

Resumen

En el caso MANGOURAS v. ESPAÑA el TEDH estima que los tribunales al fijar la fianza al demandante no contravinieron el art. 5,3 de la CEDH.

NORMATIVA ESTUDIADA

Conv. de 4 noviembre 1950. Convenio Europeo para la Protección Derechos Humanos y Libertades Fundamentales art.5.3

CLASIFICACIÓN POR CONCEPTOS JURÍDICOS

AGOTAMIENTO RECURSOS INTERNOS
CONDICIÓN DE VÍCTIMA
DERECHO A LA LIBERTAD Y SEGURIDAD
DETENCIÓN PREVENTIVA
PASO A DISPOSICIÓN JUDICIAL
LEGALIDAD DE SU ADOPCIÓN
SUPUESTOS DIVERSOS

INADMISIÓN DE LA DEMANDA
PRIVACIÓN DE LIBERTAD

FICHA TÉCNICA

Procedimiento:Procedimiento ante el TEDH

Legislación

Aplica art.5.3 de Conv. de 4 noviembre 1950. Convenio Europeo para la Protección Derechos Humanos y Libertades Fundamentales

Sinópsis Hechos:

El demandante vive en Grecia.

El 13 de noviembre de 2002 el barco Prestige con bandera de las Bahamas navegaba por zona española llevando petróleo. Tuvo un accidente y se provocó una fuga del contenido.

Por decisión del 17 de noviembre de 2002 el juez que investigaba el caso ordenó la custodia del demandante y ordenó una fianza de 3 millones de euros.

El 19 de noviembre de 2002 el demandante pidió su puesta en libertad y la reducción de la fianza.

El juez rechazó la solicitud.

Posteriormente el demandante solicitó un recurso de amparo ante el Constitucional.

El proceso de criminal está aún pendiente.

Valoración de la violación del art. 5,3 de la CEDH:

El demandante alegó que la fianza fijada por las autoridades había sido desproporcionada.

Alegó que las autoridades no habían tomado en cuenta su situación personal al decidir la cuestión de la cantidad de la fianza.

El demandante fue privado de su libertad durante 83 días y fue puesto en libertad tras presentar la garantía de un banco de 3 millones de euros.

El TEDH señala que los hechos del presente caso, concerniente a la contaminación marítima a gran escala y el gran daño medioambiental, son de una naturaleza excepcional y tienen grandes implicaciones en términos criminales y civiles.

El TEDH además observa que se tiene en cuenta la seriedad de los delitos alegados y las multas en juego.

Así el TEDH considera que los tribunales, al fijar la cantidad de la fianza tomaron en cuenta la situación personal y en particular su estatus de empleado del propietario del barco, su relación profesional, su nacionalidad y su residencia. Teniendo en cuenta el contexto del caso y las consecuencias desastrosas del vertido, los tribunales se justificaron en tomar en cuenta la seriedad de los delitos en cuestión y la cantidad de la pérdida imputada al demandante.

Así continua que no ha habido violación del art. 5,3 de la CEDH.

Existe opinión disidente de los Jueces ROZAKIS, BRATZA, BONELLO, CABRAL BARRETO, DAVID THÓR, NICOLAU y BIANKU.

VERSION OFICIAL EN INGLÉS

SENTENCIA

CASE OF MANGOURAS v. SPAIN

(Application no. 12050/04)

JUDGMENT

STRASBOURG

28 September 2010

This judgment is final but may be subject to editorial revision.

In the case of *Mangouras v. Spain*,

The European Court of Human Rights, sitting as a Grand Chamber composed of:

Jean-Paul Costa, President,

Christos Rozakis,

Nicolas Bratza,

Peer Lorenzen,

Françoise Tulkens,

Giovanni Bonello,

Ireneu Cabral Barreto,

Nina Vaji?,

Anatoly Kovler,

Elisabeth Steiner,

Ljiljana Mijovi?,

David Thór Björgvinsson,

Mark Villiger,

George Nicolaou,

Ledi Bianku,

Mihai Poalelungi, judges,

Alejandro Saiz Arnaiz, ad hoc judge,

and Michael O'Boyle, Deputy Registrar,

Having deliberated in private on 23 September 2009 and on 23 June 2010,

Delivers the following judgment, which was adopted on the last-mentioned date:

PROCEDURE

1. The case originated in an application (no. 12050/04) against the Kingdom of Spain lodged with the Court under Article 34 of the Convention for the Protection of Human Rights and Fundamental Freedoms ("the Convention") by a Greek national, Mr Apostolos Ioannis Mangouras ("the applicant"), on 25 March 2004.

2. The applicant was represented by Mr J.-M. Ruiz Soroa, a lawyer practising in Bilbao. The Spanish Government ("the Government") were represented by their Agent, Mr I. Blasco, Head of the Legal Department for Human Rights, Ministry of Justice.

3. The applicant alleged, in particular, that the sum set for bail in his case had been excessive and had been fixed without his personal circumstances being taken into consideration. He relied on Article 5 § 3 of the Convention.

4. The application was allocated to the Fifth Section of the Court (Rule 52 § 1 of the Rules of Court). On 14 November 2006 the Section President decided to give notice of the application to the Government. By virtue of Article 29 § 3 of the Convention and Rule 54A of the Rules of Court, it was decided to examine the admissibility and merits of the case at the same time.

5. The Greek Government, who had been invited to submit written observations on the case, did not express any wish to exercise that right (Article 36 § 1 of the Convention and Rule 44 § 1 of the Rules of Court).

6. On 1 February 2008 the Court changed the composition of its Sections (Rule 25 § 1). The case was assigned to the newly composed Third Section (Rule 52 § 1). Within that Section, the Chamber that would consider the case (Article 27 § 1 of the Convention) was constituted as provided in Rule 26 § 1.

7. Mr L. López Guerra, the judge elected in respect of Spain, withdrew from sitting in the case. The Government accordingly appointed Mr Alejandro Saiz Arnaiz to sit as an ad hoc judge (Article 27 § 2 of the Convention and Rule 29 § 1).

8. On 8 January 2009 the Chamber, composed of Josep Casadevall, President, Elisabet Fura, Corneliu Bîrsan, Bo`tjan M. Zupan?i?, Egbert Myjer, Ineta Ziemele, judges, and Alejandro Saiz Arnaiz, ad hoc judge, and of Santiago Quesada, Section Registrar, delivered a judgment in which it held unanimously that there had been no violation of Article 5 § 3 of the Convention.

9. On 7 April 2009 the applicant requested, in accordance with Article 43 of the Convention and Rule 73, that the case be referred to the Grand Chamber, arguing that there had been a violation of Article 5 § 3. On 5 June 2009 a panel of the Grand Chamber granted the request.

10. The composition of the Grand Chamber was determined according to the provisions of Article 27 §§ 2 and 3 of the Convention and Rule 24.

11. The applicant and the Government each filed a memorial before the Grand Chamber. In addition, third-party comments were received from Mr Hugh Mercer QC, who had been given leave by the President to intervene in the written procedure (Article 36 § 2 of the Convention and Rule 44 § 2) on behalf of the International Transport Workers' Federation, the International Chamber of Shipping, the International Shipping Federation, the Baltic and International Maritime Council (BIMCO), the International Association of Independent Tanker Owners, the Hong Kong Shipowners' Association, the International Association of Dry Cargo Shipowners, the International Ship Managers' Association, the Greek Shipping Cooperation Committee, the Asian Shipowners' Forum, the International Group of P&I Clubs, the International Maritime Employers' Committee Ltd and the European Community Shipowners' Association.

12. A hearing took place in public in the Human Rights Building, Strasbourg, on 23 September 2009 (Rule 59 § 3).

There appeared before the Court:

(a) for the Government

Mr I. BLASCO LOZANO, Head of the Legal Department for Human Rights, Ministry of Justice, Agent,

Mrs C. CASTRO REY, State Counsel, Adviser;

(b) for the applicant

Mr E. FITZGERALD QC, lawyer, Counsel,

Mr K. ANNAND, lawyer,

Mr J.-M. RUIZ SOROA, lawyer,

Mr S. ZABALETA SARASUA, lawyer,

Mr M. VOLIKAS, lawyer,

Mr O. MURRAY, lawyer, Advisers.

The Court heard addresses by Mr Fitzgerald and Mr Blasco.

THE FACTS

I. THE CIRCUMSTANCES OF THE CASE

13. The applicant was born in 1935 and lives in Greece.

14. On 13 November 2002 the ship *Prestige*, flying the flag of the Bahamas, was sailing in the Spanish exclusive economic zone off the coast of Galicia, carrying 70,000 tonnes of fuel oil. At a distance of 28 miles from Cape Finisterre it sent out an SOS after sustaining sudden and severe damage which produced a leak and caused the contents of its tanks to spill into the Atlantic Ocean.

15. As the *Prestige* was in danger of sinking, the maritime authorities launched a large-scale operation to rescue its crew. The ship was adrift and was approaching the coast, spilling its cargo into the sea. The applicant, who was the ship's Master, was taken by helicopter to the offices of the Corunna (A Coruña) harbourmaster, where he was arrested.

16. The spillage of the ship's cargo caused an ecological disaster whose effects on marine flora and fauna lasted for several months and spread as far as the French coast. The shores of the Atlantic coast of Cantabria and Galicia were severely polluted by the numerous waves of oil which were washed up. The oil spill blackened beaches and cliffs, destroyed marine life, adversely affected water quality and had an immediate environmental impact on numerous animal species. It caused damage to protected natural areas and had considerable repercussions on several sectors of the economy in the regions concerned, particularly on fishing, commerce and tourism.

