrocarbures.

⁴ L'absence de toute attache avec l'Espagne pour un commandant grec semble ignorer tant la liberté de circulation des personnes au sein de l'Union européenne que la création d'un mandat d'arrêt européen. Que ce serait-il passé s'il avait été indien, comme le commandant Sunder Mathur qui commandait le pétrolier *Erika*, immatriculé à Malte, qui a fait naufrage au large de Quiberon, en décembre 1999, et qui a connu à peu près le même sort que le commandant Mangouras ? Le commandant Mathur a été relaxé par le Tribunal Correctionnel de Paris, le 16 janvier 2008, *ADMO*, Université de Nantes, 2008, t. XXVI, pp. 701-743.

Invoquant l'article 17 (droit à la liberté et à la sûreté) de la Constitution, M. Mangouras forma un recours d'*amparo* auprès du Tribunal constitutionnel. Sans contester la mesure de détention provisoire, qu'il considéra par ailleurs suffisamment motivée, le requérant se plaignit du montant de la caution, à son avis excessif et disproportionné compte tenu de sa situation économique, qui rendait illusoire l'obtention de la liberté provisoire. Il souligna que la fixation du montant n'aurait pas tenu compte de sa situation personnelle comme l'exige la jurisprudence de la Cour de Strasbourg. Par une décision motivée du 29 septembre 2003, le Tribunal constitutionnel déclara le recours irrecevable. A titre liminaire, il déclara que conformément à sa jurisprudence, la mise en liberté du requérant ne faisait pas pour autant disparaître l'objet du recours d'*amparo*, car

« en cas de violation du droit fondamental invoqué, il y aurait lieu pour le Tribunal d'accueillir le recours et d'accorder l'*amparo* au requérant »

Sur le fond, toutefois, le Tribunal constitutionnel se prononça dans les termes suivants :

« (...) conformément à l'article 531 du code de procédure pénale, la fixation du montant de la caution doit prendre en compte, parmi d'autres éléments, la nature du délit, le casier judiciaire du prévenu et d'autres circonstances qui pourraient l'influencer pour se soustraire à la justice. Pour sa part, la doctrine de la Cour européenne des droits de l'homme a signalé que le but de la caution est d'assurer la présence du prévenu au procès (...) et que son montant doit agir comme un frein pour écarter toute idée de fuite.

(...)

En l'espèce, les diverses décisions ont amplement justifié le montant imposé ainsi que le rejet de la demande de réduction, par les motifs suivants : l'objectif prioritaire que représente la présence du prévenu au procès, la gravité des délits en cause, la situation catastrophique occasionnée par le déversement de la cargaison tant au niveau national qu'international, la condition d'étranger du requérant et son absence totale de liens en Espagne.

Toutes ces circonstances ont amené les tribunaux à considérer que le risque de fuite pouvait seulement être atténué par une caution aussi élevée. (...) Ils ont également pris en compte la situation personnelle et économique du prévenu, ainsi que l'entourage commercial dans lequel il travaille. (...) En effet, la nationalité grecque du requérant, ainsi que son adresse permanente à l'étranger et l'absence d'attaches avec l'Espagne constituent des circonstances personnelles qui ont été prises en considération lors de la détermination de la caution afin de dissuader le requérant de toute idée de fuite.

En conséquence, le montant a été fixé en suivant des critères de proportionnalité (...). La fixation d'un montant exceptionnel est due au caractère exceptionnel de la situation en cause »⁵.

Ultérieurement, les autorités espagnoles autorisèrent le retour du requérant dans son pays d'origine, où il réside actuellement, à condition que l'Administration grecque veille au respect du contrôle périodique auquel le requérant était soumis en Espagne. Ainsi, il doit comparaître tous les quinze jours au commissariat d'Icarie (son île natale) ou d'Athènes (où résident ses enfants). A ce jour, la procédure pénale sur le fond se trouve encore pendante auprès du juge d'instruction n° 1 de Corcubión (La Corogne).

La Cour Européenne des Droits de l'Homme examine le droit interne et international pertinent.

L'article 17 de la Constitution espagnole, « 1. Toute personne a droit à la liberté et la sûreté. Nul ne peut être privé de sa liberté si ce n'est conformément aux dispositions du présent article et dans le cas et sous la forme prévus par la loi »,
les articles 325 et 331 du code pénal

⁵ Le tort de tout capitaine est d'abord d'être physiquement présent à bord du navire et de représenter l'armement. Quelles démarches ont été entreprises pour auditionner ou retenir en Espagne un représentant terrestre de l'armateur, par exemple la personne désignée au sens du code ISM de l'Organisation Maritime Internationale.

