



EUROPEAN COURT OF HUMAN RIGHTS
COUR EUROPÉENNE DES DROITS DE L'HOMME

GRANDE CHAMBRE

AFFAIRE MANGOURAS c. ESPAGNE

(Requête n° 12050/04)

ARRÊT

STRASBOURG

28 septembre 2010

En l'affaire Mangouras c. Espagne,

La Cour européenne des droits de l'homme, siégeant en une Grande Chambre composée de :

Jean-Paul Costa, *président*,
Christos Rozakis,
Nicolas Bratza,
Peer Lorenzen,
Françoise Tulkens,
Giovanni Bonello,
Ireneu Cabral Barreto,
Nina Vajić,
Anatoly Kovler,
Elisabeth Steiner,
Ljiljana Mijović,
Davíd Thór Björgvinsson,
Mark Villiger,
George Nicolaou,
Ledi Bianku,
Mihai Poalelungi, *juges*,
Alejandro Saiz Arnaiz, *juge ad hoc*,

et de Michael O'Boyle, *greffier adjoint*,

Après en avoir délibéré en chambre du conseil le 23 septembre 2009 et le 23 juin 2010,

Rend l'arrêt que voici, adopté à cette dernière date :

PROCÉDURE

1. A l'origine de l'affaire se trouve une requête (n° 12050/04) dirigée contre le Royaume d'Espagne et dont un ressortissant grec, M. Apostolos Ioannis Mangouras (« le requérant »), a saisi la Cour le 25 mars 2004 en vertu de l'article 34 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales (« la Convention »).

2. Devant la Cour, le requérant a été représenté par M^e J.-M. Ruiz Soroa, avocat à Bilbao. Le gouvernement espagnol (« le Gouvernement ») a été représenté par son agent, M. I. Blasco Lozano, chef du service juridique des droits de l'homme du ministère de la Justice.

3. Dans sa requête, l'intéressé alléguait notamment que le montant de la caution versée en vue de sa remise en liberté était excessivement élevé et qu'il avait été fixé sans que sa situation personnelle eût été prise en considération. Il invoquait l'article 5 § 3 de la Convention.

4. La requête a été attribuée à la cinquième section de la Cour (article 52 § 1 du règlement). Le 14 novembre 2006, le président de la section a résolu

de la communiquer au Gouvernement. Comme le permettent l'article 29 § 3 de la Convention et l'article 54 A du règlement, il a décidé que seraient examinés en même temps la recevabilité et le fond de l'affaire.

5. Invité à présenter des observations écrites sur l'affaire, le gouvernement hellénique n'a pas exprimé le souhait d'exercer ce droit (articles 36 § 1 de la Convention et 44 § 1 du règlement).

6. Le 1^{er} février 2008, la Cour a modifié la composition de ses sections (article 25 § 1 du règlement). L'affaire a été attribuée à la troisième section nouvellement composée (article 52 § 1 du règlement). Au sein de celle-ci, la chambre chargée d'examiner l'affaire (article 27 § 1 de la Convention) a été constituée conformément à l'article 26 § 1 du règlement.

7. A la suite du départ de Luis López Guerra, juge élu au titre de l'Espagne, le Gouvernement a désigné Alejandro Saiz Arnaiz pour siéger en qualité de juge *ad hoc* (articles 27 § 2 de la Convention et 29 § 1 du règlement).

8. Le 8 janvier 2009, la chambre, composée de Josep Casadevall, président, Elisabet Fura, Corneliu Bîrsan, Boštjan M. Zupančič, Egbert Myjer, Ineta Ziemele, juges, Alejandro Saiz Arnaiz, juge *ad hoc*, et de Santiago Quesada, greffier de section, a rendu un arrêt dans lequel elle concluait, à l'unanimité, qu'il n'y avait pas eu violation de l'article 5 § 3 de la Convention.

9. Le 7 avril 2009, le requérant a sollicité le renvoi de l'affaire devant la Grande Chambre en vertu de l'article 43 de la Convention et de l'article 73 du règlement, soutenant qu'il y avait eu violation de l'article 5 § 3. Le 5 juin 2009, le collège de la Grande Chambre a fait droit à cette demande.

10. La composition de la Grande Chambre a été arrêtée conformément aux dispositions de l'article 27 §§ 2 et 3 de la Convention et de l'article 24 du règlement.

11. Tant le requérant que le Gouvernement ont déposé des mémoires devant la Grande Chambre. Des observations ont également été reçues de M. Hugh Mercer, QC, que le président avait autorisé à intervenir dans la procédure écrite (articles 36 § 2 de la Convention et 44 § 2 du règlement) au nom de l'*International Transport Workers' Federation*, de l'*International Chamber of Shipping*, de l'*International Shipping Federation*, du *Baltic and International Maritime Council (BIMCO)*, de l'*International Association of Independent Tanker Owners*, de la *Hong Kong Shipowners' Association*, de l'*International Association of Dry Cargo Shipowners*, de l'*International Ship Managers' Association*, du *Greek Shipping Co-operation Committee*, de l'*Asian Shipowners' Forum*, de l'*International Group of P&I Clubs*, de l'*International Maritime Employers' Committee Ltd* et de l'*European Community Shipowners' Association*.

12. Une audience s'est déroulée en public au Palais des droits de l'homme, à Strasbourg, le 23 septembre 2009 (article 59 § 3 du règlement).

Ont comparu :

– *pour le Gouvernement*

M. I. BLASCO LOZANO, chef du service juridique des droits de
l'homme du ministère de la Justice, *agent,*
M^e C. CASTRO REY, avocat de l'Etat, *conseiller ;*

– *pour le requérant*

M^{es} E. FITZGERALD, QC, avocat, *conseil,*
K. ANNAND, avocat,
J.-M. RUIZ SOROA, avocat,
S. ZABALETA SARASUA, avocat,
M. VOLIKAS, avocat,
O. MURRAY, avocat, *conseillers.*

La Cour a entendu M^e E. Fitzgerald et M. I. Blasco Lozano en leurs déclarations.

EN FAIT

I. LES CIRCONSTANCES DE L'ESPÈCE

13. Le requérant est né en 1935 et réside en Grèce.

14. Le 13 novembre 2002, le navire *Prestige*, battant pavillon des Bahamas et transportant 70 000 tonnes de fuel, naviguait dans la zone économique exclusive espagnole, près des côtes de la Galice. Il se trouvait à 28 milles du cap Finisterre lorsqu'il émit un S.O.S. en raison d'une avarie soudaine et grave ayant provoqué une voie d'eau par laquelle le contenu de ses cuves se déversait dans l'océan Atlantique.

15. Le *Prestige* menaçant de faire naufrage, les autorités maritimes déclenchèrent une vaste opération de sauvetage de l'équipage de ce navire, qui était à la dérive et s'approchait de la côte en répandant sa cargaison dans la mer. Le requérant, capitaine du bateau, fut conduit en hélicoptère à la capitainerie de La Corogne (*A Coruña*), où il fut arrêté.

16. Le déversement de la cargaison provoqua une catastrophe écologique dont les effets pour la faune et la flore marines se firent sentir pendant plusieurs mois et se propagèrent jusqu'aux côtes françaises. Les rivages des côtes atlantiques de Cantabrie et de Galice furent gravement souillés par l'arrivée d'innombrables vagues de fuel. La pollution noircit les plages et les falaises, détruisit une partie de la vie marine, altéra la qualité

des eaux, eut des retombées environnementales directes sur de nombreuses espèces animales, endommagea des zones naturelles protégées et eut des répercussions considérables sur divers secteurs économiques des régions touchées, en particulier ceux de la pêche, du commerce et du tourisme.

17. Par une décision du 17 novembre 2002, le juge d'instruction n° 4 de La Corogne ordonna le placement en détention provisoire du requérant et fixa le montant de la caution à verser en vue de la remise en liberté de l'intéressé à 3 000 000 d'euros (EUR) après avoir estimé que les faits de la cause faisaient apparaître suffisamment d'indices pour justifier l'ouverture d'une enquête pénale. Reconnaisant que la catastrophe avait une origine accidentelle, il indiqua toutefois que certains éléments du dossier, provisoires à ce stade de la procédure, donnaient à penser que le requérant avait eu un comportement fautif à plusieurs égards, notamment en ce qu'il n'avait pas suffisamment coopéré avec les autorités portuaires lorsque celles-ci avaient tenté de remorquer le navire, attitude pouvant être constitutive du délit d'atteinte aux ressources naturelles et à l'environnement ainsi que de l'infraction de désobéissance aux autorités administratives. Le magistrat précisa que la gravité des infractions en question et la nationalité étrangère de l'intéressé – qui n'avait pas d'attaches particulières en Espagne – justifiaient le montant élevé de la caution. Les dispositions pertinentes de cette décision se lisent ainsi :

« Les faits signalés font apparaître des indices – qui présentent un caractère provisoire au stade de la procédure d'enquête préliminaire – donnant à penser que le délit d'atteinte aux ressources naturelles et à l'environnement au sens de l'article 325 et, le cas échéant, de l'article 326 du code pénal, ainsi que l'infraction de désobéissance aux autorités administratives réprimée par l'article 556 du même code sont constitués. L'enquête a fait apparaître un faisceau d'indices suffisant pour donner à penser que M. Apostolos Mangouras pourrait être pénalement responsable des infractions en question. Compte tenu des peines dont celles-ci sont passibles aux termes du code pénal ainsi que de la présentation, lors de l'audience obligatoire, de la demande mentionnée aux articles 504 bis 2) et 539 du code de procédure pénale, il y a lieu d'ordonner à titre préventif, en application des dispositions des articles 503 et 504 du même code, le placement en détention provisoire du prévenu assorti du droit de communiquer et de la possibilité d'être libéré sous caution.

Les indices raisonnables mentionnés ci-dessus se dégagent des pièces versées au dossier de l'affaire, et apparaissent notamment lorsque l'on examine de manière exhaustive les dépositions des témoins ayant comparu ce matin. Il ressort de l'ensemble de ces éléments que l'avarie grave subie par le *Prestige* a pour origine un coup de mer, phénomène imprévisible, mais que certains comportements pourraient donner lieu à des poursuites pénales, comme indiqué au paragraphe précédent.

Il convient de rappeler que les diligences accomplies à ce jour ainsi que la conclusion qu'il convient d'en tirer pour la présente décision revêtent un caractère tout à fait provisoire, et que l'élucidation complète des faits exigera bien d'autres diligences et expertises. Cela dit, il apparaît clairement aujourd'hui que le *Prestige* n'avait pas d'équipement de remorquage de secours ou que, s'il en avait un, celui-ci n'était pas en état de marche – comme le démontre l'enregistrement des

conversations –, et que, en ignorant à plusieurs reprises les ordres donnés par l'autorité portuaire, le capitaine de ce navire a fait obstacle à une véritable collaboration qui aurait permis d'atténuer les risques extrêmement graves qui se sont réalisés.

Il semble que le capitaine du *Prestige* ait refusé de coopérer pendant près de trois heures et qu'il ait ensuite persisté dans son comportement, de manière détournée, en créant des difficultés par son refus de prendre les mesures qui s'imposaient pour permettre un remorquage efficace du navire ou le mettre en marche de façon à ce qu'il puisse repartir, même très lentement. Les faits en question se sont produits à l'intérieur de la limite des 24 milles – et *a fortiori* dans celle des 200 milles – relevant de la compétence de notre pays. Il est vrai, comme cela a été indiqué, qu'il faudra utiliser d'autres moyens d'investigation, notamment le journal de bord, dont la communication a été demandée en urgence, et vérifier tous les autres renseignements que contient l'enregistrement des conversations, qui semble avoir fait l'objet d'une transcription, détenu par le centre de contrôle du cap Finisterre.

