

UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE  
FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

POLE TRANSPORTS  
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS (CDMT)

# LE RELÈVEMENT D'ÉPAVE



*Illustration: Naufrage du Costa Concordia 13 janvier 2012*

Mémoire pour l'obtention du  
Master 2 Droit maritime

Par  
Sofia BONELLO

Sous la direction de Mr. Le professeur Cyril BLOCH et Me Christophe THELCIDE

*Année universitaire 2020-2021*

UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE  
FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

POLE TRANSPORTS  
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS (CDMT)

# **LE RELÈVEMENT D'ÉPAVE**

Mémoire pour l'obtention du  
Master 2 Droit maritime ou Droit des transports terrestres

Par

Sofia BONELLO

Sous la direction de Mr. Le professeur Cyril BLOCH et Me Christophe THELCIDE

*Année universitaire 2020-2021*

## REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier Monsieur Cyril BLOCH de m'avoir donné l'opportunité d'intégrer ce Master 2 en droit maritime.

Je voudrais également remercier Maître Christophe THELCIDE pour sa disponibilité, ses connaissances et sa bienveillance.

Mes remerciements s'adressent également à l'équipe du secrétariat du pôle transport, Stéphanie, Marjorie et Lia, pour avoir été compréhensives et à l'écoute tout au long de cette année universitaire.

Enfin, je souhaite remercier ma famille et mes proches pour leur soutien et pour l'intérêt qu'ils ont porté à mon travail.

# SOMMAIRE

Remerciements.....	3
Acronymes et abréviations.....	6
<b>Introduction.....</b>	<b>7</b>
<b>PARTIE I : L'affirmation du devoir de relèvement d'épave.....</b>	<b>11</b>
<b>Chapitre 1 : Le contenu du devoir.....</b>	<b>11</b>
Section 1: La notion d'épave.....	11
Section 2: Le caractère matériel du devoir de relèvement.....	18
<b>Chapitre 2: Les fondements du devoir.....</b>	<b>29</b>
Section 1: Un fondement téléologique.....	29
Section 2: Un fondement légal.....	33
<b>PARTIE II: L'exécution du devoir de relèvement d'épave.....</b>	<b>43</b>
<b>Chapitre 1 : Le contrat de relèvement d'épave.....</b>	<b>43</b>
Section 1 : La nature du contrat de relèvement d'épave.....	43
Section 2 : Frais liés à l'enlèvement d'une épave et limitation de responsabilité.....	51
<b>Chapitre 2 : Les autres modes de relèvement d'épave.....</b>	<b>62</b>

Section 1: La réquisition par l'État.....	62
Section 2: Le quasi- contrat.....	67
<b>Conclusion.....</b>	<b>81</b>
Bibliographie.....	83
Annexes.....	85
Table des Matières.....	89

## ACRONYMES ET ABREVIATIONS

- **CA:** Cour d'Appel
  
- **Ccass:** Cour de Cassation
  
- **CNUDM:** Convention des Nations unies sur le droit de la mer
  
- **DMF:** Droit Maritime Français
  
- **IFREMER:** Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer
  
- **Obs:** observations
  
- **P&I:** Protection and Indemnity insurance
  
- **TGI:** Tribunal de Grande Instance
  
- **ZEE:** Zone Economique Européenne

## INTRODUCTION

« *La mer est un espace de rigueur et de liberté* <sup>1</sup> ».

Victor Hugo.

Nul ne peut nier l'évidence que l'homme et la mer sont étroitement liés dans l'imaginaire collectif <sup>2</sup>.

Depuis le jour où les humains ont commencé à braver l'océan, leur relation a été une source d'inspiration inépuisable. Ils inspirent les poètes, fascinent les peintres célèbres et suscitent l'intérêt des juristes et des législateurs.

Pourtant cet environnement dangereux, inhospitalier et insaisissable<sup>3</sup>.

Le professeur Ndendé met en garde : « *seul est digne d'être considéré comme un navire la chose qui peut affronter le péril de mer*<sup>4</sup> ».

Seulement, comme le précise le Professeur Jean-Pierre Beurier : « *les épaves de navires sont des bâtiments qui anciennement navires ont physiquement perdu leur aptitude à affronter les périls de la mer*<sup>5</sup> ».

En perdant son critère principal de pouvoir braver les dangers de la mer, l'embarcation maritime perd sa qualité de navire pour devenir une épave.

