

REQUÊTE SOUMISE AU NOM DES SEYCHELLES

SJ Berwin & Co

République des Seychelles c/ République française

Affaire « MFV MONTE CONFURCO »

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

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

Bruxelles pour Hambourg, le 24 novembre 2000

SJ Berwin & Co
Ramón García Gallardo
Attorneu en la Corte

Pjan de la requête

I/ Introduction

II/ Résumé des Faits selon les conditions fixées par l'article 111 du Règlement de Procédure du Tribunal.

II.1/ Informations préliminaires

II.2/ Circonstances de l'arraisonnement.

II.3/ Position de la France

II.4/ Valeur du navire, de la cargaison, du fuel, et des apprêts.

II.5/ Eléments des faits qui démontrent la faiblesse des arguments de la République française.

III/Le droit applicable.

III.1/ Le droit national.

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

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

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

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

IV/ La compétence du Tribunal International du Droit de la Mer.

V/ Recevabilité : l'examen du bien fondé de la demande.

V.1/ Questions préliminaires.

V.2/ L'Indépendance des voies de droit.

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

V.4/ Violation de l'article 73, paragraphe 2: Obligation de fixer une caution raisonnable.

V.4.1/ Le concept de caractère raisonnable retenu par le juge national français.

V.4.2/ Le concept de caractère raisonnable dans la jurisprudence du Tribunal International du Droit de la Mer.

S.J.Berwin & Co

V.4.3/ Le concept raisonnable dans le Droit International.

V.4.4/ « L'irraisonnabilité » de la caution fixée au niveau national.

A/ Par rapport au montant de la caution fixée par le juge national.

- a. La valeur du navire.
- b. La valeur de la cargaison.
- c. La valeur du matériel de pêche.
- d. La valeur des appâts de pêche, le gasoil.
- e. La gravité des infractions alléguées.

B/ Par rapport à la nature de la caution.

C/ Par rapport à la forme de la caution.

VI/ Conclusions.

Liste des Annexes

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

I. Introduction

1. Le soussigné Ramón García Gallardo, avocat au barreau de Madrid et Bruxelles et du cabinet SJ BERWIN & Co (Londres, Bruxelles, Frankfurt, Berlin, Madrid, Munich), intervenant comme Agent de la **République des Seychelles**, conformément au pouvoir délivré à Victoria - Mahé par le Ministre de L'Agriculture et des Ressources maritimes le 20 novembre 2000, avec l'Apostille de La Haye (**ANNEXE 1**) et en vertu de l'article 292 § 2 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer dépose une requête visant à ce que la **République française** mette fin, sans délai, à la violation caractérisée des différents dispositions de ladite Convention et notamment les articles 73 et concordants.

2. La République des Seychelles désigne comme adresse en Allemagne pour tout acte de procédure relatif à cette affaire, M. Ramón García Gallardo, SJ Berwin & Co - Knopf Tulloch & Partners_à Kurturstendamm 63, D-10707, Berlin (Tel : 49.30.88717110; Fax:49.30.88717177).

3. Le requérant signale à l'attention du Tribunal, qu'il souhaiterait aussi recevoir une copie de tous les actes de procédure à l'adresse suivante : Messieurs. Ramón García Gallardo (SJ Berwin & Co, Square de Meeûs, 19/3 B-1050 Bruxelles ; Tel : 32.2.5115340 ; Fax : 32.2.5115917 ; E-mail : ramon.garcia.gallardo@sjberwin.com).

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

5. La République française a informé par un fax (**Annexe 1 bis**) en date du 13 novembre 2000 envoyé à l'Ambassadeur des Seychelles en poste à Paris que le MFV MONTE « CONFURCO », battant pavillon seychellois, avait été arraisonné le 8 novembre 2000 au large de la ZEE de Kerguelen.

6. Le soussigné, en tant qu'agent de la République des Seychelles, a adressé par télécopieur et par lettre recommandée, le 22 novembre 2000, un courrier au Ministère des Affaires Etrangères français (**ANNEXE 2**), afin d'informer que le requérant avaient reçu

« l'autorisation du Gouvernement de la République des Seychelles d'engager une action contre la République française devant le Tribunal international du droit de la mer pour obtenir la prompte mainlevée de l'immobilisation du navire et la prompte libération de son équipage»

et que

S.J.Berwin & Co

« Bien que l'Ambassadeur des Seychelles en poste à Paris ait reçu une information concernant l'arraisonnement du palangrier MFV « MONTE CONFURCO », en date du 9 novembre 2000, nous nous attendions à recevoir promptement des informations complémentaires et détaillées quant à la suite de ce déroutement.

et l'invitait

« Etant donné le cautionnement exorbitant qui a été adopté aujourd'hui par un Tribunal français, nous vous invitons donc, par la présente, à octroyer immédiatement la mainlevée de l'immobilisation du dit navire et à accorder la mise en liberté de son équipage en conformité avec les conventions internationales à laquelle la République française est partie ».

7. Aucune réponse n'a été donnée à ce fax et aucun accord n'étant intervenu entre les parties pour porter la question de la mainlevée du navire ou de la mise en liberté du commandant devant une cour ou un tribunal.

8. Par conséquent, le requérant soumet la présente affaire au Tribunal international du droit de la mer.

II/ Résumé des Faits selon les conditions fixées par l'article 111 du Règlement de Procédure du Tribunal.

9. On notera que, compte tenu de la brièveté de la demande et compte tenu du fait que les procès verbaux d'infraction et d'appréhension n'ont pas, plus de 15 jours après l'arraisonnement, été communiqué au commandant et aux avocats, les informations fournies ci-dessus ont été collectées lors d'entretiens avec le capitaine, l'équipage et lors de la consultation des pièces du dossier pénal réalisée le 21 novembre 2000, au Palais de Justice de Saint Denis de la Réunion.

10. De plus, le Tribunal, dans son arrêt SAIGA, au point 51, dispose que

« La possibilité que le fond de l'affaire soit porté devant une cour ou un tribunal international et la diligence qui caractérise la procédure de prompt mainlevée, dont il est fait état plus haut, ne sont pas sans conséquences en ce qui concerne le critère d'appréciation des allégations des parties par le Tribunal.

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, en ce sens que le Tribunal peut les prendre en considération aux fins de la présente affaire. ».

11. La République des Seychelles s'efforcera donc de présenter des allégations soutenables et ayant un caractère suffisamment plausibles.

12. Les faits ci-dessous mentionnés seront complétés par les exposés oraux de ses Agents lors de l'audience orale.

II.1/ Informations préliminaires

13. La société MONTECO SHIPPING CORPORATION, société de droit seychellois est propriétaire du navire de pêche palangrier surgélateur dénommé MFV « MONTE CONFURCO » battant pavillon de seychellois, immatriculé 50054 et répondant à l'indicatif international S7LI. Les conditions techniques du navire figurent sur l'extrait du Registre d'Immatriculation de la République des Seychelles, fournie en **ANNEXE 3**, sont les suivantes :

- Année de construction : 1985
- Longueur hors tout : 45,67 mètres
- Longueur totale : 50,50 mètres
- Largeur : 9,3 mètres
- Hauteur : 6,30 mètres
- Puissance motrice : 1200 BH
- Capacité de cales : 300 tonnes
- Tonnage net : 266 tonnes
- Jauge / Tonnage : 888,18 tjb
- Immatriculation : République des Seychelles - Victoria – Mahé.

14. Le navire a été acheté en décembre 1999 en bon état de marche par la société MONTECO SHIPPING CORPORATION. Celle-ci a obtenu sa première licence de pêche seychelloise ainsi que divers certificats de navigation :

- Certificat sanitaire (cf **Annexe 4**).
- Certificat en conformité avec la *International Convention for the Safety of Fishing Vessel* de 1977.(cf. **Annexe 4**).
- Certificat en conformité avec la *International Convention for The Prevention of Pollution from Ships* de 1973 (cf. **Annexe 4**).

15. L'équipage du MFV « MONTE CONFURCO » est composé de 40 marins majoritairement nationalité espagnole, chilienne, péruvienne et namibienne. Son Commandant au moment de l'arraisonnement était Monsieur **José ARGIBAY PEREZ** (né le 23.12.1967 à Santiago de Compostelle (Espagne), de nationalité espagnole, N° de passeport 52455604), qui possède les diplômes nécessaires pour commander un tel navire.

16. Le MFV « MONTE CONFURCO » est actuellement titulaire d'une licence de pêche seychelloise n° 710 (en date du 18.07.2000) pour pêcher dans les eaux internationales (**ANNEXE 5**), sans limitation aucune au niveau des zones de pêches, y exclus bien sûr les ZEE.

17. Comme l'atteste les certificats de déchargements fournis en Annexe 6, le MFV «MONTE CONFURCO» débarque régulièrement à l'île Maurice le fruit de sa pêche

S.J.Berwin & Co

dans les eaux internationales des Mers du Sud. Ces débarquements se réalisent toujours en présence des autorités mauriciennes et d'un observateur seychellois (cf les doubles tampons des certificats de déchargements fournis en annexes).

18. Cette présence d'observateur seychellois n'est qu'un des éléments qui établissent clairement que la République des Seychelles développe et cherche à renforcer sa politique maritime comme une politique pleinement respectueuse des conventions internationales :

- Conventions internationales en vigueur et ratifiée par elle,
- Conventions internationales où la République des Seychelles bénéficie du statut d'observateur et même
- En appliquant certains principes de conventions régionales auxquelles la République des Seychelles n'est pas partie.

19. Le *Fisheries Act* de 1991 établit un système au sein duquel tout navire battant pavillon seychellois peut obtenir une licence de pêche internationale sous la condition importante que les déchargements soient effectués en présence d'observateurs de la *Seychelles Fishing Authorities* (SFA).

Il est à noter aussi que peu de licences sont accordées, que les documents de déchargement (cf. **Annexe 6**) sont similaires aux formulaires de déchargement de la CCAMLR (les *Dissostichus Catch document* ou document de déchargement des légines) qui ont été pris comme modèle par la République des Seychelles pour établir ses propres certificats de déchargement.

De plus, un projet réformant le droit en vigueur est actuellement en cours d'adoption et devrait entrer en vigueur début 2001 : il dispose notamment que chaque navire battant pavillon seychellois devra être équipé d'une balise *Vessel Monitoring System*, système permettant de localiser les navires en tout temps afin de bien contrôler leurs mouvements dans les différentes zones de pêche.

II.2/ Circonstances de l'arraisonnement

20. Le MFV « MONTE CONFURCO » a appareillé du Port Louis (Ile 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'à début décembre 2000.

Le navire était sous les ordres du commandant JOSE ARGIBAY PEREZ qui avait signé préalablement un contrat de travail le 1er novembre 2000 dans lequel il était mentionné au point 1, qu'il s'engageait explicitement

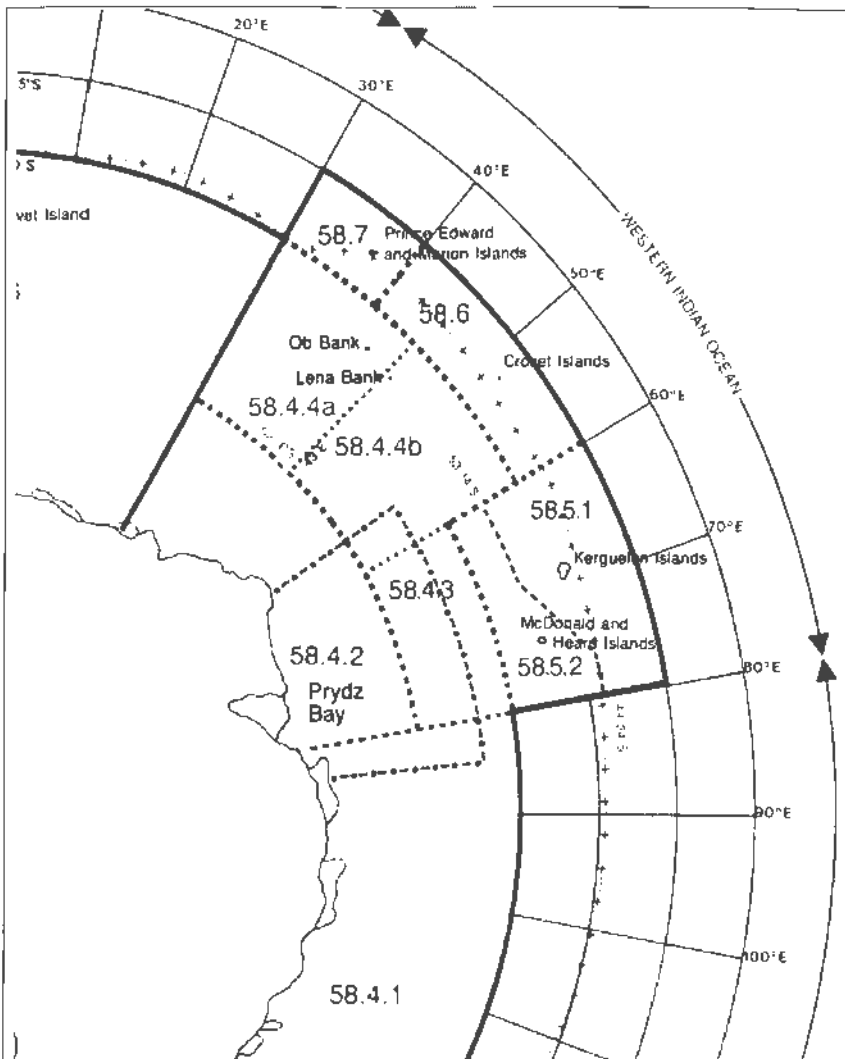
« En qualité de responsable du bateau, il s'engage par ce fait à pêcher exclusivement dans les eaux Internationales autorisées par la licence Internationale de pêche que possède le bateau et qui est annexée au présent document, s'engageant explicitement à ne développer aucun type d'activité de pêche dans la Zone Economique Exclusive d'aucun pays » (ANNEXE 7).