Article 325 : « Sera puni d'une peine de prison de six mois à quatre ans, une amende de huit à vingt-quatre mois et l'interdiction d'exercer le métier pour une période d'un à trois ans celui qui (...) provoque ou réalise directe ou indirectement des émissions, déversements (...) dans (...) les eaux terrestres, maritimes ou souterraines (...) qui puissent causer des graves préjudices à l'équilibre des systèmes naturels. S'il s'avère que le risque peut atteindre la santé des personnes, la peine de prison sera appliquée dans sa moitié supérieure ».

Article 331 : « Les faits prévus dans ce chapitre seront punis avec la peine dans sa moitié inférieure lorsque ils auront été commis par imprudence grave ».

le nouvel alinéa de l'article 325 du code pénal ajouté en novembre 2003, « 2. Celui qui libère, émet ou introduit sciemment des radiations ionisantes ou d'autres substances dans l'air, la terre ou les eaux maritimes (...) à une quantité telle qu'elle provoque la mort ou une maladie (...) avec des séquelles irréversibles, se verra ajouter une peine de prison de deux à quatre ans à celle qui lui correspond [d'office] pour les dommages causés aux personnes ».

l'article 531 du code de procédure pénale, « Afin de déterminer la nature et le montant de la caution, il faut prendre en compte la nature du délit, la situation sociale et le casier judiciaire du prévenu, ainsi que toute autre circonstance pouvant l'influencer dans l'intention de se soustraire à l'autorité judiciaire ».

Quant au droit international, il s'agit de la Convention internationale pour la prévention de la pollution provenant de bateaux du 2 novembre 1973 (MARPOL 73/78) et son Protocole, adopté le 17 février 1978 et ratifiée par l'Espagne le 6 juillet 1984. Elle a été amendée à plusieurs reprises, la dernière en juillet 2007 (entrée en vigueur décembre 2008). En particulier, l'Annexe I de ladite Convention porte sur la prévention de la pollution par hydrocarbures et concerne la prévention de la pollution dans les situations d'abordage ou échouement. Résultat de la fusion de deux traités, adoptés en 1973 et 1978 respectivement, cette Convention constitue le principal instrument international chargé de la protection de l'environnement maritime face à la pollution provenant de navires, provoquée tant de façon opérationnelle qu'accidentelle.

La Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer du 10 décembre 1982, ratifiée par l'Espagne le 15 janvier 1997, détermine en son article 220, les pouvoirs de l'Etat côtier :

3. Lorsqu'un État a de sérieuses raisons de penser qu'un navire naviguant dans sa zone économique exclusive ou sa mer territoriale a commis, dans la zone économique exclusive, une infraction aux règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires ou aux lois et règlements qu'il a adoptés conformément à ces règles et normes internationales et leur donnant effet, cet État peut demander au navire de fournir des renseignements concernant son identité et son port d'immatriculation, son dernier et son prochain port d'escale et autres renseignements pertinents requis pour établir si une infraction a été commise.

6. Lorsqu'il y a preuve manifeste qu'un navire naviguant dans la zone économique exclusive ou la mer territoriale d'un État a commis, dans la zone économique exclusive, une infraction visée au paragraphe 3 ayant entraîné des rejets qui ont causé ou risquent de causer des dommages importants au littoral ou aux intérêts connexes de l'État côtier ou à toutes ressources de sa mer territoriale ou de sa zone économique exclusive, cet État peut, sous réserve de la section 7, si les éléments de preuve le justifient, intenter une action, notamment ordonner l'immobilisation du navire conformément à son droit interne.

7. Nonobstant le paragraphe 6, dans tous les cas où des procédures appropriées ont été soit établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente, soit convenues de toute autre manière pour garantir le respect des obligations concernant le versement d'une caution ou le dépôt d'une autre garantie financière appropriée, l'État côtier, s'il est lié par ces procédures, autorise le navire à poursuivre sa route.

L'article 221 prévoit les mesures visant à empêcher la pollution à la suite d'un accident de mer : « 1. Aucune disposition de la présente partie ne porte atteinte au droit qu'ont les États, en vertu du droit international, tant coutumier que conventionnel, de prendre et faire appliquer au-delà de la mer territoriale des mesures proportionnées aux dommages qu'ils ont effectivement subis ou dont ils sont menacés afin de protéger leur littoral ou les intérêts connexes, y compris la pêche, contre la pollution ou une menace de pollution résultant d'un accident de mer, ou d'actes liés à un tel accident, dont on peut raisonnablement attendre des conséquences préjudiciables.

2. Aux fins du présent article, on entend par « accident de mer » un abordage, échouement ou autre incident de navigation ou événement survenu à bord ou à l'extérieur d'un navire entraînant des dommages matériels ou une menace imminente de dommages matériels pour un navire ou sa cargaison ».