Sans préjudice de tout ce qui précède, le prévenu pourra être dispensé de placement en détention provisoire moyennant le versement d'une caution de 3 000 000 d'EUR. Le tribunal considère que la caution en question se justifie d'abord par la gravité des faits en cause et de la peine dont ils sont passibles, ensuite par le fait que l'enquête en est au stade initial, que la mise en liberté du détenu pourrait en entraver le déroulement, que l'affaire suscite de toute évidence un immense émoi dans l'opinion publique et que, parallèlement aux questions de responsabilité pénale qu'elle soulève, elle met en jeu d'importantes questions de responsabilité civile aux répercussions financières considérables. De surcroît, le détenu n'a aucune attache dans notre pays, et pourrait quitter sans difficulté le territoire national pour se soustraire à l'action de la justice. Pour toutes les raisons susmentionnées, la fixation d'une caution est nécessaire et inévitable dans les circonstances actuelles et ne peut être remplacée par une mesure moins restrictive, tout au moins pour l'instant. »

18. Le 19 novembre 2002, le requérant sollicita sa remise en liberté et, subsidiairement, la réduction du montant de la caution à 60 000 EUR, somme qui lui semblait en rapport avec sa situation personnelle, arguant par ailleurs que son âge avancé devait être pris en compte. Par une décision du 27 novembre 2002, le juge d'instruction n° 1 de Corcubión (La Corogne) rejeta la demande formulée par l'intéressé. Pour se prononcer ainsi, il considéra d'une part que la gravité des délits reprochés au requérant justifiait le maintien de la mesure de détention provisoire et, d'autre part, que celle-ci revêtait un caractère exceptionnel, subsidiaire, provisoire et proportionné, satisfaisant ainsi aux autres critères établis par la jurisprudence du Tribunal constitutionnel. S'agissant du montant de la caution, il précisa que la présence du requérant au procès était essentielle à l'élucidation des événements qui s'étaient déroulés après l'apparition de la voie d'eau. Par ailleurs, il reprit les arguments formulés par le juge *a quo*, lequel avait fait état de la gravité des infractions, de l'émoi que la pollution marine suscitait dans l'opinion publique, de la nationalité grecque du requérant, du fait que celui-ci avait son adresse permanente à l'étranger et de l'absence de tout lien de l'intéressé avec l'Espagne, raisons justifiant la fixation d'une caution élevée afin d'éviter tout risque de non-comparution.

19. Le 7 décembre 2002, le même juge rejeta le recours *de reforma* introduit par le requérant et confirma la décision attaquée.

20. L'appel interjeté par l'intéressé fut rejeté le 3 janvier 2003 par l'*Audiencia Provincial* de La Corogne au motif qu'il existait suffisamment d'éléments pour que le requérant puisse se voir reprocher des infractions graves et que le montant de la caution s'expliquait par la particularité des circonstances de l'espèce. Dans sa décision, cette juridiction rappela que l'intéressé avait été placé en détention en raison de sa « participation présumée aux faits qui lui étaient reprochés, c'est-à-dire d'avoir pris le risque de provoquer une catastrophe, d'avoir désobéi aux autorités administratives portuaires et d'avoir commis l'infraction d'atteinte aux ressources naturelles ». Elle signala en outre que le juge d'instruction avait offert au requérant la possibilité d'éviter le placement en détention provisoire motivé par sa « responsabilité présumée dans des infractions d'atteinte aux ressources naturelles et à l'environnement et de désobéissance à l'autorité administrative » moyennant le versement d'une caution de 3 000 000 d'EUR. Après avoir rappelé l'émoi que les infractions présumées suscitaient dans l'opinion publique, elle considéra qu'aucun élément de la décision contestée ne prêtait le flanc à la critique, « même celui tenant au montant de la caution ».

L'*Audiencia Provincial* souligna que les indices dont le juge d'instruction avait tenu compte de prime abord pour ordonner le placement en détention provisoire du requérant concernaient des délits graves, qu'il était prématuré de se prononcer sur la question de savoir si le délit était délibéré, que la détention provisoire poursuivait le but légitime de prévenir le risque de fuite de l'intéressé, qui était étroitement lié à la gravité du délit présumé et à l'absence d'attaches particulières de ce dernier en Espagne. A cet égard, elle se référa à la catégorie d'infractions en cause et à la gravité des peines encourues, signala que la présence du prévenu était indispensable à l'enquête, indiqua que la fuite de celui-ci pouvait faire échouer le procès et rappela l'émoi que les faits établis suscitaient dans l'opinion publique.

Elle écarta le moyen tiré de l'applicabilité de l'article 230 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 au motif que cette disposition concernait des infractions administratives relatives à la pollution du milieu marin par des navires étrangers en dehors des eaux territoriales, passibles de peines pécuniaires seulement, et non des actes intentionnels graves de pollution commis dans les eaux territoriales.

21. Le 6 février 2003, le juge d'instruction n° 1 de Corcubión (La Corogne)registra le dépôt d'une garantie bancaire d'un montant correspondant à celui de la caution exigée, qui avait été établie – à titre exceptionnel, spontané et humanitaire – par la *London Steamship Owners' Mutual Insurance Association Limited* (le « *London P&I Club* »), la société d'assurance de l'armateur du *Prestige*. En conséquence, le 7 février 2003,

après quatre-vingt-trois jours de détention, le requérant fut remis en liberté provisoire avec obligation :

- « a) d'indiquer une adresse sur le territoire national ;
- b) de se présenter tous les jours, avant 13 heures, à la préfecture de police correspondant à l'adresse indiquée ;
- c) de ne pas quitter le territoire national et de remettre son passeport au greffe du tribunal. »

22. Le 28 mai 2003, le *London P&I Club* et la société propriétaire du navire, la *Mare Shipping Inc.*, versèrent 22 777 986 EUR en réparation des dommages dont ils étaient civilement responsables dans les limites fixées par l'article V de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (« la CRC de 1992 », paragraphe 54 ci-dessous).

23. Invoquant l'article 17 (droit à la liberté et à la sûreté) de la Constitution, le requérant forma un recours d'*amparo* devant le Tribunal constitutionnel. Sans contester la mesure de détention provisoire, suffisamment motivée à ses yeux, il se plaignit du montant de la caution, arguant que celui-ci était excessif et disproportionné au regard de sa situation économique et rendait illusoire l'obtention de la liberté provisoire. Il alléguait que ce montant avait été fixé sans qu'il ait été tenu compte de sa situation personnelle, au mépris des exigences de la jurisprudence de la Cour.

24. Par une décision motivée (*auto*) du 29 septembre 2003, la haute juridiction déclara le recours irrecevable. A titre liminaire, elle rappela sa jurisprudence selon laquelle la remise en liberté du prévenu ne prive pas le recours d'*amparo* de son objet, car « en cas de violation du droit fondamental invoqué, il y aurait lieu pour le tribunal d'accueillir le recours et d'accorder l'*amparo* au requérant ».

25. Toutefois, elle se prononça comme suit sur le fond du recours :

« (...) l'article 531 du code de procédure pénale énonce qu'il doit être notamment tenu compte, lors de la fixation du montant de la caution, de la nature du délit, des antécédents judiciaires du prévenu et d'autres circonstances de nature à l'inciter à se soustraire à la justice. D'après la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme, la fixation d'une caution vise à assurer la comparution du prévenu au procès (...) et son montant doit le dissuader de toute velléité de fuite.

(...)

Les décisions prises dans la présente affaire relativement au montant de la caution et au rejet des demandes qui ont été formulées en vue de sa réduction sont amplement motivées par l'objectif prioritaire que constitue la présence du prévenu au procès, la gravité des délits en cause, la catastrophe tant nationale qu'internationale provoquée par le déversement de la cargaison, le fait que le prévenu est un ressortissant étranger et qu'il n'a aucune attache en Espagne.

Au vu de ces circonstances, les tribunaux ont considéré que seule une caution d'un montant aussi élevé pouvait atténuer le risque de fuite (...) Ils ont également pris en compte la situation personnelle et financière du prévenu, ainsi que son milieu professionnel. (...) Pour fixer le montant de la caution de manière à dissuader le prévenu de toute velléité de fuite, ils ont également tenu compte d'autres aspects de sa situation personnelle, à savoir sa nationalité grecque, son domicile à l'étranger et son absence totale d'attaches en Espagne.

Il ressort de ce qui précède que le montant de la caution a été fixé selon des critères de proportionnalité (...) Son caractère exceptionnel s'explique par le caractère exceptionnel de la situation en cause. »

26. Ulérieurement, en mars 2005, les autorités espagnoles autorisèrent le requérant à retourner dans son pays, où il réside actuellement, à charge pour l'administration grecque de veiller à ce qu'il respecte le contrôle périodique auquel il était soumis en Espagne, raison pour laquelle il est tenu de se présenter tous les quinze jours au commissariat d'Icarie (son île natale) ou d'Athènes (où résident ses enfants).

27. La procédure pénale est actuellement pendante devant le juge d'instruction n° 1 de Corcubión (La Corogne).

II. LE DROIT ET LA PRATIQUE INTERNES ET INTERNATIONAUX PERTINENTS

A. Le droit interne

28. La disposition pertinente de la Constitution espagnole est ainsi libellée :

Article 17 § 1

« Toute personne a droit à la liberté et à la sûreté. Nul ne peut être privé de sa liberté si ce n'est conformément aux dispositions du présent article et dans le cas et selon la forme prévus par la loi. »

29. Les dispositions pertinentes du code pénal en vigueur à l'époque des faits se lisaient comme suit :

Article 92

« Nonobstant les dispositions des articles précédents, les condamnés ayant atteint l'âge de soixante-dix ans, où l'atteignant pendant qu'ils accomplissent leur peine, qui réunissent les conditions établies [par la loi], sauf celle de l'accomplissement des trois quarts de [ladite peine] ou, le cas échéant, des deux tiers de celle-ci, peuvent obtenir la liberté conditionnelle.

(...) »

Article 325

« Sera puni d'une peine d'emprisonnement de six mois à quatre ans, d'une peine de huit à vingt-quatre mois-amende et d'une interdiction d'exercice professionnel d'un à trois ans quiconque (...) provoque ou réalise directement ou indirectement des émissions, des déversements (...) dans (...) les eaux terrestres, maritimes ou souterraines (...) risquant de porter gravement atteinte à l'équilibre des systèmes naturels. S'il apparaît que ce risque peut affecter la santé des personnes, la peine d'emprisonnement sera appliquée dans sa moitié supérieure. »

Article 326

« La commission de l'un quelconque des faits décrits dans l'article précédent sera punie d'une peine d'un degré supérieur lorsqu'elle s'accompagne :

- a) du fonctionnement clandestin d'une industrie ou d'une activité dont les installations n'ont pas reçu l'autorisation administrative ou l'agrément nécessaires ; ou
- b) de la désobéissance à un ordre exprès de l'autorité administrative visant à remédier ou à mettre fin aux activités incriminées dans l'article précédent ; ou
- c) de la falsification ou de la dissimulation d'informations sur les aspects environnementaux des activités en question ; ou
- d) de l'obstruction aux activités d'inspection de l'administration ; ou
- e) de la survenance d'un risque de dommage irréversible ou catastrophique ; ou
- f) d'un pompage illégal d'eau en période de restriction. »

Article 331

« Les faits mentionnés au présent chapitre sont passibles de la moitié inférieure de la peine applicable lorsqu'ils ont été commis par imprudence grave ».

30. Le deuxième paragraphe de l'article 325 du code pénal, tel que modifié en novembre 2003, est ainsi libellé :

Article 325

« 2. Quiconque libère, émet ou introduit sciemment des radiations ionisantes ou d'autres substances dans l'air, la terre ou les eaux maritimes (...) en quantité telle qu'elle cause la mort d'une personne ou une maladie (...) entraînant des séquelles irréversibles, est passible, outre la peine encourue pour dommages à la personne, d'une peine d'emprisonnement de deux à quatre ans. »

31. La disposition pertinente du code de procédure pénale se lit comme suit :

Article 531

« Pour déterminer la nature et le montant de la caution, il convient de prendre en compte la nature du délit, la situation sociale et les antécédents judiciaires du prévenu ainsi que les autres circonstances susceptibles d'accroître ou de réduire son intérêt à se soustraire à l'autorité judiciaire. »

32. Les obligations des opérateurs en matière de prévention et de réparation des dommages environnementaux sont régies par la loi 26/2007 du 23 octobre 2007 sur la responsabilité environnementale, laquelle s'appuie sur l'article 45 de la Constitution, le principe de précaution et la règle du pollueur-payeur.