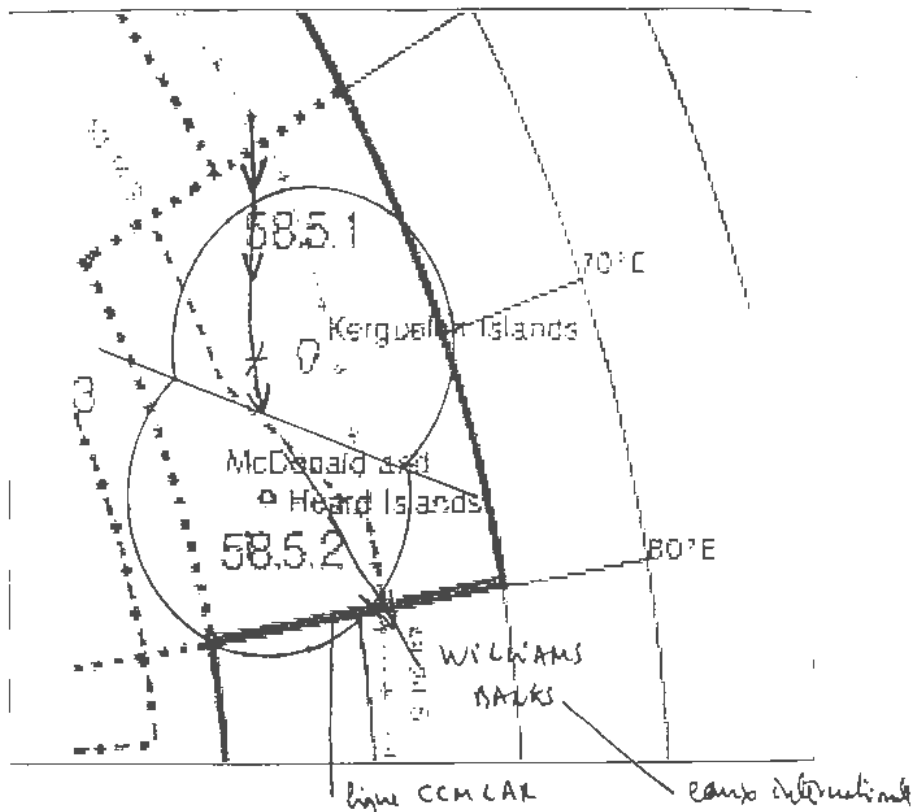
SJ Berwin & Co

21. Le 7 novembre 2000, à 10H00 (Temps universel D), le MFV "MONTE CONFURCO" se trouvait hors des eaux françaises, à la position approximative de 47°40' S /63°30' E où il était en train de terminer de pêcher dans les eaux internationales.

22. Selon les déclarations du capitaine, il avait l'intention de passer les dernières semaines de campagne de pêche sur le *Williams Bank* situé au Sud-Est de la ZEE de Kerguelen, en eaux internationales et en dehors de la zone CCAMLR, pour y effectuer une dernière pose de ligne car le navire était déjà en campagne depuis deux mois et demi.

SJ Berwin & Co





23. Les cales frigorifiques du navire étaient déjà au 1/2 remplies, avec approximativement 158 tonnes de légumes congelés.

Afin de couper au plus court et d'éviter de traverser les zones, le capitaine décide de traverser la ZEE de Kerguelen avec une route Sud Est afin d'atteindre au plus vite le Williams Bank.

24. Le capitaine a été dans l'impossibilité technique de notifier son entrée dans la ZEE et le tonnage de poisson congelé détenu à son bord du fait que son fax était en panne. Cette panne a dûment été mentionnée sur le livre de bord, livre de bord actuellement détenu par les autorités françaises. De plus, les autorités françaises, lors de leur inspection à bord du MFV « MONTE CONFURCO », ont constaté que le fax ne fonctionnait qu'en réception.

Le navire a été intercepté par la frégate de surveillance française « FLOREAL », le 8 novembre 2000 à 10H25 (D) dans la Zone Economique Exclusive (ZEE) de Kerguelen, à 80-90 milles dans l'Ouest de Kerguelen.

25. A bord du MFV MONTE CONFURCO, les officiers de la FLOREAL trouvent :

S.J Berwin & Co

- une usine propre mais humide (du fait des conditions climatiques qui avoisinaient les -2° / -3° Celsius),
- des tunnels de congélation vides et ne fonctionnant pas,
- pas de trace de poisson frais dans les cales à part deux unités de légines surgelés (c'est à dire $-1,6^{\circ}$ / $-2,4^{\circ}$ Celsius selon les procès verbaux de saisie annexés) au lieu de -21° . Ces deux légines étaient sûrement conservées au froid pour le besoin de la cuisine du bord
- pas de trace de préparatifs de pêche (comme par exemple des hameçons appâtés) sur les divers ponts du navire.
- 158 tonnes de légines congelés à une température très basse.
- Aucune mention de pointage électronique dans les mémoires des appareils électroniques du bord pouvant laisser indiquer que le MFV "MONTE CONFURCO" était en train de pêcher (pas de positions de balises émettant à l'écran ou dans les mémoires relatives à la zone de la ZEE de Kerguelen)
- Les noms, indicatifs du navire et drapeau de la République des Seychelles n'étaient pas camouflés et étaient donc visible de chaque coté du navire (**Annexe 2 bis**)

26. Tous ces éléments établissent que, contrairement aux allégations des autorités françaises, le MFV "MONTE CONFURCO" **n'était pas en train de pêcher ni de se préparer à la pêche.**

Le navire est ensuite arrivé le matin du dimanche 19 novembre 2000 à l'île de la Réunion.

On notera aussi que l'armateur, la Société MONTE CONFURCO SHIPPING, a adressé aux services de la Seychelles Fishing Authorities une lettre en date du 9 novembre 2000 (**Annexe 20**) pour les informer de l'arraisonnement du MFV "MONTE CONFURCO" et en indiquant qu'ils n'avaient jamais donné un quelconque ordre au capitaine JOSE ARGIBAY PEREZ de se rendre dans la ZEE de Kerguelen, d'autant plus que son contrat stipule en son point 1 qu'il lui est interdit de conduire le MFV "MONTE CONFURCO" dans aucune ZEE.

27. Pour ce qui est de l'équipage, la situation est la suivante :

- A ce jour, seul le Commandant reste retenu contre sa volonté à l'île de la Réunion car il a été placé sous contrôle judiciaire par une Ordonnance du Tribunal correctionnel de Saint Denis en date du 21 novembre 2000¹.
- 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.

¹ Cf. Annexe 10

28. Contrairement aux dispositions de l'article 73§3 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (ci après la Convention), le magistrat délégué a placé le capitaine Jose ARGIBAY PEREZ sous contrôle judiciaire avec retrait de son passeport, limitant par la même sa faculté de mouvement. Le capitaine a d'ailleurs indiqué lors de son audition que :

« Comme citoyen européen, de la Communauté européenne, je souhaiterais qu'on ne prenne pas mon passeport car je promets de revenir et d'être présent à la date de l'audience ».

Le juge a répondu 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 sur le Droit de la Mer, la Cour de cassation « n'a pas encore pris position sur la question ».

29. On notera que cette attitude est cavalière et en totale contrariété avec les propos de l'Agent de la République française, dans l'affaire du l'arrêt CAMOUCO, au point 68, qui indique « 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 et d'instruction, pendant une quinzaine de jours, avec l'impossibilité pour le Commandant comme pour son avocat conseil et pour les avocats conseils de l'armateur de connaître leur contenu.

30. L'avocat du capitaine JOSE ARGIBAY PEREZ a été à des nombreuses reprises d'entrer en contact avec les autorités maritimes de la Réunion mais on lui a conseillé de le faire par écrit, ce qu'il fit le 16 novembre 2000 (cf **Annexe 8**) demandant notamment à ce que lui soit communiqué les procès verbaux d'infraction et de déroutement.

II.3/ Position de la France

31. Le 9 novembre 2000, le commandant se voit notifié, dans les 24 heures de l'interception, par les autorités françaises, l'appréhension du navire, des engins de pêche, du produit de la pêche, des matériels de communication et des documents de pêche (PV d'appréhension n° 02/00).

Le navire est ensuite conduit, pendant plus de 10 jours, sous la supervision de la Marine nationale française, à l'île de la Réunion, au Port des Galets où il n'arrive que le 19 novembre 2000 à 12H15 (D).

32. Pour leur part, dans le procès verbal d'infraction n° 1/00, uniquement cité dans les procès verbaux de saisie mais jamais communiqués à ce jour, **les autorités**

S.J.Berwin & Co

administratives françaises reprocheraient 4 infractions distinctes au navire. Or, il est à noter que les autorités judiciaires fixant l'ordonnance plaçant le capitaine sous contrôle judiciaire, ont seulement constaté que **deux des quatre motifs** :

- Commission d'une infraction de pêche ;
- Défaut de notification de l'entrée du MFV "MONTE CONFURCO" dans la ZEE de Kerguelen.

33. Tant le juge la Magistrat déléguée que le Procureur n'ont pas retenu, à l'encontre du capitaine, les charges de délits de fuite et de destruction volontaire, charges pourtant dûment mentionnées dans le procès verbal d'infraction n° 1/00, qui demeurent, plus de 15 jours après l'arraisonnement, un mystère totale car non communiqués à aucune partie.

34. Le 20 novembre 2000, la Direction Régionale et Départementale des Affaires Maritimes a dressé 3 procès verbaux (**Annexe 19**) de saisie relatifs à :

- des 158 tonnes de légines (PV 058/AM/00) estimés par les affaires maritimes à une valeur de 9 millions de FF (soit 1.163.354 US \$²), valeur fondée sur un kilo de légines à 56 FF qui n'est pas contestée par la République des Seychelles.
- du navire MFV "MONTE CONFURCO" (PV 060/AM/00) avec tout son équipement de communication. La valeur du navire est estimée, selon les autorités françaises à 15.000.000 de FF (soit 1.938.923 US \$).
- de certains matériels de pêche (PV 059/AM/00) pour une valeur estimée et non contestée par la République des Seychelles à 300.000 FF (soit 38.778,5 US \$).

35. Le 21 novembre 2000, le commandant ARGIBAY PEREZ est mis en examen et est placé sous contrôle judiciaire par le Parquet du Tribunal de Grande Instance de Saint-Denis pour (**ANNEXE 9**) pour :

- «- Omission de déclaration d'entrée dans la ZEE de Kerguelen ;
- Pêche sans autorisation dans la ZEE des Iles Kerguelen »

On notera que le passeport du capitaine a été retiré au capitaine dans le cadre de son contrôle judiciaire, limitant de facto sa capacité de mouvement au seul territoire de l'île de la Réunion.

36. Le 22 Novembre 2000, le Tribunal d'Instance de Saint-Paul rend une ordonnance (cf. **ANNEXE 10**) par laquelle il confirme la saisie du MFV « MONTE

² Le taux FF / US \$ est de 1 US \$ = 7.8224 FF en moyenne.

CONFURCO» et ordonne que la mainlevée de la saisie du navire soit effectuée sous la condition du paiement d'une caution de 56.400.000 de FF (soit 7.254.375 US \$).

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

- l'une en matière civile pour la fixation du cautionnement.
- l'autre, en matière pénale, devant un juge d'instruction où le commandant ARGIBAY PEREZ est mis en examen pour diverses infractions à la loi française relative aux TAAF.

37. Le fait qu'il y ait deux procédures parallèles est très préjudiciable car le droit français n'établit pas de différence entre une caution due par le propriétaire du navire et celle due pour les garanties de représentation du commandant (de nationalité espagnole). L'Ordonnance du 22 novembre 2000 fait dans sa motivation une différence entre la garantie de représentation du capitaine et celle due par le propriétaire du navire mais inopérable.

Cette différence ne subsiste pas dans le *ratione decidendi* de l'Ordonnance où il est exigé le paiement car on ne **peut payer la caution qu'en un bloc et non en partie (seulement 1.000.000 FF pour le capitaine)**.

II.4/ Valeur du navire, du cargo, du fuel et des appats etc ..

38. Pour ce qui est de la valeur du navire, les autorités françaises se basent sur un rapport d'expertise d'un expert maritime réunionnais (M. CHANCERELLE) qui évalue la valeur du MFV "MONTE CONFURCO" à 15.000.000 de FF (soit 1.938.923 US \$).

Aucun rapport corroborant cette évaluation a été fournie ni lors de l'audience, ni en annexe de l'Ordonnance

Cette estimation est trop élevée quand on connaît les conditions de pêche dans les zones des Mers du Sud d'une part et d'autre part quand on sait que les navires palangriers ne font escale à la Réunion que depuis quelques années

39. En revanche, la République des Seychelles estime que les estimations données par des experts maritimes ayant une tradition de pêche à la palangre sont plus pertinentes pour apprécier la valeur du navire (comme l'Espagne, l'Islande, la Norvège),

La République des Seychelles apporte donc en **Annexes 11 et 12** deux rapports d'expertise :

- Un rapport de M. Albino MORAN & Partners Shipbrokers (Madrid – Espagne) qui valorise le navire à une somme de 400.000- 450.000 US \$;
- Un rapport de M. Prasant Kirmar de BP SHIPPING (Reykjavik - Islande) qui valorise le navire pour une somme de 500.000 US \$.