La protection de l'environnement marin a donné lieu à l'adoption de droit communautaire, éventuellement transposé en droit espagnol. La loi espagnole 26/2007 du 23 octobre 2007 sur la responsabilité environnementale règle la responsabilité des opérateurs de prévenir, éviter et réparer les dégâts environnementaux, conformément à l'article 45 de la Constitution et aux principes de prévention et du pollueur-payeur⁶. La Directive 2004/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 sur la responsabilité environnementale, en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux, a pour objet d'établir un cadre de responsabilité environnementale fondé sur le principe du "pollueur-payeur", en vue de prévenir et de réparer les dommages environnementaux⁷. La Directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 est relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions⁸. Son article 3 détermine son champ d'application :

« 1. La présente directive s'applique, conformément au droit international, aux rejets de substances polluantes dans :

- a) les eaux intérieures, y compris les ports, d'un État membre, dans la mesure où le régime Marpol est applicable;
- b) les eaux territoriales d'un État membre;
- c) les détroits utilisés pour la navigation internationale soumis au régime du passage en transit, conformément à la partie III, section 2, de la convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982, dans la mesure où un État membre exerce une juridiction sur ces détroits;
- d) la zone économique exclusive, ou une zone équivalente, d'un État membre, établie conformément au droit international, et
- e) la haute mer.

2. La présente directive s'applique aux rejets de substances polluantes provenant de tout type de navire, quel que soit son pavillon, à l'exception des navires de guerre et navires de guerre auxiliaires, ainsi que des autres navires appartenant à un État ou exploités par un État et affectés, au moment considéré, exclusivement à un service public non commercial.

Son article 8 envisage les sanctions :

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les infractions [...] donnent lieu à des sanctions effectives, proportionnées et dissuasives, qui peuvent comprendre des sanctions pénales ou administratives.

2. Chaque État membre prend les mesures nécessaires pour que les sanctions visées au paragraphe 1 s'appliquent à quiconque est jugé responsable d'une infraction [...] ».

La validité cette directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil, du 7 septembre 2005 a été contestée, travers sa transposition britannique, devant la High Court of Justice, qui a saisi la Cour de Justice des Communautés Européennes. Selon cette dernière, cette validité ne peut être appréciée, ni au regard de la convention internationale pour la prévention de la

⁶ Sur le droit français, v. Chr. Marques, « La répression des rejets illicites d'hydrocarbures – 20 ans d'évolution législative et jurisprudentielle », *DMF* 2004, 307 ; B. Bouloc, « Rejet d'hydrocarbures : Réflexions sur le preuve de l'infraction et les dommages et intérêts », *DMF* 2005, n° 657, pp. 195-204 ; J.M. Lassez, « Rejets volontaires d'hydrocarbures : moyens de preuve et manque de moyens », *DMF*, n° 686, pp. 869-880 ; Y. Rabuteau, « « La loi sur la responsabilité environnementale et rejets volontaires d'hydrocarbures à partir des navires : avancées et incertitudes », *DMF* 2008, n° 698, pp. 1076-1083

⁷ *JOUE* L 143, 30 avril 2004.

⁸ *JOUE* L 255, 30 septembre 2005, p. 11 et s. - Décision-cadre 2005/667/JAI, Conseil, 12 juill. 2005, visant à renforcer le cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires, *JOCE* L 255, 30 sept. 2005 - La Cour de Justice a annulé la décision-cadre qui aurait du relever du premier pilier et de la politique commune des transports, et non sur le Titre VI du Traité de l'Union européenne : CJCE 23 oct. 2007, n° C-440/05, Commission c/Conseil, *Rec. CJCE*, I-9097.

pollution par les navires, signée à Londres le 2 novembre 1973, telle que complétée par le protocole du 17 février 1978, MARPOL 73/78, dont la Communauté n'est pas partie contractante, ni au regard de la convention des Nations unies sur le droit de la mer, signée à Montego Bay le 10 décembre 1982, qui ne met pas en place des règles destinées à s'appliquer directement et immédiatement aux particuliers et à conférer à ces derniers des droits ou des libertés susceptibles d'être invoqués à l'encontre des États, indépendamment de l'attitude de l'État du pavillon du navire⁹

Le Rapport du 30 mars 2005 de la Commission de l'environnement, de l'agriculture et des questions territoriales de l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe, sur la pollution des mers précise que dans le domaine de la répression :

« 167. Quatre pistes de réflexion pourraient être retenues :

a) Revenir sur le principe trop absolu de liberté de navigation. Il ne correspond plus au contexte des flux de transports contemporains, pour ouvrir la voie juridique à un contrôle passif, voire à terme actif, au moins dans les zones à risques, en traitant à cette occasion la question des responsabilités des contrôleurs.