B. La protection de l'environnement marin

33. Au niveau européen, l'on constate une tendance croissante au recours au droit pénal comme moyen de mise en œuvre des obligations environnementales imposées par le droit de l'Union européenne.

1. Les instruments du Conseil de l'Europe

34. En 1998, le Conseil de l'Europe a ouvert à la signature la Convention sur la protection de l'environnement par le droit pénal (STE n° 172). Toutefois, seuls treize Etats ont signé cette convention à ce jour, et l'Estonie est le seul pays à l'avoir ratifiée. Cet instrument comporte notamment les dispositions suivantes :

Article 2 – Infractions commises intentionnellement

« 1. Chaque Partie adopte les mesures appropriées qui pourraient être nécessaires pour qualifier d'infractions pénales, en vertu de son droit interne :

a) le rejet, l'émission ou l'introduction d'une quantité de substances ou de radiations ionisantes dans l'atmosphère, le sol, les eaux, qui :

i. causent la mort ou de graves lésions à des personnes ; ou

ii. créent un risque significatif de causer la mort ou de graves lésions à des personnes ;

b) le rejet, l'émission ou l'introduction illicites d'une quantité de substances ou de radiations ionisantes dans l'atmosphère, le sol ou les eaux, qui causent ou sont susceptibles de causer leur détérioration durable ou la mort ou de graves lésions à des personnes, ou des dommages substantiels à des monuments protégés, à d'autres objets protégés, à des biens, à des animaux ou à des végétaux ;

c) l'élimination, le traitement, le stockage, le transport, l'exportation ou l'importation illicites de déchets dangereux qui causent ou sont susceptibles de causer la mort ou de graves lésions à des personnes, ou de causer des dommages substantiels à la qualité de l'air, du sol, des eaux, à des animaux ou à des végétaux ;

d) l'exploitation illicite d'une usine dans laquelle une activité dangereuse est exercée et qui cause ou est susceptible de causer la mort ou de graves lésions à des personnes, ou des dommages substantiels à la qualité de l'air, du sol, des eaux, à des animaux ou à des végétaux ;

e) la fabrication, le traitement, le stockage, l'utilisation, le transport, l'exportation ou l'importation illicites de matières nucléaires ou autres substances radioactives dangereuses qui causent ou sont susceptibles de causer la mort ou de graves lésions à des personnes, ou des dommages substantiels à la qualité de l'air, du sol, des eaux, à des animaux ou à des végétaux,

lorsqu'ils sont commis intentionnellement.

2. Chaque Partie adopte les mesures appropriées qui pourraient être nécessaires pour qualifier d'infractions pénales, en vertu de son droit interne, toute complicité pour commettre l'une des infractions définies conformément au paragraphe 1 du présent article. »

Article 3 – Infractions de négligence

« 1. Chaque Partie adopte les mesures appropriées qui pourraient être nécessaires pour qualifier d'infractions pénales, en vertu de son droit interne, lorsqu'elles sont commises par négligence, les infractions énumérées à l'article 2 § 1 a) à e).

2. Tout Etat peut, au moment de la signature ou du dépôt de son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, dans une déclaration adressée au Secrétaire Général du Conseil de l'Europe, préciser qu'il se réserve le droit de n'appliquer le paragraphe 1 du présent article, en tout ou en partie, qu'à des infractions commises par négligence grave.

3. Tout Etat peut, au moment de la signature ou du dépôt de son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, dans une déclaration adressée au Secrétaire Général du Conseil de l'Europe, préciser qu'il se réserve le droit de ne pas appliquer le paragraphe 1 du présent article, en tout ou en partie :

– à l'alinéa 1 a) ii. de l'article 2 ;

– à l'alinéa 1 b) de l'article 2, dans la mesure où l'infraction concerne des monuments protégés, d'autres objets protégés ou des biens. »

Article 6 – Sanctions réprimant les atteintes à l'environnement

« Chaque Partie adopte, conformément aux textes internationaux pertinents, les mesures appropriées qui pourraient être nécessaires pour rendre les infractions, établies conformément aux articles 2 et 3, passibles de sanctions pénales qui tiennent compte de leur degré de gravité. Ces sanctions doivent permettre l'emprisonnement et les sanctions pécuniaires, et peuvent inclure la remise en l'état de l'environnement. »

35. Dans son rapport du 30 mars 2005 relatif à la pollution des mers, la Commission de l'environnement, de l'agriculture et des questions

territoriales de l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe s'est exprimée ainsi :

« (...) »

2. Dans le domaine de la répression

167. Quatre pistes de réflexion pourraient être retenues :

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

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

c) Modifier l'article 230 de la Convention [des Nations unies sur le] droit de la mer. Il importe de poser plus clairement la possibilité de peine d'emprisonnement dans le cas d'infractions de pollutions les plus graves.

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

2. *Les développements au sein de l'Union européenne*

36. La question de la criminalité environnementale fait également débat depuis de nombreuses années au sein de l'Union européenne.

37. Dans son arrêt, la chambre s'est référée à la Directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions, laquelle réprime pénalement les rejets effectués par les navires au mépris du droit communautaire. Cet instrument requiert en outre que des sanctions pénales et des sanctions administratives soient imposées s'il est établi que les personnes mises en cause ont accompli l'acte incriminé ou y ont participé de manière intentionnelle ou par négligence. Cette directive, adoptée en réponse au naufrage de l'*Erika* et du *Prestige*, prévoit expressément que les Etats membres doivent la mettre en œuvre le 1^{er} mars 2007. Elle n'a donc pas été conçue pour s'appliquer à des événements survenus avant cette date.

38. En tout état de cause, la directive 2005/35/CE s'applique aux rejets pratiqués notamment dans la zone économique exclusive ou une zone équivalente d'un Etat membre, de substances polluantes provenant de tout type de navire à l'exception des navires de guerre et navires de guerre

auxiliaires, ainsi que des autres navires appartenant à un Etat ou exploités par un Etat et affectés, au moment considéré, exclusivement à un service public non commercial. Les Etats membres doivent prendre les mesures nécessaires pour que les infractions donnent lieu à des sanctions effectives, proportionnées et dissuasives, qui peuvent comprendre des sanctions pénales ou administratives.

39. Dans l'arrêt qu'elle a rendu le 3 juin 2008 dans l'affaire C-308/06 *Intertanko et autres c. Secretary of State for Transport*, la Cour de justice des Communautés européennes (CJCE), appelée à se pencher sur la validité de la directive 2005/35/CE, a précisé que, comme le prévoient de nombreux systèmes juridiques nationaux, la notion de « négligence grave » ne peut viser qu'une violation caractérisée d'une obligation de diligence (§ 76 de l'arrêt de la CJCE). Par ailleurs, elle a jugé que, aux fins de la directive, la notion en question doit être entendue comme impliquant une action ou omission involontaire par laquelle la personne responsable viole, d'une manière caractérisée, l'obligation de diligence qu'elle aurait dû et pu respecter compte tenu de ses qualités, de ses connaissances, de ses aptitudes et de sa situation individuelle (§ 77).

40. Consécutivement aux arrêts de la CJCE du 13 septembre 2005 et du 23 octobre 2007, qui annulèrent respectivement la décision-cadre 2003/80/JAI relative à la protection de l'environnement par le droit pénal adoptée par le Conseil le 27 janvier 2003 et la décision-cadre 2005/667/JAI visant à renforcer le cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires adoptée par lui le 12 juillet 2005 et compléter la directive 2005/35/CE mentionnée dans l'arrêt de la chambre, la Commission a déposé une proposition de directive relative à la protection de l'environnement par le droit pénal. A l'issue du processus législatif communautaire, la directive 2008/99/CE a été adoptée. Au troisième point de son préambule, cet instrument énonce que l'existence de sanctions pénales reflète une désapprobation de la société qualitativement différente de celle manifestée par le biais des sanctions administratives ou d'une indemnisation au civil et établit un lien explicite entre le besoin de sanctions pénales et l'expérience passée dans le domaine de la protection de l'environnement.

41. La directive en question oblige les Etats membres à traiter comme des infractions pénales certains actes contraires à la législation de l'UE en matière de protection de l'environnement, au nombre desquels figurent notamment :

- i. le transport illicite de déchets ;
- ii. le commerce d'espèces protégées ou de substances appauvrissant la couche d'ozone ;
- iii. les actes causant une dégradation importante d'un habitat au sein d'un site protégé ;

iv. les atteintes graves à l'environnement causées par le traitement, l'élimination, le stockage, le transport, l'exportation ou l'importation de déchets dangereux (y compris le pétrole et le gaz, les huiles usées, les boues d'égout, les métaux ou les déchets électriques ou électroniques) ; et

v. les atteintes graves à l'environnement causées par le rejet illicite de substances ou de radiations ionisantes.

42. Elle enjoint aux Etats membres de réprimer les infractions en question par des sanctions pénales effectives, proportionnées et dissuasives, et à faire en sorte que les personnes morales puissent être tenues pour responsables des infractions qu'elle vise lorsque celles-ci ont été commises pour leur compte par des individus.

43. Pour sa part, la Directive 2004/35/CE du 21 avril 2004 du Parlement européen et du Conseil sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux vise à établir un cadre de responsabilité environnementale fondé sur le principe du « pollueur-payeur » en vue de la prévention et de la réparation des dommages environnementaux.

C. Les navires et les marins en droit international

1. La Convention des Nations unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 (« la CNUDM »)

44. Les articles pertinents de cette convention, ratifiée par l'Espagne le 15 janvier 1997, sont ainsi libellés :

Article 220 Pouvoirs de l'Etat côtier

« (...) »

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

(...)

6. Lorsqu'il y a preuve manifeste qu'un navire naviguant dans la zone économique exclusive ou la mer territoriale d'un Etat a commis, dans la zone économique exclusive, une infraction visée au paragraphe 3 ayant entraîné des rejets qui ont causé ou risquent de causer des dommages importants au littoral ou aux intérêts connexes de l'Etat côtier ou à toutes ressources de sa mer territoriale ou de sa zone économique

exclusive, cet Etat peut, sous réserve de la section 7, si les éléments de preuve le justifient, intenter une action, notamment ordonner l'immobilisation du navire conformément à son droit interne.

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

(...) »

Article 221

Mesures visant à empêcher la pollution à la suite d'un accident de mer

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

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

Article 227

Non-discrimination à l'encontre des navires étrangers

« Lorsqu'ils exercent leurs droits et s'acquittent de leurs obligations, en vertu de la présente partie, les Etats ne soumettent les navires d'aucun autre Etat à aucune discrimination de droit ou de fait. »

Article 230

Peines pécuniaires et respect des droits reconnus de l'accusé

« 1. Seules des peines pécuniaires peuvent être infligées en cas d'infraction aux lois et règlements nationaux ou aux règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, qui ont été commises par des navires étrangers au-delà de la mer territoriale.

2. Seules des peines pécuniaires peuvent être infligées en cas d'infraction aux lois et règlements nationaux ou aux règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, qui ont été commises par des navires étrangers dans la mer territoriale, sauf s'il s'agit d'un acte délibéré et grave de pollution.

3. Dans le déroulement des poursuites engagées en vue de réprimer des infractions de ce type commises par un navire étranger pour lesquelles des peines peuvent être infligées, les droits reconnus de l'accusé sont respectés. »

45. En ce qui concerne la détention des marins et leur libération, la CNUDM prévoit ce qui suit :

Article 73

Mise en application des lois et règlements de l'Etat côtier

« 1. Dans l'exercice de ses droits souverains d'exploration, d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources biologiques de la zone économique exclusive, l'Etat côtier peut prendre toutes mesures, y compris l'arraisonnement, l'inspection, la saisie et l'introduction d'une instance judiciaire, qui sont nécessaires pour assurer le respect des lois et règlements qu'il a adoptés conformément à la convention.