17. By a decision of 17 November 2002 the Corunna no. 4 investigating judge remanded the applicant in custody and set bail at three million euros (EUR), after finding that the facts of the case disclosed sufficient indicative evidence to justify opening a criminal investigation. While acknowledging that the oil spill had been caused by an accident, the judge said that some of the information in the file, although still provisional at that stage in the proceedings, suggested that the applicant had been at fault in several respects, in particular in failing to cooperate sufficiently with the port authorities when they had tried to take the vessel in tow. The applicant's conduct could constitute an offence of causing damage to natural resources and the environment and one of failing to comply with the instructions of the administrative authorities. In the judge's opinion, the seriousness of the offences in question and the fact that the applicant was a foreign national who had no particular ties with Spain justified the high sum set for bail. The relevant part of the decision reads as follows:

"The information obtained discloses indicative evidence -still provisional at the preliminary investigation stage- of an offence of causing damage to natural resources and the environment for the purposes of Article 325 and, possibly, Article 326 of the Criminal Code, and of an offence of failure to comply with the instructions of the administrative authorities, punishable under Article 556 of the Code. The investigation has produced sufficient indicative evidence to suggest that Mr Apostolos Mangouras could be criminally responsible for the offences in question. In view of the penalties laid down in the Criminal Code for these offences, and the fact that the application provided for in Article 504 bis § 2 and Article 539 of the Code of Criminal Procedure was made at the mandatory hearing, an order should be made, in accordance with Articles 503 and 504 of that Code, for the accused's pre-trial detention as a preventive measure, accompanied by the right for the accused to communicate with others and the possibility of release on bail.

The reasonable indications referred to above emerge from the documents in the case file and, in particular, from detailed examination of the testimony of the witnesses who appeared this morning. All the evidence indicates that the severe damage to the *Prestige* was caused

by the unforeseeable phenomenon of a storm surge, but that actions were taken which could form the basis of a criminal prosecution, as indicated in the previous paragraph.

It should be stressed that the steps taken hitherto and the conclusions to be drawn for the purposes of this decision are of a wholly provisional nature and that many further steps and much more expert evidence will be needed in order to fully elucidate the facts. However, it is clear at this stage that the *Prestige* did not have any emergency towing equipment or that if it did, it was not in working order, as demonstrated by the recordings of conversations. It is also clear that the ship's Master, by repeatedly ignoring the instructions of the port authorities, hampered meaningful joint efforts to lessen the extremely serious risks.

It appears that the Master of the *Prestige* refused for almost three hours to cooperate and subsequently continued to do so indirectly, creating difficulties by refusing to take the necessary steps to ensure effective towing of the vessel or to start the engine so that the ship could advance, however slowly. These events occurred within the country's 24-mile limit and, by definition, within the 200-mile zone. It is true, as already indicated, that further investigative elements are required, in particular the ship's log, which has been urgently requested, and that it will be necessary to verify all the other information contained in the recordings of conversations, transcripts of which appear to be in the possession of the Cape Finisterre control centre.

Without prejudice to all of the above, the accused's detention could be dispensed with subject to bail being furnished in the amount of three million euros. In the court's view, the security in question is justified in view of the seriousness of the offences concerned and the heavy sentence they carry and also because the investigation is in the early stages, the accused's release could impede the investigation, the case has clearly caused a major public outcry and, in addition to the issues of criminal responsibility raised, there are significant civil liability issues at stake involving substantial sums. Furthermore, Mr Mangouras has no ties in Spain and could leave the country at any time and thus evade prosecution. For all the reasons outlined above it is necessary and unavoidable, in the present circumstances, to fix bail. Bail cannot, for the time being at least, be replaced by a less restrictive measure."

18. On 19 November 2002 the applicant requested his release and, in the alternative, the reduction of bail to EUR 60,000 to reflect his personal situation. He also submitted that his advanced age should be taken into account. In a decision of 27 November 2002 the Corcubi3n (Corunna) no. 1 investigating judge refused the applicant's request. The judge took the view that the seriousness of the offences of which the applicant stood accused justified his continued pre-trial detention and that the latter measure was exceptional, subsidiary, temporary and proportionate in nature and thus satisfied the remaining criteria laid down by the case-law of the Constitutional Court. As to the amount set for bail, the judge stated that the applicant's appearance at trial was vital in order to elucidate the sequence of events following the leak in the vessel. He also reiterated the arguments of the first investigating judge to the effect that the seriousness of the offences, the public outcry caused by the marine pollution, the applicant's Greek nationality, the fact that his permanent address was abroad and the fact that he had no ties with Spain justified setting a high level of bail in order to rule out any risk that the applicant might fail to appear.

19. On 7 December 2002 the same investigating judge confirmed the decision, rejecting an application from the applicant to set it aside (*recurso de reforma*).

20. An appeal by the applicant was dismissed on 3 January 2003 by the Corunna Audiencia Provincial on the ground that there was sufficient evidence to charge the applicant with serious offences and that the amount of bail was justified by the unusual circumstances of the case. The court pointed out that the applicant had been remanded in custody on account of his "alleged involvement in the acts of which he is accused, namely acting in a manner liable to cause a disaster, failing to comply with the instructions of the port authorities and committing an offence of causing damage to natural resources". It further pointed out that the investigating judge had offered the applicant the possibility of avoiding custody on grounds of "alleged responsibility for offences against natural resources and the environment and an offence of failure to comply with the instructions of the administrative authorities", subject to the posting of bail in the amount of EUR 3,000,000. The Audiencia Provincial noted the outcry caused by the alleged offences and took the view that the impugned decision was not open to criticism on any account, "including with regard to the amount of bail".

The Audiencia Provincial stressed that the *prima facie* evidence taken into consideration by the investigating judge in ordering the applicant's pre-trial detention concerned serious offences, that it was too early to rule on whether the offence had been committed intentionally and that the applicant's detention pursued the legitimate aim of preventing the risk of his absconding, a risk closely linked to the seriousness of the alleged offence and his lack of any particular ties in Spain. It referred in that regard to the category of offences in question and the severity of the likely sentence, the fact that the accused's presence was essential to the investigation, the possibility that the trial might collapse if he absconded and the public outcry surrounding the established facts.

The Audiencia Provincial dismissed the ground of appeal based on the applicability of Article 230 of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982, holding that the provision in question referred only to administrative offences relating to pollution of the marine environment committed by foreign vessels beyond the territorial sea, for which only monetary penalties could be imposed, and not to wilful and serious acts of pollution in the territorial sea.

21. On 6 February 2003 the Corcubi3n (Corunna) no. 1 investigating judge recorded the lodging of a bank guarantee in an amount corresponding to the sum set for bail, which was provided as a one-off, spontaneous humanitarian gesture by the London Steamship Owners' Mutual Insurance Association Limited ("the London P&I Club"), which insured the ship's owner. Accordingly, on 7 February 2003, the judge ordered the applicant's provisional release after eighty-three days in detention, subject to the following conditions:

- "(a) that (the applicant) supply an address in Spain;
- (b) that he report every day before 1 p.m. to the police headquarters corresponding to the address supplied;
- (c) that he remain in the country and surrender his passport to the court's registry."

22. On 28 May 2003 the London P&I Club and the ship's owner, Mare Shipping Inc., paid out EUR 22,777,986 in compensation for the damage for which they were civilly liable within the limits laid down by Article V of the 1992 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage ("CLC 1992", see paragraph 54 below).

23. Relying on Article 17 of the Constitution (right to liberty and security), the applicant lodged an amparo appeal with the Constitutional Court. While he did not appeal against his pre-trial detention, for which he considered sufficient reasons to have been given, the applicant complained of the amount set for bail, arguing that it had been excessive and disproportionate in view of his financial circumstances and had made any prospect of provisional release unrealistic. He alleged that the amount had been fixed without account being taken of his personal circumstances, in disregard of the requirements of the Court's case-law.

24. By a reasoned decision (auto) of 29 September 2003, the Constitutional Court declared the appeal inadmissible. It began by observing that, according to its case-law, the fact that the applicant had been released did not render the amparo appeal devoid of purpose, given that:

"... in the event of a breach of the fundamental right asserted, the Court should allow the appeal and grant the applicant amparo relief."

25. However, on the merits, the Constitutional Court ruled as follows:

"... Article 531 of the Code of Criminal Procedure stipulates that the amount set for bail should take into account, among other factors, the nature of the offence, any previous convictions and other circumstances that might prompt the accused to seek to evade justice. According to the case-law of the European Court of Human Rights, the object of bail is to secure the presence of the accused at the trial ... and the amount should act as a deterrent against any wish to abscond.

...

The rulings given in the instant case concerning the amount of bail and the refusal to reduce it provided ample reasons based on the primary objective of securing the accused's presence at the trial, the seriousness of the offences in question, the national and international disaster caused by the oil spill, the fact that the accused is a non-national and the fact that he has no ties in Spain.

These circumstances led the courts to consider that the risk of flight could only be reduced by setting such a high sum for bail ... They also took into consideration the accused's personal and financial circumstances and his professional environment. ... In fixing bail at a level such as to dispel any wish to abscond, they further took account of other aspects of the accused's personal situation, namely his Greek nationality, the fact that his permanent address is abroad and the fact that he has no ties whatsoever in Spain.

It follows that bail was fixed on the basis of criteria of proportionality ... The exceptional amount reflects the exceptional nature of the situation."

26. Subsequently, in March 2005, the Spanish authorities authorised the applicant's return to his country of origin, where he is now living, on condition that the Greek authorities ensured his compliance with the periodic supervision to which he had been subject in Spain. The applicant is therefore required to report every two weeks to a police station on the island of Icaria, where he was born, or in Athens, where his children live.

27. The criminal proceedings are currently pending before the Corcubión (Corunna) no. 1 investigating judge.

II. RELEVANT DOMESTIC AND INTERNATIONAL LAW AND PRACTICE

A. Domestic law

28. The relevant provision of the Spanish Constitution reads as follows:

Article 17

"Everyone has the right to liberty and security. No one may be deprived of his liberty other than in accordance with the provisions of this Article and in the circumstances and form provided by law."

29. The relevant provisions of the Criminal Code in force at the material time stipulated as follows:

Article 92

"Notwithstanding the provisions of the preceding Articles, convicted persons who have reached the age of seventy or who reach that age while serving their sentence, and who satisfy the requirements laid down (by the law), with the exception of the requirement to have served three quarters or, where appropriate, two thirds of (the sentence), may be granted conditional release.

..."

Article 325

"Any person who ... causes or produces, directly or indirectly, emissions, discharges ... into ... inland or maritime waters or ground-water ... likely to severely upset the balance of natural systems, shall be liable to a term of imprisonment of between six months and four years, a day-fine payable for between eight and twenty-four months and a prohibition of between one and three years on carrying out his or her occupation. Where there is a risk to persons' health the term of imprisonment shall be in the upper half of the range."