Selon C. Beaucourt, les « *véritables épaves se trouvaient finalement réduites à trois sortes* :

- Les « *gros poissons* » et « *poissons à lard* » rejetés sur les grèves. Entendons ici qu'il pouvait s'agir de baleines, narvals, cachalots, susceptibles de comporter une certaine valeur<sup>6</sup> (...)

- les *effets et navires abandonnés en pleine mer par leur équipage, à la condition qu'ils ne soient pas considérés comme des prises et ne soient pas réclamés par*

---

<sup>1</sup>V. HUGO, « *Les Misérables* » Tome III - Marius, Éd. Primento, 2012.

<sup>2</sup>J.F. DIATTA, Thèse « *Le navire et sa fin* », PUAM, 2018, p.15.

<sup>3</sup>*Ibid.*

<sup>4</sup>J.P. BEURIER, *Droits Maritimes*, Dalloz précis, 3e édition, 2014, §322-12.

<sup>5</sup>J.P. BEURIER, *Droits Maritimes*, Dalloz précis, 3e édition, 2014, §322-09.

<sup>6</sup> Il convient de préciser que désormais, le statut d'épave pour les gros poissons n'est plus reconnu.

*leurs propriétaires.*

*- Les effets et navires tirés du fond de la mer sous réserve de deux exceptions, dont l'une a trait aux ancres abandonnées sans orin pour les signaler et l'autre prévue pour les navires entièrement submergés sans que leur propriétaires aient manifesté leur intention de les relever dans le délai de deux mois et commencé à le faire dans le délai de six mois, auquel cas la propriété entière de l'épave sera attribuée à quiconque en accomplira le retirement avec la permission du secrétaire d'État à la Marine<sup>7</sup> ».*

La suite de l'analyse traitera uniquement des épaves maritimes mais il semble important de préciser l'existence d'épaves terrestres, aériennes spatiales en plus des épaves fluviales et maritimes.

Selon la différence du lieu de découverte, et selon la définition, l'épave en quittant l'environnement aérien ne devrait pas être navigable naturellement, mais devrait échapper également aux règles du droit aérien et obéir aux règles des éléments physiques de sa chute<sup>8</sup>.

Si la différence entre épaves maritimes et épaves terrestres est relativement abordable, alors la différence entre une épave située en mer et une épave située en rivière est plus difficile. Leur différence réside dans les propriétés physiques de leur environnement. Pour les distinguer, il faut distinguer la mer et le fleuve<sup>9</sup>.

Sont donc des épaves fluviales les objets trouvés sans propriétaire et existant dans le domaine public fluvial qui comprend : « *les cours d'eau navigables ou flottables, les rivières canalisées, les canaux de navigation, étangs ou réservoirs d'alimentation et autres dépendances, les ports publics situés sur des voies navigables et leur dépendance, les ouvrages publics construits dans le lit ou sur les bords des voies navigables ou flottables*<sup>10</sup> ».

---

<sup>7</sup> C.BEAUCOURT, Le « *Secret de l'épave* » ou l'étrange évolution du régime de sa propriété, *DMF*, 1986.

<sup>8</sup> E. du PONTAVICE, « Les épaves maritimes aériennes et spatiales en droit français », *RIDC*, 1964.

<sup>9</sup> Cette distinction résulte de textes réglementaires comme l'avis comité consultatif de la Marine du 31 juin 1908.

<sup>10</sup> A. JUDE, Mémoire, *l'enlèvement des épaves*, 2007/2008



Si une épave maritime trouvée dans une rivière est une épave fluviale, le naufrage de navire lui, n'appartient pas à cette catégorie. Le droit maritime régit les épaves trouvées en mer, mais aussi dans un fleuve ou un canal. Par conséquent les épaves qui ont quitté le milieu marin sont toujours soumis au droit maritime.

Pendant longtemps, les lois sur les épaves se concentraient sur des problèmes de propriété ou des problèmes d'intérêts successoraux conflictuels<sup>11</sup>.

Le fondement principal d'après Mme Rémond-Gouilloud<sup>12</sup>, est que l'épave est « *un don de Dieu*<sup>13</sup> » aux yeux des habitants du littoral qu'il faut partager dans le respect de tous les acteurs qui s'y intéressent : propriétaire, inventeur, sauveteur et gestionnaire.

Avec une tendance de découvertes de moins en moins sensationnelles, les épaves représentent d'avantage une source de danger, de dette ou de responsabilité pour leur propriétaire plutôt qu'une source de richesse<sup>14</sup>. Cependant, il n'en demeure pas moins que l'abondance peut être recherchée ailleurs, il ne fait aucun doute que la richesse d'un navire coulé peut résider dans ses caractéristiques archéologiques, historiques ou culturelles<sup>15</sup>.