2. Lorsqu'une caution ou autre 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.

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

4. Dans les cas de saisie ou d'immobilisation d'un navire étranger, l'Etat côtier notifie sans délai à l'Etat du pavillon, par les voies appropriées, les mesures prises ainsi que les sanctions qui seraient prononcées par la suite. »

Article 292

Prompte mainlevée de l'immobilisation du navire ou prompte libération de son équipage

« 1. Lorsque les autorités d'un Etat Partie ont immobilisé un navire battant pavillon d'un autre Etat Partie et qu'il est allégué que l'Etat qui a immobilisé le navire n'a pas observé les dispositions de la convention prévoyant la prompte mainlevée de l'immobilisation du navire ou la mise en liberté de son équipage dès le dépôt d'une caution raisonnable ou d'une autre garantie financière, la question de la mainlevée ou de la mise en liberté peut être portée devant une cour ou un tribunal désigné d'un commun accord par les parties ; à défaut d'accord dans un délai de dix 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. »

2. *La jurisprudence du Tribunal international du droit de la mer*

46. Le Tribunal international du droit de la mer (« le Tribunal ») a été appelé à interpréter les dispositions relatives à l'immobilisation des navires et à la mainlevée de cette mesure ainsi qu'à la détention et à la libération des équipages. Ce faisant, il a été amené à fixer un certain nombre de critères permettant de déterminer si une caution est ou non raisonnable au sens de l'article 73 de la CNUDM combiné avec l'article 292 du même texte. Aussi apparaît-il utile d'examiner l'approche suivie par le Tribunal en matière de détention d'un étranger par l'Etat côtier et de fixation du montant de la caution demandée, à condition de garder à l'esprit, premièrement, que la mission du Tribunal, à l'inverse de celle de la Cour, consiste à ménager un équilibre entre les intérêts antagonistes de deux Etats et non à mettre en balance les intérêts d'un individu et ceux d'un Etat ; deuxièmement, que si les questions soumises au Tribunal peuvent concerner la détention et la libération des équipages, elles peuvent aussi porter sur l'immobilisation des navires et la mainlevée de cette mesure ; troisièmement, que la grande majorité des litiges dont le Tribunal est saisi concernent des infractions en matière de pêche, et non, comme en l'espèce, des catastrophes environnementales. Dans l'arrêt qu'il a rendu le 6 août 2007 en l'affaire *Hoshinmaru (Japon c. Fédération de Russie)*, le Tribunal a résumé les principes sur lesquels il se fonde pour se prononcer sur le caractère raisonnable ou déraisonnable d'une caution. Les passages pertinents de cet arrêt se lisent ainsi :

« 82. Le Tribunal a exprimé ses vues sur le caractère raisonnable de la caution dans un certain nombre de ses arrêts. Comme il a été indiqué en l'*Affaire du « Camouco »* : « Le Tribunal considère qu'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'Etat qui a immobilisé le navire, la valeur du navire immobilisé et celle de la cargaison saisie, le montant de la caution imposée par l'Etat qui a immobilisé le navire, ainsi que la forme sous laquelle la caution est exigée. » (*TIDM Recueil 2000*, p. 31, § 67). En l'*Affaire du « Monte Confurco »*, le Tribunal ajoute : « Cette énumération ne saurait nullement être considérée comme exhaustive. Le Tribunal n'entend pas non plus déterminer des règles rigides concernant l'importance relative qui doit être attachée à l'un ou l'autre de ces éléments. » (*TIDM Recueil 2000*, p. 109, § 76). En l'*Affaire du « Volga »*, le

Tribunal précise : « En évaluant le caractère raisonnable de la caution ou autre garantie, il doit être dûment tenu compte des conditions que l'Etat qui a immobilisé le navire a fixées en matière de caution ou de garantie, compte tenu de toutes les circonstances de l'espèce. » (*TIDM Recueil 2002*, p. 32, § 65). En l'*Affaire du « Juno Trader »*, le Tribunal déclare en outre : « L'évaluation des éléments pertinents doit être objective, et doit tenir compte de tous les éléments d'information fournis au Tribunal par les parties. » (*TIDM Recueil 2004*, p. 41, § 85).

(...)

89. La procédure de mise en œuvre de l'article 292 de la [CNUDM], comme indiqué clairement au paragraphe 3 de cet article, ne peut porter que sur 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. Néanmoins, dans une procédure instituée devant le Tribunal, celui-ci n'est pas empêché de procéder, dans la mesure nécessaire, à une appréciation adéquate des faits et circonstances de l'espèce afin de procéder à une évaluation adéquate du caractère raisonnable de la caution fixée par le défendeur (« *Monte Confurco* », *TIDM Recueil 2000*, p. 108-109, § 74). Le Tribunal voudrait toutefois souligner que, ce faisant, il n'est pas une instance d'appel (« *Monte Confurco* », *TIDM Recueil 2000*, p. 108, § 72). »

47. Il ressort de ce qui précède que, pour se prononcer sur le caractère raisonnable d'une caution, le Tribunal prend en considération trois éléments, à savoir : i) la gravité des infractions alléguées, ii) les sanctions imposées ou imposables en vertu de la législation de l'Etat de détention, pour autant qu'elles soient raisonnablement proportionnées à la gravité des infractions alléguées, et iii) la valeur du navire immobilisé et de la cargaison saisie. Ce faisant, le Tribunal veille comme il se doit à ne pas préjuger le fond de l'affaire, qui relève des juridictions internes. Le Tribunal considère toutefois que rien ne l'empêche de porter des jugements ayant des répercussions sur le fond lorsque ceux-ci sont nécessaires pour l'appréciation du point de savoir si la caution demandée est ou non raisonnable.

3. *Le rapport du Conseil maritime baltique et international (« BIMCO ») du 23 mars 2009*

48. Le BIMCO est une association maritime indépendante composée d'armateurs, de gestionnaires, de courtiers, d'agents et de nombreux autres sociétaires détenant des intérêts dans l'industrie du transport maritime. Il figure au nombre des associations tierces intervenantes dans la présente affaire. Le 23 mars 2009, il a publié un rapport sur le traitement des marins intéressant à plus d'un égard.

49. Premièrement, ce rapport évoque quatorze affaires où des sanctions ont été prises à l'encontre de marins avant que de quelconques actes intentionnels ou de négligence eussent été admis ou prouvés en justice. Il couvre une période de onze ans s'étendant de 1996 à 2007 et les affaires qui y sont rapportées – parmi lesquelles figure l'affaire *Mangouras* (autrement

dénommée « affaire du *Prestige* ») – concernent douze Etats côtiers. Le rapport conclut : i) que l'utilisation de sanctions pénales à l'encontre de marins est un phénomène que l'on rencontre partout dans le monde et qui n'est nullement restreint à certains pays ou à certaines régions, ii) que, même si les règles applicables sont équitables, leur application ne l'est pas et foule souvent aux pieds la présomption d'innocence, et iii) que si le contentieux est relativement peu abondant, les questions qu'il soulève montrent clairement qu'il existe un problème permanent de traitement inéquitable des marins.

50. Deuxièmement, le rapport examine une série de textes relatifs au traitement des marins, et notamment des conventions internationales, la Déclaration universelle des droits de l'homme et un certain nombre d'instruments tant régionaux que nationaux. Parmi ces derniers, une attention particulière est consacrée au cadre juridique de l'Union européenne et aux lois applicables en France, aux Etats-Unis d'Amérique, au Canada et au Royaume-Uni. Dans ses conclusions, le BIMCO observe que le critère généralement appliqué dans les instruments en question est la négligence grave, les sanctions encourues allant de peines d'amende à des peines d'emprisonnement.

51. Enfin, le rapport en question a été examiné par le Comité juridique de l'Organisation maritime internationale (OMI) lors de sa 95^e session, qui s'est tenue du 30 mars au 3 avril 2009. En ce qui concerne le traitement équitable des marins, le compte rendu de cette session énonce ce qui suit :

« Le comité considère que les directives sur le traitement équitable des marins à la suite d'un accident maritime adoptées par le Comité juridique et le Code des standards internationaux et des pratiques recommandées pour une enquête de sécurité au sujet d'un accident ou d'un incident maritime, adopté par le Comité de sécurité maritime de l'OMI, devraient être appliqués strictement par les Etats, de manière à ce qu'un juste équilibre puisse être ménagé entre, d'une part, la nécessité de mener des investigations approfondies lorsque des accidents maritimes se produisent et, d'autre part, la protection des droits des marins.

Beaucoup de délégués ont relevé que la question du traitement équitable des marins était de la responsabilité directe de l'Etat du port, des Etats côtiers, de l'Etat du pavillon, de l'Etat de la nationalité des marins et des armateurs. Les Etats ont l'obligation de traiter les marins de manière équitable, tant en vertu de la Déclaration universelle des droits de l'homme et des instruments régionaux en matière de droit de l'homme qu'en vertu des droits nationaux. Un consensus s'est également dégagé au sein du comité pour considérer que les Etats doivent se conformer aux directives sur le traitement équitable des marins adoptées par le Comité juridique. »

52. Les directives sur le traitement équitable des marins se trouvent annexées aux observations des parties autorisées à intervenir dans la présente affaire.

D. La Convention internationale du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et son Protocole du 17 février 1978 (MARPOL 73/78)

53. Cette convention, ratifiée par l'Espagne (ainsi que son protocole) le 6 juillet 1984, a été amendée à plusieurs reprises. Sa version la plus récente date de juillet 2007 et est entrée en vigueur en décembre 2008. Son Annexe I porte sur la prévention de la pollution par hydrocarbures dans les situations d'abordage ou d'échouement. Résultat de la fusion de deux traités, adoptés en 1973 et 1978 respectivement, cette convention constitue le principal instrument en matière de protection de l'environnement maritime contre la pollution opérationnelle ou accidentelle provoquée par les navires.

E. La responsabilité civile et l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

1. La Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (« la CRC de 1992 »)

54. Cette convention régit la responsabilité encourue par les propriétaires de navires du fait des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Elle établit un régime de responsabilité objective des intéressés et instaure un système d'assurance-responsabilité obligatoire. Elle permet en principe aux propriétaires de navires de limiter leur responsabilité à un montant qui est fonction de la jauge de leurs navires.

Article III

« 1. Le propriétaire du navire au moment d'un événement ou, si l'événement consiste en une succession de faits, au moment du premier de ces faits, est responsable de tout dommage par pollution causé par le navire et résultant de l'événement, sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2 et 3 du présent article.

(...)

4. Aucune demande de réparation de dommage par pollution ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente Convention. Sous réserve du paragraphe 5 du présent article, aucune demande de réparation de dommage par pollution, qu'elle soit ou non fondée sur la présente Convention, ne peut être introduite contre :

- a) les préposés ou mandataires du propriétaire ou les membres de l'équipage ;
- b) le pilote ou toute autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire ;

(...)