b) Permettre et inciter tout État victime de dommages de pollution provoqués par un navire à demander réparation à l'État dont le navire bat pavillon, lorsqu'il est établi que les dommages résultent en totalité ou en partie de l'absence d'exercice, par l'État du pavillon, de tout contrôle effectif sur le navire à l'origine des dommages.

c) Modifier l'article 230 de la convention du droit de la Mer. Il importe de poser plus clairement la possibilité de peine d'emprisonnement dans le cas d'infractions de pollutions les plus graves.

d) Créer un tribunal pénal maritime international. De même que la notion de crimes contre l'humanité a fini par déboucher sur la création du tribunal pénal international, on ne peut exclure que dans l'avenir, les États en viennent à consacrer « également la notion de « crime contre l'environnement ». Ils tireraient ainsi les conséquences - au plan juridique - de l'idée formulée par certains d'ériger la mer en patrimoine commun de l'humanité ».

La Cour Européenne des Droits de l'Homme rejette la violation de l'article 5 § 3 de la Convention.

Le commandant Mangouras se plaignait du caractère disproportionné du montant de la caution fixée par les autorités espagnoles. Il considérait que ces autorités n'avaient pas pris en compte sa situation personnelle (profession, revenus, patrimoine, casier judiciaire, etc.) avant d'en déterminer la somme. Le requérant invoquait l'article 5 § 3 de la Convention, dont la partie pertinente est ainsi libellée :

« Toute personne arrêtée ou détenue, dans les conditions prévues au paragraphe 1 c) du présent article (...) a le droit d'être jugée dans un délai raisonnable, ou libérée pendant la procédure. La mise en liberté peut être subordonnée à une garantie assurant la comparution de l'intéressé à l'audience. »

Selon le gouvernement espagnol, le requérant a retrouvé la liberté et le paiement de la caution est intervenu seulement deux mois et demi après la mise en détention provisoire, le montant exigé n'ayant par conséquent pas empêché le requérant de s'acquitter du versement. Dans la mesure où, en règle générale, l'objectif primordial de la fixation d'une caution est d'assurer la présence de l'individu au procès, force est d'admettre qu'en l'espèce, cet objectif a été atteint. Dans ce sens, le Gouvernement estime qu'on ne saurait affirmer avec certitude qu'une caution moins élevée aurait assuré ce même résultat. Il rappelle à ce sujet qu'une des raisons soulevées par le juge d'instruction n° 4 de La Corogne afin de justifier le montant de la caution était justement le risque de fuite du requérant. De l'avis du Gouvernement, dans la mesure où la caution a été versée, peu importe l'origine des fonds employés, à savoir, qu'ils

⁹ CJCE 3 juin 2008, n° C-308/06, Intertanko, Intercargo et a., JOUE n° C 183, 19 juillet 2008_p. 2, DMF 2008, n° 697, pp. 892-912 obs. L. Grellet - M. Rémond-Gouilloud, « Pollution des mers et droit : un choc de civilisations », DMF 2009, n° 699, 60^{ème} anniversaire 1949-2009, pp. 98-104.

proviennent du patrimoine du requérant lui-même ou de l'armateur du navire. Par ailleurs, s'agissant de ce type de délit, on ne peut faire abstraction des relations juridiques existant entre le capitaine et l'armateur.

Le Gouvernement affirme être conscient des exigences établies par la jurisprudence de la Cour de Strasbourg concernant la nécessité de prendre en compte la situation personnelle du requérant au moment de fixer le montant de la caution. Ces exigences se veulent destinées à éviter que le paiement de ce montant devienne une anticipation de la peine, sans que le requérant ait bénéficié auparavant des garanties d'un procès équitable, ni qu'il y ait des preuves à charge suffisantes – ce qui irait à l'encontre, entre autres, du droit à la présomption d'innocence. Cependant, le Gouvernement estime qu'en tout état de cause, ces garanties ne peuvent rentrer en jeu que si la présence du détenu provisoire au procès est assurée et rappelle qu'en l'espèce, le juge d'instruction avait relevé le risque élevé de fuite du requérant. En conséquence, le montant de la caution se justifierait aux fins de garantir l'objectif principal, à savoir, assurer que le requérant se trouve à disposition de la justice lors du procès.

Les circonstances personnelles au requérant ont effectivement été prises en compte, dans la mesure où les tribunaux ont considéré sa condition d'étranger et son manque d'attaches en Espagne. Ces éléments s'ajoutent aux facteurs objectifs, tels que la gravité des délits présumés, la répercussion nationale et internationale de l'accident et l'exceptionnelle gravité des dégâts occasionnés. L'ensemble de ces circonstances a conduit le juge d'instruction n° 4 de La Corogne à fixer de façon suffisamment motivée et dénuée d'arbitraire le montant de la caution, respectant les critères établis par la jurisprudence de la Cour de Strasbourg dans les affaires *Neumeister c. Autriche*, n° 1936/63, arrêt du 27 juin 1968 et *Iwańczuk c. Pologne*, n° 25196/94, arrêt du 15 novembre 2001.