En résumé, les épaves deviennent de plus en plus un générateur de danger pour le trafic maritime et l'environnement.

Face à ce danger, l'opération d'assistance du navire en danger se rapproche de l'opération de relèvement d'épave *stricto sensu*.

L'assistance maritime, définie par la convention internationale de Londres de 1989 comme « *tout acte ou activité entrepris pour assister un navire ou tout autre bien en danger dans des eaux navigables ou dans n'importe quelles autres eaux*<sup>16</sup> ».

---

<sup>11</sup> M. NDENDE, « les épaves et la limitation de responsabilité », *DMF*, 2002, p. 1049.

<sup>12</sup> Martine REMOND-GOUILLOUD, professeur de droit honoraire.

<sup>13</sup> Mme. REMOND-GOUILLOUD, *Droit maritime*, Pédone, 1988, no 47, p. 39.

<sup>14</sup> A. JUDE, Mémoire, *l'enlèvement des épaves*, 2007/2008.

<sup>15</sup> <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01972161/document>.

<sup>16</sup> Convention internationale de Londres sur l'assistance 1989, *op. cit.*, spéc. art. 1er.

Cette définition axée sur la notion de danger lie intimement assistance maritime et relèvement d'épave. La doctrine tend à regrouper ces deux opérations.

Proches sur le plan commercial mais différentes d'un point de vue juridique, l'opération d'assistance maritime et de relèvement d'épave semblent connaître des divergences.

La définition de l'assistance maritime est bornée à un contexte clair : en cas d'absence de danger, le service rendu ne sera qu'une prestation de service qui ne relèvera pas de l'assistance maritime<sup>17</sup>.

Cette condition de danger propre à l'assistance maritime identifiée comme une condition majeure se voit compléter par deux autres caractéristiques indiquées ci-après.

La rémunération face au soutien de l'absence d'obligation juridique de l'assistance<sup>18</sup> vient poursuivre notre étude sur la nature du contrat de relèvement d'épave et l'association du quasi-contrat de droit commun avec l'assistance maritime.

Le cadre d'étude étant définit, nous verrons dans la première partie de ce mémoire, l'opération de relèvement d'épave en étudiant son propre fondement ainsi que son contenu (**Partie 1**).

Cette opération d'une ampleur importante est soumise à un régime strict entraînant différents acteurs dans le relèvement de l'épave et des frais pour le moins conséquents.

La question qui se pose dans une deuxième partie, est de savoir si l'opération de relèvement d'épave est rattachée à une obligation légale d'agir s'exprimant à travers un contrat ou bien s'exprimant à travers d'autres modes de relèvement de l'épave (**Partie 2**).

---

<sup>17</sup> A. MONTAS, Thèse « *Le quasi-contrat d'assistance* », LGDJ, 2005, p.77.

<sup>18</sup> *Ibid.*

# **PARTIE 1 : L’AFFIRMATION DU DEVOIR DE RELÈVEMENT D’ÉPAVE**

L’affirmation du devoir du relèvement d’épave sera étudiée premièrement à travers son contenu (Chapitre 1) et par la suite, à travers son fondement (Chapitre 2).

## **Chapitre 1 : Le contenu du devoir**

Les éléments du devoir de relèvement d’épave se décomposent comme suit : l’objet du relèvement (section 1) et l’obligation matérielle du relèvement (section 2).

### **Section 1 : La notion d’épave**

Nous étudierons la définition de l’épave dans un volet de droit interne (paragraphe 1) afin de la comparer ensuite avec un volet international (paragraphe 2).

### **Paragraphe 1 : La définition de l’épave en droit interne**

D’une manière générale, une épave désigne tout bien perdu par son propriétaire.

Comme le précise le Professeur Philippe Delebecque : « *L’épave n’est ni une res nullius, ni une res derelicta*<sup>19</sup> ». C’est toujours un objet de propriété, et son propriétaire n’a pas l’intention de la perdre.

Avec une description aussi large, il est difficile de différencier une épave maritime d’une épave terrestre. Tant qu’il existe une législation spécifique sur les épaves, cette définition n’est pas suffisante<sup>20</sup>.

L’approche doctrinale (A) ne suffira pas à (homogénéiser, standardiser, uniformiser) la notion d’épave sans que le législateur n’en n’arrête une définition stricte (B).