A moins que le dommage ne résulte de leur fait ou de leur omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ;

(...) »

Article V

« (...) »

2. Le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente convention s'il est prouvé que le dommage par pollution résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

(...) »

2. Les London P&I Rules

55. Les clubs de protection et d'indemnisation constitués par les armateurs eux-mêmes en vue de s'assurer contre certains sinistres, notamment ceux liés à la pollution causée par leurs navires, sont régis par des règles générales, les *London P&I Rules*. Les règles pertinentes en l'espèce sont ainsi libellées :

Article 9.28 – Règle omnibus

« 1. Dans l'exercice de son pouvoir d'appréciation discrétionnaire et dans la mesure déterminée par lui, le Comité peut décider que certaines réclamations, pertes, dépenses ou charges liées à l'activité d'armateur, d'opérateur ou de gérant de navire relèvent de cette catégorie,

1. 1. SOUS RESERVE qu'aucune autre disposition du présent règlement n'en exclue expressément le recouvrement, étant toutefois entendu que l'application d'une telle disposition pourra être écartée par décision unanime des membres du comité présents lors de l'examen de la réclamation eu égard aux circonstances de la cause. »

Article 20 – Caution

« 1. Sans y être tenue, l'association peut fournir une caution pour le compte d'un assuré en vue notamment d'éviter une arrestation ou d'obtenir une remise en liberté ayant un rapport avec un navire assuré. Dans le cas où l'association accepte de fournir une caution, l'assuré devra, à la première demande écrite que l'association pourra lui présenter à tout moment, constituer la contre-caution (qui, au seul gré de l'association, pourra prendre la forme d'un dépôt en espèces effectué auprès d'elle) dont l'association pourra exiger la fourniture et devra indemniser l'association des réclamations et frais encourus au titre de la caution initialement fournie par elle,

qu'une contre-caution ait ou non été exigée ou constituée. Faute pour l'assuré de constituer la contre-caution exigée ou d'indemniser l'association de la manière décrite ci-dessus, celle-ci pourra, sans préjudice de ses autres droits, conserver toute somme normalement due à l'assuré, même lorsque celle-ci est sans rapport avec le fait au titre duquel la caution initiale a été fournie ou qu'elle concerne une autre période d'assurance – antérieure ou postérieure au fait imputé à l'assuré – ou un autre navire assuré. La fourniture d'une caution par l'association est sans préjudice des obligations auxquelles celle-ci est tenue envers l'assuré au titre de la réclamation en question. »

EN DROIT

SUR LA VIOLATION ALLÉGUÉE DE L'ARTICLE 5 § 3 DE LA CONVENTION

56. Le requérant se plaint du montant de la caution fixée par les autorités espagnoles, qu'il juge disproportionné. Il soutient que celles-ci n'ont pas tenu compte de sa situation personnelle (profession, revenus, patrimoine, antécédents judiciaires, situation familiale, etc.) lorsqu'elles ont arrêté le montant en question. Il invoque l'article 5 § 3 de la Convention, dont la partie pertinente est ainsi libellée :

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

A. Conclusions de la chambre

57. La chambre a déclaré qu'il fallait tenir compte des circonstances particulières distinguant la présente espèce des autres affaires dans lesquelles la Cour a été appelée à se prononcer sur la durée d'une détention provisoire. Estimant que la gravité des faits de l'espèce justifiait le souci des juridictions internes d'établir les responsabilités de chacun dans la catastrophe environnementale, elle a jugé qu'il était raisonnable de leur part de s'assurer de la présence du requérant au procès en fixant une caution élevée. Elle a considéré que les autorités nationales avaient démontré que le montant de la caution exigée revêtait un caractère proportionné et qu'elles avaient suffisamment tenu compte de la situation personnelle de l'intéressé, notamment de sa qualité d'employé de l'armateur, lequel avait souscrit une assurance couvrant ce type de sinistre. En conséquence, elle a jugé que le montant de la caution litigieuse était certes élevé mais non disproportionné au regard de l'intérêt juridique protégé, de la gravité du délit en cause et des conséquences catastrophiques que le déversement de la cargaison avait eues

pour l'environnement et l'économie. Elle en a conclu qu'il n'y avait pas eu violation de l'article 5 § 3 de la Convention.

B. Thèses des parties et observations des tiers intervenants

1. Thèse du requérant

58. Le requérant soutient que, en se bornant à faire état de la gravité des délits en cause et des peines encourues, de l'émoi que le déversement du fuel a provoqué dans l'opinion publique, de sa nationalité grecque, du fait que son domicile se trouve à l'étranger et de son absence de liens avec l'Espagne, les juridictions internes n'ont pas suffisamment tenu compte de sa situation personnelle et financière, de ses revenus, de son casier judiciaire vierge, de sa situation familiale et de son âge avancé. A ce dernier égard, il signale que, le 17 novembre 2002, il avait soixante-sept ans, et que le code pénal espagnol dispense les personnes âgées de plus de soixante-dix ans d'exécuter des peines d'emprisonnement (paragraphe 29 ci-dessus)

59. L'intéressé reproche à la chambre d'avoir indiqué à tort que la caution avait été réglée en exécution du contrat passé entre l'armateur et l'assureur du *Prestige*, alors même qu'elle a énoncé, au paragraphe 32 de son arrêt, que la *London Steamship Owners' Mutual Insurance Association Limited* (le « *London P&I Club* ») avait versé la caution « à titre spontané, exceptionnel et humanitaire ». Il soutient que les tribunaux internes ne sauraient être autorisés à fixer le montant d'une caution en ayant égard à la situation financière d'un tiers en l'absence de toute offre émanant de celui-ci. Il souligne qu'il a été détenu pendant quatre-vingt-trois jours alors même que les tribunaux internes ont peut-être estimé que l'armateur ou l'assureur effectueraient le paiement. Il plaide qu'accorder aux juridictions nationales la possibilité de déterminer le montant de la caution au vu de la situation financière d'un tiers reviendrait à priver d'effet les décisions antérieures de la Cour, voire à les vider de leur sens.

60. Faisant valoir que la relation contractuelle entre l'armateur et la compagnie d'assurance du *Prestige* est régie par les *London P&I Rules* (paragraphe 55 ci-dessus), il estime que ces dispositions n'obligent l'assureur à verser une caution qu'en cas d'immobilisation d'un navire assuré, mais non lorsqu'un membre de son équipage est arrêté (article 20 des *London P&I Rules*), et que, dans ce dernier cas, l'assureur peut régler la caution sans y être nullement tenu en vertu d'une quelconque obligation juridique. Il explique que la couverture de certains sinistres liés à la navigation est laissée à la discrétion de l'assureur, et renvoie à cet égard à la règle 9.28 des *London P&I Rules* (paragraphe 55 ci-dessus), dont le *London P&I Club* aurait accepté de faire application – eu égard au caractère exceptionnel de la situation – pour régler le montant de la caution exigée en vue d'obtenir sa libération après quatre-vingt-trois jours de détention. En

tout état de cause, il souligne que le contrat d'assurance liait son employeur et l'assureur, mais qu'il n'avait pas souscrit d'assurance à titre personnel auprès du *London P&I Club*, qui n'avait aucune obligation envers lui. Il fait observer que les juridictions internes n'ont pas indiqué que l'assureur de son employeur avait l'obligation de régler le montant de la caution ou qu'elles s'attendaient à ce que celui-ci s'en charge lorsqu'elles ont exposé les raisons expliquant le montant de la caution litigieuse. Il estime que les juridictions d'appel ne sont pas tenues de lire les décisions rendues par les juridictions *a quo* à la lumière de nouveaux arguments auxquels ces dernières ne se sont pas référées.

Renvoyant aux articles III § 4 et V § 2 de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (« la CRC de 1992 », paragraphe 54 ci-dessus), le requérant soutient que la responsabilité civile du capitaine et de l'équipage ne peut être recherchée que dans le cas où le dommage résulte de leur fait ou de leur omission personnels, commis intentionnellement ou par négligence grave.

61. L'intéressé soutient que le montant de la caution visait non seulement à sanctionner sa responsabilité pénale, qui se serait trouvée engagée en cas de non-comparution au procès, mais aussi – au mépris de la jurisprudence de la Cour – à couvrir la réparation due au titre de la responsabilité civile pour les dommages causés. Il avance que, en faisant état de la gravité des accusations portées contre lui, les tribunaux internes avaient en réalité à l'esprit la gravité des conséquences du naufrage. A ses yeux, il est inacceptable de fixer le montant de la caution exigée pour la libération d'un employé d'un armateur en tenant compte de la colère et de l'indignation que les compagnies maritimes suscitent dans l'opinion publique avant même que la question de savoir à qui incombe la responsabilité de la catastrophe ait été tranchée.

62. Le requérant estime que, pour statuer comme elle l'a fait, la chambre s'est fondée sur des considérations inappropriées et des directives européennes qui n'étaient pas en vigueur au moment de l'accident – au mépris du principe de non-rétroactivité – ainsi que sur des rapports contenant des déclarations d'intention purement politiques totalement dépourvues de portée juridique. Il soutient que l'article 230 § 1 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 (« la CNUDM ») interdit l'imposition d'une peine d'emprisonnement dans les circonstances de l'espèce et rappelle que la procédure se trouve encore au stade de l'instruction devant les tribunaux espagnols.

63. L'intéressé dénonce les implications de l'arrêt de la chambre, estimant qu'il remet en cause le principe de la présomption d'innocence et le principe de non-discrimination en ce qu'il autorise les autorités à fixer le montant de la caution au seul vu de la gravité des conséquences du délit prétendument commis, sans avoir égard à la situation personnelle du

prévenu. Il tient à signaler que cet arrêt a des effets pernicioeux sur l'industrie maritime et sur toutes les activités comportant une part de risque en ce qu'il permet aux autorités de priver un employé de liberté pour des raisons liées à la responsabilité civile de son employeur. Il considère en outre que l'arrêt de la chambre fait obstacle à la libre circulation des services dans l'Union européenne et fait observer que la Cour de justice des Communautés européennes a jugé que les règles de procédure pénale nationales étaient susceptibles d'entraver cette liberté. Il avance enfin que, dans son cas, les règles en question ont été appliquées de manière discriminatoire en raison de sa nationalité.

64. Au vu de ce qui précède, le requérant invite la Grande Chambre à conclure à la violation de l'article 5 § 3 de la Convention.

2. Thèse du Gouvernement

65. Le Gouvernement signale d'emblée que le requérant se trouve actuellement en liberté. Faisant valoir que le paiement de la caution est intervenu deux mois et demi seulement après le placement en détention provisoire, il soutient que le montant exigé n'a pas empêché l'intéressé de s'acquitter de la caution.

66. Le Gouvernement déclare avoir conscience des exigences imposées par la jurisprudence de la Cour en ce qui concerne la prise en compte de la situation personnelle du requérant lors de la fixation du montant de la caution. Il n'ignore pas qu'elles visent à éviter que la caution ne devienne une peine anticipée infligée à l'intéressé avant qu'il n'ait pu bénéficier des garanties d'un procès équitable et sans qu'il y ait des preuves à charge suffisantes, au mépris notamment du droit à la présomption d'innocence. Le Gouvernement fait cependant observer que, en tout état de cause, ces garanties ne peuvent entrer en jeu que si la comparution au procès du prévenu placé en détention est assurée et rappelle que le juge d'instruction devant lequel le requérant a été déféré a estimé que celui-ci présentait un risque de fuite élevé. Le Gouvernement en conclut que la volonté des autorités de s'assurer de la réalisation de l'objectif premier de la mesure critiquée, qui vise à garantir la présence du prévenu au procès, justifiait le montant de la caution.

67. Le Gouvernement soutient que, contrairement à ce qu'affirme le requérant, la situation personnelle de celui-ci a été dûment prise en compte puisque les tribunaux ont fait état de sa nationalité étrangère, de son absence totale d'attaches en Espagne et de la facilité avec laquelle il aurait pu quitter le territoire national pour se soustraire à l'action de la justice et en entraver le cours. Il souligne que ces éléments ont été combinés avec les facteurs objectifs que constituent la nature et la gravité des délits présumés, la gravité des peines encourues, les questions de responsabilité tant pénale que civile soulevées par l'affaire, l'émoi considérable et indéniable qu'elle a suscité dans l'opinion publique, les répercussions nationales et

internationales de la catastrophe et l'ampleur exceptionnelle des dégâts occasionnés. Il soutient qu'il y a lieu d'en conclure que la fixation du montant de la caution ne présentait pas un caractère arbitraire et qu'elle reposait sur des motifs suffisants, conformément aux critères établis par la Cour dans les arrêts *Neumeister c. Autriche* (27 juin 1968, série A n° 8) et *Iwańczuk c. Pologne* (n° 25196/94, 15 novembre 2001), lesquels se distinguent toutefois de la présente affaire par certains aspects importants.