S. Berwin & Co

Des justifications seront donnés dans le cadre de la procédure orale.

40. Pour ce qui est de la valeur des appareils de pêche et des 158 tonnes de légines, la République des Seychelles ne conteste pas les estimations des Affaires maritimes françaises qui, contrairement à l'estimation du navire MFV MONTE CONFURCO, sont en conformité avec la réalité commerciale. La valeur de la cargaisons est donc de 9.000.000 FF et celles des appareils de pêche de 300.000 FF, soit un total de 9.300.000 FF (soit 1.189.844 US \$).

41. La valeur des appâts conservés à bord peut être calculée de la manière suivante : 62.643 kilos d'appâts congelés avaient été achetés en août 2000 à l'île Maurice (cf **Annexe 13**) ; environ 30 tonnes ont été consommées jusqu'au 8 novembre 2000 ; reste donc à bord 32 tonnes pour une valeur approximative de 243.000 FF (soit 31.321 US \$).

42. Pour la valeur du gasoil restant à bord, il faut se baser sur la facture SCHELL (cf **Annexe 14**) qui mentionne un prix total pour 212 tonnes de 56.247 USD (soit 410.185 FF). Or, il reste 98 tonnes à bord soit environ 26.000 US \$ (ou 203.382 FF).

II.4/ Eléments de faits qui démontrent la faiblesse des arguments de la République française.

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

La République des Seychelles tient de plus à souligner que certains faits et éléments peuvent remettre en cause la sincérité de l'action des autorités françaises (militaires, Affaires maritimes et judiciaires) tant sur la zone ZEE qu'à l'île de la Réunion.

A/ Une notification incomplète de l'arraisonnement en violation de l'exigence de prompt notification de l'arraisonnement à l'Etat du pavillon établie par l'article 73 § 4 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer.

44. Comme cette partie a déjà eu l'occasion de l'exposer préalablement, le navire MFV "MONTE CONFURCO" a été arraisonné le 8 novembre 2000. A cette date, le capitaine s'est vu uniquement notifié l'appréhension du navire et non les procès verbaux d'infraction et de déroutement.

Conformément à l'article 73 § 4 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer qui dispose, que :

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

45. La République française a notifié le 13 novembre 2000 par fax simple envoyé à l'Ambassade des Seychelles à Paris (cf **Annexe 1 bis**).

Dans ce fax, M. Jacques WITKOWSKI, de la Préfecture de la Réunion indique :

« (Avoir l'honneur d'informer les Seychelles) du déroutement en cours du palengrier sous pavillon seychellois MFV "MONTE CONFURCO" dont le capitaine (...) a été surpris **en action de pêche illégale** le mercredi 8 novembre, à une position située dans l'Ouest de l'île de Kerguelen par une distance de 80 miles.

Ce navire, qui avait déchargé le 21 août 2000 à Maurice 225 tonnes de légines, devrait arriver vers le 15 novembre 2000 prochain avec une cargaison évaluée à 158 tonnes de légines.

Je ne manquerai pas de vous tenir informer des suites judiciaires et du montant du cautionnement qui sera ordonné par le juge »

Cette notification soulève plusieurs questions :

Si personne ne peut contester son caractère prompt, elle est néanmoins incomplète : en effet l'article 73§4 dispose la notification doit comporter « **les mesures prises et les éventuelles sanctions subséquentes** ».

46. Or, par une phrase elliptique (« tenir informer des suites judiciaires et du montant du cautionnement qui sera ordonné par le juge »), la République française ne remplit pas son obligation de motivation de la notification en :

- N'indiquant pas clairement les faits qui ont donné lieu à l'appréhension le 8 novembre 2000 ;
- En créant un amalgame entre les événements survenus le 8 novembre 2000 et un déchargement, selon la République française, de 225 tonnes de légines à l'île Maurice. Cet amalgame est d'autant plus mensonger que la République des Seychelles apporte en **Annexe 6** les certificats officiels de déchargement à l'île Maurice des 225 tonnes de légines, certificats donnés par les autorités seychelloises, validés par les autorités mauriciennes et contresignées par la *Seychelles Fishing Authority*.
- En ne mentionnant pas les éventuelles sanctions (prévues dans les lois françaises précitées) qu'il pourrait encourir, en fin de procédure, le capitaine.

Comme le mentionne le pluriel utilisé dans l'article 73§4, à chaque fois que de nouvelles mesures importantes sont adoptées, celles-ci doivent être notifiées promptement à l'Etat du pavillon, notamment quand elles concernent la liberté du navire (pour le procès verbal de déroutement), les infractions reprochées au capitaine (pour le procès verbal d'infraction).

Or, tout comme le capitaine qui n'a jamais reçu pendant le déroutement les dits procès verbaux, l'Etat du pavillon est resté sans information.

SJ Berwin & Co

La République des Seychelles souligne, de plus, que le déchargement effectué à Maurice est totalement indépendant des événements du 8 novembre dernier et que cette accusation était sans fondement.

De plus, le lien fait, dans la lettre de la Préfecture de la Réunion, entre les événements du 8 novembre dernier et les déchargements légaux effectués en août 2000, soit depuis plus de 3 mois, démontrent de manière évidente que le MFV "MONTE CONFURCO" faisait l'objet d'une surveillance rapprochée de la part de toutes les autorités françaises présentes sur zone (la FLOREAL, les observateurs français de bateaux mouillant et déchargeant à Maurice ainsi que des Affaires maritimes de l'île de la Réunion).

Il est certes louable de vouloir faire respecter sa législation au sein des ZEE placées sous sa souveraineté mais encore faut-il aussi garantir aux éventuels contrevenants le respect de droits accordés par des conventions internationales pleinement en vigueur.

B/ Un procès verbal d'infraction 01/00 qui n'a toujours pas été communiqué à aucune des parties en cause.

47. Ce procès verbal d'infraction qui aurait du être notifiée au commandant dans les 24 heures après l'arraisonnement, n'a, plus de 15 jours après celui-ci, toujours pas été notifié au commandant.

Il n'a pas non plus été versé au dossier pénal qui comporte pourtant des preuves récoltées par les officiers de la FLOREAL lors de la visite du navire.

Enfin, il n'a pas été transmis aux autorités de la République des Seychelles aux termes des dispositions de l'article 73§4 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer.

Cette « absence » du procès verbal 01/00 est d'autant plus choquante que c'est ce même procès verbal qui sert de base juridique à la fois aux trois procès verbaux de saisie du MFV MONTE CONFURCO, de ses appareils de pêche et de sa cargaison (cf **Annexe 19**) et à l'ordonnance du Tribunal de Saint Paul fixant caution pour la mainlevée du navire à 56.400.000 FF.

Rare sont en effet les systèmes juridiques où un document qui sert à incriminer un éventuel contrevenant n'est pas communiqué avant l'établissement d'actes qui modifient gravement la situation dudit contrevenant.

Ses systèmes juridiques sont des systèmes juridiques où les droits fondamentaux de la défense ne sont pas garantis du tout.

On notera aussi que ce cas n'est pas un cas isolé et qu'il stigmatise une violation constante des droits de la défense lors de dossiers impliquant des infractions à la législation sur la pêche dans les TAAF.

C/ La flagrante faiblesse des éléments de preuve invoqués par les autorités françaises pour caractériser l'infraction de pêche illégale.

48. D'abord, les autorités françaises affirment qu'il y a un délit flagrant mais par contre on doit mettre en cause cette allégation étant donnée que la législation française prévoit que les seules dénégations ou explications du prévenu ne suffisent pas à infirmer les allégations des agents verbalisateurs. Il faut que la présomption légale cède devant la preuve contraire qui peut être apportée par des écrits ou des témoins (en vertu de l'article 431 du Code de Procédure Pénale).

La République des Seychelles tient à insister sur le fait qu'au jour du dépôt de la requête, de nombreuses circonstances factuelles de la requête restent peu claires :

Tout d'abord, la non communication du procès verbal 01/00 dressé le 9 novembre par les officiers de la FLOREAL est troublante car, si la situation était aussi flagrante que cela, les autorités françaises n'auraient pas tardées à notifier celui-ci au capitaine et à l'Etat du pavillon.

Les seules allégations factuelles qui sont connues sont celles mentionnées dans les considérants des procès verbaux de saisie :

C.1/ « La constatation de la présence à l'eau de palangres identiques à celles du MFV "MONTE CONFURCO" dont les numéros constituent une suite logique, alors qu'aucun autre navire de pêche n'était sur zone ».

49. Cette constatation est très contestable car nul membre de l'équipage n'a vu ni connu l'existence de ces bouées de palangres avant l'arrivée, 13 jours après l'arraisonnement, à l'île de la Réunion.

Seules des photos réalisées dans des conditions peu claires et versées au dossier pénal (et qui ont pu être consulté par l'avocat du capitaine) montrent des bouées certes similaires mais de couleur différente de celles présentes sur le MFV MONTE CONFURCO. De plus, comme mentionné dans le certificat de M. Francisco PEREZ, de la société A POUTADA, ce type de bouée est communément vendu et utilisé par de nombreux palangriers pêchant sur zone (cf **Annexe 15**)

De plus, c'est la FLOREAL, selon les dires des autorités françaises, qui auraient repêché les dites bouées entre 7 à 15 miles du point d'arraisonnement. Or, celle-ci, du fait des mauvaises conditions atmosphériques (brouillard) n'a pas quitté le MFV "MONTE CONFURCO" depuis le moment de l'arraisonnement jusqu'à son arrivée à l'île de la Réunion.

Même si, par hasard, la FLOREAL avait repêché les dites bouées avant de procéder à l'arraisonnement du navire, il aurait logique de procéder avec le capitaine du MFV "MONTE CONFURCO" à une reconnaissance des bouées pour que les autorités françaises puissent acter au procès verbal si oui ou non le capitaine les reconnaissait comme appartenant au MFV MONTE CONFURCO.

Le dossier pénal, déposé au Palais de Justice de Saint-Denis de la Réunion ne comporte aucune preuve établissant que les bouées ont été extraites de la mer de manière contradictoire.

S J Berwin & Co

C.2/ « Constatation du rejet d'appâts décongelés à la mer », « d'un nettoyage récent de l'usine » et « présence de petits poissons décongelés et d'hameçons sur l'arrière du pont du milieu ».

50. Cette seconde constatation est aussi assez litigieuse car, même après avoir stoppé de pêcher le 7 novembre 2000 et avoir procédé au nettoyage habituel des zones de travail (usine, ponts inférieurs et supérieurs), il est normal que subsiste dans les dites zones des déchets de poisson ou d'hameçons frais ou surgelés du fait de la rudesse des conditions climatiques dans ses zones.

C.3/ « Constatation de la présence de légines étêtées éviscérées à des températures comprises entre -1,6° et -2,4° Celcius ».

51. Cette présence n'est seulement matérialisée que par deux légines surgelés. Ces deux légines étaient sûrement conservées au froid pour les besoins de la cuisine du bord lors du nettoyage de l'usine quelques heures avant.

De plus, dans l'hypothèse où le nombre de légine aurait été important, nul doute que les autorités françaises auraient donné plus d'importance à ce fait spécifique.

Les autorités françaises ne déclarent pas avoir trouvé des nombreux kilos ou tonnes de poissons fraîches ou peu surgelés.

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

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

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

III/Le droit applicable.**III.1/ Le droit national (ANNEXE 16)****III.1.a/ Droit applicable à la saisie des éléments constitutifs de l'infraction.**

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

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

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

Son article 3 dispose que :

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

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

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

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

S.J.Berwin&Co

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

L'article 4 dispose que :

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

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

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

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

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

2° Le paiement dans l'ordre suivant :

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

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

54. La loi applicable à la date des faits et réprimant dans la ZEE des Terres Australes et Antarctiques françaises. les infractions sur la pêche est intervenue à la suite d'une modification législative de la Loi d'origine du 1er août 1888 et par la Loi du 18 juin 1966 (cf. SUPRA **ANNEXE 16**)

Elle dispose dans son article 1er que

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

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

Son article 2 dispose que

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

L'article 4 établit les peines encourues pour toute violation des interdictions ci-dessus énoncées :

« Jusqu'à 1.000.000 de FF (soit environ US\$ 150,000) et de 6 mois d'emprisonnement pour quiconque exercera la pêche (...) ou procédera à l'exploitation des produits de la mer (...) sans avoir obtenu d'autorisation exigée par l'article 2 ou aura omise de signaler son entrée dans la zone économique ou de déclarer le tonnage de poissons détenu à bord. ».

Toutefois, le maximum légal prévu à l'article 4 § 1 sera augmenté de 500.000 FF par tonne pêchée au-delà de 2 tonnes sans avoir obtenu l'autorisation prévue à l'article 2 (...).³

De plus, l'article 10 dispose que

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

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

³ A cet égard voir point relatif à la recevabilité (questions préliminaires) quant à la présomption appliquée par les juges français qui dépassent clairement la portée de cet article 4.

S.J.Berwin & Co

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

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

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

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

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

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

On notera ici le pluriel utilisé qui, au contraire de la pratique des autorités françaises, démontre que les autorités compétentes de l'Etat du pavillon doivent être tenues informée de manière régulière des mesures prises à l'encontre du navire battant pavillon de l'Etat du pavillon.

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

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

57. 4/ L'obligation de prompt mainlevée et prompt libération des équipages est établie par l'**article 73 § 2** qui dispose que :

« Lorsqu'une caution ou une garantie suffisante a été fournie, il est procédé sans délai à la mainlevée de la saisie dont un navire aurait fait l'objet et à la libération de son équipage ».