---

<sup>19</sup> P. Delebecque, *Droit Maritime*, Précis Dalloz, 14e édition, p. 116.

<sup>20</sup> *Ibid.*

## A. Approche doctrinale

La doctrine n'arrivant pas à se mettre d'accord, définit l'épave en utilisant deux approches distinctes.

1. Maître Scapel et Monsieur Le Professeur P. Bonassies, s'accordent pour affirmer que « *les épaves maritimes ce sont tous les objets dont le propriétaire a perdu la possession en mer, épaves de navires mais aussi épaves d'aéronefs, débris de navire ou d'aéronefs trouvées en mer, marchandises tombées ou jetées en mer*<sup>21</sup> ».

Ainsi la définition d'épave de Maître Scapel et Monsieur Le Professeur Bonassies est fondée sur la perte de possession d'un objet.

Cette définition inclut non seulement les dommages matériels, mais aussi les pertes accidentelles et intentionnelles ; les cargaisons tombées ou jetées à la mer. Cette définition est très large, elle devrait donc également inclure les conteneurs perdus en mer<sup>22</sup>.

2. A contrario, Monsieur Beurier enseignant-chercheur au centre de droit maritime et océanique de l'université de Nantes, utilise le critère de la perte de la capacité à faire face aux dangers marins. En effet, selon ce dernier : « *les épaves de navires sont des bâtiments qui anciennement navires ont physiquement perdu leur aptitude à affronter les périls de la mer*<sup>23</sup>.

Cette définition doit être rapprochée de la définition d'un navire, car le critère principal pour obtenir le statut de navire est la capacité à faire face aux périls de la mer. Par conséquent, à travers la méthode du Professeur Beurier, il faut comprendre que l'épave n'a plus la capacité d'affronter les dangers marins, et donc n'est plus un navire par définition<sup>24</sup>.

Face à ces différentes visions doctrinales, et afin de palier toute insécurité juridique, il se doit de définir l'épave légalement.

---

<sup>21</sup> P.Bonassies et C.Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traité, 3e édition, 2010, §525.

<sup>22</sup> M. VEIDING FAVAREL, Mémoire, *Les dommages causés par les conteneurs perdus en mer*, 2013/2014.

<sup>23</sup> J.P. BEURIER, *Droits Maritimes*, Dalloz précis, 3e édition, 2014, §322-09.

<sup>24</sup> En ce sens : Cass. com., 16 nov. 2010, n° 09-71.285.

## B. Approche légale

La loi du 24 novembre 1961 a été abrogée par l'ordonnance du 28 octobre 2010 instituant le Code des transports.

Les dispositions de la loi de 1961 (1) avec ses diverses modifications figurent donc dans le Code des transports (2).

### 1. La définition du Décret du 26 décembre 1961

La Loi n°61-1262 du 24 novembre 1961 sur la police maritime est :

*« une loi-cadre destinée à donner compétence à un Décret pour régler la matière<sup>25</sup> ».*

D'après son article premier alinéa 1, les épaves sont :

*« - les bâtiments de mer et aéronefs abandonnés en état d'innavigabilité et leurs cargaisons*

*- les embarcations, machines, agrées, ancres, chaînes, engins de pêche abandonnés et les débris des navires et aéronefs*

*- les marchandises jetées ou tombées à la mer, et généralement tous objets y compris ceux d'origine antique, dont le propriétaire a perdu la possession et qui sont soit échoués sur le rivage dépendant du domaine public maritime, soit trouvés flottant ou tirés du fond de la mer dans les eaux territoriales, soit trouvés flottant ou tirés du fond en haute mer et ramenés dans les eaux territoriales ou sur le domaine public maritime<sup>26</sup> ».*

3. Cette définition inclut non seulement l'épave de navire, mais aussi tous les objets perdus par le propriétaire. La perte de propriété est la condition que Maître Scapel et le professeur Pierre Bonassies ont vue auparavant. Pour la catégorie des navires de mer, les conditions réservées sont des conditions de navigabilité, proches des conditions d'aptitude à faire face aux aléas maritimes.

4. L'alinéa 2 prolongeant l'article 1 du décret précise que : *« Ne sont pas considérés comme épaves au sens du présent décret les navires, engins flottants, aéronefs,*

---

<sup>25</sup> R.Rodière, *Traité Général de Droit Maritime*, Traité, 1976, chapitre III.

<sup>26</sup> Article premier de la Loi n°61-1262 du 24 novembre 1961 sur la police maritime.