68. En ce qui concerne la nature des délits présumés, le Gouvernement fait observer que l'*Audiencia Provincial* de La Corogne a indiqué, dans la décision qu'elle a rendue sur cette affaire, que l'examen des éléments dont elle disposait à ce stade de la procédure donnait à penser que les délits présumés pouvaient avoir un caractère intentionnel (*dolus eventualis*). Il signale en outre qu'elle a précisé que le délit d'atteinte à l'environnement n'est pleinement constitué que lorsque les omissions de la personne qui contribue à la transformation d'un risque en dommages catastrophiques en raison de son manquement réitéré et persistant à son obligation de maîtriser les facteurs de risque relevant directement de son contrôle et de sa responsabilité créent un dommage, c'est-à-dire au moment où l'on constate l'existence d'une pollution des ressources naturelles, et non dès que le déversement a lieu. Par ailleurs, il soutient que la désobéissance reprochée au requérant en raison des difficultés qu'il a créées en empêchant le remorquage du navire et en faisant obstruction aux opérations qui visaient à prévenir le déversement du fuel ainsi qu'à en circonscrire les effets est de toute évidence un acte intentionnel ne relevant ni de l'insouciance, ni de la négligence.

69. En conséquence, le Gouvernement estime que l'article 230 de la CNUDM n'est pas applicable en l'espèce car cette disposition ne concerne que les infractions aux lois et règlements visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin commises par des navires étrangers en dehors des eaux territoriales, infractions passibles de peines pécuniaires seulement, non des actes intentionnels graves de pollution dans les eaux territoriales. Il note que la CNUDM ne prévoit pas d'immunité pour les délits contre l'environnement et les ressources naturelles : en effet, seules des peines pécuniaires peuvent être infligées pour des infractions aux lois et aux règlements nationaux commises dans la mer territoriale, sauf en cas d'acte délibéré et grave de pollution.

70. En ce qui concerne la gravité des peines de détention encourues, le Gouvernement fait observer que les délits dont découlent des dommages irréversibles et catastrophiques sont passibles de six à neuf ans d'emprisonnement lorsqu'ils sont intentionnels et de quatre à six ans lorsqu'ils ont été commis par négligence (paragraphe 29 et 30 ci-dessus). Quant à l'âge du requérant, le Gouvernement rappelle que la disposition humanitaire prévue à l'article 92 du code pénal espagnol ne saurait être

assimilée à une immunité et que la dispense d'exécution d'une peine d'emprisonnement est subordonnée à d'autres conditions.

71. Le Gouvernement soutient que le montant de l'indemnisation due au titre de la responsabilité civile n'a pas été déterminant pour la fixation de la caution. Il en veut pour preuve que celle-ci représente moins de 1 % du montant des indemnités potentiellement exigibles. Il déclare avoir conscience du fait que la fixation du montant d'une caution au seul vu du préjudice subi serait contraire à la jurisprudence de la Cour puisque cette mesure vise à garantir non le paiement de la réparation due au titre de la responsabilité civile, mais la comparution en justice de l'accusé. Toutefois, il avance que rien n'interdisait aux autorités de retenir cet élément – parmi d'autres – pour apprécier le risque de fuite pourvu qu'elles aient également pris en considération la situation personnelle du requérant. Il plaide au contraire que le risque de fuite ne peut être apprécié « uniquement » au regard de la gravité des sanctions pénales et civiles – à laquelle il faut cependant avoir égard –, de même que le montant de la caution ne peut être déterminé « uniquement » en fonction du montant du préjudice. Il soutient que la jurisprudence de la Cour ne s'oppose nullement à la prise en compte de circonstances pouvant avoir une incidence sur le risque de fuite et sur le caractère suffisant de la caution exigée pour une remise en liberté.

72. A ce dernier égard, le Gouvernement insiste sur le fait que, tant pour se prononcer sur le placement de l'intéressé en détention provisoire que pour fixer le montant de la caution, les juridictions internes ont tenu compte de sa nationalité, du fait qu'il réside à l'étranger, de son absence de liens en Espagne, de son statut et de son milieu professionnels, des personnes susceptibles de payer la caution à sa place – critère qui a été retenu par la Cour dans l'arrêt *Neumeister* (précité) – ainsi que du cadre juridique complexe régissant les activités du navire qu'il commandait et du type d'activité commerciale à laquelle il se livrait. Le Gouvernement estime que le paiement rapide de la caution démontre la validité des critères retenus par les autorités pour en déterminer le montant. Par ailleurs, il considère que la chambre a eu raison de conclure, au paragraphe 39 de son arrêt, à l'existence d'un rapport juridique contractuel entre l'armateur et l'assureur du navire. A cet égard, il fait observer que la caution a été versée par l'assureur de l'employeur du requérant, conformément à la pratique habituellement suivie dans le milieu du commerce maritime, et que, si l'intéressé est reconnu coupable des charges qui pèsent sur lui, l'arrêt de condamnation fixera le montant de l'indemnisation due au titre de la responsabilité civile de l'armateur qui l'emploie, dont l'assureur de ce dernier assumera en définitive la charge.

73. Le Gouvernement invite la Cour à conclure à la non-violation de l'article 5 § 3 de la Convention.

3. *Observations des tiers intervenants*

74. Le représentant des tiers intervenants fait observer que la responsabilité pénale encourue par les capitaines de navire et les membres de leur équipage à raison des actes provoquant des rejets polluants fait l'objet d'une réglementation stricte résultant des dispositions combinées de la CNUDM et de la Convention internationale du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et son Protocole du 17 février 1978 (MARPOL 73/78). Renvoyant à l'article 230 de la CNUDM, il rappelle que les privations de liberté à raison d'actes de pollution commis au-delà de la mer territoriale – soit au-delà de la limite des 12 milles à partir de la côte – sont interdites. Il signale en outre que, à titre de garantie supplémentaire contre tout comportement abusif de l'Etat côtier, cette convention a instauré un dispositif de demande de prompt mainlevée de l'immobilisation d'un navire et de libération rapide de son équipage. Il indique que, dans les trois affaires de « prompt mainlevée » dont il a eu à connaître et qui concernaient des pêcheries – à savoir les affaires *Camouco*, *Monte Confurco* et *Volga* – le Tribunal international du droit de la mer a ordonné la remise en liberté de l'équipage.

75. Il indique toutefois que, en vertu de la CRC de 1992 et de la Convention de 1992 portant création d'un fonds international pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, l'armateur est civilement responsable de ce type de dommages, même en l'absence de faute de sa part. Il fait observer que la CRC de 1992 énonce que la responsabilité civile de l'armateur doit être couverte par une assurance, mais qu'elle ne prévoit nullement que celui-ci peut exiger une indemnisation au titre de la caution versée pour la remise en liberté d'un capitaine de navire. Il ajoute que, selon la pratique habituelle, certains aléas qui ne relèvent pas strictement de tel ou tel des risques assurés mais qui leur sont étroitement liés peuvent néanmoins être couverts en vertu d'une décision discrétionnaire lorsque les circonstances l'exigent, précisant toutefois que les décisions de ce type revêtent un caractère exceptionnel et qu'elles n'ont pas vocation à garantir le paiement d'une caution exigée pour la libération d'un équipage.

76. Il affirme que, bien que les indemnités versées par les assurances au titre de la responsabilité civile soient plafonnées, l'évolution des marchés a conduit à un relèvement de 50 % de la couverture prévue par la CRC de 1992 consécutivement aux catastrophes provoquées par l'*Erika* et le *Prestige*. Il signale qu'une compensation complémentaire pourrait être versée par le fonds mais estime qu'il serait inadmissible que le désaccord concernant le niveau de couverture garanti par l'assurance des armateurs sous le régime international de responsabilité civile accepté par les Etats Parties à la CRC de 1992 puisse justifier que l'on impose aux gens de mer des cautions élevées pour couvrir la partie non assurée des coûts de la pollution.

77. Il se déclare préoccupé par la criminalisation croissante des actes des marins et renvoie à cet égard aux « Directives sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer », lesquelles invitent notamment les Etats à : a) prendre des dispositions pour que les gens de mer, une fois qu'ils ont été interrogés ou si leur présence n'est pas nécessaire dans le cadre de l'enquête menée par l'Etat côtier à la suite d'un accident de mer, soient autorisés à rembarquer ou puissent être rapatriés sans retard injustifié, b) envisager des solutions non privatives de liberté en remplacement de la détention avant le procès et c) veiller à instaurer un dispositif pour le dépôt d'une caution raisonnable ou d'une autre garantie financière autorisant la remise en liberté et le rapatriement des marins dans l'attente des conclusions de l'instruction ou de toute autre procédure judiciaire. Il souligne que les décisions relatives à la détention des gens de mer devraient être fondées uniquement sur la situation personnelle des intéressés et les actes qu'ils sont réputés avoir commis, non sur les conséquences que ceux-ci pourraient avoir sur l'environnement.

C. Appréciation de la Cour

1. Principes généraux

78. La Cour rappelle que l'objet de la garantie visée à l'article 5 § 3 de la Convention est d'assurer non la réparation du préjudice, mais notamment la comparution de l'accusé à l'audience. Dès lors, son montant doit être apprécié principalement « par rapport à l'intéressé, à ses ressources, à ses liens avec les personnes appelées à servir de cautions et pour tout dire à la confiance qu'on peut avoir que la perspective de perte du cautionnement ou de l'exécution des cautions en cas de non-comparution à l'audience agira sur lui comme un frein suffisant pour écarter toute velléité de fuite » (*Neumeister*, précité, § 14).

79. En tout état de cause, il ressort de la structure de l'article 5 en général et de son paragraphe 3 en particulier qu'une caution ne peut être exigée aussi longtemps que prévalent des raisons justifiant la détention de l'intéressé (voir notamment *Musuc c. Moldova*, n° 42440/06, § 42, 6 novembre 2007, et *Aleksandr Makarov c. Russie*, n° 15217/07, § 139, 12 mars 2009). Si le danger de fuite peut être évité par une caution ou une autre garantie, l'accusé doit être remis en liberté, sachant que si une peine plus légère peut être anticipée, cela réduit le risque de fuite et doit être pris en considération (*Vrenčev c. Serbie*, n° 2361/05, § 76, 23 septembre 2008). Les autorités doivent consacrer autant de soin à fixer un cautionnement approprié qu'à décider si le maintien d'une personne accusée en détention demeure ou non indispensable (voir, entre autres, *Iwańczuk*, précité, § 66, *Bojilov c. Bulgarie*, n° 45114/98, § 60, 22 décembre 2004, *Skrobol c. Pologne*, n° 44165/98, § 57, 13 septembre 2005, *Hristova c. Bulgarie*,

n° 60859/00, § 110, 7 décembre 2006, *Musuc*, précité, § 42, et *Georgieva c. Bulgarie*, n° 16085/02, § 30, 3 juillet 2008).

80. En outre, le montant de la caution doit être dûment justifié dans la décision qui le détermine (*Georgieva*, précité, §§ 15, 30 et 31) et prendre en compte les ressources de l'intéressé (*Hristova*, précité, § 111). A cet égard, l'absence d'évaluation par les juges internes des capacités réelles du détenu à fournir le montant demandé a été l'un des éléments fondant le constat de violation opéré dans l'arrêt *Tochev c. Bulgarie*, (n° 56308/00, §§ 68 et suiv., 10 août 2006).

81. Si le montant de la garantie prévue à l'article 5 § 3 de la Convention doit être apprécié principalement par rapport à l'intéressé et à ses ressources, il ne semble toutefois pas déraisonnable, dans certaines circonstances, de prendre également en considération l'ampleur du préjudice imputé (*Moussa c. France*, n° 28897/95, décision de la Commission du 21 mai 1997, Décisions et rapports (DR) 89-A, p. 92). Dans l'arrêt *Kudła c. Pologne* [GC] (n° 30210/96, CEDH 2000-XI), la Cour a observé que le juge national avait fixé le montant de la caution au vu de l'ampleur des dommages, de la gravité des infractions et surtout du risque de fuite (§ 47). Elle a reconnu le risque de fuite comme étant « l'un des éléments essentiels pris en compte dans la fixation de la caution » (*ibidem*, § 113).