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

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

*«1. Lorsque les autorités d'un Etat Partie ont immobilisé un navire battant pavillon d'un autre Etat Parti et qu'il est allégué que l'Etat qui a immobilisé le navire n'a pas observé les dispositions de la Convention prévoyant la prompte mainlevée de l'immobilisation du navire ou la mise en liberté de son équipage dès le dépôt d'une **caution raisonnable** ou d'une autre garantie financière, la question de la mainlevée ou de la mise en liberté peut être portée devant une cour ou un tribunal désigné d'un commun accord par les parties; à défaut d'accord dans un délai de 10 jours à compter du moment de l'immobilisation du navire ou de l'arrestation de l'équipage, cette question peut être portée devant une cour ou un tribunal accepté conformément à l'article 287 par l'Etat qui a procédé à l'immobilisation ou à l'arrestation, ou devant le Tribunal international du droit de la mer, à moins que les parties n'en conviennent autrement.*

2. La demande de mainlevée ou de mise en liberté ne peut être faite que par l'Etat du pavillon ou en son nom.

3. La cour ou le tribunal examine promptement cette demande et n'a à connaître que de la question de la mainlevée ou de la mise en liberté, sans préjudice de la suite qui sera donnée à toute action dont le navire, son propriétaire ou son équipage peuvent être l'objet devant la juridiction nationale appropriée. Les autorités de l'Etat qui a procédé à l'immobilisation ou à l'arrestation demeurent habilitées à ordonner à tout moment la mainlevée de l'immobilisation du navire ou la mise en liberté de son équipage.

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

IV/ La Compétence du Tribunal International du Droit de la Mer.**Le Tribunal est compétent pour connaître de la demande concernant la violation de l'article 292 de la Convention.**

58. Les Seychelles et la France sont tous deux des Etats Parties à la Convention : La République des Seychelles a ratifié le 16 septembre 1991 et la France a ratifié la Convention le 11 avril 1996, laquelle est entrée en vigueur pour la France le 11 mai 1996.

Le MFV "MONTE CONFURCO" bat pavillon de la République des Seychelles lors des événements du 8 novembre 2000.

L'article 292 de la Convention dispose également que, à défaut d'accord pour porter la question de la mainlevée ou de la mise en liberté devant une autre cour ou un autre tribunal dans un délai de 10 jours, à compter du moment de l'immobilisation du navire ou de l'arrestation de l'équipage, une requête peut être portée devant le Tribunal.

Il a été procédé à l'immobilisation du MFV "MONTE CONFURCO" le 8 novembre 2000. Le capitaine a dès cette date perdu le contrôle de son navire et a dû obéir aux injonctions des officiers de la FLOREAL.

Le 22 novembre 2000, une lettre a été adressée par télécopie au Ministre français des Affaires étrangères par Maître Ramón García Gallardo du cabinet SJ Berwin & Co, Agent de la République des Seychelles.

Dans cette lettre, l'Agent indiquait qu'il « avait reçu l'autorisation du Gouvernement de la République des Seychelles d'engager une action contre la République française devant le Tribunal international du Droit de la Mer pour obtenir la prompte mainlevée de l'immobilisation du navire MFV "MONTE CONFURCO" (...) ainsi que la prompte libération de son équipage » et l'invitait "à octroyer immédiatement la mainlevée de l'immobilisation de dit navire et à accorder la mise en liberté de son équipage... ».

Aucune réponse n'a été donnée à la lettre susmentionnée et aucun accord n'est intervenu entre les parties pour porter la question de la mainlevée ou de la mise en liberté devant une cour ou un tribunal dans le délai de 10 jours prévu, à compter du moment de l'immobilisation.

D'ailleurs, ce Tribunal dans l'affaire Camouco a déjà affirmé:

"L'article ne requiert pas de l'État du pavillon de soumettre une demande à un moment particulier après l'immobilisation d'un navire ou l'arrestation de son équipage. La période de 10 jours visée à l'article 292, paragraphe 1, de la Convention a pour objet de permettre aux parties de porter la question de la mainlevée de l'immobilisation du navire devant une cour ou un tribunal désigné d'un commun accord par elles. Cette période de 10 jours ne doit pas être interprétée comme indiquant qu'une demande qui n'aurait pas été soumise à une cour ou un tribunal au cours de ladite période de 10 jours, ou au Tribunal immédiatement après la

période de 10 jours, ne devra pas être considérée comme une demande de "prompte mainlevée", dans le sens de l'article 292."

En outre, et conformément à l'article 110 du Règlement du Tribunal, une demande de mainlevée de l'immobilisation du navire ou de libération de son équipage peut être faite par l'État du pavillon du navire ou en son nom. À cet égard, l'Agent dispose d'une autorisation donnée par le Gouvernement de la République des Seychelles, apostillée d'accord avec la Convention de La Haye de 5 octobre 1961, le 20 novembre 2000.

V/ Recevabilité : le bien fondé de la demande.**V.1/ Questions préliminaires.**

59. À titre préliminaire, et bien qu'il ne puisse pas être l'objet d'analyse par le Tribunal dans le cadre de la procédure de mainlevée de l'article 292 de la Convention, nous considérons qu'il faudrait mettre en exergue le fait que la législation française en cause au niveau national met en péril le droit de la liberté de navigation prévu dans la Convention.

En effet, les articles 55 à 58 de la Convention établit un régime juridique applicable à la Zone Economique Exclusive de tout pays.

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

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

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

Un abus de droit qui, d'ailleurs caractérise une violation nette de l'article 58 de la Convention des Nations Unies, qui assure le droit à la libre et pacifique navigation (aux fins pacifiques et sans exploitation des ressources de pêche) de tout navire battant pavillon étranger. Cette partie ne peut pas accepter que les autorités françaises puissent prétendre appliquer son régime de contrôle des obligations des navires étrangers dans sa ZEE sans aucun respect par des principes essentiels du droit international, parmi lesquels, le droit à la **présomption d'innocence et le principe de proportionnalité**.

Le "Monte Confurco" n'ayant pas envisagé de pêcher dans cette zone, son commandant n'a pas considéré nécessaire de demander une telle autorisation.

Le "Monte Confurco", qui traversait la ZEE de Kerguelen avec la seule volonté d'une part de raccourcir la route nécessaire afin d'arriver à son lieu de destination, hors de la dite ZEE, et d'autre part, d'éviter les zones de pêche CCAMLR, n'a fait donc qu'exercer son droit à la libre navigation.

Il est inadmissible que les autorités françaises basent leur décision d'arraisonnement du navire sur des simples présomptions, dont la base n'est que le fait qu'on ait trouvé des bouées dans la mer et 2 unités de légine fraîche dans les cales.

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

L'analyse correcte devrait être de présumer le nombre des jours que le navire est resté à l'intérieur de la ZEE. Dans le cas d'espèce est de moins de 24 heures avant d'être surpris dans la ZEE.

V.2/. Indépendance des voies de droit.

61. L'ordonnance du Tribunal d'Instance de Saint-Paul, de 22 novembre 2000 fixant la caution sera objet d'un recours devant la juridiction française compétente.

Or, ce fait ne fait pas l'obstacle à l'introduction de cette demande devant le Tribunal International du Droit de la Mer, étant donné que l'article 292 prévoit une procédure indépendante mais non un recours en appel contre une décision rendue par une juridiction interne. Comme le TRIBUNAL a déjà reconnu :

« Aucune limitation ne doit être lue dans l'article 292, qui irait à l'encontre de l'objet et du but mêmes de cet article. De fait, l'article 292 autorise la soumission d'une demande de mainlevée après une courte période à compter du moment de l'immobilisation et, dans la pratique, les recours internes ne peuvent normalement pas être épuisés dans un délai aussi court »⁵.

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

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

Le commandant du MFV "MONTE CONFURCO" a été placé, le 21 novembre 2000, « sous contrôle judiciaire » avec interdiction de quitter l'île de la Réunion, et avec retrait de son passeport espagnol. Ceci constitue une grave violation de ses droits personnels car, même si aucune peine d'emprisonnement n'a été formellement

⁵ Voir attendu 58, affaire Camouco.

prononcée à son encontre, il est retenu contre sa volonté sur l'île de la Réunion au motif que sa présence est présumée nécessaire à l'instruction qui n'a toujours pas été clôturée.

La République des Seychelles demande, par conséquent au Tribunal de considérer que cette situation, dans son ensemble, n'est pas compatible avec l'obligation de l'article 73 § 3 de la Convention qui dispose que :

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

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

Les faits sont les suivants :

a/ En vertu de la loi applicable à la date des faits et réprimant, dans les ZEE des Terres Australes et Antarctiques françaises, les infractions sur la pêche (cf. **Annexe 9**), le commandant ARGIBAY PEREZ risque au maximum une amende de 1.000.000 de FF assorti de 6 mois d'emprisonnement.

b/ Le capitaine a été gardé à vue par la Gendarmerie entre le 19 et le 20 novembre 2000.

c/ Le 21 novembre 2000, le commandant ARGIBAY PEREZ est mis en examen et est placé sous contrôle judiciaire par le Parquet du Tribunal de Grande Instance de Saint-Denis pour (**ANNEXE 9**) pour :

- «- Omission de déclaration d'entrée dans la ZEE de Kerguelen ;*
- Pêche sans autorisation dans la ZEE des Iles Kerguelen ».*

64. La République des Seychelles veut insister sur le fait que la situation est encore plus grave car :

- La législation française ne prévoit pas de cautionnement différent pour couvrir la responsabilité du commandant de celle du navire (ou de l'armement). On notera que l'Ordonnance du Tribunal d'instance de Saint Paul du 22 novembre 2000 fixe bien un cautionnement de 1.000.000 de FF mais celui est fondu dans la caution globale de 56.400.000 FF.
- Si le droit international ne prévoit pas de peines d'emprisonnement dans des affaires d'infractions de pêche, le Juge national ne pourra utiliser des mesures instaurées spécifiquement dans des procédures pouvant aboutir au prononcée de peines d'emprisonnement, (telle que le contrôle judiciaire), pour sanctionner

des infractions de pêche qui, du fait du droit international, ne peuvent pas être sanctionnées par des mesures restrictives de liberté.

- les mesures de contrôle judiciaire en droit français ne peuvent même pas être applicables en droit interne parce que le droit international (article 73 § 3) édicte une interdiction d'imposer des peines d'emprisonnement dans des infractions de pêches ; Cette position a été confirmée par l'agent de la France dans l'Affaire « CAMOUCO » tel que cité par le Tribunal au point 68 de l'arrêt « CAMOUCO ».

V.4/. Violation de l'article 73, paragraphe 2: Obligation de fixer une caution raisonnable.

65. Dans le cas d'espèce, la République française lors de l'immobilisation du navire 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.

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

"Lorsqu'une caution ou une garantie suffisante a été fournie, il est procédé sans délai à la mainlevée de la saisie dont un navire aurait fait l'objet et à la libération de son équipage".

Cette obligation est sanctionnée par la procédure établie par l'article 292 paragraphe 1 de la Convention qui dispose que:

1. Lorsque les autorités d'un Etat Partie ont immobilisé un navire battant pavillon d'un autre Etat Partie et qu'il est allégué que l'Etat qui a immobilisé le navire n'a pas observé les dispositions de la Convention prévoyant la prompt mainlevée de l'immobilisation du navire ou la mise en liberté de son équipage dès le dépôt d'une caution raisonnable ou d'une autre garantie financière, la question de la mainlevée ou de la mise en liberté peut être portée devant une cour ou un tribunal désigné d'un commun accord par les parties; à défaut d'accord dans un délai de 10 jours à compter du moment de l'immobilisation du navire ou de l'arrestation de l'équipage, cette question peut être portée devant une cour ou un tribunal accepté conformément à l'article 287 par l'Etat qui a procédé à l'immobilisation ou à l'arrestation, ou devant le Tribunal international du droit de la mer, à moins que les parties n'en conviennent autrement.(...)

En outre, le paragraphe 4 du dit article dispose que:

"Dès le dépôt de la caution ou de l'autre garantie financière déterminée par la cour ou le tribunal, les autorités de l'Etat qui a immobilisé le navire se conforment à la décision de la cour ou du

S.J.Berwin & Co

tribunal concernant la mainlevée de l'immobilisation du navire ou de la mise en liberté de son équipage".

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

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

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

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

- Pour l'Etat côtier, c'est la **garantie que son pouvoir de sanction vis à vis des contrevenants sera pleinement appliquée;**
- Pour le propriétaire du navire et l'équipage, c'est la **garantie de pouvoir voir l'immobilisation cessée dans un délai le plus court possible et selon des conditions de libération raisonnables.**

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

La demande, par les autorités compétentes, d'une caution de 56.400.000 FF représente l'imposition d'une condition *disproportionnée*, si nous tenons compte de la valeur du navire lui-même, ainsi que la valeur de la cargaison à bord au moment de l'arraisonnement.

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

V.4.1/ Le concept de caractère raisonnable retenu par le juge national français.

66. L'ordonnance du Tribunal d'Instance de Saint Paul de 22 novembre 2000 confirmant la saisie du navire Monte Confurco en date du 20 novembre, établi que :

« La mainlevée de la saisie se fera sous paiement entre les mains de la Caisse des Dépôts et Consignations, d'une caution d'un montant total de CINQUANTE SIX MILLIONS ET QUATRE CENT MILLE FRANCS (56.400.000 FF) soit HUIT MILLIONS CINQ CENT QUATRE VINGT DIX HUIT CENT VINGT QUATRE EUROS ET

CINQUANTE CENTS (8.598.124,50 EUR) soit en espèces, soit en chèque certifié soit en chèque bancaire ».