*marchandises et objets volontairement abandonnés ou jetés en mer ou sur le rivage en vue de les soustraire à l'action de la douane<sup>27</sup>».*

5. Comme le précise Mme Marine Dubs dans son mémoire sur le relèvement d'épave, la perte volontaire et frauduleuse d'objet ou marchandise en mer ne constitue pas une épave<sup>28</sup>.

*In fine*, cette définition du décret du 26 décembre 1961 définit ce que peut être une épave, mais elle ne donne aucun critère pour classer une catégorie d'objets devenus épave<sup>29</sup>.

Le législateur est venu combler ce vide juridique, au travers de textes relatifs au Code des transports.

## 2. La définition du Code des transports

L'article L5142-1 alinéa 2 du Code des transports définit l'épave maritime comme :

*« L'état d'épave résulte de la non-flottabilité, de l'absence d'équipage à bord et de l'inexistence de mesures de garde et de manœuvre, sauf si cet état résulte d'un abandon volontaire en vue de soustraire frauduleusement, le navire, l'engin flottant, les marchandises et cargaisons ou l'aéronef à la réglementation douanière<sup>30</sup>».*

Trois critères principaux ressortent de cette définition :

- la non-flottabilité
- l'absence d'équipage à bord
- l'inexistence de mesures de garde et de manœuvre

6. L'état de non-flottabilité est acquis lorsqu'un navire qui a perdu toute flottabilité n'est plus apte à affronter les risques de la mer ; *« amputé de son élément le plus substantiel, il n'est alors plus qu'une structure flottante<sup>31</sup> ».*

En ne tenant compte que de l'innavigabilité complète et irréparable du navire, le manque de flottabilité exclura le navire flottant d'être considéré comme une épave simplement parce que son équipage abandonne le navire. Or, un navire encore à flot mais qui n'est

---

<sup>27</sup> Article premier de la Loi n°61-1262 du 24 novembre 1961 sur la police maritime.

<sup>28</sup> M. DUBS, Mémoire, *l'enlèvement des épaves*, 2015/2016.

<sup>29</sup> M. DUBS, Mémoire, *l'enlèvement des épaves*, 2015/2016.

<sup>30</sup> Article L5142-1 du Code des transports

<sup>31</sup> A. MONTAS, « La prochaine vague est peut-être la dernière » *DMF n°721*, 1er janvier 2011.

plus manœuvrable et qui promet de couler au premier changement de vent est déjà une épave car il ne flotte pas vraiment et doit couler au premier vent<sup>32</sup>.

7. Effectivement, les juges déduisent souvent le manque de flottabilité du navire abandonné. En effet, le propriétaire ou l'équipage qui n'assurent plus les soins ou la surveillance abandonnent le navire. Puisqu'ils n'ont aucun contrôle sur cette affaire, ils n'en sont plus les gardiens.

8. Cette définition visée à l'article L5142-1 du Code des transports, ne s'applique pas seulement aux épaves de navires, mais aussi à d'autres dispositifs flottants qui n'ont pas les attributs d'un navire, ainsi qu'à la cargaison, au fret ou aux aéronefs.

Cependant n'oublions pas que si la perte ou l'abandon est intentionnel, le dispositif visé n'aura pas la qualification d'épave.

Une fois la notion d'épave définie en droit interne, le droit international, et plus précisément la Convention de Nairobi du 18 mai 2007, vont être les principaux outils dans la recherche d'un compromis dans la gestion des épaves.

## Paragraphe 2 : La définition de l'épave en droit international

Comme Jules François Diatta l'a démontré dans sa thèse, en décidant de fournir un cadre juridique unifié pour la gestion des épaves, les rédacteurs de la Convention de Nairobi doivent répondre à deux questions fondamentales.

La première question consiste à préciser ce qu'est une épave au sens de la convention (A), et la seconde, à déterminer les critères permettant ou non de la classer comme dangereuse (B).

---

<sup>32</sup> A. MONTAS, « La prochaine vague est peut-être la dernière » *DMF n°721*, 1er janvier 2011.