Article 326

"The commission of any of the acts described in the previous Article shall entail a more severe sentence when accompanied by:

a. illegal operation of an industrial or other activity using facilities which have not obtained the necessary administrative authorisation or approval; or

b. failure to comply with the express instructions of the administrative authority aimed at remedying or putting an end to the activities referred to in the previous Article; or

- c. falsification or concealment of information on the environmental implications of the activities in question; or
- d. hampering of the administrative authorities' inspection activities; or
- e. a risk of irreversible or catastrophic damage; or
- f. illegal pumping of water while restrictions are in place."

Article 331

"The penalty imposed for an offence referred to in this Chapter shall be in the lower half of the range where the offence was the result of gross negligence."

30. The second paragraph of Article 325 of the Criminal Code, as amended in November 2003, provides:

Article 325

"...

2. Persons who knowingly release, discharge or introduce ionising radiation or other substances into the air, soil or maritime waters ... in quantities such as to cause death or illness ... with irreversible effects, shall be liable to a term of imprisonment of between two and four years in addition to the penalty for causing personal injury."

31. The relevant provision of the Code of Criminal Procedure reads as follows:

Article 531

"In determining the nature and amount of the security, consideration should be given to the nature of the offence, the social circumstances of the accused and any previous convictions, together with any other circumstance which may increase or reduce the incentive to evade justice."

32. The Environmental Liability Act (Law no. 26/2007 of 23 October 2007) regulates operators' responsibility to prevent and remedy environmental damage in accordance with Article 45 of the Constitution and the precautionary and "polluter pays" principles.

B. Protection of the marine environment

33. An increasing tendency has been observed at European level to use the criminal law as a means of enforcing the environmental obligations imposed by European Union law.

1. Council of Europe instruments

34. In 1998 the Council of Europe opened for signature the Convention on the Protection of the Environment through Criminal Law (ETS No. 172). To date, however, only thirteen States have signed the Convention and Estonia is the only country to have ratified it. The text includes the following provisions:

Article 2 - Intentional offences

"1. Each Party shall adopt such appropriate measures as may be necessary to establish as criminal offences under its domestic law:

a. the discharge, emission or introduction of a quantity of substances or ionising radiation into air, soil or water which:

(i) causes death or serious injury to any person, or

(ii) creates a significant risk of causing death or serious injury to any person;

b. the unlawful discharge, emission or introduction of a quantity of substances or ionising radiation into air, soil or water which causes or is likely to cause their lasting deterioration or death or serious injury to any person or substantial damage to protected monuments, other protected objects, property, animals or plants;

c. the unlawful disposal, treatment, storage, transport, export or import of hazardous waste which causes or is likely to cause death or serious injury to any person or substantial damage to the quality of air, soil, water, animals or plants;

d. the unlawful operation of a plant in which a dangerous activity is carried out and which causes or is likely to cause death or serious injury to any person or substantial damage to the quality of air, soil, water, animals or plants;

e. the unlawful manufacture, treatment, storage, use, transport, export or import of nuclear materials or other hazardous radioactive substances which causes or is likely to cause death or serious injury to any person or substantial damage to the quality of air, soil, water, animals or plants,

when committed intentionally.

2. Each Party shall adopt such appropriate measures as may be necessary to establish as criminal offences under its domestic law aiding or abetting the commission of any of the offences established in accordance with paragraph 1 of this article."

Article 3 - Negligent offences

"1. Each Party shall adopt such appropriate measures as may be necessary to establish as criminal offences under its domestic law, when committed with negligence, the offences enumerated in Article 2, paragraph 1 a to e.

2. Any State may, at the time of signature or when depositing its instrument of ratification, acceptance, approval or accession, by a declaration addressed to the Secretary General of the Council of Europe, declare that paragraph 1 of this article, in part or in whole, shall only apply to offences which were committed with gross negligence.

3. Any State may, at the time of signature or when depositing its instrument of ratification, acceptance, approval or accession, by a declaration addressed to the Secretary General of the Council of Europe, declare that paragraph 1 of this article, in part or in whole, shall not apply to:

- subparagraph 1.a.ii. of Article 2,

- subparagraph 1.b. of Article 2, insofar as the offence relates to protect monuments, to other protected objects or to property."

Article 6 - Sanctions for environmental offences

"Each Party shall adopt, in accordance with the relevant international instruments, such appropriate measures as may be necessary to enable it to make the offences established in accordance with Articles 2 and 3 punishable by criminal sanctions which take into account the serious nature of these offences. The sanctions available shall include imprisonment and pecuniary sanctions and may include reinstatement of the environment."

35. In its report on sea pollution of 30 March 2005, the Committee on the Environment, Agriculture and Local and Regional Affairs of the Parliamentary Assembly of the Council of Europe stated as follows:

"...

In the sphere of penalties

167. Four lines of thought must be pursued:

a) The excessively absolute principle of freedom of navigation must be revised, as it is no longer appropriate in the context of present-day transport flows. Legally speaking, this would open the way for passive control and ultimately active control, at least in zones subject to risk. The issue of the responsibilities of control bodies could be considered at the same time.

b) A state which has suffered pollution damage caused by a ship must be able to demand reparation from the state whose flag that ship flies where it is established that the damage results completely or partly from the flag state's failure to exercise any effective monitoring of the vessel causing the damage.

c) Article 230 of the Convention on the Law of the Sea must be amended to make clearer the possibility of penalties of imprisonment for the most serious pollution offences.

d) An international maritime criminal court must be set up. In the same way that the notion of crimes against humanity finally yielded the creation of the international criminal court, it cannot be excluded in the future that states may eventually enshrine the notion of 'crime against the environment', drawing the consequences, in legal terms, of the idea put forward by some of establishing the sea as the common heritage of humanity."

2. European Union developments

36. The issue of environmental crime has also been debated for many years within the European Union ("the EU").

37. In its judgment, the Chamber referred to Directive 2005/35/EC on ship-source pollution, which makes ship-source discharges in breach of Community law a criminal offence. The Directive further requires that both criminal and administrative penalties be imposed if the persons concerned are found to have committed or participated in the act with intent or as a result of negligent behaviour. The Directive, adopted in response to the sinking of the Erika and of the Prestige, specifically provides that the Member States must implement it by 1 March 2007. It was therefore not intended to apply to events having occurred prior to that date.

38. In any event, Directive 2005/35/EC applies to discharges occurring, inter alia, in the exclusive economic zone or equivalent zone of a Member State, from any ship with the exception of any warship, naval auxiliary or other ship owned or operated by a State and used at the material time only on government non-commercial service. The Member States must take the necessary measures to ensure that infringements are subject to effective, proportionate and dissuasive penalties, which may include criminal or administrative penalties.

39. In its judgment of 3 June 2008 in Case C-308/06, the Court of Justice of the European Communities ("the ECJ"), having been called upon to examine a challenge to the validity of Directive 2005/35/EC, found that the concept of "serious negligence" provided for in many national legal systems could only refer to a patent breach of a duty of care (paragraph 76 of the judgment). The ECJ further held that "serious negligence" within the meaning of the Directive should be understood as entailing an unintentional act or omission by which the person responsible committed a patent breach of the duty of care which he should have and could have complied with in view of his attributes, knowledge, abilities and individual situation (paragraph 77).

40. In the wake of the ECJ judgments of 13 September 2005 and 23 October 2007, which quashed respectively Council Framework Decision 2003/80/JHA of 27 January 2003 and Framework Decision 2005/667/JHA, adopted by the Council on 12 July 2005 to strengthen the criminal-law framework for the enforcement of the law against ship-source pollution and to complement Directive 2005/35/EC (referred to in the Chamber judgment), the Commission put forward a proposal for a Directive on the protection of the environment through criminal law. The EU legislative process culminated with the adoption of Directive 2008/99/EC. Point 3 of the preamble to the Directive states that the availability of criminal penalties demonstrates social disapproval of a qualitatively different nature compared to administrative penalties or a compensation mechanism under civil law. It also makes an explicit link between the need for criminal penalties and past experience in the field of environmental protection.

41. The Directive in question requires Member States to treat as criminal offences certain activities that breach EU environmental legislation, including:

(i) unlawful shipment of waste;

(ii) trade in endangered species or in ozone-depleting substances;

(iii) conduct causing significant deterioration of a habitat within a protected site;

(iv) significant damage to the environment caused by the treatment, disposal, storage, transport, export or import of hazardous waste (including oil and gas, waste oils, sewage sludge, metals or electrical or electronic waste); and

(v) significant damage to the environment caused by the unlawful discharge of materials or ionising radiation.

42. Member States are required to subject these offences to effective, proportionate and dissuasive criminal penalties and to ensure that companies can be held liable for offences carried out by individuals on their behalf.

43. For its part, Directive 2004/35/CE of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 on environmental liability with regard to the prevention and remedying of environmental damage is aimed at establishing a framework of environmental liability based on the "polluter pays" principle, with a view to preventing and remedying environmental damage.

C. Vessels and crews in international law

1. United Nations Convention on the Law of the Sea ("UNCLOS") of 10 December 1982

44. The relevant articles of this Convention, which was ratified by Spain on 15 January 1997, read as follows:

Article 220

Enforcement by coastal States

"...

3. Where there are clear grounds for believing that a vessel navigating in the exclusive economic zone or the territorial sea of a State has, in the exclusive economic zone, committed a violation of applicable international rules and standards for the prevention, reduction and control of pollution from vessels or laws and regulations of that State conforming and giving effect to such rules and standards, that State may require the vessel to give information regarding its identity and port of registry, its last and its next port of call and other relevant information required to establish whether a violation has occurred.

...

6. Where there is clear objective evidence that a vessel navigating in the exclusive economic zone or the territorial sea of a State has, in the exclusive economic zone, committed a violation referred to in paragraph 3 resulting in a discharge causing major damage or threat of major damage to the coastline or related interests of the coastal State, or to any resources of its territorial sea or exclusive economic zone, that State may, subject to section 7, provided that the evidence so warrants, institute proceedings, including detention of the vessel, in accordance with its laws.

7. Notwithstanding the provisions of paragraph 6, whenever appropriate procedures have been established, either through the competent international organization or as otherwise agreed, whereby compliance with requirements for bonding or other appropriate financial security has been assured, the coastal State if bound by such procedures shall allow the vessel to proceed.

..."

Article 221

Measures to avoid pollution arising from maritime casualties

"1. Nothing in this Part shall prejudice the right of States, pursuant to international law, both customary and conventional, to take and enforce measures beyond the territorial sea proportionate to the actual or threatened damage to protect their coastline or related interests, including fishing, from pollution or threat of pollution following upon a maritime casualty or acts relating to such a casualty, which may reasonably be expected to result in major harmful consequences.