Le juge national affirme avoir tenu en compte la Jurisprudence du Tribunal pour l'évaluation du caractère raisonnable de la caution. Le critère raisonnable doit se comprendre comme l'équilibre global à établir entre le montant, la forme et la nature de cette caution.

Le juge a considéré que l'évaluation de ce caractère raisonnable ressort de la gravité des infractions reprochée au capitaine du navire immobilisé, des sanctions pouvant être imposées par les lois de l'État côtier, de la valeur du navire immobilisé et celle de la cargaison.

D'ailleurs, le juge a tenu compte du fait que la caution doit garantir à la fois :

- la représentation du capitaine à l'encontre de qui le procès-verbal d'infraction a été dressé.
- le paiement, d'une part, de la réparation des dommages causés par l'infraction et des restitutions, et d'autre part, des amendes encourues.

De plus, l'ordonnance dispose que :

« Attendu que le navire de pêche en cause a été évalué par un expert maritime, à 15.000.000 FF; que les amendes encourues par le capitaine du navire doivent être évaluées sur la base de 158 tonnes de poissons illégalement pêchés à 79.000.000 FF; qu'enfin les victimes se voient attribuer généralement des indemnités de moins de 100.000 FF. »

Le juge a fixé la caution par rapport à ces montants de la forme suivante :

- Pour garantir la représentation du capitaine de navire appréhendé: 1.000.000 FF.
- Pour garantir le paiement des dommages causés par les infractions relevées: 400.000 FF.
- Pour garantir le paiement des amendes encourues et la confiscation du navire: 55.000.000 FF.

IV.4.2 Le concept de caractère raisonnable dans la jurisprudence du Tribunal International du Droit de la Mer.

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

En effet, dans la version française de l'arrêt du 4 décembre 1997, "*N/V Saiga I*"⁶, le Tribunal dispose que :

⁶ Aff. 1/97. Aff du Navire "SAIGA." entre Saint Vincent et les Grenadines, d'une part, et la Guinée, d'autre part.

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

(...)

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

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

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

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

68. Lors de l'affaire Camouco, le Tribunal a dû se prononcer sur le caractère raisonnable de la caution fixée par les autorités françaises lors de l'arraisonnement d'un navire sur la base de la même législation appliquée dans le cas d'espèce. Dans l'affaire « Camouco », le Tribunal a considéré que:

"67. (...) un certain nombre d'éléments sont pertinents pour l'évaluation du caractère raisonnable d'une caution ou d'une autre garantie financière. Au nombre de ces éléments, il y a: la gravité des infractions imputées, les sanctions imposées ou pouvant l'être en vertu des lois de l'État qui a immobilisé le navire, la valeur du navire immobilisé et celle de la cargaison saisie, le montant de la caution imposée par l'État qui a immobilisé le navire, ainsi que la forme sous laquelle la caution est exigée".

Pour ce qui concerne la gravité des infractions, le Tribunal s'est borné à "prendre note", sans donner des remarques plus approfondies.

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

Par rapport à la valeur du navire, le Tribunal a disposé que:

"69. (...) Toutefois, la seule valeur du navire ne peut pas constituer l'élément décisif pour la détermination du montant de la caution ou de l'autre garantie financière".

Finalement, le Tribunal est arrivé à la conclusion que la caution de 20.000.000 FF exigée par les autorités françaises n'étaient pas raisonnable sur la base de la valeur de la cargaison, la valeur du navire et la gravité des infractions.

Dans le tableau ci-dessous, nous constatons que le Tribunal a évalué les différents facteurs avec une intensité différente:

	SAIGA	CAMOUCO
Valeur du navire	1.500.000 USD (valeur assurée).	3.700.000 (valeur communiquée par l'armateur). 20.000.000 (valeur communiquée par les autorités françaises).
Valeur de la cargaison	1.000.000 USD	380.000 FF
Montant de la caution fixée par les autorités nationales	-	20.000.000 FF
Gravité des infractions allégées.	15.000.000 USD	capitaine: 5.000.000 FF
Caution fixée par le Tribunal	1.400.000 USD	8.000.000 FF Cette somme représente: 160% de la responsabilité capitaine 40% de la caution réclamée par les autorités françaises.

Dans l'affaire SAIGA, la caution fixée par le Tribunal représentait seulement 9% de l'amende maximale qui pouvait être imposée.

Néanmoins, dans l'affaire Camouco, la caution représentait 160% de l'amende maximale qui pouvait être imposée au capitaine.

Si nous tenons compte de l'arrêt final dans l'affaire CAMOUCO⁸, dans laquelle l'amende maximale imposée au capitaine a été de 3.000.000 FF, c'est à dire, la

⁸ Cf Annexe 17.

SJ Berwin & Co

caution fixée en principe par les autorités françaises (20.000.000 FF), représentait alors seulement 15% et 37, 5% de la caution fixée par le Tribunal.

V.4.3 Le concept raisonnable dans le Droit International.

69. Dans cette affaire le Tribunal doit porter son attention sur la question du caractère raisonnable de la caution fixée par les autorités françaises.

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

Le Tribunal doit examiner, d'abord, la fonction que la caution joue pour l'État qui a immobilisé le navire et ensuite, la fonction que la caution joue pour l'Etat du pavillon et pour les intérêts privés agissant pour son compte devant le Tribunal.

Pour la France, Etat côtier qui a immobilisé le navire, la fonction de la caution est celle de garantir la représentation en justice du capitaine et le paiement des amendes.

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

Le concept raisonnable de l'article 73 doit concilier d'une part l'exigence de garantie de l'Etat du pavillon d'obtenir la mainlevée de l'immobilisation du navire et la libération du capitaine et d'autre part, la garantie de la sauvegarde des droits de l'Etat côtier au regard de la caution.

70. Ces deux exigences doivent être équilibrées, étant donné que les deux Etats sont légitimés dans la Convention.

D'une part, la prévision d'une caution servant à faciliter la bonne administration de la justice et l'efficacité des décisions judiciaires est un complément du pouvoir de saisie et d'introduction d'une instance judiciaire que l'article 73, paragraphe 1, reconnaît à l'Etat côtier pour assurer le respect de ses lois et règlements en matière de pêche dans sa zone économique exclusive.

D'autre part, la possibilité d'obtenir que les navires et leurs équipages reviennent promptement à leurs activités économiques, malgré l'immobilisation et l'introduction de procédures judiciaires, est une exigence que la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer a considéré tellement importante qu'elle a introduit dans la Convention la procédure de l'article 292.

71. Par conséquent, la démarche la plus appropriée pour la qualification comme raisonnable dans le cadre de la procédure de prompt mainlevée, est celle du choix d'un concept autonome de droit international, déterminé comme approprié par le Tribunal lui-même.

Cette perspective implique la différence avec les concepts de droit national. Le Tribunal ne devrait jamais essayer d'appliquer les lois nationales.

Pour ces raisons, il n'y a pas d'obligation de préserver ou d'équilibrer les droits respectifs des deux parties (comme dans la procédure de mesures provisoires) ou de déterminer si une demande constitue bien un abus de voie de droit bien elle est *prima facie* non fondée (comme dans les questions préliminaires).

À notre avis, le Tribunal doit considérer le concept "raisonnable" comme un concept de Droit International.

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

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

*"Reasonableness is indeed, we might all admit, a good thing in itself, even if, like moderation, good only within reason and in moderation"*⁹.

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

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

De plus il ajoute que :

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

*Le "raisonnable"...se réfère à ce qui est généralement considéré comme devant être fait en pareille circonstance. »*¹⁰.

⁹ Voy. N. Mac Cormick "On reasonableness". Les Notions à contenu variable en droit. Bruxelles, 1984. p. 131.

¹⁰ Voy. M. Fontaine. "Best efforts, reasonable care, due diligence et règles de l'art dans les contrats internationaux". Revue de Droit des Affaires Internationales. Paris. N° 8 – 88. p. 1011 et ss.

V.4.4/« L'irraisonnabilité » de la caution fixée au niveau national.

A/ Par rapport au montant de la caution fixée par le juge national

73. Le juge national affirme avoir tenu compte des facteurs énoncés par le Tribunal International du Droit de la Mer, et en particulier, la valeur du navire et les amendes encourues par le capitaine du navire.

Pourtant, et comme nous le démontrerons, nous considérons que la caution ne peut être justifiée par une évaluation à un niveau exagérée de la valeur du navire, comme l'ont fait les juridictions françaises de la Réunion, ou en faisant une confiance excessive à la possibilité d'établir les amendes maximales prévues dans la législation nationale à l'encontre du capitaine.

a. La valeur du navire.

74. Le juge national affirme s'être fondé sur le rapport fait par un expert maritime, M. Chancerel, qui évalue la valeur du navire à 15.000.000 FF.

Pourtant, cette partie a déjà démontré que cette valeur a été exagérée, comme l'indiquent les deux rapports apportés par deux experts maritimes indépendants, qui chiffrent la valeur du navire en moyenne à 450.000 US \$.

b. La valeur de la cargaison.

75. L'ordonnance du juge fixant la caution ne se prononce pas sur la valeur de la cargaison, qui a déjà été saisie par les autorités françaises.

En effet, le procès verbal de saisie n° 58/AM/00, les autorités ont procédé à la saisie de la totalité du produit de la pêche estimée à 158 tonnes de légines. La valeur calculée par les autorités, et que cette partie ne discute pas car est la valeur réelle dans le marché international, est de 9.000.000 FF, soit 1.373.000 EUROS.

Les autorités françaises ont décidé de vendre par appel d'offre restreint, et le produit de la somme sera consigné au Trésor Public en attendant que le tribunal en ordonne la destination.

Pourtant, le juge n'a pas pris en considération la valeur de la cargaison, qui devrait être considéré comme un facteur inclus dans le concept de raisonnable.

D'ailleurs, nous pouvons faire référence à l'affaire SAIGA, où le Tribunal a considéré que la valeur de la cargaison déchargée devait être considérée comme partie de la caution:

"84. Compte tenu de la valeur commerciale du gasoil déchargé et des difficultés que pourrait supposer le rechargement du gasoil dans le cales du Saiga, le Tribunal a considéré que la quantité de gasoil déchargé soit considérée comme une garantie à détenir et, selon le cas, à remettre par la Guinée, en nature ou en équivalence en dollars au moment de l'arrêt ».

Par conséquent, les 9 millions de francs devaient être considérés comme faisant partie de la garantie.

c. La valeur du matériel de pêche.

76. En outre, les autorités françaises ont procédé à la saisie du matériel de pêche, par procès verbal de saisie, n° 59/AM/00, qui a été évalué à 300.000 francs.

Cette valeur n'a pas été non plus retenue par le juge lors de la fixation de la caution.

Nous considérons que la valeur du matériel de pêche devrait avoir été considérée comme faisant partie la caution.

d. La valeur des appâts de pêche, le gasoil.

77. En outre, et malgré le fait que les appâts de pêche et le gasoil n'aient pas été l'objet d'une saisie formelle par les autorités françaises, nous considérons que leur valeur doit faire partie de la caution, étant donné qu'ils ne sont plus à la disposition de l'armateur.

Les appâts de pêche ont une valeur de 243.000 FF et le gasoil de 203.382 FF.

Ces montants, qui n'ont pas été retenus par le juge national lors de la fixation de la caution, doivent faire partie intégralement du calcul du montant de la caution raisonnable.

e. La gravité des infractions alléguées.

78. Le juge a considéré que les faits qui ont donné lieu à l'immobilisation du navire et à la saisie du même sont qualifiés comme délits, en particulier:

1) L'entrée dans la ZEE des TAAF sans autorisation préalable, et sans signaler sa présence ni déclarer le tonnage de poisson détenu à bord auprès du chef de district de l'archipel le plus proche;

2) Pêche illégale, du moment qu'il a été constaté à bord la présence de 158 tonnes de légine, et du fait que le navire ait été surpris dans la ZEE sans avoir signalé sa présence ni déclaré la quantité de poisson détenu, il est présumé que la totalité des prises a été illégalement pêchée dans la zone économique exclusive.

Conformément avec la législation en vigueur, l'amende maximale qui pourrait être imposée à l'encontre du capitaine serait de 79.000.000 FF.

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

(A) Cette **peine d'amende** pour défaut de notification d'entrée sur une ZEE apparaît normale et proportionnée et, peut, à notre avis, rentrer dans le cadre des sanctions qu'en vertu du droit international, l'Etat côtier peut adopter pour contrôler l'accès de sa ZEE.

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

79. Le juge français s'appuie sur une présomption, sur une déduction. Or, force est de constater que cette présomption légale n'existe pas. A aucun moment dans la loi, il n'est écrit que, sous prétexte que le bateau ne se serait pas signalé, tout le poisson

détenu à bord a forcément et obligatoirement été pêché dans la zone économique exclusive française. Cette présomption ne s'y trouve pas.

Le droit français, définit une présomption comme une conséquence que la loi tire d'un fait connu vers un fait inconnu. C'est un procédé qui permet en quelque sorte à celui qui l'invoque de se dispenser de prouver le fait inconnu. On part d'une chose certaine et il y a une déduction qui nous amène vers un fait incertain.

Les présomptions sont prévues dans le droit français dans un certain nombre de dispositions, mais en droit civil. En l'occurrence, le cas d'espèce est en cas dans le cadre du droit pénal, un droit répressif où cette présomption de culpabilité que l'Etat français cherche à instaurer ne peut pas exister. Bien au contraire, c'est la présomption d'innocence s'applique dans tous les systèmes de droit et qu'un individu est a priori présumé innocent.