La proportionnalité de la caution a été démontrée du fait de son versement rapide. Dans la mesure où le montant fixé n'a pas empêché la mise en liberté du requérant, le Gouvernement estime qu'il n'y a pas lieu de conclure à une violation de l'article 5 § 3 de la Convention et propose le rejet de la requête pour défaut manifeste de fondement.

Pour sa part, **M. Mangouras** signale que le versement de la caution n'implique pas, en tant que tel, la proportionnalité de celle-ci et conteste l'argument du Gouvernement selon lequel l'origine des fonds utilisés pour s'acquitter du paiement ne revêt pas d'importance. En effet, la jurisprudence établie dans les affaires *Neumeister* et *Iwańczuk* précitées, prévoit de prendre en compte le patrimoine personnel du prévenu afin de déterminer s'il peut faire face au paiement. En ce sens, il signale qu'aucune des décisions internes n'a pris en considération sa situation financière avant de trancher sur la caution et estime que le Gouvernement ne justifie pas comment le requérant, avec des revenus qui se limitent à ceux d'un capitaine de navire, aurait pu s'acquitter à lui tout seul d'une caution de 3 000 000 d'euros.

Quant à la provenance des fonds, aucun accord préalable ne fut signé avec son armateur selon lequel ce dernier paierait le montant de la caution. Il est d'avis que les 83 jours écoulés avant d'être mis en liberté corroborent sa version. En effet, si un tel accord avait existé, la somme aurait été payée dès le premier jour. A cet égard, il indique que la caution fut versée par « *The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited* » à titre spontané, exceptionnel et humanitaire.

Il souligne que, tant le juge d'instruction n° 4 de La Corogne que les autres juridictions qui confirmèrent le montant de la caution, se limitèrent à mentionner la gravité des délits, l'alarme sociale provoquée par le déversement du combustible, la nationalité grecque du requérant et son adresse permanente à l'étranger et l'absence de toute attache avec l'Espagne, circonstances qui, de son point de vue, ne tiennent pas suffisamment compte de sa situation personnelle. Plus particulièrement, il se plaint que les décisions internes ne firent nullement mention de

son âge avancé. Lors de son passage devant le juge d'instruction, le 17 novembre 2002, il avait 67 ans et note que le code pénal espagnol exempte les personnes âgées de plus de 70 ans de purger une peine de prison. Compte tenu que la complexité de l'affaire ne pouvait que contribuer à allonger la durée de la procédure d'instruction, le juge compétent se devait d'envisager que les possibilités réelles d'exécution de la peine de prison que pourrait éventuellement se voir infliger le requérant s'en trouvent diminuées. Le juge aurait dû pour cette raison réduire le montant de la caution. Le requérant signale au demeurant qu'au jour de la présentation de ses observations à la Cour européenne, la procédure se trouve encore en phase d'instruction auprès des tribunaux espagnols.

Il soutient que les 83 jours passés en détention provisoire (du 17 novembre 2002 au 7 février 2003) constituent une privation de liberté qui rentre dans le champ d'application de l'article 5 § 3 et rappelle que la Cour a déjà conclu à la violation de cette disposition même dans des affaires où le requérant avait été libéré après paiement de la caution (voir les affaires *Neumeister* et *Iwańczuk* précitées). La caution aurait dû être remplacée par d'autres mesures moins restrictives de son droit à la liberté personnelle et mentionne à ce titre l'interdiction de quitter le territoire espagnol et la surveillance policière qui, par ailleurs, ont été mises en place après le dépôt de la caution.

La jurisprudence de la Cour européenne. Selon la jurisprudence de la Cour européenne, le montant de la caution doit être apprécié principalement par rapport à l'intéressé, à ses ressources « et pour tout dire à la confiance qu'on peut avoir que la perspective de perte du cautionnement (...) en cas de non-comparution à l'audience agira sur lui comme un frein suffisant pour écarter toute velléité de fuite » (*Neumeister c. Autriche*, arrêt du 27 juin 1968, série A n° 8, p. 40, § 14). S'agissant du droit fondamental à la liberté, garanti par l'article 5 de la Convention, les autorités doivent vouer autant de soin à fixer un cautionnement approprié qu'à décider si le maintien d'une personne accusée en détention demeure ou non indispensable (*Iwańczuk c. Pologne*, n° 25196/94, § 66, 15 novembre 2001 ; *Schertenleib c. Suisse*, n° 8339/78, § 170, rapport de la Commission du 11 décembre 1980, Décisions et rapports 23)¹⁰.