2. Application des principes susmentionnés à l'espèce

82. En l'espèce, le requérant a été privé de liberté pendant quatre-vingt-trois jours et a été libéré moyennant le dépôt d'une garantie bancaire de 3 000 000 d'euros correspondant au montant de la caution exigée. La Cour observe que l'article 531 du code de procédure pénale espagnol, tel qu'il a été interprété par le Tribunal constitutionnel (paragraphe 25 ci-dessus), énumère les principaux éléments à prendre en compte aux fins de la fixation de la caution, à savoir la nature du délit, la peine encourue, l'intérêt juridique protégé, la situation sociale et les antécédents judiciaires du prévenu, ainsi que toute autre circonstance pouvant le conduire à vouloir se soustraire à l'autorité judiciaire. Les juridictions internes se sont fondées, d'une part, sur la gravité du délit et l'émoi qu'il a provoqué dans l'opinion publique et, d'autre part, sur certains aspects de la situation personnelle du requérant, à savoir sa nationalité et son domicile ainsi que son absence de liens en Espagne. Pour sa part, le Tribunal constitutionnel a considéré que les juridictions inférieures avaient amplement justifié le montant de la caution imposée ainsi que le rejet de la demande tendant à sa réduction, par les motifs suivants : « L'objectif prioritaire que constitue la présence du prévenu au procès, la gravité des délits en cause, la catastrophe tant nationale qu'internationale provoquée par le déversement de la cargaison, le fait que le prévenu est un ressortissant étranger et qu'il n'a aucune attache en Espagne ». Il a également relevé que lesdites juridictions avaient aussi

pris en compte la situation personnelle et économique du prévenu, ainsi que le milieu professionnel de celui-ci, et que l'ensemble de ces circonstances les avaient amenées à considérer que seule une caution d'un montant aussi élevé pouvait atténuer le risque de fuite (paragraphe 25 ci-dessus).

83. Consciente du fait que le montant de la caution est important, la Cour est prête à admettre qu'il dépasse les ressources personnelles dont disposait le requérant pour s'en acquitter. Toutefois, il ressort de ce qui précède qu'en fixant ce montant, les juridictions nationales entendaient prendre en compte, outre la situation personnelle de l'intéressé, la gravité du délit dont il était accusé ainsi que « son milieu professionnel », circonstances qui, à leurs yeux, conféraient à l'affaire un caractère « exceptionnel ». La Cour doit dès lors examiner si pareille approche est conforme à l'article 5 § 3 de la Convention.

84. A cet égard, la Cour fait observer que, depuis l'arrêt *Neumeister* (précité), elle a toujours estimé que les « liens de l'intéressé avec les personnes appelées à servir de cautions » figurent parmi les critères à retenir pour apprécier le montant de la garantie (paragraphe 78 ci-dessus).

85. Quant à la question de savoir si le milieu professionnel du requérant pouvait légitimement être pris en compte en l'espèce, la Cour rappelle d'emblée que les juges nationaux, au contact des réalités locales, sont en principe mieux placés que le juge international pour en juger. En l'occurrence, il ressort du dossier que les juridictions internes ont estimé qu'il était essentiel d'assurer la comparution de l'intéressé devant les tribunaux chargés de connaître de l'affaire, compte tenu des responsabilités qu'il assumait en qualité de capitaine du *Prestige*. La gravité des délits en cause, la « catastrophe tant nationale qu'internationale provoquée par le déversement de la cargaison » (paragraphe 25 ci-dessus) ainsi que l'« émoi qu'elle avait suscité dans l'opinion publique » (paragraphe 17, 18 et 20 ci-dessus) étaient tels que la présence de l'intéressé constituait un « objectif prioritaire » (paragraphe 25 ci-dessus).

86. Dans ce contexte, la Cour ne saurait ignorer la préoccupation croissante et légitime qui existe tant au niveau européen qu'international à l'égard des délits contre l'environnement. En témoignent notamment les pouvoirs et les obligations des Etats en matière de lutte contre les pollutions maritimes ainsi que la volonté unanime tant des Etats que des organisations européennes et internationales d'en identifier les responsables, d'assurer leur présence lors du procès et, le cas échéant, de les sanctionner (voir à cet égard la partie « Droit interne et international » ci-dessus). En outre, l'on constate une tendance au recours au droit pénal comme moyen de mise en œuvre des obligations environnementales imposées par le droit européen et international.

87. La Cour estime que ces nouvelles réalités doivent être prises en compte dans l'interprétation des exigences de l'article 5 § 3 en la matière. Elle considère en effet que le niveau d'exigence croissant en matière de

protection des droits de l'homme et des libertés fondamentales implique, parallèlement et inéluctablement, une plus grande fermeté dans l'appréciation des atteintes aux valeurs fondamentales des sociétés démocratiques (*Selmouni c. France* [GC], n° 25803/94, § 101, CEDH 1999-V). Aussi n'est-il pas exclu que, dans une situation comme celle de la présente affaire, le milieu professionnel dans lequel se situe l'activité en cause doive entrer en ligne de compte dans la détermination du montant de la caution afin que cette mesure puisse demeurer efficace.

88. A cet égard, la Cour rappelle que les faits de la présente affaire – où était en cause une pollution maritime d'une rare ampleur ayant provoqué d'énormes dégâts environnementaux – revêtent un caractère exceptionnel et ont des conséquences très importantes sur le plan de la responsabilité tant pénale que civile. Dans un tel contexte, il n'est guère étonnant que les autorités judiciaires adaptent le montant de la caution au niveau des responsabilités encourues, de telle sorte que les responsables n'aient pas intérêt à se dérober à la justice en abandonnant la caution. Autrement dit, il faut se demander si, dans le contexte de la présente affaire, où sont en cause d'importants enjeux financiers, une caution qui aurait été fixée en tenant compte des seules ressources du requérant aurait suffi à assurer sa comparution à l'audience, laquelle demeure le but principal de la caution. La Cour partage l'approche suivie par les juridictions internes sur ce point.

89. D'ailleurs, elle relève que, pour se prononcer sur la question de savoir si une caution revêt ou non un caractère raisonnable, le Tribunal international du droit de la mer prend également en compte la gravité des infractions alléguées et les sanctions encourues (paragraphe 46-47 ci-dessus). Consciente du fait que ce tribunal n'a pas les mêmes compétences qu'elle, la Cour constate néanmoins qu'il se fonde sur des critères semblables à ceux qu'elle utilise pour évaluer le montant de la caution et que le fait qu'il doive veiller à ne pas préjuger le fond de l'affaire ne l'empêche pas pour autant de porter des jugements ayant des répercussions sur le fond lorsque ceux-ci sont nécessaires pour l'appréciation du caractère raisonnable ou non de la caution demandée (voir, en particulier, le paragraphe 89 de l'arrêt rendu par ce tribunal le 6 août 2007 en l'affaire du *Hoshinmaru* (*Japon c. Fédération de Russie*), cité au paragraphe 46 ci-dessus).

90. En l'espèce, il est constant que la caution litigieuse a été versée par l'assureur de l'armateur du navire placé sous le commandement du requérant. Abstraction faite des considérations – « humanitaires », contractuelles ou autres – expliquant ce geste de l'assureur, qui font l'objet d'une controverse entre les parties, le seul fait que ce versement a été effectué par l'assureur de l'armateur tend à confirmer que c'est à bon droit que les tribunaux espagnols, en se référant à son « milieu professionnel », ont implicitement estimé que le requérant avait des liens avec des personnes appelées à servir de cautions.

91. Il ressort en effet des indications du représentant des tiers intervenants que la CRC de 1992 oblige les armateurs à souscrire une assurance de responsabilité civile mais ne prévoit nullement que ceux-ci peuvent exiger une indemnisation au titre de la caution versée pour la remise en liberté d'un capitaine de navire détenu par des autorités maritimes. Le représentant des tiers intervenants a également signalé que le remboursement d'une caution en vue de la libération de gens de mer ne rentrait pas dans le cadre des décisions discrétionnaires pouvant être prises par l'assureur, à titre exceptionnel, dans certaines hypothèses. Bien que le requérant et le représentant des tiers intervenants aient souligné que l'armateur et l'assureur n'étaient liés par aucune obligation en matière de caution, que ce soit en vertu des usages ou d'un contrat, l'intéressé a reconnu que l'article 9.28 des *London P&I Rules* avait pu servir de base juridique au paiement (paragraphe 55 ci-dessus). Quoi qu'il en soit, la Cour observe que c'est bien l'assureur de l'employeur du requérant, le *London P&I Club*, qui a versé le montant de la caution.

92. Dans ces conditions, la Cour considère que les tribunaux internes ont suffisamment tenu compte de la situation personnelle du requérant, en particulier de son statut d'employé de l'armateur, de ses liens professionnels avec les personnes appelées à servir de cautions, de sa nationalité et de son domicile ainsi que de son absence d'attaches en Espagne et de son âge lorsqu'ils ont fixé le montant de la caution litigieuse. Compte tenu du contexte particulier de l'affaire et des conséquences environnementales et économiques catastrophiques du déversement de la cargaison du navire, c'est à juste titre que ces juridictions ont pris en compte la gravité des infractions en cause et l'ampleur du préjudice imputé à l'intéressé.

93. Il s'ensuit qu'il n'y a pas eu violation de l'article 5 § 3 de la Convention.

PAR CES MOTIFS, LA COUR

Dit, par dix voix contre sept, qu'il n'y a pas eu violation de l'article 5 § 3 de la Convention.

Fait en français et en anglais, puis prononcé en audience publique au Palais des droits de l'homme, à Strasbourg, le 28 septembre 2010.

Michael O'Boyle
Greffier adjoint

Jean-Paul Costa
Président

Au présent arrêt se trouve joint, conformément aux articles 45 § 2 de la Convention et 74 § 2 du règlement, l'exposé de l'opinion séparée des juges Rozakis, Bratza, Bonello, Cabral Barreto, Davíd Thór Björgvinsson, Nicolaou et Bianku.

J.-P.C.
M.O'B.

OPINION DISSIDENTE COMMUNE AUX JUGES ROZAKIS,
BRATZA, BONELLO, CABRAL BARRETO, DAVID THÓR
BJÖRGVINSSON, NICOLAOU ET BIANKU

(Traduction)

1. Nous ne pouvons souscrire à l'avis de la majorité de la Cour selon lequel il n'y a pas eu violation de l'article 5 § 3 de la Convention en l'espèce. Nous estimons que l'imposition par les juridictions espagnoles d'une caution d'un montant de 3 000 000 d'euros (EUR), somme qui dépassait de loin les ressources du requérant, avec pour conséquence que l'intéressé a été maintenu en détention provisoire pendant quatre-vingt-trois jours au total, a clairement emporté violation des droits découlant pour lui de la disposition en cause.

2. Nous relevons d'emblée que si les tribunaux nationaux ont mis l'accent sur la gravité des infractions dont le requérant était soupçonné, sur les conséquences désastreuses – tant sur le plan environnemental que sur celui de l'économie – de la marée noire et sur l'indignation générale que celle-ci avait suscitée, ces éléments n'ont pas été considérés comme nécessitant par eux-mêmes le maintien en détention du requérant. Ainsi que le Tribunal constitutionnel l'a déclaré, l'objectif primordial était d'assurer la présence du requérant au procès. La gravité des infractions et des peines qu'elles faisaient encourir à l'intéressé a été considérée par les juridictions nationales comme augmentant le risque de voir le requérant s'enfuir ou ne pas comparaître au procès dans l'hypothèse où il serait en définitive inculpé et comme justifiant par conséquent l'imposition d'une caution d'un montant exceptionnellement élevé comme condition à sa libération. La question centrale posée par la présente espèce consiste à savoir si la fixation de la caution à ce niveau était fondée sur des principes compatibles avec les exigences de l'article 5.