2. For the purposes of this article, 'maritime casualty' means a collision of vessels, stranding or other incident of navigation, or other occurrence on board a vessel or external to it resulting in material damage or imminent threat of material damage to a vessel or cargo."

Article 227

Non-discrimination with respect to foreign vessels

"In exercising their rights and performing their duties under this Part, States shall not discriminate in form or in fact against vessels of any other State."

Article 230

Monetary penalties and the observance of recognized rights of the accused

"1. Monetary penalties only may be imposed with respect to violations of national laws and regulations or applicable international rules and standards for the prevention, reduction and control of pollution of the marine environment, committed by foreign vessels beyond the territorial sea.

2. Monetary penalties only may be imposed with respect to violations of national laws and regulations or applicable international rules and standards for the prevention, reduction and control of pollution of the marine environment, committed by foreign vessels in the territorial sea, except in the case of a wilful and serious act of pollution in the territorial sea.

3. In the conduct of proceedings in respect of such violations committed by a foreign vessel which may result in the imposition of penalties, recognized rights of the accused shall be observed."

45. With regard to detention of seafarers and their release, UNCLOS provides:

Article 73

Enforcement of laws and regulations of the coastal State

"1. The coastal State may, in the exercise of its sovereign rights to explore, exploit, conserve and manage the living resources in the exclusive economic zone, take such measures, including boarding, inspection, arrest and judicial proceedings, as may be necessary to ensure compliance with the laws and regulations adopted by it in conformity with this Convention.

2. Arrested vessels and their crews shall be promptly released upon the posting of reasonable bond or other security.

3. Coastal State penalties for violations of fisheries laws and regulations in the exclusive economic zone may not include imprisonment, in the absence of agreements to the contrary by the States concerned, or any other form of corporal punishment.

4. In cases of arrest or detention of foreign vessels the coastal State shall promptly notify the flag State, through appropriate channels, of the action taken and of any penalties subsequently imposed."

Article 292

Prompt release of vessels and crews

"1. Where the authorities of a State Party have detained a vessel flying the flag of another State Party and it is alleged that the detaining State has not complied with the provisions of this Convention for the prompt release of the vessel or its crew upon the posting of a reasonable bond or other financial security, the question of release from detention may be submitted to any court or tribunal agreed upon by the parties or, failing such agreement within 10 days from the time of detention, to a court or tribunal accepted by the detaining State under article 287 or to the International Tribunal for the Law of the Sea, unless the parties otherwise agree.

2. The application for release may be made only by or on behalf of the flag State of the vessel.

3. The court or tribunal shall deal without delay with the application for release and shall deal only with the question of release, without prejudice to the merits of any case before the appropriate domestic forum against the vessel, its owner or its crew. The authorities of the detaining State remain competent to release the vessel or its crew at any time.

4. Upon the posting of the bond or other financial security determined by the court or tribunal, the authorities of the detaining State shall comply promptly with the decision of the court or tribunal concerning the release of the vessel or its crew."

2. Case-law of the International Tribunal for the Law of the Sea

46. The provisions concerning detention and release of vessels and crews have been interpreted by the International Tribunal for the Law of the Sea ("the Tribunal"). In doing so, the Tribunal has laid down a number of criteria in order to determine what constitutes a reasonable bond within the meaning of Article 73 of UNCLOS read in conjunction with Article 292 of that Convention. Hence, it is interesting to examine the approach taken by the Tribunal in cases relating to the detention of a foreign national by the coastal State and the fixing of the amount of bail. However, it should be borne in mind, firstly, that the Tribunal, unlike the Court, is tasked with striking a balance between the competing interests of two States rather than the interests of an individual and those of a State. Secondly, the issues brought before the Tribunal concern the detention and release of both crews and vessels. Thirdly, unlike the instant case, which is about an environmental disaster, the vast majority of cases before the Tribunal concern fisheries-related violations. In its judgment of 6 August 2007 in *Hoshinmaru (Japan v. the Russian Federation)*, the Tribunal summarised the principles it applies in deciding what constitutes a reasonable bond. The relevant extracts read as follows:

"82. The Tribunal has expressed its views on the reasonableness of the bond in a number of its judgments. In the 'Camouco' Case it stated: 'the Tribunal considers that a number of factors are relevant in an assessment of the reasonableness of bonds or other financial security. They include the gravity of the alleged offences, the penalties imposed or imposable under the laws of the detaining State, the value of the detained vessel and of the cargo seized, the amount of the bond imposed by the detaining State and its form' (ITLOS Reports 2000, p. 10, at p. 31, para. 67). In the 'Monte Confurco' Case it added that: 'This is by no means a complete list of factors. Nor does the Tribunal intend to lay down rigid rules as to the exact weight to be attached to each of them' (ITLOS Reports 2000, p. 86, at p. 109, para. 76). In the 'Volga' Case it stated that: 'In assessing the reasonableness of the bond or other security, due account must be taken of the terms of the bond or security set by the detaining State, having regard to all the circumstances of the particular case' (ITLOS Reports 2002, p. 10, at p. 32, para. 65). In the 'Juno Trader' Case the Tribunal further declared that: 'The assessment of the relevant factors must be an objective one, taking into account all information provided to the Tribunal by the parties' (ITLOS Reports 2004, p. 17, at p. 41, para. 85).

...

89. The proceedings under article 292 of the Convention, as clearly provided in paragraph 3 thereof, can deal only with the question of release, without prejudice to the merits of any case before the appropriate domestic forum against the vessel, its owner or its crew. Nevertheless, in the proceedings before it, the Tribunal is not prevented from examining the facts and circumstances of the case to the extent necessary for a proper appreciation of the reasonableness of the bond as set by the Respondent ('Monte Confurco', ITLOS Reports 2000, p. 86, at pp. 108-109, para. 74). However, the Tribunal wishes to emphasize that in so doing it is by no means acting as a court of appeal ('Monte Confurco', ITLOS Reports 2000, p. 86, at p. 108, para. 72)."

47. It is clear from the foregoing that, in assessing the reasonableness of the bond, the Tribunal takes three factors into consideration: (i) the gravity of the alleged offences; (ii) the penalties imposed or imposable under the laws of the detaining State in so far as they are reasonably proportionate to the gravity of the alleged offences; and (iii) the value of the detained vessel and of the cargo seized. In doing so, the Tribunal is mindful of its duty not to prejudice the merits of the case, which are decided domestically. However, the Tribunal considers that it is not prevented from making determinations bearing on the merits when these are necessary for the assessment of a reasonable bond.

3. The BIMCO report of 23 March 2009

48. The Baltic and International Maritime Council ("BIMCO") is an independent shipping association with a membership composed of shipowners, managers, brokers, agents and many other stakeholders with vested interests in the shipping industry. BIMCO is one of the third-party interveners in the present case. On 23 March 2009 BIMCO published a report on the treatment of seafarers which is interesting in several respects.

49. Firstly, the report identifies fourteen cases where sanctions were taken against the seafarers involved before any deliberate act or negligence had been admitted or proven in court. The period examined runs for eleven years from 1996 until 2007 and the cases dealt with -which include the Mangouras (or Prestige) case- involve twelve coastal States. The report concludes that: (i) the use of criminal sanctions against seafarers is a worldwide phenomenon, by no means restricted to particular countries or regions; (ii) although the rules are fair, their application is unjust, often flying in the face of the presumption of innocence; and (iii) while there are relatively few cases, the issues involved clearly illustrate that there are continuing problems with respect to the unfair treatment of seafarers.

50. Secondly, the report examines a range of instruments in connection with the treatment of seafarers, including international conventions, the Universal Declaration of Human Rights and a number of regional and national instruments. In the last category, particular attention is given to the European Union legal framework and to the law in France, the United States of America, Canada and the United Kingdom. In its conclusions, BIMCO observes that the test generally applied in those instruments is gross negligence, with punishment ranging from fines to imprisonment.

51. Finally, this report was examined by the Legal Committee of the International Maritime Organization (IMO) at its 95th session from 30 March to 3 April 2009. As regards the fair treatment of seafarers, the minutes of the Legal Committee record that:

"The Committee agreed that the Guidelines on Fair Treatment of Seafarers in the event of a maritime accident, adopted by the Legal Committee, and the Code of International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident, adopted by IMO's Maritime Safety Committee, should be strictly applied by States so that a proper balance could be achieved between the need, on the one hand, for a thorough investigation of maritime accidents and, on the other hand, the protection of the rights of seafarers.

Many delegates noted that the issue of fair treatment of seafarers was the direct responsibility of port, coastal and flag States, the State of the nationality of the seafarers, shipowners, and seafarers. States were obliged to treat seafarers fairly, pursuant to the Universal Declaration of Human Rights and regional human rights instruments, as well as under national law. There was also a consensus that States should comply with the Guidelines on fair treatment of seafarers adopted by the Legal Committee."

52. The Guidelines on fair treatment of seafarers are attached to the observations of the third-party interveners in the present case.

D. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships of 2 November 1973 and the Protocol thereto adopted on 17 February 1978 ("MARPOL 73/78")

53. This Convention, which, together with the Protocol thereto, was ratified by Spain on 6 July 1984, has been amended on several occasions, most recently in July 2007 (entry into force December 2008). Annex I to the Convention relates to the prevention of pollution by oil following collision or stranding. The Convention, which is a combination of two treaties adopted in 1973 and 1978, constitutes the main instrument covering prevention of pollution of the marine environment by ships from operational or accidental causes.

E. Civil liability and compensation for oil pollution damage

1. 1992 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage ("CLC 1992")

54. This Convention governs the liability of shipowners for oil pollution damage. It sets up a system of strict liability for shipowners and a system of compulsory liability insurance. The shipowner is normally entitled to limit his liability to an amount which is linked to the tonnage of his ship.

Article III

"1. Except as provided in paragraphs 2 and 3 of this Article, the owner of a ship at the time of an incident, or, where the incident consists of a series of occurrences, at the time of the first such occurrence, shall be liable for any pollution damage caused by the ship as a result of the incident.

...

4. No claim for compensation for pollution damage may be made against the owner otherwise than in accordance with this Convention. Subject to paragraph 5 of this Article, no claim for compensation for pollution damage under this Convention or otherwise may be made against:

(a) the servants or agents of the owner or the members of the crew;

(b) the pilot or any other person who, without being a member of the crew, performs services for the ship;

...

unless the damage resulted from their personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

..."