En l'espèce, La Cour note que le requérant a été privé de liberté pendant 83 jours et qu'il a été libéré suite au dépôt d'un aval bancaire de 3 000 000 d'euros, correspondant au montant de la caution exigé. La Cour signale à cet égard que l'article 531 du code de procédure pénale espagnol énonce les trois éléments principaux qui doivent être pris en compte lors de la fixation de la caution, à savoir, la nature du délit, la peine prévue et l'intérêt juridique protégé, la situation sociale et le casier judiciaire du prévenu, ainsi que toute autre circonstance pouvant l'influencer dans l'intention de se soustraire à l'autorité judiciaire. Il ressort du texte des décisions internes que dans le cas d'espèce, les tribunaux se sont d'une part fondés sur la gravité du délit et l'alarme sociale provoquée¹¹ et, d'autre part, sur les circonstances

¹⁰ F. Sudre, *Droit européen et international des droits de l'Homme*, PUF, coll. Droit fondamental, 8^e éd., 2006, n° 201, pp.323-328 : la mise en liberté provisoire s'impose dès que la détention cesse d'être raisonnable ; le maintien en détention nécessite l'existence d'une véritable exigence d'intérêt public, des motifs pertinents et suffisants.

¹¹ *L'Europe et la mer, Pêche navigation et environnement marin*, R. CASADO RAIGON (éd.), Ed. Bruylant, Ed. de l'Université de Bruxelles, coll. de Droit International, n° 61, 2005, 521p., ce colloque de l'Association internationale de Droit International du Droit de la mer, tenu à Cordoue, les 17 et 18 octobre 2003, a une partie 3^{ème} centrée sur les questions de protection de l'environnement marin. Le naufrage du pétrolier Prestige, le 13 novembre 2002, constitue une césure pour divers contributeurs espagnols qui présentent le droit communautaire d'avant le Prestige puis post-Prestige. La déclaration de Malaga franco-espagnole du 26 novembre 2002, approuvée par le Portugal, puis l'Italie est au

personnelles du requérant, à savoir ses nationalité et domicile grecs ainsi que son manque d'attaches en Espagne. En outre, la Cour se réfère à la motivation du Tribunal constitutionnel lors de l'irrecevabilité du recours d'*amparo*. En effet, la haute juridiction confirma les décisions des juridictions *a quo* et estima que le risque de fuite ne pouvait être atténué qu'au moyen d'une caution élevée, la présence du requérant au procès constituant une condition primordiale.

La Cour reconnaît le caractère élevé de la caution. Elle observe cependant qu'elle a été payée par la *London Steamship Owners Mutual Insurance Association*, qui se trouvait être l'assureur de l'armateur du Prestige, en l'occurrence, l'employeur du requérant (la société grecque *Universe Maritime Ltd.*), et qui, conformément au contrat conclu entre les deux parties, couvrait la responsabilité civile du navire en cas de dégâts occasionnés par la pollution. Par conséquent, la caution fut satisfaite en application de la relation juridique contractuelle existant entre l'armateur et l'assureur.

Après l'acquittement du montant, le requérant retourna en Grèce, où il comparait régulièrement devant le commissariat. La procédure d'instruction se trouvant à ce jour pendante devant le juge d'instruction n° 1 de Corcubión (La Corogne), ce système permet aux autorités espagnoles de connaître la localisation du requérant de façon permanente. En tout état de cause, la Cour attire l'attention sur le fait que le but principal de la fixation de la caution, à savoir s'assurer la présence du requérant au procès, continue à ce jour d'être préservé.

Dans ce contexte, la Cour ne saurait ignorer la préoccupation croissante et légitime qui existe tant au niveau européen qu'international à l'égard des délits contre l'environnement. Elle relève à cet égard les pouvoirs et les obligations des États en matière de lutte contre les pollutions maritimes et la volonté unanime tant des États que des organisations européennes et internationales d'en identifier les responsables, d'assurer leur présence lors du procès et de les sanctionner.

Le traité de Maastricht de 1992 introduit la sécurité de la navigation à l'alinéa c de l'article 75, qui autorise le Conseil, en statuant conformément à la procédure de coopération et après consultation du Comité Économique et social, à établir les mesures permettant d'améliorer la sécurité des transports. Le traité d'Amsterdam de 1997 a prévu le passage de la procédure de coopération à celle de la codécision, ainsi que la consultation du Comité des régions (UE, art. 71, nouveau). Aux termes de l'article 6 du traité, « les exigences en matière de protection de l'environnement doivent être intégrées dans la définition et la mise en oeuvre des politiques et des actions de la Communauté... en particulier afin de promouvoir le développement durable ». La décision-cadre du Conseil du 27 janvier 2003 relative à la protection de l'environnement par le droit pénal a été annulée par la Cour de justice des Communautés européennes, sur recours de la Commission. Fondée sur le titre IV du traité sur l'Union européenne, notamment les articles 29, 31-e, 34 § 2-b UE, la décision-cadre constituait l'instrument par lequel l'Union européenne entendait réagir de façon concertée à l'augmentation des infractions commises au détriment de l'environnement. Selon la Cour de