## A. L'extension de la définition d'épave par la Convention de Nairobi

La Convention de Nairobi dans son article premier définit l'épave comme suit :

*« a) un navire naufragé ou échoué ; ou*

*b) toute partie d'un navire naufragé ou échoué, y compris tous objet se trouvant ou s'étant trouvé à bord d'un tel navire ; ou*

*c) tout objet qui est perdu en mer par un navire et qui est échoué, submergé ou à la dérive en mer ; ou*

*d) un navire qui est sur le point de couler ou de s'échouer ou dont on peut raisonnablement attendre le naufrage ou l'échouement, si aucune mesure efficace destinée à prêter assistance au navire ou à un bien en danger n'est déjà en train d'être prise<sup>33</sup>».*

Inclus dans l'article 1, les points b) et c) précisent : *« toute partie d'un navire naufragé ou échoué, y compris tous objet se trouvant ou s'étant trouvé à bord d'un tel navire ; ou tout objet qui est perdu en mer par un navire et qui est échoué, submergé ou à la dérive en mer<sup>34</sup>».*

Cette précision permet de prendre en compte les conteneurs tombant des navires en mer.

9. La définition de l'épave que donne le législateur et plus précisément, celle qu'en donne l'article L.5142-1 du Code des transports, semble tout à fait conforme à celle de la Convention de Nairobi.

Cependant, lorsque la convention de Nairobi en son point d) traite des épaves comme : *« un navire qui est sur le point de couler ou de s'échouer ou dont on peut raisonnablement attendre le naufrage ou l'échouement, si aucune mesure efficace destinée à prêter assistance au navire ou à un bien en danger n'est déjà en train d'être prise<sup>35</sup>».*

10. Cette position est en antinomie avec la définition de l'épave en droit français, qui repose sur deux critères fondamentaux, à savoir la non-flottabilité et l'abandon de l'équipage. Cependant, le seul critère de non-flottabilité exclut que les navires *« sur le*

---

<sup>33</sup> Article premier de la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves.

<sup>34</sup> *Ibid.*

<sup>35</sup> *Ibid.*



*point de couler ou dont on peut raisonnablement attendre le naufrage ou l'échouement [...] » soient considérés comme des épaves<sup>36</sup>.*

11. L'opinion dominante considère que la convention de Nairobi qualifie ainsi d'épave ce que le droit interne<sup>37</sup> français considère juste comme un navire en difficulté.

En outre, contrairement à la Convention de Nairobi, le droit français ne lie pas l'éligibilité de l'épave à la survenance d'un accident maritime, même si cette notion bénéficie d'une définition large dans la Convention, recouvrant la plupart des situations pouvant conduire à réduire le navire à l'état d'épave<sup>38</sup>.

Déterminer à quel moment un navire coule est un enjeu majeur du droit maritime français. Dans cette perspective, il semble que toutes les mesures doivent être prises pour adapter la législation française à la Convention, qui redéfinit aussi soigneusement la notion de danger<sup>39</sup>.

## B. L'éclaircissement de la notion de danger

12. Différemment des mentions générales de l'article L5141-1 relatives aux navires abandonnés, l'article du Code des transports, ne mentionne pas la notion de danger dans cette section consacrée aux épaves.

A contrario, l'article premier de la Convention de Nairobi entend par «danger» toute circonstance ou menace qui :

- a) *présente un danger ou un obstacle pour la navigation ; où*
- b) *dont on peut raisonnablement attendre des conséquences préjudiciables graves pour le milieu marin ou des dommages pour le littoral ou les interdits connexes d'un ou plusieurs États<sup>40</sup>.*

13. Cependant, en continuant son analyse sur la notion de danger, Jules François Diatta dans sa thèse dévoile que la Convention ne s'arrête pas à cette définition de la notion de

---

<sup>36</sup> J.F. DIATTA, Thèse « *Le navire et sa fin* », PUAM, 2018, p.158.

<sup>37</sup> Droit qui se réfère au processus législatif du pays dans lequel il s'applique.

<sup>38</sup> J.F. DIATTA, Thèse « *Le navire et sa fin* », PUAM, 2018, p.158.

<sup>39</sup> *Ibid.*

<sup>40</sup> Article premier de la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves.

danger<sup>41</sup>, mais précise dans son article 6 la manière dont les pays déterminent le danger. Ces normes concernent la profondeur de l'eau dans la zone, la proximité des routes maritimes, et même les conditions météorologiques et hydrologiques. Ces normes semblent excessives et il n'apparaît pas opportun de copier ces dispositions en droit interne<sup>42</sup>.

## Section 2 : Le caractère matériel du devoir de relèvement

L'étude de la notion d'épave étant achevée, il convient de nous intéresser à la procédure technique du relèvement (§1) ainsi qu'à ses issues matérielles possibles (§2).