Article V

"...

2. The owner shall not be entitled to limit his liability under this Convention if it is proved that the pollution damage resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

..."

2. The London P&I Rules

55. The Protection and Indemnity Clubs were set up by shipowners themselves to provide cover against various risks including those arising out of pollution caused by their vessels. They are governed by general conditions (the London P&I Rules), the relevant parts of which read as follows:

9.28 - Omnibus Rule

"9.28.1 Liabilities, losses, costs and expenses incidental to the business of owning, operating or managing Ships which and to such extent as the Committee in its sole discretion shall consider fall within the scope of this Class,

9.28.1.1 PROVIDED that there shall be no recovery which is expressly excluded by other provisions of these Rules, save to the extent that those members of the Committee present when the claim is being considered are unanimous that such exclusion should be over-ridden in the particular circumstances of the case.

..."

Rule 20 - Bail

"20.1 The Association may, but shall in no case be obliged to, provide on behalf of an Assured security to prevent arrest or obtain release from arrest or otherwise in respect of an entered Ship and if it does such Assured shall upon first demand made at any time by the Association in writing arrange such counter-security (which expression may in the Association's sole discretion include a deposit of cash with the Association) as the Association may require and (with or without such counter-security having been required or arranged) shall indemnify the Association against all liabilities and expenses incurred by the Association in consequence of the security originally provided by the Association. In the event that the Assured does not arrange such counter-security as may have been required or does not indemnify the Association as aforesaid, the Association, without prejudice to its other rights, shall be entitled to retain any amounts which would otherwise be recoverable by such Assured, notwithstanding that the same may have no connection with the liability in respect of which the original security was provided and may relate to other periods of cover before or after that liability was incurred by the Assured or to another entered Ship. The provision of security by the Association shall be without prejudice to the Association's liability to the Assured for the claim in question.

..."

THE LAW

ALLEGED VIOLATION OF ARTICLE 5 § 3 OF THE CONVENTION

56. The applicant complained of the amount set for bail by the Spanish authorities, which he considered disproportionate. He submitted that the authorities had not taken into account his personal situation (profession, income, assets, previous convictions, family circumstances and so forth) in deciding on the amount. The applicant relied on Article 5 § 3 of the Convention which, in its relevant part, provides:

"Everyone arrested or detained in accordance with the provisions of paragraph 1.c of this article ... shall be entitled to trial within a reasonable time or to release pending trial. Release may be conditioned by guarantees to appear for trial."

A. The Chamber's conclusions

57. The Chamber found that account had to be taken of the particular circumstances of the case which distinguished it from other cases in which the Court had had occasion to rule on the length of pre-trial detention. It took the view that the seriousness of the environmental disaster justified the domestic courts' concern to determine who had been responsible and that, accordingly, it had been reasonable for them to seek to ensure that the applicant would appear for trial by fixing a high level of bail. It considered that the domestic authorities had demonstrated that the amount required from the applicant by way of bail had been proportionate and that they had taken sufficient account of his personal circumstances, and in particular his status as an employee of the shipowner, which had taken out insurance to cover this type of risk. The Chamber therefore concluded that the amount of bail, although high, had not been disproportionate in view of the legal interest being protected, the seriousness of the offence in question and the disastrous environmental and economic consequences of the oil spill. Accordingly, it held that there had been no violation of Article 5 § 3 of the Convention.

B. The parties' submissions and the third-party interveners' observations

1. The applicant's submissions

58. The applicant argued that, in confining their attention to the seriousness of the offences in question and the severity of the likely sentence, the public outcry caused by the oil spill and the fact that he was a Greek national whose permanent residence was abroad and who had no ties with Spain, the domestic courts had taken insufficient account of his personal and financial situation, his income, the fact that he had no previous convictions, his family circumstances and his age. On the last point, he submitted that he had been sixty-seven years old on 17 November 2002 and that the Spanish Criminal Code exempted persons over the age of seventy from serving custodial sentences (see paragraph 29 above).

59. In the applicant's submission, the Chamber had incorrectly stated that bail had been paid under the terms of the contract between the Prestige's owner and the latter's insurers, despite affirming in paragraph 32 of the judgment that the London P&I Club had put up bail as "a spontaneous, one-off humanitarian gesture". The applicant maintained that it was not permissible for the domestic courts to

fix bail by reference to the financial situation of a third party in the absence of any offer from that party. While the domestic courts may have assumed that the ship's owner or the insurers would put up bail, he had spent eighty-three days in detention. Allowing the domestic courts to fix the level of bail on the basis of the financial situation of a third party was tantamount to rendering the Court's previous rulings ineffective, not to say meaningless.

60. Arguing that the contractual relationship between the shipowner and the insurers of the *Prestige* was governed by the London P&I Rules (see paragraph 55 above), the applicant submitted that these rules obliged the insurer to put up a security only if a vessel insured by it was detained and not if a member of the crew was arrested (Rule 20). In the latter case, the insurer could pay the bail, but was by no means legally required to do so. Cover against certain shipping-related risks was left to the discretion of the insurer. The applicant referred in that regard to Rule 9.28 of the P&I Rules (see paragraph 55 above), which the London P&I Club had apparently agreed to apply - in view of the exceptional nature of the situation - in order to pay the bail and secure the applicant's release after eighty-three days in detention. He pointed out that, in any event, while the insurance contract had been binding on his employer and the ship's insurer, he had not taken out any personal insurance with the London P&I Club, which had no obligations towards him. In giving reasons for the level of bail, the domestic courts had not stated that the company which insured the applicant's employer had been obliged to put up bail, or that they expected it to do so. In the applicant's submission, the appeal courts were not required to read the decisions of the lower courts in the light of new arguments not referred to by the latter.

Referring to Articles III § 4 and V § 2 of the 1992 CLC (see paragraph 54 above), the applicant submitted that the Master and crew could not be held civilly liable unless the damage resulted from their personal acts or omissions, committed with intent or recklessly.

61. The applicant contended that the amount of bail had been fixed not simply in view of his criminal responsibility, which would be engaged if he failed to appear for trial, but also -in disregard of the Court's case-law- with a view to covering the compensation due in settlement of civil claims. In referring to the seriousness of the charges against the applicant, the domestic courts had actually had in mind the serious consequences of the accident. In the applicant's view it was unacceptable, in determining the amount of bail to be imposed on the employee of a ship's owner, to take into account public anger and indignation towards the shipping companies, before it had even been established who was responsible for the disaster.

62. The applicant argued that the Chamber ruling had been based on inappropriate considerations and on European directives which were not in force when the accident had occurred (in breach of the principle that the law should not have retrospective effect), and also on reports containing purely political statements of intent which had no legal effect whatsoever. He pointed out that Article 230 § 1 of UNCLoS prohibited the imposition of a custodial sentence in the circumstances of the present case, and that the case was still at the investigation stage before the Spanish courts.

63. The applicant complained of the implications of the Chamber judgment which, in his view, called into question the principles of presumption of innocence and non-discrimination by permitting the authorities to fix bail solely by reference to the seriousness of the consequences of the alleged offence, without taking into consideration the accused's personal circumstances. He stressed the pernicious effects of the Chamber judgment on the shipping industry and on any activities entailing a degree of risk, as it allowed the authorities to detain employees for reasons linked to their employer's civil liability. Furthermore, the Chamber judgment created obstacles to the free movement of services within the European Union; the Court of Justice of the European Communities had held that national rules on criminal procedure could constitute a restriction on free movement. Finally, the applicant contended that the rules in question had been applied in a discriminatory manner in his case because of his nationality.

64. In the light of these submissions, the applicant requested the Grand Chamber to find a violation of Article 5 § 3 of the Convention.

2. The Government's submissions

65. The Government began by pointing out that the applicant had been released. Making the point that bail had been paid only two and a half months after the applicant had been remanded in custody, they contended that the amount had not prevented him from paying it.

66. The Government were mindful of the requirements imposed by the Court's case-law regarding the need to take account of the applicant's personal situation in fixing bail. They were aware that the aim was to ensure that the sum in question was not used to anticipate the sentence without the accused having benefited from the guarantees of a fair trial and there being sufficient evidence against him. That would be contrary, *inter alia*, to the right to be presumed innocent. However, they observed that, in any event, those guarantees could come into play only if the appearance for trial of the person remanded in custody was assured; the investigating judge before whom the applicant was brought had noted the significant risk that the latter might abscond. The Government inferred from this that the level of bail had been justified by the authorities' wish to achieve the primary aim of the impugned measure, namely to ensure that the accused appeared for trial.

67. Contrary to the applicant's assertion, his personal circumstances had been duly taken into account, as the courts had noted his foreign nationality, his complete lack of ties in Spain and the ease with which he could have left the country and thus evaded prosecution and obstructed the course of justice. Added to these factors had been objective considerations relating to the nature and seriousness of the alleged offences, the severe penalties they carried, the criminal and civil liability issues raised by the case, the considerable and undeniable public outcry, the national and international ramifications of the disaster and the exceptional scale of the damage. It followed that the amount of bail had been fixed in a non-arbitrary manner and that sufficient reasons had been given, in accordance with the criteria laid down by the Court in *Neumeister v. Austria* (27 June 1968, Series A no. 8) and *Iwa?czuk v. Poland* (no. 25196/94, 15 November 2001), although the cases in question differed from the present case in some significant respects.

68. As to the nature of the alleged offences, the Government observed that the *Corunna Audiencia Provincial*, in its ruling on the case, had stated that the evidence available to it at that stage in the proceedings suggested that the alleged offences might have been committed intentionally (*dolus eventualis*). The court had made the point that environmental offences were not fully made out until

such time as damage occurred as a result of the omissions of those who contributed to turning a hazard into catastrophic damage by repeatedly and persistently failing in their duty to manage the risk factors directly under their control and responsibility, that is to say, until the pollution of the natural resources became apparent, rather than when the pollutant was actually discharged. Furthermore, the offence of failure to comply with instructions, of which the applicant stood accused on account of the difficulties he had created by preventing the vessel from being taken in tow and hampering efforts to prevent and minimise the effects of the oil spill, had clearly been intentional and not the result of carelessness or negligence.