80. Ce fait a une importance vitale, parce que nous nous trouverions dans une situation similaire à celle de l'affaire SAIGA où le Tribunal a disposé que:

"51. 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, en ce sens que le Tribunal peut les prendre en considération aux fins de la présente affaire. L'application de ce critère n'exclut pas que le Tribunal, s'il était saisi d'une affaire qui exige un examen détaillé quant au fond, puisse aboutir à une conclusion différente. Ce critère semble d'autant plus approprié que, dans les procédures visées à l'article 292, le Tribunal doit évaluer les "allégations" faites par le demandeur, selon lesquelles certaines dispositions de la Convention sont en jeu et les objections de l'Etat qui a procédé à l'immobilisation fondée sur sa propre qualification des textes de loi sur lesquels il a fondé son action. Il est clair pour le Tribunal qu'il ne peut en l'occurrence, se fonder uniquement sur les qualifications faites par les parties".

Attention particulière doit être faite à l'attendu 71 de cette même affaire où le Tribunal affirme très clairement:

"Compte tenu du caractère indépendant des procédures prévoyant la prompte mainlevée de l'immobilisation des navires et la prompte libération de leurs équipages, le Tribunal, en adoptant sa propre qualification des lois de l'Etat qui a procédé à l'immobilisation du navire, n'est pas lié par la qualification faite par cet Etat. (...)

Pour conclure dans son paragraphe 72 que:

"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 devons rappeler 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.

81. Si le Tribunal accepte la qualification faite des faits par une des parties, donc la France, il y a 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 ne constitue pas, pourtant, une infraction de l'article 73 paragraphe 1 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 a reconnu dans l'arrêt SAIGA que:

"49. Par conséquent, cette disposition signifie que, si les Etats qui sont parties à la procédure devant le Tribunal sont liés par l'arrêt adopté par le Tribunal pour ce qui est de la mainlevée et de la caution ou autre garantie, les juridictions nationales ne sont pas, lors de l'examen de la question quant au fond, liées par les constatations de fait ou de droit que le Tribunal a pu faire pour aboutir à ses conclusions":

Par conséquent, l'indépendance des juges nationaux est garantie.

82. Dans notre affaire, pour mettre en œuvre cette notion, le Tribunal devrait porter son analyse sur les faits et circonstances de cette affaire, parmi elles,

- La notification tardive et incomplète, où les autorités semblent faire une liaison avec des faits du passé tout à fait légaux (tels que le déchargement de plus de 200 tonnes à l'île Maurice, au mois d'août 2000),
- La violation de droits de la défense (l'accusé n'a pas eu l'accès aux documents qui font la base de toute l'accusation),
- La faiblesse des preuves apportées par les Autorités françaises.

Le Tribunal devra, en conséquence, *établir si les allégations faites sont "soutenables" ou sont de caractère suffisamment plausible*, et justifiant la qualification faite par le juge français.

Nous considérons que l'interprétation que les juges français font de la législation applicable entraîne la fixation d'une caution exorbitante.

En effet, la loi française prévoit une amende de 1.000.000 FF, pour défaut de notification. Cette amende couvre aussi le fait qu'il y ait au moins deux tonnes dans les cales (pour lesquelles il y a une présomption de pêche illicite).

Pourtant, la loi a établi qu'à partir de la troisième tonne, l'amende est de 500.000 FF pour chaque tonne supplémentaire, tonnes pour lesquelles cette

S.J.Berwin & Co

présomption ne doit pas jouer, car il s'agit d'un délit autonome et indépendant de celui de défaut de notification de l'entrée dans la ZEE.

Dans le cas d'espèce, nous pouvons voir que le juge a fait ce calcul automatique. Pour un navire qui n'a pas signalé son entrée et qui a 158 tonnes dans ses cales, les amendes qui peuvent être imposées sont les suivantes:

- amende pour défaut de notification :	1.000.000 FF (qui couvre aussi les 2 premières tonnes).
- amende pour pêche illégale :	78.000.000 FF (156 tonnes x 500.000)
TOTAL :	79.000.000 FF.

83. Pourtant, il a été démontré que le MFV « MONTE CONFURCO » n'était entrée dans la ZEE de Kerguelen que 24 heures avant son arraisonnement, c'est à dire que sa présence dans la ZEE n'excédait pas un jour, pour lequel, et malgré la faiblesse des preuves et la violation du principe de présomption d'innocence, et étant donné l'esprit de la loi française, on peut considérer que les prises qui peuvent être réalisées durant ces 24 heures ont été réalisées dans la ZEE. Conformément aux conditions techniques du navire, nous pouvons déterminer que le MFV « MONTE CONFURCO » ne pourrait qu'avoir durant ces 24 heures pêché 4 tonnes au maximum.

Donc, la présomption ne doit pas jouer par rapport aux prises totales stockées dans les cales, mais par rapport au tonnage maximum qui a pu être pêché durant la présence du navire dans la ZEE, c'est à dire 24 heures.

Par conséquent, si nous considérons que le navire aurait pu pêcher 4 tonnes, il peut voir s'imposer une amende pour pêche illicite de 1.000.000 FF, étant données que les 2 premières tonnes sont couvertes par l'amende pour défaut de notification. C'est à dire, les amendes qui peuvent être imposées à un navire avec 4 tonnes sont les suivantes :

- amende pour défaut de notification :	1.000.000 FF (qui couvre aussi les 2 premières tonnes).
- amende pour pêche illégale :	1.000.000 FF (2 tonnes x 500.000)
TOTAL :	2.000.000 FF

84. En outre, cette démarche n'est pas étrangère au juge français.

L'arraisonnement du navire MAGALLANES 1 dans la ZEE (**ANNEXE 18**), qui a été immobilisé après avoir été arraisonné avec 176.513 Kg. de prises dans ses cales. Dans cette affaire, les autorités françaises ont fixé la caution lors de la saisie du navire à 85.000.000 FF.

Mais, par contre, cette caution n'a pas été confirmée par le juge qui l'a réduit à 3.000.000 FF.

Les autorités françaises ont présumé que les 176 tonnes dans les cales avaient été pêchées dans les eaux de la ZEE, et l'amende qui pouvait être imposée était de 88.500.000 FF.

Dans son raisonnement, le juge a tenu compte des faits et a limité les prises présumées réalisées dans les eaux de la ZEE à 4.512 kg. (quatre tonnes et demie), en soulignant :

« Qu'en l'espèce l'étude d'un document découvert dans la chambre du capitaine du MAGALLANES 1 a permis de retracer les quantités stockées à 176.513 Kg. de légines, qu'en face de la date du 4 décembre était portée la quantité de 4.512 kg.

Attendu cependant qu'au regard des éléments de l'espèce il convient de limiter le montant de la caution qui devra être payée pour obtenir main-levée de la saisie du navire à 3.000.000 FF en garantie de paiement ».

85. Ces quatre tonnes et demie représentent les prises que aurait pu réalisé le navire Magallanes, conformément au(x) jour(s) de pêche passé(s) dans la ZEE. Pour ce montant, l'amende maximale serait de : 3.500.000 , dont 1.000.000 FF, pour défaut de notification et les deux premières tonnes saisies, et 2.500.000 FF (pour les deux tonnes et demie supplémentaires).

Par conséquent, nous considérons qu'il serait approprié que le Tribunal adopte une démarche similaire à celle retenue par le juge lors de la confirmation de la saisie du navire MAGALLANES 1.

B/. Par rapport à la nature de la caution.

86. En deuxième lieu, le juge a fixé une caution exclusivement financière, en oubliant la caution qui *de facto* a été constituée par les autorités lors de la saisie et vente éventuelle de la cargaison, du navire, des appareils de pêche, les appâts de pêche, et du gasoil du navire.

En effet, c'est la Convention elle-même qui a prévu cette possibilité, étant donné que l'article 292, paragraphe 1 dispose que « dès le dépôt d'une caution raisonnable ou d'une autre garantie financière ».

À cet égard, nous pouvons rappeler l'affaire Saiga, où le Tribunal a pris en considération le fait que le gasoil dans les cales du navire avait été déchargé, et pour cette raison l'a considérée comme une garantie à détenir par l'État côtier. Étant donné les circonstances, le Tribunal a considéré qu'il était raisonnable d'ajouter à cette garantie une garantie financière d'un montant de 400.000 USD.

C/. Par rapport à la forme de la caution

87. En dernier lieu, le juge a déterminé que la caution soit « *en espèces, en cheque certifié, en chèque bancaire* ».

Le juge a ignoré la possibilité de que la caution soit établie sous forme d'une garantie bancaire, telle que l'affaire CAMOUCO a reconnu.

S.J.Berwin & Co

En outre, dans l'affaire SAIGA, le TRIBUNAL a aussi reconnu la possibilité que la garantie soit constituée sous forme d'une lettre de crédit ou de garantie bancaire.

Par conséquent, le tableau ci-dessous reprend tous les facteurs qui doivent être englobés pour la fixation de la caution raisonnable.

	Valorisation minimale	Valorisation maximale
Navire	3.890.000 FF	15.000.000 FF
Cargaison saisie	9.000.000 FF	9.000.000 FF
Appareils de pêche saisis	300.000 FF	300.000 FF
Appâts de pêche	243.000 FF	243.000 FF
Gasoil	203.382 FF	203.382 FF
Amendes qui peuvent être imposées	2.000.000 FF : - 1.000.000 FF : par défaut de notification. - 1.000.000 FF : par pêche illicite (calculée par rapports aux prises d'un jour de pêche).	79.000.000 FF : -1.000.000 : par défaut notification. -78.000.000 : par pêche illicite (calculée par rapport à 156 tonnes).

88. C'est sur la base de ces éléments ou paramètres que le Tribunal devra adopter un cautionnement raisonnable.

Comme dernière remarque nous signalons la grande importance des autres éléments suivants qui découlent des décisions judiciaires définitives et qui n'ont pas fait l'objet d'appel:

1. Affaire MFV Vieirasa XII avec 200.000 FF pour défaut de signaler son entrée a la ZEE, au lieu de 1.000.000 FF.
2. Affaire MFV Camouco avec décision définitive de pêche illicite avec une amende de 3.000.000 FF et **SANS** confiscation ni de navire ni de cargaison malgré la condamnation par pêche illicite.
3. Affaire MFV Magallanes 1, où la caution a été fixé à 3.000.000 FF pour un jour de pêche même s'il avait presque 180 tonnes dans ses cales.

VI/ CONCLUSIONS

Par conséquent et en vertu de :

- l'article 292 de la Convention,
- l'article 34 de l'annexe VI de la Convention,
- et les articles 113 et 125 du Règlement de procédure du Tribunal,

la partie requérante

DEMANDE AU TRIBUNAL :

- 1/ De dire que le Tribunal est compétent au titre de l'article 292 de Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer pour connaître de la requête déposée ce jour ,
- 2/ De déclarer la recevabilité de la présente requête,
- 3/ De déclarer que la République française a violé l'article 73, paragraphe 4, en ne notifiant pas 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 au commandant du navire "Monte Confurco", monsieur José Pérez Argibay.
 - De demander, à titre incident, et aux bonnes fins de la procédure, que la République française permet au Commandant de se rendre à l'audience qui aura lieu prochainement à Hambourg.
 - 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, vue l'impossibilité de lui imposer peines d'emprisonnement et le fait qu'il soit citoyen européen;
 - De constater que le non-respect par la République française des dispositions de l'article 73, paragraphe 3, en appliquant au commandant des mesures à caractère pénales qui constituent de facto une rétention illégale.
- 6/ De fixer un cautionnement à hauteur maximale de 2.200.000 FF , sur la base de :
 - 200.000 FF, pour le défaut de se signaler

S.J Berwin & Co

- 2.000.000 FF, pour une présence de 24 heures dans la ZEE sans se signaler ; et jusqu'aux 4 tonnes de pêche théoriques dans le 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 nos calculs, la valeur de ceux est de 9.476.382 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 équivalentes qui devront être débarquées immédiatement.

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, et non pas un paiement en espèces, à déposer auprès la République française à moins que les parties décident que soit déposée auprès le Tribunal, en échange de la mainlevée de l'immobilisation du navire.

Note du Greffe : La page suivante (p. 46 dans la version originale de la requête) non est reproduite. Il s'agit d'une copie du passeport de l'agent des Seychelles et de la vérification de sa signature.

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

Bruxelles, le vendredi 24 novembre 2000



Ramón García Gallardo.

Agent

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

I. Introduction

Le soussigné Ramón García Gallardo, avocat au barreau de Madrid et Bruxelles et du cabinet SJ BERWIN & Co (Londres, Bruxelles, Frankfurt, Berlin, Madrid, Munich), Agent de la **République des Seychelles**, en vertu de l'article 292 § 2 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer a déposé une requête visant à ce que la **République française** mette fin, sans délai, à la violation caractérisée des différents dispositions de ladite Convention et notamment les articles 73 et concordants.

II/ Résumé des faits.

Le MFV « MONTE CONFURCO » est actuellement titulaire d'une licence de pêche seychelloise n° 710 (en date du 18.07.2000) pour pêcher dans les eaux internationales sans limitation aucune au niveau des zones de pêches, y exclus bien sûr les ZEE

Le MFV « MONTE CONFURCO » a appareillé du Port Louis (Ile 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'à début décembre 2000.

Le navire était sous les ordres du commandant JOSE ARGIBAY PEREZ qui avait signé préalablement un 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 aucune ZEE.