coeur de l'analyse des prérogatives des Etats côtiers. Si l'article 56-1-b de la Convention de Montego Bay ouvre des attributions à l'Etat côtier vis-à-vis d'un navire suspecté d'infraction, il ne saurait fonder les mesures générales mises en oeuvre. Le Conseil européen des ministres « Transports » des 5-6 décembre 2002 a entrepris une démarche prudente vers l'instauration de *zones maritimes particulièrement vulnérables*, reconnues par l'Organisation Maritime Internationale (OMI). La loi française n° 2003-346 du 15 avril 2003 crée une zone de protection écologique en Méditerranée. Laurent LUCCHINI s'interroge sur les fondements internationaux des mesures communautaires renforçant le cadre communautaire de répression de la pollution causée par les navires.

justice, les articles 1er à 7 de la décision-cadre ont pour objet principal la protection de l'environnement et auraient pu valablement être adoptés sur le fondement de l'article 175 CE¹².

Le 8 décembre 2005, la Commission a engagé un recours en vue de l'annulation de la décision-cadre 2005/667/JAI du Conseil du 12 juillet 2005 visant à renforcer le cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires, qui aurait dû être adoptée sur le fondement de l'article 80 du Traité¹³. Ce recours prend en compte l'approche fonctionnelle de la Cour de justice, le fait que les mesures prévues aux articles 1 à 10 de la décision-cadre 2005/667/JAI constituent des mesures de nature pénale nécessaires pour garantir l'effectivité de la politique commune des transports, telle que développée par la directive 2005/35 du Parlement et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions¹⁴. La Cour de Justice a annulé la décision-cadre qui aurait du relever du premier pilier et de la politique commune des transports, et non sur le Titre VI du Traité de l'Union européenne¹⁵.

La Cour Européenne estime qu'il faut tenir compte des circonstances particulières de l'affaire, à savoir, la spécificité des infractions commises dans le cadre d'une « cascade de responsabilités » propre au domaine du droit de la mer et, en particulier, aux atteintes à l'environnement maritime, et qui la distinguent des autres affaires où elle a été amenée à connaître de la durée d'une détention provisoire. A ce sujet, la Cour est d'avis que la gravité des faits de l'espèce justifiait le souci des juridictions internes de déterminer les responsabilités dans la catastrophe naturelle et, par conséquent, il est raisonnable qu'elles aient voulu s'assurer de la présence du requérant au procès en fixant une caution élevée.

Au demeurant, la Cour observe que la privation de liberté du requérant s'est étendue sur une période plus courte que dans d'autres affaires examinées par la Cour, où, bien qu'il ne s'agissait pas de trancher un délit contre l'environnement maritime comme celui de l'espèce, le requérant avait été également placé en détention avec possibilité d'être libéré sous condition de paiement d'une caution (voir, *a contrario*, *Bojilov c. Bulgarie*, n° 45114/98, §§ 38 et ss. et *Hristova c. Bulgarie*, n° 60859/00, § 111).

Au vu de ce qui précède, la Cour estime que les autorités nationales ont suffisamment justifié le caractère proportionné du montant de la caution devant être acquittée par le requérant et ont tenu suffisamment compte de ses circonstances personnelles, en particulier son statut de salarié de l'armateur qui, à son tour, était assuré contre ce type d'éventualités. Elle considère que le montant de la caution en l'espèce, bien qu'élevé, n'a pas été disproportionné compte tenu de l'intérêt juridique protégé, de la gravité du délit en cause et des conséquences catastrophiques aussi bien du point de vue environnemental qu'économique découlant du déversement de la cargaison.

Il n'y a pas eu violation de l'article 5 § 3 de la Convention.

¹² CJCE 13 septembre 2005, n° C-176-03, Commission c/Conseil, *Rec. CJCE*, I-7879 - décis.-cadre 2003/80/JAI, Conseil, 27 janvier 2003, relative à la protection de l'environnement par le droit pénal, *JOUE L* 29, 5 février 2003, p. 55.

¹³ Décision-cadre 2005/667/JAI, Conseil, 12 juillet 2005, visant à renforcer le cadre pénal pour la répression de la pollution par les navires, *JOUE L* 255, 30 septembre 2005, p. 164.

¹⁴ Dir. 2005/35, Parlement et Conseil, 7 septembre 2005, relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infraction, *JOUE L* 255, 30 septembre 2005, p. 11.