69. Accordingly, in the Government's view, Article 230 of UNCLOS was not applicable in the instant case, as it referred only to violations of the laws and regulations for the prevention, reduction and control of pollution of the marine environment committed by foreign vessels beyond the territorial sea, for which monetary penalties only could be imposed, and not to wilful and serious acts of pollution in the territorial sea. UNCLOS did not provide for immunity in respect of offences against the environment and natural resources: only monetary penalties could be imposed for breaches of national laws and regulations committed in the territorial sea, except in the case of wilful and serious acts of pollution.

70. With regard to the length of the likely custodial sentence, the Government observed that offences resulting in irreversible and catastrophic damage carried sentences of between six and nine years' imprisonment if committed intentionally and between four and six years if they resulted from negligence (see paragraphs 29 and 30 above). As to the applicant's age, the exemption on humanitarian grounds provided for by Article 92 of the Criminal Code did not amount to immunity; exemption from serving a custodial sentence required further conditions to be met.

71. The Government maintained that the amount of compensation due in settlement of civil claims had not been a determining factor in fixing bail, as demonstrated by the fact that the amount of bail was equivalent to less than 1% of the potential compensation. They were aware that determining the amount of security by sole reference to the losses sustained would be contrary to the Court's case-law, as the measure in question was intended to ensure the appearance of the accused at trial, not to guarantee payment of the compensation due in respect of civil claims. However, the authorities were not prohibited from taking this factor, among others, into account in assessing the risk of the accused's absconding, provided that his or her personal situation was also taken into consideration. On the contrary, the risk of the accused's absconding could not be assessed "solely" by reference to the severity of the criminal and civil penalties -although these had to be taken into account- just as the amount of bail could not be determined "solely" on the basis of the losses incurred. The Court's case-law in no way precluded account being taken of circumstances which might have a bearing on the risk of the accused's absconding and on the adequacy of the sum required by way of bail.

72. On this last point the Government stressed that, both in remanding the applicant in custody and in fixing bail, the domestic courts had taken into account his nationality, the fact that he was resident abroad and had no ties in Spain, his professional status and the environment in which he worked and -as specified by the Court in *Neumeister*- the persons who might be able to stand bail for him. They had also had regard to the complex legal structure governing the activity of the ship of which he was Master and the type of commercial activity in which he had been engaged. The fact that bail had been paid promptly served to confirm the validity of the criteria used to determine the amount. Furthermore, the Chamber had been correct in finding, in paragraph 39 of its judgment, that there had been a contractual legal relationship between the ship's owner and the insurer. Bail had been paid by the company which insured the applicant's employer, in accordance with usual practice in the shipping industry. If the applicant was found guilty of the charges against him, the judgment would fix the amount of compensation for which the shipowner employing him was civilly liable and which would ultimately be paid by the latter's insurer.

73. The Government requested the Court to find that there had been no violation of Article 5 § 3 of the Convention.

3. Observations of the third-party interveners

74. The third-party interveners' representative observed that the criminal liability of a ship's Master and crew for acts giving rise to pollution was strictly regulated by UNCLOS and MARPOL 73/78. Referring to Article 230 of UNCLOS, he pointed out that custodial penalties were prohibited for acts of pollution committed beyond the territorial sea, that is to say, more than twelve miles from the coast. As an additional safeguard against excessive action by the coastal State, UNCLOS provided a remedy in the form of an application for prompt release of a vessel or crew. In the three "prompt release" (fisheries-related) cases in which it had had jurisdiction -*Camouco*, *Monte Confurco* and *Volga*- the International Tribunal for the Law of the Sea had ordered the release of the crew.

75. However, under CLC 1992 and the 1992 International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, shipowners were civilly liable for damage of this kind, even if they were not at fault. While CLC 1992 stipulated that shipowners must be covered for civil liability, there was no obligation to indemnify the shipowner for the bail bond of the ship's Master. There was usually a discretion to provide cover in respect of matters that did not fall squarely within any of the risks covered but were closely linked thereto, where it was considered appropriate in the circumstances. However, such discretion was exercised only exceptionally and was not intended to provide cover in respect of bail for crew.

76. While civil liability insurance cover was subject to limits, the evolution of the market had led to a 50% increase in cover provided under CLC 1992 in the aftermath of the sinking of the *Erika* and the *Prestige*. Supplementary compensation could be paid by the Fund, but it would be inadmissible that dissatisfaction with the level of cover held by shipowners under the international system of civil liability agreed by States under CLC 1992 should justify reliance on setting high bail for seafarers in order to secure the unsecured part of the clean-up costs.

77. The third-party interveners' representative expressed concern at the increasing criminalisation of seafarers' actions, and referred in that regard to the Guidelines on fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident, which called on States, inter alia, to:

(a) take steps to ensure that seafarers, once interviewed or otherwise not required for a coastal State investigation following a maritime

accident, were permitted to re-embark or be repatriated without undue delay; (b) consider non-custodial alternatives to pre-trial detention; and (c) make available a system for posting a reasonable bond or other financial security to allow for release and repatriation of detained seafarers pending resolution of any investigatory or judicial process. He stressed that decisions on the detention of seafarers should be taken solely in accordance with the latter's personal circumstances and alleged actions and not on the basis of the possible consequences of those actions for the environment.

C. The Court's assessment

1. General principles

78. The Court reiterates that the guarantee provided for by Article 5 § 3 of the Convention is designed to ensure not the reparation of loss but, in particular, the appearance of the accused at the hearing. Its amount must therefore be assessed principally "by reference to (the accused), his assets and his relationship with the persons who are to provide the security, in other words to the degree of confidence that is possible that the prospect of loss of the security or of action against the guarantors in case of his non-appearance at the trial will act as a sufficient deterrent to dispel any wish on his part to abscond" (see *Neumeister*, cited above, § 14).

79. In any event it is clear from the structure of Article 5 in general, and the third paragraph in particular, that bail may only be required as long as reasons justifying detention prevail (see, in particular, *Musuc v. Moldova*, no. 42440/06, § 42, 6 November 2007, and *Aleksandr Makarov v. Russia*, no. 15217/07, § 139, 12 March 2009). If the risk of absconding can be avoided by bail or other guarantees, the accused must be released, bearing in mind that where a lighter sentence could be anticipated, the reduced incentive for the accused to abscond should be taken into account (see *Vren?ev v. Serbia*, no. 2361/05, § 76, 23 September 2008). The authorities must take as much care in fixing appropriate bail as in deciding whether or not the accused's continued detention is indispensable (see, among other authorities, *Iwa?czuk*, cited above, § 66; *Bojilov v. Bulgaria*, no. 45114/98, § 60, 22 December 2004; *Skrobol v. Poland*, no. 44165/98, § 57, 13 September 2005; *Hristova v. Bulgaria*, no. 60859/00, § 110, 7 December 2006; *Musuc*, cited above, § 42; and *Georgieva v. Bulgaria*, no. 16085/02, § 30, 3 July 2008).

80. Furthermore, the amount set for bail must be duly justified in the decision fixing bail (see *Georgieva*, cited above, §§ 15, 30 and 31) and must take into account the accused's means (see *Hristova*, cited above, § 111). In that connection, the domestic courts' failure to assess the applicant's capacity to pay the sum required was one of the reasons why the Court found a violation in the *Toshev v. Bulgaria* judgment (no. 56308/00, §§ 68 et seq., 10 August 2006).

81. While the amount of the guarantee provided for by Article 5 § 3 must be assessed principally by reference to the accused and his assets it does not seem unreasonable, in certain circumstances, to take into account also the amount of the loss imputed to him (see *Moussa v. France*, no. 28897/95, Commission decision of 21 May 1997, Decisions and Reports 89-B, p. 92). In the *Kud?a v. Poland* judgment ([GC], no. 30210/96, ECHR 2000-XI, 26 October 2000), the Court observed that the domestic court had fixed the amount of bail by reference to the cost of the damage, the serious nature of the offences and, above all, the risk that the applicant would abscond (§ 47). It recognised that the risk of his absconding "was one of the main factors that (the court) took into account when determining the amount of bail" (*ibid.*, § 113).

2. Application of these principles to the present case

82. In the instant case the applicant was deprived of his liberty for eighty-three days and was released following the lodging of a bank guarantee of EUR 3,000,000 corresponding to the amount set for bail. The Court observes that Article 531 of the Spanish Code of Criminal Procedure, as interpreted by the Constitutional Court (see paragraph 25 above), lists the main factors to be taken into consideration in fixing bail, namely the nature of the offence, the penalty at stake, the legal interest being protected, the social situation of the accused and any previous convictions, and any other circumstance which might prompt the accused to seek to evade justice. The domestic courts based their findings on the serious nature of the offence and the public outcry caused and on certain aspects of the applicant's personal situation, namely his nationality and place of permanent residence and the fact that he had no ties in Spain. For its part, the Constitutional Court took the view that the lower courts had provided ample reasons justifying the amount of bail and their refusal of the request to reduce it, on the following grounds: "the primary objective of securing the accused's presence at the trial, the seriousness of the offences in question, the national and international disaster caused by the oil spill, the fact that the accused is a non-national and the fact that he has no ties in Spain". It further noted that the courts concerned had also taken into consideration the accused's personal and financial circumstances and his professional environment, and that all these circumstances taken together had led them to consider that the risk of his absconding could only be reduced by setting such a high sum for bail (see paragraph 25 above).

83. The Court is conscious of the fact that the amount set for bail was high, and is prepared to accept that it exceeded the applicant's own capacity to pay. However, it is clear from the foregoing that in fixing the amount the domestic courts sought to take into account, in addition to the applicant's personal situation, the seriousness of the offence of which he was accused and also his "professional environment", circumstances which, in the courts' view, lent the case an "exceptional" character. The Court must therefore ascertain whether this approach was compatible with Article 5 § 3.

84. In this connection the Court observes that, since the *Neumeister* judgment, it has consistently held that "(the accused's) relationship with the persons who are to provide the security" is one of the criteria to be used in assessing the amount of bail (see paragraph 78 above).

85. As to whether it was legitimate to take the applicant's professional environment into account in the present case, the Court reiterates at the outset that the domestic courts, which are in touch with local reality, are in principle better placed than the international judge to assess this. In the instant case it is clear from the case file that the domestic courts considered it essential to ensure the applicant's appearance for trial before the courts hearing the case, in view of his responsibilities as the *Prestige's* Master. The seriousness of the offences concerned, the "national and international disaster caused by the oil spill" (see paragraph 25 above) and the "public outcry" (see paragraphs 17, 18 and 20) were such that the presence of the applicant constituted a "primary objective" (see paragraph 25).