Le 7 novembre 2000, à 10H00 (Temps universel D), le MFV "MONTE CONFURCO" se trouvait hors des eaux françaises, à la position approximative de 47°40' S /63°30' E où il était en train de terminer de pêcher dans les eaux internationales et il avait l'intention de passer les dernières semaines de campagne de pêche sur le *Williams Bank* situé au Sud-Est de la ZEE de Kerguelen, en eaux internationales et en dehors de la zone CCAMLR. Les cales frigorifiques du navire étaient déjà au 1/2 remplies, avec approximativement 158 tonnes de légines congelées.

Le capitaine a été dans l'impossibilité technique de notifier son entrée dans la ZEE et le tonnage de poisson congelé détenu à son bord du fait que son fax était en panne.

Le navire a été intercepté par la frégate de surveillance française « FLOREAL », le 9 novembre 2000 à 10H25 (D) dans la Zone Economique Exclusive (ZEE) de Kerguelen, à 80-90 milles dans l'Ouest de Kerguelen.

A bord du MFV MONTE CONFURCO, les officiers de la FLOREAL trouvent une usine propre mais humide (conditions climatiques entre -2° / -3° C), des tunnels de

congélation vides et ne fonctionnant pas, pas de trace de poisson frais dans les cales à part deux unités de légines surgelés, pas de trace de préparatifs de pêche sur les divers ponts du navire, 158 tonnes de légines congelés à une température très basse, aucune mention de pointage électronique dans les mémoires des appareils électroniques du bord pouvant laisser indiquer que le MFV "MONTE CONFURCO" était en train de pêcher et mes noms, indicatifs du navire et drapeau de la République des Seychelles non camouflés.

Tous ces éléments établissent que, contrairement aux allégations des autorités françaises, le MFV "MONTE CONFURCO" **n'était pas en train de pêcher ni de se préparer à la pêche.**

Le navire est ensuite arrivé le matin du dimanche 19 novembre 2000 à l'île de la Réunion.

Pour ce qui est de l'équipage, seul le Commandant reste retenu contre sa volonté à l'île de la Réunion car il a été placé sous contrôle judiciaire par une Ordonnance du Tribunal correctionnel de Saint Denis en date du 21 novembre 2000 et le reste de l'équipage a quitté l'île de la Réunion.

Contrairement aux dispositions de l'article 73§3 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (ci après la Convention), le magistrat délégué a placé le capitaine Jose ARGIBAY PEREZ sous contrôle judiciaire avec retrait de son passeport, limitant par la même sa faculté de mouvement en arguant du fait 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 sur le Droit de la Mer, la Cour de cassation « *n'a pas encore pris position sur la question* ». Cette attitude est en totale contrariété avec les propos de l'Agent de la République française, dans l'affaire du l'arrêt CAMOUCO, au point 68.

Le 20 novembre 2000, la Direction Régionale et Départementale des Affaires Maritimes a dressé 3 procès verbaux de saisie relatifs aux 158 tonnes de légines estimés par les Affaires maritimes à une valeur de 9 millions de FF, au navire MFV "MONTE CONFURCO" estimé, par la France, à 15.000.000 de FF et aux matériels de pêche estimés à 300.000 FF.

Le 21 novembre 2000, le commandant ARGIBAY PEREZ est mis en examen et est placé sous contrôle judiciaire par le Parquet du Tribunal de Grande Instance de Saint-Denis pour :

«- Omission de déclaration d'entrée dans la ZEE de Kerguelen ;

- Pêche sans autorisation dans la ZEE des îles Kerguelen »

Le 22 Novembre 2000, le Tribunal d'Instance de Saint-Paul rend une ordonnance par laquelle il confirme la saisie du MFV « MONTE CONFURCO» et ordonne que la mainlevée de la saisie du navire soit effectuée sous la condition du paiement d'une caution de 56.400.000 de FF (soit 7.254.375 US \$).

Valeur du navire, du cargo, du fuel et des appâts etc ..

SJ Berwin & Co

Pour ce qui est de la valeur du navire, les autorités françaises se basent sur un rapport d'expertise d'un expert maritime réunionnais qui évalue la valeur du MFV "MONTE CONFURCO" à 15.000.000 de FF or, aucun rapport corroborant cette évaluation a été fournie ni lors de l'audience, ni en annexe de l'Ordonnance

La République des Seychelles apporte donc deux rapports d'expertise ui fixe la valeur du navire entre 400.000 US \$ et 500.000 US \$.

Pour ce qui est de la valeur des appareils de pêche et des 158 tonnes de légines, la République des Seychelles ne conteste pas les estimations des Affaires maritimes françaises.

La valeur des appâts conservés à bord est de environ 243.000 FF et celle du du gasoil restant à bord de 203.382 FF.

Eléments de faits qui démontrent la faiblesse des arguments de la République française.

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

La République des Seychelles tient de plus à souligner que certains faits et éléments peuvent remettre en cause la sincérité de l'action des autorités françaises (militaires, Affaires maritimes et judiciaires) tant sur la zone ZEE qu'à l'île de la Réunion.

A/ Une notification incomplète de l'arraisonnement en violation de l'exigence de prompt notification de l'arraisonnement à l'Etat du pavillon établie par l'article 73 § 4 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer.

La République française a notifié le 13 novembre 2000 par fax simple envoyé à l'Ambassade des Seychelles à Paris mais cette notification soulève plusieurs questions : elle est incomplète au regard de la lettre de l'article 73§4 qui dispose la notification doit *comporter « les mesures prises et les éventuelles sanctions subséquentes »* et elle crée un amalgame entre les événements survenus le 8 novembre 2000 et un déchargements, selon la République française, de 225 tonnes de légines à l'île Maurice (La République des Seychelles souligne, de plus, que le déchargement effectué à Maurice est totalemt indépendant des événements du 8 novembre dernier et que cette accusation était sans fondement)

B/ Un procès verbal d'infraction 01/00 qui n'a toujours pas été communiqué à aucune des parties en cause.

Ce procès verbal d'infraction qui aurait du être notifiée au commandant dans les 24 heures après l'arraisonnement, n'a, plus de 15 jours après celui-ci, toujours pas été notifié au commandant.

Il n'a pas non plus été versé au dossier pénal qui comporte pourtant des preuves récoltées par les officiers de la FLOREAL lors de la visite du navire.

Enfin, il n'a pas été transmis aux autorités de la République des Seychelles aux termes des dispositions de l'article 73§4 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer.

Cette « absence » du procès verbal 01/00 est d'autant plus choquante que c'est ce même procès verbal qui sert de base juridique à la fois aux trois procès verbaux de saisie du MFV MONTE CONFURCO, de ses appareils de pêche et de sa cargaison (cf **Annexe 19**) et à l'ordonnance du Tribunal de Saint Paul fixant caution pour la mainlevée du navire à 56.400.000 FF.

C/ La flagrante faiblesse des éléments de preuve invoqués par les autorités françaises pour caractériser l'infraction de pêche illégale.

D'abord, les autorités françaises affirment qu'il y a un délit flagrant mais par contre on doit mettre en cause cette allégation étant donnée que la législation française prévoit que les seules dénégations ou explications du prévenu ne suffisent pas à infirmer les allégations des agents verbalisateurs. Il faut que la présomption légale cède devant la preuve contraire qui peut être apportée par des écrits ou des témoins (en vertu de l'article 431 du Code de Procédure Pénale).

La République des Seychelles tient à insister sur le fait qu'au jour du dépôt de la requête, de nombreuses circonstances factuelles de la requête restent peu claires :

Tout d'abord, la non communication du procès verbal 01/00 dressé le 9 novembre par les officiers de la FLOREAL est troublante car, si la situation était aussi flagrante que cela, les autorités françaises n'auraient pas tardées à notifier celui-ci au capitaine et à l'Etat du pavillon.

C.1/ « La constatation de la présence à l'eau de palangres identiques à celles du MFV "MONTE CONFURCO" dont les numéros constituent une suite logique, alors qu'aucun autre navire de pêche n'était sur zone ».

Cette constatation est très contestable car nul membre de l'équipage n'a vu ni connu l'existence de ces bouées de palangres avant l'arrivée, 13 jours après l'arraisonnement, à l'île de la Réunion.

C.2/ « Constatation du rejet d'appâts décongelés à la mer », « d'un nettoyage récent de l'usine » et « présence de petits poissons décongelés et d'hameçons sur l'arrière du pont du milieu ».

Cette seconde constatation est aussi assez litigieuse car, même après avoir stoppé de pêcher le 7 novembre 2000 et avoir procédé au nettoyage habituel des zones de travail (usine, ponts inférieurs et supérieurs), il est normal que subsiste dans les dites zones des déchets de poisson ou d'hameçons frais ou surgelés du fait de la rudesse des conditions climatiques dans ses zones.

C.3/ « Constatation de la présence de légines étêtées éviscérées à des températures comprises entre -1,6° et -2,4° Celcius ».

Cette présence n'est seulement matérialisée que par deux légines surgelés. Ces deux légines étaient sûrement conservées au froid pour le besoin de la cuisine du

SJ Berwin & Co

bord ; or du nettoyage de l'usine de l'usine quelques heures avant. De plus, dans l'hypothèse où le nombre de légine aurait été important, nul doute que les autorités françaises auraient donné plus d'importance à ce fait spécifique. Les autorités françaises ne déclarent pas avoir trouvé des nombreux kilos ou tonnes de poissons fraîches ou peu surgelés.

III/Le droit applicable.

III.1/ Le droit national (ANNEXE 16)

La loi applicable à la date des faits et réprimant dans la ZEE des Terres Australes et Antarctiques françaises, les infractions sur la pêche est intervenue à la suite d'une modification législative de la Loi d'origine du 1er août 1888 et par la Loi du 18 juin 1966 et modifié en 1997.

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

Dans le cadre de la présente, le texte légal à prendre en considération est le décret 96774 de ratification de la **Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, signée le 10 décembre 1982 à Montego Bay**. Cette convention de droit international est supérieure à la loi française¹¹ dès sa ratification le 30 août 1996 et sa publication au JO du 7 septembre 1996.

IV/ La Compétence du Tribunal International du Droit de la Mer.

Le Tribunal est compétent pour connaître de la demande concernant la violation de l'article 292 de la Convention.

Les Seychelles et la France sont tous deux des Etats Parties à la Convention : La République des Seychelles a ratifié le 16 septembre 1991 et la France a ratifié la Convention le 11 avril 1996, laquelle est entrée en vigueur pour la France le 11 mai 1996.

Le 22 novembre 2000, une lettre a été adressée par télécopie au Ministre français des Affaires étrangères par Maître Ramón García Gallardo du cabinet SJ Berwin & Co, Agent de la République des Seychelles.

Aucune réponse n'a été donnée à la lettre susmentionnée et aucun accord n'est intervenu entre les parties pour porter la question de la mainlevée ou de la mise en liberté devant une cour ou un tribunal dans le délai de 10 jours prévu, à compter du moment de l'immobilisation et conformément à la jurisprudence du Tribunal dans l'affaire CAMOUCO (point 54) et, en outre, et conformément à l'article 110 du Règlement du Tribunal, une demande de mainlevée de l'immobilisation du navire ou de libération de son équipage peut être faite par l'État du pavillon du navire ou en son nom. À cet égard, l'Agent dispose d'une autorisation donnée par le Gouvernement de la République des Seychelles, apostillée d'accord avec la Convention de La Haye de 5 octobre 1961, le 20 novembre 2000.

V/ Recevabilité : le bien fondé de la demande.**V.1/ Questions préliminaires.**

À titre préliminaire, et bien qu'il ne puisse pas être l'objet d'analyse par le Tribunal dans le cadre de la procédure de mainlevée de l'article 292 de la Convention, nous considérons qu'il faudrait mettre en exergue le fait que la législation française en cause au niveau national met en péril le droit de la liberté de navigation prévue dans la Convention.

En effet, les articles 55 à 58 de la Convention établit un régime juridique de liberté de navigation applicable à la Zone Economique Exclusive de tout pays.

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

V.2/ Indépendance des voies de droit.

L'ordonnance du Tribunal d'Instance de Saint-Paul, de 22 novembre 2000 fixant la caution sera objet d'un recours devant la juridiction française compétente.

Or, ce fait ne fait pas l'obstacle à l'introduction de cette demande devant le Tribunal International du Droit de la Mer, étant donné que l'article 292 prévoit une procédure indépendante mais non un recours en appel contre une décision rendue par une juridiction interne (Cf Affaire CAMOUCO , Point 58).

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

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

La République des Seychelles demande, par conséquent au Tribunal de considérer que cette situation, dans son ensemble, n'est pas compatible avec l'obligation de l'article 73 § 3 de la Convention .

V.4/ Violation de l'article 73, paragraphe 2: Obligation de fixer une caution raisonnable.

La demande, par les autorités compétentes, d'une caution de 56.400.000 FF représente l'imposition d'une condition disproportionnée, si nous tenons compte de la valeur du navire lui-même, ainsi que la valeur de la cargaison à bord au moment de l'arraisonnement.

V.4.1/ Le concept de caractère raisonnable retenu par le juge national français.

Le juge national affirme avoir tenu en compte la Jurisprudence du Tribunal pour l'évaluation du caractère raisonnable de la caution. Le critère raisonnable doit se comprendre comme l'équilibre global à établir entre le montant, la forme et la nature de cette caution.

De plus, l'ordonnance dispose que :

« Attendu que le navire de pêche en cause a été évalué par un expert maritime, à 15.000.000 FF; que les amendes encourues par le capitaine du navire doivent être évaluées sur la base de 158 tonnes de poissons illégalement pêchés à 79.000.000 FF; qu'enfin les victimes se voient attribuer généralement des indemnités de moins de 100.000 FF. »

IV.4.2 Le concept de caractère raisonnable dans la jurisprudence du Tribunal International du Droit de la Mer.