### Paragraphe 1 : La procédure technique du relèvement d'épave

14. Le transport maritime est d'une importance majeure dans le commerce mondial. Mais malgré les avancées technologiques (radar, construction navale, etc.), il y a toujours des naufrages, et de nombreux bâtiments et marchandises finissent par couler dans les grands fonds. Trouver et intervenir dans la recherche d'épave est crucial. Cela a été observé récemment avec le naufrage du Prestige<sup>43</sup> ou encore celui du Costa Concordia. L'Ever Given ayant été débloqué, l'opération de relèvement d'épave ne lui incombera pas.

Les étapes précédant l'intervention (A) permettront de réaliser l'intervention de relèvement proprement dite (B).

---

<sup>41</sup> J.F. DIATTA, Thèse « *Le navire et sa fin* », PUAM, 2018, p.159.

<sup>42</sup> *Ibid.*

<sup>43</sup> Interventions sur l'épave du Prestige, [www.ifremer.fr](http://www.ifremer.fr).

## A. Les étapes précédant l'intervention

Plusieurs étapes précèdent une intervention sur épave<sup>44</sup>, nous les étudierons dans l'ordre fixé par Ifremer<sup>45</sup>.

### 1 – « *Le rassemblement d'une documentation* <sup>46</sup> »

Le succès de l'opération dépend en grande partie de la qualité des documents relatifs à l'épave : localisation supposée, conditions environnementales de la zone (vent, courant, etc.), matériaux de construction.

### 2 – « *La localisation exacte* <sup>47</sup> »

A moins que l'épave la plus proche ne soit localisée en surface grâce à un système de type GPS, c'est l'étape la plus compliquée pour évaluer la durée. Chaque élargissement de la zone de recherche est très onéreux<sup>48</sup> ;

par exemple : envisager de planifier une recherche dans un cercle d'un rayon de 10 milles (ou 300 milles mètres carrés) autour d'un point. L'incertitude du passage à 20 milles entraînera une couverture, non pas 300 milles carrés supplémentaires, mais 900 milles carrés<sup>49</sup>.

Pour cette étape, si le fond marin est plat, les derniers équipements « *d'imagerie acoustique*<sup>50</sup> » peuvent balayer des décades de kilomètres à la fois ; ensuite, tout défaut peut être étudiée avec un « *sonar latéral*<sup>51</sup> ».

Sur un terrain accidenté, la détection devient très compliquée et des politiques de recherche spécifiques doivent être formulées.

### 3 – « *L'identification*<sup>52</sup> »

Les outils d'identification utilisés vont être :

→ « *soit un châssis caméra/projecteurs déployé par le navire support à la verticale de l'épave (suffisant pour certaines identifications faciles),*

---

<sup>44</sup> Les trois étapes décrites sont issues d'une source commune : [www.ifremer.fr](http://www.ifremer.fr).

<sup>45</sup> Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer.

<sup>46</sup> [www.ifremer.fr](http://www.ifremer.fr).

<sup>47</sup> *Ibid.*

<sup>48</sup> *Ibid.*

<sup>49</sup> *Ibid.*

<sup>50</sup> *Ibid.*

<sup>51</sup> *Ibid.*

<sup>52</sup> *Ibid.*

→ soit un ROV robot télé opéré à travers un câble ombilical (on peut alors lire le nom d'un navire sans problème),

→ soit un submersible habité autonome mis en œuvre à partir du navire support<sup>53</sup> ».

L'accompagnement technique est primordial pour assurer une intervention indispensable au vu du nombre de navires et cargaisons qui finissent dans les grands fonds.

## B. L'intervention proprement dite

Le positionnement et l'identification sont effectués, poursuivons l'intervention proprement dite. Ces technologies ne sont pas nouvelles, mais du fait de la profondeur leur mise en œuvre devient difficile.

15. S'il s'agit d'enquêter parmi de nombreux amas, trouver et remonter un petit objet (comme une boîte noire), le ROV sera adéquat car il peut fonctionner 24h/24, dans quasiment toutes les conditions environnementales.

Afin de pénétrer dans le navire coulé, un robot d'observation miniature actionné par un sous-marin habité sera utilisé. L'Ifremer<sup>54</sup> a, par exemple, développé le robot Robin pour entrer dans le Titanic.

16. S'il s'agit de récupérer des débris ou de la cargaison, la technologie utilisée sera adaptée en fonction de la situation spécifique :

Pour « *les charges n'excédant pas la charge utile (environ 50 kg) du robot ou du submersible<sup>55</sup>* », ce dernier les ramasse et les place dans le « panier ascenseur » autonome. Une fois plein, le lest est libéré et la nacelle monte grâce au flotteur.