¹⁵ CJCE 23 octobre 2007, n° C-440/05, Commission c/Conseil, *Rec. CJCE*, I-9097.

Compte tenu des nécessités de protection de l'environnement marin, des réactions des Etats côtiers et de leur population, la question du traitement équitable des marins en cas d'accident maritime, et essentiellement des capitaines, devenant aisément des boucs émissaires, est devenue essentielle. Ce thème fut abordé à Cap Town lors du colloque du comité maritime international (CMI) en février 2006¹⁶. En 2004 un groupe d'experts a été mis en place conjointement par l'OMI et l'OIT, afin de préparer des recommandations. Une résolution a été envisagée en janvier 2005, devenue résolution A.987 de l'OMI, adoptée par l'assemblée générale en novembre 2005. Quatre propositions de directives sont en cours d'étude quant aux juridictions compétentes et à l'administration de la preuve, mesures de détention et mesures de contrainte. Le comité maritime International a créé son propre groupe de réflexion en octobre 2004, qui s'efforce de dépasser les cas de pollution par hydrocarbures, en dépit de la tendance à la pénalisation et à ce qui est dénommé la « criminalisation » des équipages. L'emprisonnement du capitaine du pétrolier Exxon Valdes, en Alaska, avait peu de liens avec des exigences judiciaires, mais énormément avec l'impact médiatique de la pollution aux States. Ni la Convention MARPOL de l'OMI, ni la Convention des nations Unies sur le droit de la mer, signée à Montego Bay, n'envisage de sanctions pénales, et donc n'ont pensé à les encadrer. Ne sont envisagées que des sanctions pécuniaires (art. 230 CMB).

En 1997, le capitaine d'un pétrolier grec, le Nissos Amorgos, avait été détenu au Venezuela à la suite du naufrage de son navire devant Maracaibo. En juillet 2003, le pétrolier maltais Tasman Spirit faisait naufrage à proximité de l'embouchure du port de Karachi. Les membres de l'équipage ont été détenus 9 mois¹⁷. Le commandant Mathur du pétrolier Erika a été relaxé en première instance par le tribunal correctionnel de Paris, le 16 janvier 2008.

Le pétrolier MT Hebei Spirit, immatriculé à Hong-Kong, a eu deux officiers indiens emprisonnés, en Corée du Sud, suite à un déversement de pétrole dont les tribunaux du pays avaient déjà trouvé les coupables de ne pas causer. Le 7 décembre 2007, une barge remorquée a rompu ses amarres et a abordé ce cargo lui perçant une soute. Il a été reproché aux deux officiers une lenteur dans leurs interventions, de sorte qu'ils sont devenus les principaux responsables de la pollution par hydrocarbures, la barge coréenne étant presque oubliée. Le Hebei Spirit transportait 260 000 tonnes de brut et 10 800 se sont déversées en mer, près du port de Daesan sur la ces côtes de la Mer Jaune. Les capitaines du remorqueur et de la barge ont été condamnés à de fortes amendes. L'indignation publique fut importante, notamment chez les pêcheurs. Le capitaine Jasprit Chawla, et le chef Syam Chetan ont été emprisonnés pendant un an et demi, pour le premier, et huit mois pour le second. Leur détention a été maintenue dans l'attente d'une audition par la cour d'appel, qui les a condamnés. A la suite d'une campagne internationale pour leur libération, ils ont été mis en liberté sous caution de 10 000 USD, le 15 janvier 2009, et attendent l'issue de leur recours contre le verdict de culpabilité devant la Cour suprême de Corée du Sud¹⁸. Le droit à un procès équitable, le respect d'une détention raisonnable sont en jeu ici également.

Dès août 2004 la Confédération internationale des syndicats libres (CISL) a appelé les nations Unies à s'inquiéter des atteintes aux droits des travailleurs sous le prétexte de la lutte contre le terrorisme. Elle dénonçait notamment les restrictions portant sur le déplacement des gens de

¹⁶ I. Corbier, « le traitement équitable des marins en cas d'accident maritime », *DMF* 2006, n° 673, pp. 705-709 ; G. Gautier, « Le traitement inéquitable des marins étrangers en France », *DMF* 2006, n° 676, pp. 962-970.

¹⁷ ITF, *Transport international*, « Présumés coupables », janvier-mars 2005, n° 18, pp. 10-12.

¹⁸ www.itfglobal.org/campaigns/hebeifacts.cfm

mer, les interdictions de descente à terre. Il est frappant que les Etats du pavillon n'ont pas, dans ces hypothèses, fait valoir leurs droits d'intenter des poursuites, n'ont pas demandé le dépaysement des procédures, ni la mise en liberté sous caution ou sous contrôle judiciaire de l'équipage et du capitaine.