86. Against this background the Court cannot overlook the growing and legitimate concern both in Europe and internationally in relation to environmental offences. This is demonstrated in particular by States' powers and obligations regarding the prevention of maritime pollution and by the unanimous determination of States and European and international organisations to identify those responsible, ensure that they appear for trial and, if appropriate, impose sanctions on them (see "Relevant domestic and international law" above). A tendency can also be observed to use criminal law as a means of enforcing the environmental obligations imposed by European and international law.

87. The Court considers that these new realities have to be taken into account in interpreting the requirements of Article 5 § 3 in this regard. It takes the view that the increasingly high standard being required in the area of the protection of human rights and fundamental liberties correspondingly and inevitably requires greater firmness in assessing breaches of the fundamental values of democratic societies (see *Selmouni v. France* [GC], no. 25803/94, § 101, ECHR 1999-V). It cannot therefore be ruled out that, in a situation such as that in the present case, the professional environment which forms the setting for the activity in question should be taken into consideration in determining the amount of bail, in order to ensure that the measure retains its effectiveness.

88. In that connection the Court points out that the facts of the present case -concerning marine pollution on a seldom-seen scale causing huge environmental damage- are of an exceptional nature and have very significant implications in terms of both criminal and civil liability. In such circumstances it is hardly surprising that the judicial authorities should adjust the amount required by way of bail in line with the level of liability incurred, so as to ensure that the persons responsible have no incentive to evade justice and forfeit the security. In other words, the question must be asked whether, in the context of the present case, where large sums of money are at stake, a level of bail set solely by reference to the applicant's assets would have been sufficient to ensure his attendance at the hearing, which remains the primary purpose of bail. The Court agrees with the approach taken by the domestic courts on this point.

89. The Court further notes that, in deciding what constitutes a reasonable bond, the International Tribunal for the Law of the Sea also takes into account the seriousness of the alleged offences and the penalties at stake (see paragraphs 46 and 47 above). While conscious of the fact that the Tribunal's jurisdiction differs from its own, the Court nevertheless observes that the Tribunal applies similar criteria in assessing the amount of security, and that the fact that it has a duty not to prejudice the merits of the case does not prevent it from making determinations bearing on the merits when these are necessary for the assessment of a reasonable bond (see, in particular, the ITLOS judgment of 6 August 2007 in *Hoshinmaru*, § 89, cited at paragraph 46 above).

90. In the instant case it is established that bail was paid by the company which insured the owner of the ship of which the applicant was Master. Leaving aside the considerations -"humanitarian", contractual or other - which may have motivated the insurer, and which are disputed between the parties, the very fact that payment was made by the shipowner's insurer would seem to confirm that the Spanish courts, when they referred to the applicant's "professional environment", were correct in finding -implicitly- that a relationship existed between the applicant and the persons who were to provide the security.

91. The observations of the third-party interveners' representative make clear that the 1992 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage requires shipowners to take out civil liability insurance but that there is no obligation to indemnify the shipowner for the bail bond of a ship's Master who has been detained by the maritime authorities. The interveners' representative also pointed out that the discretion exercised exceptionally by insurers in certain circumstances did not extend to providing cover in respect of bail for seafarers. And while the applicant and the third-party interveners' representative stressed that the shipowner and the insurer had not been bound by any obligations in the matter of bail, whether by virtue of custom and practice or contractually, the applicant acknowledged that Rule 9.28 of the London P&I Rules had served as a legal basis for payment (see paragraph 55 above). In any event, the Court observes that it was indeed the insurers of the applicant's employer, that is, the London Steamship Owners' Mutual Insurance Association, which paid the security.

92. In these circumstances the Court considers that the domestic courts, in fixing the amount of bail, took sufficient account of the applicant's personal situation, and in particular his status as an employee of the ship's owner, his professional relationship with the persons who were to provide the security, his nationality and place of permanent residence and also his lack of ties in Spain and his age. In view of the particular context of the case and the disastrous environmental and economic consequences of the oil spill, the courts were justified in taking into account the seriousness of the offences in question and the amount of the loss imputed to the applicant.

93. It follows that there has been no violation of Article 5 § 3 of the Convention EDL 1979/3822 .

FOR THESE REASONS, THE COURT

Holds, by ten votes to seven, that there has been no violation of Article 5 § 3 of the Convention.

Done in French and in English, and delivered at a public hearing in the Human Rights Building, Strasbourg, on 28 September 2010.

Michael O'Boyle Jean-Paul Costa

Deputy Registrar President

In accordance with Article 45 § 2 of the Convention and Rule 74 § 2 of the Rules of Court, the joint separate opinion of Judges Rozakis, Bratza, Bonello, Cabral Barreto, David Thór Björgvinsson, Nicolaou and Bianku is annexed to this judgment.

J.-P.C.

M.O.B.

JOINT DISSENTING OPINION OF JUDGES ROZAKIS, BRATZA, BONELLO, CABRAL BARRETO, DAVID THÓR BJÖRGVINSSON, NICOLAOU AND BIANKU

1. We are unable to agree with the majority of the Court that there has been no violation of Article 5 § 3 of the Convention in the present case. In our view the setting of bail by the Spanish courts in an amount of three million euros (EUR), a sum far beyond the means of the applicant, with the consequence that he continued to be detained on remand for a total of eighty-three days, was in clear violation of his rights under that Article.

2. We note at the outset that, although emphasis was placed by the national courts on the seriousness of the suspected offences, the disastrous consequence of the oil spillage, both environmental and economic, and the public outcry caused by the spillage, these were not factors which of themselves were regarded as requiring the continued detention of the applicant. As stated by the Constitutional Court, the overriding objective was to secure the applicant's presence at the trial. The seriousness of the offences and of the penalty which they carried were seen by the national courts as increasing the risk that the applicant would abscond or not appear for trial in the event that he were ultimately charged and thus as justifying an exceptionally high amount of bail before he could be released. The central question is whether the fixing of bail at this level was based on principles which were compatible with the requirements of Article 5.

3. The general principles developed by the Court under Article 5 § 3 as to the setting of bail are summarised in paragraphs 78 to 81 of the judgment. Three principles appear to us to be of special importance in the present case.

(i) As appears from the terms of Article 5 § 3 itself, the setting of bail as a condition of release is designed to ensure not the reparation of any loss suffered in consequence of the suspected offence but only the presence of the accused at trial. The sum set cannot accordingly be fixed by reference to the amount of any loss which might eventually be imputable to the accused or his employers but must be assessed principally by reference to him, his assets and his relationship with those persons, if any, who offer themselves as sureties to guarantee his appearance. Where no such sureties are offered, it is the accused person and his assets which must be the principal reference point for the setting of bail (see *Bonnechaux v. Switzerland*, no. 8224/78, Commission report of 5 December 1979, DR 18, p. 144, § 73, and *Moussa v. France*, no. 28897/95, Commission decision of 21 May 1997, DR 89-B, p. 92).

(ii) There is an obligation on an accused applicant to furnish to the national authorities sufficient information as to his assets. There is also an obligation on those authorities, including national courts, to examine the information that they have as to the resources of the person concerned before setting bail. The authorities must take as much care in fixing appropriate bail as in deciding whether or not continued detention is indispensable (see *Toshev v. Bulgaria*, no. 56308/00, 10 August 2006). In certain special circumstances, it may be legitimate to take into account also the extent of the losses imputed to the accused in fixing a higher level of bail. However, such cases have in general concerned offences involving fraud or the misappropriation of funds, where there is evidence to suggest that the accused may have substantial undisclosed assets (see, for example, *Moussa*, cited above, and *Skrobol v. Poland*, no. 44165/98, 13 September 2005).

(iii) Domestic courts must adduce sufficient arguments to justify the amount of bail fixed. The seriousness of the charge not only cannot be the sole factor justifying the size of the bail; it cannot be the decisive factor (see *Hristova v. Bulgaria*, no. 60859/00, 7 December 2006). Nor can the danger of absconding be evaluated solely on the basis of considerations relating to the gravity of the penalty likely to be imposed. As the Court observed in the *Neumeister* case (27 June 1968, Series A no. 8, § 10), other factors must also be taken into account, including "the character of the person involved, his morals, his home, his occupation, his assets, his family ties and all kinds of links with the country in which he is being prosecuted". Regard should also be had to the use of other preventative measures, alone or in conjunction with bail, to reduce the risk of absconding and ensuring the accused's attendance at trial.

4. Although in setting and upholding the amount of bail no assessment appears to have been made by the Spanish courts of the applicant's personal assets, the sum of EUR 3,000,000 fixed by the Corunna No. 4 investigating judge self-evidently bore no relation to the personal means of the applicant. At the time of fixing bail, no sureties had offered to post bail on his behalf and there is no suggestion that, as the Master of a cargo ship, the applicant himself was in a position to find sureties to meet such a sum. Further, the circumstances of the case were not, in our view, such as to justify the national courts in taking account of the losses resulting from the acts imputed to the applicant: unlike the cases mentioned above, the offences of which the applicant was suspected did not involve fraud or imputations of personal and unlawful gains.

5. It is conceded by the majority of the Court that the amount set as bail was "high" and that it exceeded the applicant's own capacity to pay. In finding the sum, nevertheless, to be compatible with Article 5, the majority place emphasis on two features of the case which in their view entitled the domestic courts to conclude that it was of an "exceptional character" - the applicant's relationship to the persons who eventually provided the guarantee for his bail, namely the owners and insurers of the ship of which he was Master, and the gravity of the offences of which the applicant was suspected.

6. We do not consider that either of these features was such as to justify the bail demanded by the Spanish courts in terms of Article 5 § 3 of the Convention.

As to the former, we note that, in fixing the bail, the investigating judge made no reference to the owners of the *Prestige* or to the insurers of the ship or to any obligation on the part of either to meet any bail which might be set. Nor was any such reference made by the Corunna No. 1 investigating judge in the applicant's two requests for release or by the Audiencia Provincial on his appeal. The only suggestion that the financial support of the owners or insurers of the vessel played a part in the decisions of the courts in setting or upholding the amount of the bail is in the Delphic statement of the Constitutional Court that the applicant's "professional environment" had been taken into account, a phrase which is interpreted in the judgment as embracing the applicant's relationship with the shipowners. However, what is clear is that at no stage prior to the applicant's release was any inquiry made by the national courts as to the legal obligations, if any, owed by the owners to post bail or as to the relevant insurance arrangements which existed between the owners and their insurers. In particular, there appears to have been no investigation of the question whether the insurers had any responsibility to indemnify the shipowners in respect of the bail bond of a ship's Master who had been detained by the maritime authorities in the

circumstances of the present case. Indeed, according to the undisputed evidence of the third-party interveners, there was no such legal obligation under the 1992 Convention and neither the shipowners nor their insurers had any legal responsibility in the matter of bail, whether by custom, practice or contractual arrangement.