3. Les principes généraux dégagés par la Cour de l'article 5 § 3 relativement à l'imposition de cautions se trouvent résumés aux paragraphes 78 à 81 de l'arrêt. Trois principes nous paraissent revêtir une importance particulière en l'espèce.

i. Ainsi qu'il ressort du libellé même de l'article 5 § 3, l'imposition d'une caution comme condition de libération vise à assurer non pas la réparation d'une quelconque perte subie en conséquence de l'infraction présumée, mais uniquement la comparution de l'accusé au procès. Dès lors, la somme ne doit pas être fixée par référence au montant d'une perte susceptible, le cas échéant, d'être imputée à l'accusé ou à son employeur, mais principalement par référence à l'accusé, à ses ressources et à ses liens avec les personnes susceptibles, le cas échéant, de servir de garantie pour assurer sa comparution. En l'absence de pareille garantie, c'est la personne accusée et ses ressources qui doivent être le point de référence principal

pour la fixation de la caution (*Bonnechaux c. Suisse*, n° 8224/78, rapport de la Commission du 5 décembre 1979, § 73, Décisions et rapports (DR) 18, pp. 100, 120, et *Moussa c. France*, n° 28897/95, décision de la Commission du 21 mai 1997, DR 89-A, p. 92).

ii. Tout accusé a l'obligation de fournir aux autorités nationales des informations suffisantes quant à ses ressources. Ces autorités, y compris les juridictions, ont quant à elles l'obligation d'examiner les informations dont elles disposent quant aux ressources de la personne concernée avant de fixer le montant de la caution. Elles doivent prendre autant de soin pour fixer la caution à un montant approprié que pour décider si un maintien en détention est ou non indispensable (*Tochev c. Bulgarie*, n° 56308/00, 10 août 2006). Dans certaines circonstances particulières, il peut être légitime de prendre également en considération l'étendue des pertes imputées à l'accusé pour fixer la caution à un niveau plus élevé. Cela étant, les cas de ce type ont en général concerné jusqu'ici des infractions d'escroquerie ou d'abus de confiance où il y avait des éléments qui indiquaient que l'accusé pouvait avoir des ressources cachées d'un niveau substantiel (voir, par exemple, *Moussa*, précité, et *Skrobol c. Pologne*, n° 44165/98, 13 septembre 2005).

iii. Les juridictions internes doivent livrer des arguments suffisants pour justifier le montant de la caution exigée. Non seulement la gravité de l'infraction ne peut être le seul élément censé justifier l'ampleur de la caution, mais elle ne peut en constituer l'élément déterminant (*Hristova c. Bulgarie*, n° 60859/00, 7 décembre 2006). De même, le danger de fuite ne peut être apprécié uniquement sur la base de considérations se rapportant à la gravité de la peine encourue. Ainsi que la Cour l'a relevé dans l'affaire *Neumeister c. Autriche* (27 juin 1968, § 10, série A n° 8), d'autres circonstances doivent également être prises en considération, relatives notamment « au caractère de l'intéressé, à sa moralité, à son domicile, sa profession, ses ressources, ses liens familiaux, ses liens de tous ordres avec le pays où il est poursuivi ». Il y a lieu d'envisager également le recours à d'autres mesures préventives, utilisées seules ou combinées avec la caution, pour réduire le risque de fuite et assurer la comparution de l'accusé au procès.

4. S'il apparaît que pour fixer et confirmer le montant de la caution les juridictions espagnoles ne se sont pas livrées à une appréciation des ressources personnelles du requérant, il était évident que la somme de 3 000 000 d'EUR fixée par le juge d'instruction n° 4 de La Corogne n'était absolument pas en rapport avec les ressources personnelles du requérant. A l'époque de la fixation du montant de la caution, personne n'avait proposé de se porter caution pour le requérant et rien n'indique qu'en sa qualité de capitaine d'un cargo le requérant lui-même fût en mesure de trouver des garanties personnelles pour assurer le versement de pareille somme. Il nous paraît de surcroît que les circonstances de l'espèce n'étaient pas de nature à justifier la prise en compte par les juridictions nationales des pertes censées

être résultées des actes imputés au requérant : à la différence des affaires mentionnées ci-dessus, les infractions dont le requérant était soupçonné ne concernaient pas des faits d'escroquerie ou d'abus de confiance.

5. La majorité de la Cour reconnaît que le montant de la caution exigée était « élevé » et qu'il excédait la capacité de paiement du requérant lui-même. En n'en concluant pas moins à la compatibilité avec l'article 5 de la somme en question, la majorité a mis l'accent sur deux caractéristiques de l'affaire qui, selon elle, autorisaient les juridictions internes à conclure qu'elle revêtait un « caractère exceptionnel » : la relation du requérant avec les personnes qui, en définitive, fournirent la garantie requise pour sa libération, à savoir l'armateur et l'assureur du navire dont il était le capitaine, et la gravité des infractions dont il était soupçonné.

6. Nous estimons qu'aucune de ces caractéristiques n'était de nature à justifier, au regard de l'article 5 § 3 de la Convention, la caution exigée par les juridictions espagnoles.

Quant au montant de la caution, nous relevons que, lors de sa fixation, le juge d'instruction ne fit aucune référence à l'armateur du *Prestige*, ni à l'assureur du navire, ni à une quelconque obligation de la part de l'un ou de l'autre de verser tout montant susceptible d'être exigé à titre de caution. Ce point ne fut pas davantage évoqué par le juge d'instruction n° 1 de La Corogne dans ses décisions relatives aux deux demandes de libération formées par le requérant, ni par l'*Audiencia Provincial* lorsqu'elle eut à connaître de ces décisions en appel. Le seul élément indiquant que le soutien financier de l'armateur ou de l'assureur du navire était censé avoir joué un rôle dans les décisions des tribunaux relatives à la fixation ou à la confirmation du montant de la caution réside dans la déclaration sibylline du Tribunal constitutionnel selon laquelle l'« environnement professionnel » du requérant avait été pris en compte, expression interprétée dans la décision de la haute juridiction comme englobant les liens du requérant avec l'armateur du navire. Ce qui est clair, toutefois, c'est qu'à aucun moment avant la libération du requérant les tribunaux nationaux n'ont cherché à déterminer s'il pesait sur l'armateur une obligation légale de verser une garantie ou s'il existait sur ce point des arrangements entre l'armateur et l'assureur. En particulier, aucune recherche ne semble avoir été menée sur le point de savoir si l'assureur était censé indemniser l'armateur en cas de versement par ce dernier d'une caution destinée à permettre la remise en liberté d'un capitaine détenu par les autorités maritimes dans des circonstances telles celles de l'espèce. De fait, d'après les éléments de preuve non contestés livrés par les tiers intervenants, pareille obligation juridique n'était pas prévue par la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et ni la coutume, ni la pratique, ni un quelconque arrangement contractuel n'investissaient l'armateur ou l'assureur du navire

de la moindre responsabilité juridique relativement à la question du cautionnement.

7. Tout en reconnaissant qu'il en était bien ainsi, la majorité souligne que le fait même que la caution litigieuse fut versée par l'assureur de l'armateur du navire « tend à confirmer que c'est à bon droit que les tribunaux espagnols (...) ont implicitement estimé que le requérant avait des liens avec des personnes appelées à servir de cautions » (paragraphe 90 de l'arrêt) et que « quoi qu'il en soit (...) c'est bien l'assureur de l'employeur du requérant, la *London Steamship Owners' Mutual Insurance Association*, qui a versé le montant de la caution » (paragraphe 91 de l'arrêt). Le fait que c'est en définitive l'assureur de l'armateur du navire qui a versé la caution revêt d'après nous une importance limitée au regard de l'article 5 § 3 de la Convention. Plus important, à notre sens, est le fait qu'en fixant le montant de la caution les tribunaux nationaux se sont fondés sur ce qui était au mieux une supposition gratuite que l'armateur ou son assureur se sentiraient moralement obligés de venir à la rescousse du requérant en versant la caution plutôt que de le laisser languir en détention provisoire. De surcroît, lorsque l'assureur de l'armateur versa la caution, le requérant avait déjà passé deux mois et demi en détention. Cette approche qui a présidé à la fixation du montant de la caution était inconciliable selon nous avec les responsabilités que ladite clause de la Convention faisait peser sur les juridictions nationales.

8. Quant à la gravité de l'infraction dont le requérant était soupçonné, nous partageons pleinement l'avis de la majorité concernant les préoccupations croissantes et légitimes, en Europe et au-delà, relativement aux dommages environnementaux et à la tendance grandissante à avoir recours au droit pénal pour assurer le respect des obligations en matière d'environnement imposées par le droit international. Cela étant, même si, comme la majorité l'a estimé, ces nouvelles réalités doivent être prises en compte dans l'interprétation des exigences de l'article 5 § 3, la gravité de l'infraction dont une personne est soupçonnée ne saurait être un facteur déterminant dans la fixation du montant de la caution ; la gravité de l'infraction ou du dommage environnemental ou autre censé en être résulté peut encore moins justifier la fixation de la caution à un niveau exorbitant, rendant illusoire la possibilité pour le justiciable d'obtenir sa remise en liberté. Même si l'on admet, comme le dit l'arrêt, qu'il n'est « guère étonnant que les autorités judiciaires adaptent le montant de la caution au niveau des responsabilités encourues, de telle sorte que les responsables n'aient pas intérêt à se dérober à la justice en abandonnant la caution », cette manière de faire n'était, à notre sens, pas compatible avec les exigences de l'article 5 § 3, particulièrement dans une affaire où les liens juridiques entre les personnes concernées n'avaient même pas été examinés par les tribunaux eux-mêmes. Il n'était selon nous pas davantage compatible avec les principes régissant la disposition en cause de fixer le montant de la

caution à un niveau dépassant largement les ressources de l'accusé en tenant compte du niveau de l'indignation publique suscitée par l'ampleur du dommage causé par les actes ou omissions imputés à l'intéressé.

9. La majorité admet la considération des juridictions internes selon laquelle, dans le contexte de la présente espèce, où les enjeux financiers étaient considérables, la fixation du montant de la caution sur la base des seules ressources du requérant n'aurait pas suffi à assurer la comparution de l'intéressé à l'audience (paragraphe 88 de l'arrêt). Nous observons toutefois que le requérant s'était dit prêt à verser une caution de 60 000 EUR, somme substantielle pour un individu dans sa situation. Un trait frappant de la présente espèce est au demeurant que les juridictions nationales n'ont apparemment pas pris en compte, au moment de fixer ou de confirmer le montant de la caution, la situation personnelle du requérant, en dehors du fait qu'il était de nationalité grecque et qu'il n'avait pas de liens avec l'Espagne. Elles n'ont évoqué ni ses ressources, ni le fait qu'il avait soixante-sept ans et qu'il était de bonne moralité, ni la circonstance qu'il était citoyen d'un autre Etat membre de l'Union européenne, ni sa situation familiale, autant d'éléments pertinents pour l'appréciation du risque de fuite. Il ne semble de même avoir été tenu aucun compte de la sanction qu'encourait une personne de l'âge du requérant, dont il était à tout le moins improbable qu'elle fût condamnée à une peine privative de liberté si elle était jugée et reconnue coupable des infractions dont elle était soupçonnée. Est également important le fait que n'ait apparemment pas été envisagée à l'époque la possibilité de combiner la caution avec d'autres mesures propres à assurer la comparution du requérant au procès, telles celles qui lui furent imposées lorsqu'il fut finalement remis en liberté (paragraphe 21), puis lorsqu'il fut autorisé à rentrer en Grèce (paragraphe 26).

10. La majorité conclut en disant que les tribunaux internes ont suffisamment tenu compte de la situation personnelle du requérant et que, eu égard aux conséquences environnementales et économiques catastrophiques du déversement de la cargaison du navire, c'est à juste titre que les juridictions espagnoles ont pris en compte la gravité des infractions en cause et l'ampleur du préjudice imputé au requérant. Nous sommes en désaccord avec cette conclusion. D'après nous, la démarche suivie par les juridictions espagnoles pour fixer le montant de la caution n'était pas compatible avec les principes établis par la Cour relativement à l'article 5 § 3 de la Convention, dont le but fondamental est d'assurer que nul ne soit arbitrairement privé de sa liberté.