Le Tribunal octroie donc une importance essentielle au caractère équilibré et non exorbitant de la caution à imposer comme condition pour une prompt mainlevée d'un navire, notamment au point 77 et 82 de l'arrêt du 4 décembre 1997, "N/V Saiga I" (voir aussi les Juges Park, Nelson Chandrasekhara Rao, Vukas et Ndiyaé, dans leur opinion dissidente, l'importance de la raisonnable de la caution dans le cadre de l'application de l'article 292 de la Convention).

Dans l'affaire Camouco, le Tribunal a dû se prononcer sur le caractère raisonnable de la caution fixée par les autorités françaises lors de l'arraisonnement d'un navire sur la base de la même législation appliquée dans le cas d'espèce. Dans l'affaire « Camouco », point 67, le Tribunal a diagnostiqué « *un certain nombre d'éléments sont pertinents pour l'évaluation du caractère raisonnable d'une caution ou d'une autre garantie financière* ».

Pour ce qui concerne la gravité des infractions, le Tribunal s'est borné à "prendre note", sans donner des remarques plus approfondies.

Par rapport à la valeur du navire, le Tribunal a disposé que:

"69. (...) Toutefois, la seule valeur du navire ne peut pas constituer l'élément décisif pour la détermination du montant de la caution ou de l'autre garantie financière".

Dans l'affaire SAIGA, la caution fixée par le Tribunal représentait seulement 9% de l'amende maximale qui pouvait être imposée.

Néanmoins, dans l'affaire Camouco, la caution représentait 160% de l'amende maximale qui pouvait être imposée au capitaine.

Si nous tenons compte de l'arrêt final dans l'affaire CAMOUCO¹², dans laquelle l'amende maximale imposée au capitaine a été de 3.000.000 FF, c'est à dire, la caution fixée en principe par les autorités françaises (20.000.000 FF), représentait alors seulement 15% et 37, 5% de la caution fixée par le Tribunal.

V.4.3 Le concept raisonnable dans le Droit International.

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

Le concept raisonnable de l'article 73 doit concilier d'une part l'exigence de garantie de l'Etat du pavillon d'obtenir la mainlevée de l'immobilisation du navire et la libération du capitaine et d'autre part, la garantie de la sauvegarde des droits de l'Etat côtier au regard de la caution.

Cette perspective implique la différence avec les concepts de droit national. Le Tribunal ne devrait jamais essayer d'appliquer les lois nationales.

Pour ces raisons, il n'y a pas d'obligation de préserver ou d'équilibrer les droits respectifs des deux parties (comme dans la procédure de mesures provisoires) ou de déterminer si une demande constitue bien un abus de voie de droit bien elle est *prima facie* non fondée (comme dans les questions préliminaires).

V.4.4/« L'irraisonnabilité » de la caution fixée au niveau national.

A/ Par rapport au montant de la caution fixée par le juge national

Le juge national affirme avoir tenu compte des facteurs énoncés par le Tribunal International du Droit de la Mer, et en particulier, la valeur du navire et les amendes encourues par le capitaine du navire.

Pourtant, et comme nous le démontrerons, nous considérons que la caution ne peut être justifiée par une évaluation à un niveau exagérée de la valeur du navire, comme l'ont fait les juridictions françaises de la Réunion, ou en faisant une confiance excessive à la possibilité d'établir les amendes maximales prévues dans la législation nationale à l'encontre du capitaine.

a. La valeur du navire.

Le juge national affirme s'être fondé sur le rapport fait par un expert maritime, M. Chancerel, qui évalue la valeur du navire à 15.000.000 FF.

Pourtant, cette partie a déjà démontré que cette valeur a été exagérée, comme l'indiquent les deux rapports apportés par deux experts maritimes indépendants, qui chiffrent la valeur du navire en moyenne à 450.000 US \$.

b. La valeur de la cargaison.

L'ordonnance du juge fixant la caution ne se prononce pas sur la valeur de la cargaison, qui a déjà été saisie par les autorités françaises.

En effet, le procès verbal de saisie, les autorités ont procédé à la saisie de la totalité du produit de la pêche pour la valeur 9.000.000 FF.

Pourtant, le juge n'a pas pris en considération la valeur de la cargaison, qui devrait être considéré comme un facteur inclus dans le concept de raisonnable.

D'ailleurs, nous pouvons faire référence à l'affaire SAIGA, où le Tribunal a considéré que la valeur de la cargaison déchargée devait être considérée comme partie de la caution (point 84).

Par conséquent, les 9 millions de francs devraient être considérés comme faisant partie de la garantie.

c. La valeur du matériel de pêche.

En outre, les autorités françaises ont procédé à la saisie du matériel de pêche, a été évalué à 300.000 francs et cette valeur n'a pas été non plus retenue par le juge lors de la fixation de la caution.

d. La valeur des appâts de pêche, le gasoil.

En outre, et malgré le fait que les appâts de pêche et le gasoil n'aient pas été l'objet d'une saisie formelle par les autorités françaises, nous considérons que leur valeur doit faire partie de la caution, étant donné qu'ils ne sont plus à la disposition de l'armateur.

e. La gravité des infractions alléguées.

Le juge a considéré que les faits qui ont donné lieu à l'immobilisation du navire et à la saisie du même sont qualifiés comme délits, en particulier:

- 1) L'entrée dans la ZEE des TAAF sans autorisation préalable, et sans signaler sa présence ni déclarer le tonnage de poisson détenu à bord
- 2) Pêche illégale, du moment qu'il a été constaté à bord la présence de 158 tonnes de légine, et du fait que le navire ait été surpris dans la ZEE sans avoir signalé sa présence ni déclaré la quantité de poisson détenu, il est présumé que la totalité des prises a été illégalement pêchée dans la zone économique exclusive.

Conformément avec la législation en vigueur, l'amende maximale qui pourrait être imposée à l'encontre du capitaine serait de 79.000.000 FF.

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

(A) Cette **peine d'amende** pour défaut de notification d'entrée sur une ZEE apparaît normale et proportionnée et, peut, à notre avis, rentrer dans le cadre des sanctions qu'en vertu du droit international, l'Etat côtier peut adopter pour contrôler l'accès de sa ZEE.

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

Ce fait a une importance vitale, parce que nous nous trouverions dans une situation similaire à celle de l'affaire 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 les qualifications faites par les parties* ». (Point 51).

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 devons rappeler 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 des faits par une des parties, donc la France, il y a 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 ne constitue pas, pourtant, une infraction de l'article 73 paragraphe 1 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 a reconnu dans l'arrêt 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 le juge français.

Nous considérons que l'interprétation que les juges français font de la législation applicable entraîne la fixation d'une caution exorbitante.

En effet, la loi française prévoit une amende de 1.000.000 FF, pour défaut de notification. Cette amende couvre aussi le fait qu'il y ait au moins deux tonnes dans les cales (pour lesquelles il y a une présomption de pêche illicite). **Pourtant, la loi a établi qu'à partir de la troisième tonne, l'amende est de 500.000 FF pour chaque tonne supplémentaire, tonnes pour lesquelles cette présomption ne doit pas jouer, car il s'agit d'un délit autonome et indépendant de celui de défaut de notification de l'entrée dans la ZEE.**

Dans le cas d'espèce, nous pouvons voir que le juge a fait ce calcul automatique. Pour un navire qui n'a pas signalé son entrée et qui a 158 tonnes dans ses cales, les amendes qui peuvent être imposées sont les suivantes: amende pour défaut de

S.J.Berwin & Co

notification (1.000.000 FF couvrant aussi les 2 premières tonnes) + amende pour pêche illégale (78.000.000 FF soit 156 tonnes x 500.000FF). Ce qui fait un total de **79.000.000 FF**.

Pourtant, il a été démontré que le MFV « MONTE CONFURCO » n'était entrée dans la ZEE de Kerguelen **que 24 heures avant son arraisonnement**, c'est à dire que sa présence dans la ZEE n'excédait pas un jour, pour lequel, et malgré la faiblesse des preuves et la violation du principe de présomption d'innocence, et étant donné l'esprit de la loi française, on peut considérer que les prises qui peuvent être réalisées durant ces 24 heures ont été réalisées dans la ZEE. Conformément aux conditions techniques du navire, nous pouvons déterminer que le MFV « MONTE CONFURCO » ne pourrait qu'avoir durant ces 24 heures pêché 4 tonnes au maximum.

Donc, la présomption ne doit pas jouer par rapport aux prises totales stockées dans les cales, mais par rapport au tonnage maximum qui a pu être pêché durant la présence du navire dans la ZEE, c'est à dire **24 heures**.

Par conséquent, si nous considérons que le navire aurait pu pêcher 4 tonnes, il peut voir s'imposer une amende pour pêche illicite de 1.000.000 FF + une amende pour pêche illégale (1.000.000 FF soit pour 2 tonnes x 500.000 FF). Ce qui fait un total de **2.000.000 FF**.

En outre, cette démarche n'est pas étrangère au juge français car lors de l'arraisonnement du navire MAGALLANES 1 dans la ZEE avec 176.513 Kg. de prises dans ses cales, les autorités françaises ont fixé la caution lors de la saisie du navire à 85.000.000 FF. Mais, par contre, cette caution n'a pas été confirmée par le juge qui l'a réduit à 3.000.000 FF.

B/. Par rapport à la nature de la caution.

En deuxième lieu, le juge a fixé une caution exclusivement financière, en oubliant la caution qui *de facto* a été constituée par les autorités lors de la saisie et vente éventuelle de la cargaison, du navire, des appareils de pêche, les appâts de pêche, et du gasoil du navire.

En effet, c'est la Convention elle-même qui a prévu cette possibilité, étant donné que l'article 292, paragraphe 1 dispose que « dès le dépôt d'une caution raisonnable ou d'une autre garantie financière ».

À cet égard, nous pouvons rappeler l'affaire Saiga, où le Tribunal a pris en considération le fait que le gasoil dans les cales du navire avait été déchargé, et pour cette raison l'a considérée comme une garantie à détenir par l'État côtier

C/. Par rapport à la forme de la caution

En dernier lieu, le juge a déterminé que la caution soit « *en espèces, en cheque certifié, en chèque bancaire* ».

Le juge a ignoré la possibilité de que la caution soit établie sous forme d'une garantie bancaire, telle que l'affaire CAMOUCO a reconnu.

En outre, dans l'affaire SAIGA, le TRIBUNAL a aussi reconnu la possibilité que la garantie soit constituée sous forme d'une lettre de crédit ou de garantie bancaire.

VI/ CONCLUSIONS

La partie requérante **DEMANDE AU TRIBUNAL :**

- 1/ De dire que le Tribunal est compétent au titre de l'article 292,
- 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 au commandant du navire "Monte Confurco", monsieur José Pérez Argibay.
 - De demander, à titre incident, et aux bonnes fins de la procédure, que la République française permet au Commandant de se rendre à l'audience qui aura lieu prochainement à Hambourg.
 - 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, vue l'impossibilité de lui imposer peines d'emprisonnement et le fait qu'il soit citoyen européen;
 - De constater que le non-respect par la République française des dispositions de l'article 73, paragraphe 3, en appliquant au commandant des mesures à caractère pénales qui constituent de facto une rétention illégale.
- 6/ De fixer un cautionnement à hauteur maximale de 2.200.000 FF (200.000 FF pour le défaut de se signaler + 2.000.000 FF, pour les 4 tonnes de pêche théoriques dans le pire des circonstances),
- 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 nos calculs, la valeur de ceux est de 9.476.382 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 équivalentes qui devront être débarquées immédiatement.
- 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, et non pas un paiement en espèces, à déposer auprès la République française à moins que les parties décident que soit déposée auprès le Tribunal, en échange de la mainlevée de l'immobilisation du navire.

LISTE DES ANNEXES

1	Mandat de la République des Seychelles, en vertu de l'article 292 § 2 et son apostille.
1 bis	Fax de notification de l'arraisonnement du MFV "MONTE CONFURCO", envoyé le 9 novembre 2000 par la Préfecture de la Réunion.
2	Fax adressé par l'agent de la République des Seychelles à la République française.
2 bis	Photos des signes d'identification du navire.
3	Certificat de registration de navire aux Seychelles.
4	Certificats de conformité du Navire aux Règles Internationaux.
5	Licence de pêche n° 710 du 18 juillet 2000.
6	Certificats des déchargements de légines en date du 21.08.2000
7	Contrat de Travail du Capitaine.
8	Fax adressé par Maître Garcia-Gallardo aux Affaires Maritimes le 16.11.2000.
9	Procès Verbal de la Comparution préalable devant le juge du Capitaine.
10	Ordonnance du 22.11.2000 du Tribunal d'Instance de Saint Paul en date du 22.11.2000.
11	Rapport de l'expert Maritime M. Albino Morán.
12	Rapport de BP Shipping.
13	Facture de la Seaborne (Appâts).
14	Facture de la Shell Mauritius (Fuel).
15	Attestation de A. Poutada en les matériels de pêche.
16	Dispositions françaises applicables à notre cas.
17	Arrêt final de l'affaire Camouco.
18	Ordonnance en date 19.12.1997 dans l'affaire José Sampedro Monteagudo (navire Magallanes).
19	3 Procès Verbaux de saisie en date du 21.11.2000
20	Lettre de Monteco Shipping Corporation a la Seychelles Fishing Authority en 09.11.2000