7. While acknowledging this to be the case, the majority emphasise that the very fact that payment was made by the shipowners' insurers "would seem to confirm that the Spanish courts ... were correct in finding -implicitly- that a relationship existed between the applicant and the persons who were to provide the security" (paragraph 90 of the judgment) and that "in any event ... it was indeed the insurers of the applicant's employer, that is, the London Steamship Owners' Mutual Insurance Association, which paid the security" (paragraph 91). The fact that the applicant's bail was eventually posted by the insurers is, in our view, of limited importance in terms of Article 5 § 3 of the Convention. Of more significance is the fact that, in setting bail, the national courts based themselves on what was, at best, an unsupported assumption that the shipowners or their insurers would feel morally obliged to come to the applicant's rescue by posting bail rather than allowing him to languish in detention on remand. Moreover, by the time they did so, the applicant had already spent two and a half months in custody. This approach to the fixing of bail was not, in our view, consistent with the responsibilities required of national courts by that provision of the Convention.

8. As to the gravity of the offence of which the applicant was suspected, we fully share the view of the majority as to the growing and legitimate concerns, in Europe and more broadly, in relation to environmental damage and the increasing tendency to use the criminal law as a means of enforcing the environmental obligations imposed under international law. However, even if, as the majority argue, these new realities have to be taken into account in interpreting the requirements of Article 5 § 3, the seriousness of the offence of which a person is suspected cannot be the decisive factor justifying the size of the bail; still less can the gravity of the offence or of the damage allegedly caused thereby, whether environmental or otherwise, justify the setting of bail at an exorbitant level which renders illusory the applicant's ability to secure his release from custody. Even accepting, as the judgment asserts, that it was "hardly surprising" that the judicial authorities should adjust the amount of the bail in line with the level of civil liability incurred, "so as to ensure that the persons responsible (had) no incentive to evade justice and forfeit the security", this was not in our view compatible with the requirements of Article 5 § 3, particularly in a case where the legal themselves. Nor was it in our view consistent with the principles governing that provision to fix bail at a level far beyond the reach of an individual accused by reference to the strength of the public outcry over the damage caused by the acts or omissions imputed to him.

9. The majority accept the view of the domestic courts that, in the context of the present case, where large sums of money were at stake, a level of bail set solely by reference to the applicant's assets would not have been sufficient to ensure his attendance at the hearing (paragraph 88). We observe, however, that the applicant was prepared to put up bail of EUR 60,000, a substantial sum for an individual in the position of the present applicant. Moreover, a striking feature of the present case is that the national courts do not appear to have taken account, when setting and upholding the bail, of the applicant's personal circumstances other than his Greek nationality and his lack of ties to Spain. There is no reference to his assets, the fact that the applicant was 67 years old and of good character, the fact that he was a citizen of another Member State of the European Union or his family circumstances, all of which had relevance to the risk that he might abscond. Nor was any account apparently taken of the penalty which might be imposed on a person of the age of the applicant, who was at least unlikely to be subject to a custodial sentence if tried and convicted of the offences of which he was suspected. Of equal importance is the fact that no consideration appears to have been given at the time to combining bail with other measures designed to secure the applicant's attendance at trial, such as those which were imposed when he was eventually released (paragraph 21) and when the applicant was subsequently allowed to return to Greece (paragraph 26).

10. The majority conclude by stating that sufficient account was taken by the Spanish courts of the applicant's personal situation and that, in view of the disastrous environmental and economic consequences of the oil spill, the courts were justified in taking into account the seriousness of the offences in question and the amount of the loss imputed to the applicant. We disagree. In our view, the approach of the Spanish courts in fixing the applicant's bail was not compatible with the principles established by the Court under Article 5 § 3 of the Convention, the fundamental purpose of which is to ensure that no one is arbitrarily deprived of his liberty.

VERSION OFICIAL EN FRANCÉS

SENTENCIA

AFFAIRE MANGOURAS c. ESPAGNE

(Requête no 12050/04)

ARRÊT

STRASBOURG

28 septembre 2010

Cet arrêt est définitif. Il peut subir des retouches de forme.

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 Vaji?,
Anatoly Kovler,
Elisabeth Steiner,
Ljiljana Mijovi?,
David 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 (no 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 Me J.-M. Ruiz Soroa, avocat à Bilbao. Le gouvernement espagnol ("le Gouvernement") a été représenté par son agent, M. I. Blasco, chef du service juridique des droits de l'homme du ministère de la Justice.

3. Dans sa requête, l'intéressait 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 de la Cour). 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 54A 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 1er 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 M. L. López Guerra, juge élu au titre de l'Espagne, le Gouvernement a désigné M. 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, Bo`tjan M. Zupan?i?, Egbert Myjer, Ineta Ziemele, juges, Alejandro Saiz Arnaiz, juge ad hoc et 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 Cooperation 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,

Me C. CASTRO REY, avocat de l'Etat, conseiller;

- pour le requérant

Me E. FITZGERALD, QC, avocat, conseil,

Me K. ANNAND, avocat,

Me J.-M. RUIZ SOROA, avocat,

Me S. ZABALETA SARASUA, avocat,

Me M. VOLIKAS, avocat,

Me O. MURRAY, avocat, conseillers.

La Cour a entendu Me Fitzgerald et M. Blasco 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 no 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 Finistère.

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 no 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 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 du prévenu 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 no 1 de Corcubión (La Corogne) enregistra 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" (ci-après, le "London P&I Club"), la société d'assurance de l'armateur du Prestige. En conséquence, le 7 février 2003, après 83 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 13h, 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 (ci-après, "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. Ultérieurement, 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 15 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 no 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 ainsi:

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 no 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, paragraphe 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:

"(...)

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 du droit de la Mer. Il importe de poser plus clairement la possibilité de peine d'emprisonnement dans le cas d'infractions de pollutions les plus graves.

d) Créer un tribunal pénal maritime international. De même que la notion de crimes contre l'humanité a fini par déboucher sur la création du tribunal pénal international, on ne peut exclure que dans l'avenir, les 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 ("l'UE").

37. Dans son arrêt, la chambre s'est référée à la directive 2005/35/CE sur la pollution causée par les navires, 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 1er 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, la Cour de justice des communautés européennes ("la 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 (paragraphe 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 (paragraphe 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/JHA adoptée par le Conseil le 27 janvier 2003 et la décision-cadre 2005/667/JHA adoptée par lui le 12 juillet 2005 pour renforcer le cadre pénal de la répression de la pollution causée par les navires et compléter la directive 2005/35/CE mentionnée dans l'arrêt de la chambre, la Commission a déposé une proposition de directive sur 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);
- 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 du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer ("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 côtier

"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 châtiment 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 10 jours à compter du moment de l'immobilisation du navire ou de l'arrestation de l'équipage, cette question peut être portée devant une cour ou un tribunal accepté conformément à l'article 287 par l'Etat qui a procédé à l'immobilisation ou à l'arrestation, ou devant le Tribunal international du droit de la mer, à moins que les parties n'en conviennent autrement.

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

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

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

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, par. 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, par. 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, par. 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, par. 85).

(...)

89. La procédure de mise en œuvre de l'article 292 de la Convention, 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, par. 74). Le Tribunal voudrait toutefois souligner que, ce faisant, il n'est pas une instance d'appel ("Monte Confurco", TIDM Recueil 2000, p. 108, par. 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 BIMCO du 23 mars 2009

48. Le Conseil maritime baltique et international ("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 quatre vingt quinzième 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

"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 témérement 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 témérement 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

"9.28.I 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,

9.28.I.I 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

"20.I 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. Les 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 67 ans, et que le code pénal espagnol dispense les personnes âgées de plus de 70 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 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 83 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 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 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 83 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 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 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 no 8) et *Iwa?czuk c. Pologne* (no 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 (paragraphes 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 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- 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 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 "prompte 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 qu'aussi longtemps que prévalent des raisons justifiant la détention de l'intéressé (voir notamment *Musuc c. Moldova*, no 42440/06, § 42, 6 novembre 2007; et *Aleksandr Makarov c. Russie*, no 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 (*Vren'ev c. Serbie*, no 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, *Iwa?czuk*, précité, § 66; *Bojilov c. Bulgarie*, no 45114/98, § 60, 22 décembre 2004;

Skrobol c. Pologne, no 44165/98, § 57, 13 septembre 2005; Hristova c. Bulgarie, no 60859/00, § 110, 7 décembre 2006; Musuc, précité; et Georgieva c. Bulgarie, no 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 Toshev c. Bulgarie, (no 56308/00, §§ 68 et ss., 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, no 28897/95, du 21 mai 1997, D.R. 89A, p. 92). Dans l'arrêt Kud'ya c. Pologne [GC] (no 30210/96, CEDH 2000 XI, du 26 octobre 2000), 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 83 jours et a été libéré moyennant le dépôt d'une garantie bancaire de 3 000 000 EUR 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.

84. A cet égard, la Cour fait observer que, depuis l'arrêt Neumeister, 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) étaient tels que la présence de l'intéressé constituait un "objectif prioritaire" (paragraphe 25).

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], no 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 et 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, l'arrêt rendu par le TIDM le 6 août 2007 en l'affaire du Hoshinmaru, § 89, 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 Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures 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). Quoiqu'il en soit, la Cour observe que 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.

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 Jean-Paul Costa

Greffier adjoint 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, David 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'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 (voir *Bonnechaux c. Suisse*, no 8224/78, rapport de la Commission du 5 décembre 1979, DR 18, p. 120, § 73, et *Moussa c. France*, no 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 (voir *Tochev c. Bulgarie*, no 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*, no 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 (voir *Hristova c. Bulgarie*, no 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 no 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 no 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 no 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 quant au 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 de 1992 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). 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). 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 67 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, tous éléments qui étaient 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.