« *Pour les masses pesant plusieurs tonnes, la remontée se fera sous des flotteurs, ou à l'aide d'une ligne de levage<sup>56</sup>* ».

17. Parfois, « *au-delà de plusieurs tonnes, ou pour démanteler un navire, un énorme gabarit est utilisé à l'extrémité d'un train de forage<sup>57</sup>* ». Ainsi, en 1974, les Américains, opération « Jennifer » ont utilisé cette technique pour récupérer l'épave d'un sous-marin

---

<sup>53</sup> [www.ifremer.fr](http://www.ifremer.fr).

<sup>54</sup> Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer.

<sup>55</sup> <https://www.ifremer.fr>.

<sup>56</sup> *Ibid.*

<sup>57</sup> *Ibid.*

nucléaire soviétique échoué à une profondeur de 5 500 mètres dans le nord-ouest des îles Hawaï<sup>58</sup>.

18. De plus, dans les endroits profonds que les plongeurs ne peuvent atteindre, la première difficulté est de localiser les navires coulés depuis la surface, surtout lorsqu'ils sont recouverts de sédiments. Il s'agit d'un magnétomètre, un appareil qui détecte les changements dans le champ magnétique. Il détectera les objets métalliques, tels que les canons et les cadres métalliques<sup>59</sup>.

19. Le principe d'un magnétomètre est très simple. La terre est comme un formidable aimant et son champ magnétique déplace l'aiguille d'une boussole. Si un objet métallique passe entre la terre et la boussole, le champ magnétique changera. Les archéologues utilisent des magnétomètres pour détecter ces changements subtils et en déduire si le navire existe<sup>60</sup>.

20. Le sonar est également utilisé car il permet également la détection d'épaves. L'appareil émet des ondes sonores vers le fond marin et capte les ondes sonores après qu'elles aient rebondi sur le fond marin. A partir du temps de va-et-vient des vagues sonores, on sait à quelle distance se trouve le fond : si le temps de va-et-vient d'une vague sonore est réduit, c'est qu'elle a rencontré un relief, qui peut être une épave<sup>61</sup>.

21. Dans les endroits profonds, la photogrammétrie a permis d'étudier les épaves. Les sédiments accumulés ont été retirés à l'avance par un appareil qui utilisait le ventilateur équipé pour souffler ces derniers afin d'exposer les débris. Ensuite plusieurs photos sont prises et modélisées dans une représentation virtuelle en trois dimensions, ce qui permettrait des recherches sur le site en question<sup>62</sup>.

---

<sup>58</sup> <https://wwz.ifremer.fr>.

<sup>59</sup> <http://www.24-carats.fr/chasseurs-d-epaves.html>.

<sup>60</sup> *Ibid.*

<sup>61</sup> *Ibid.*

<sup>62</sup> *Ibid.*

A titre d'exemple d'actualité, « le 4 février 2021 des navires hollandais sont entrés dans le port de Dieppe. Ils ont récupéré l'épave du chalutier Riemda qui a coulé le 23 décembre 2020. L'une des structures est équipée d'un ponton cormorant (cf photo ci-dessous) pour dégager l'épave du chalutier néerlandais Riemda qui a coulé près de la ville d'Ango le 23 décembre 2020 <sup>63</sup>».



Ainsi après avoir étudié la procédure classique de relèvement, nous envisagerons une autre issue matérielle possible au relèvement d'épave, en fort développement.

## Paragraphe 2 : Le démantèlement du navire : une issue matérielle possible au relèvement

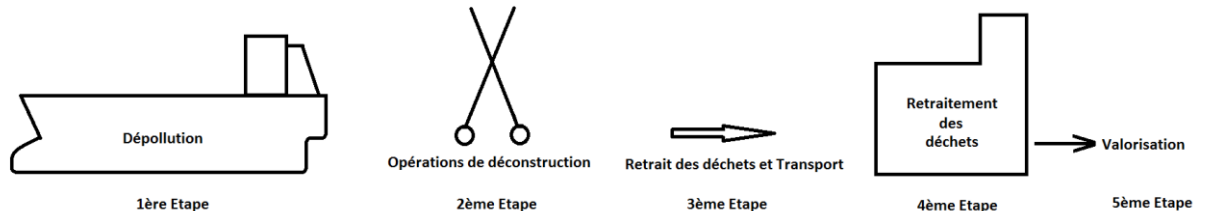
L'opération de démantèlement du navire nécessite de suivre un processus de déconstruction (A), afin de permettre ensuite dans un second temps, d'appréhender les enjeux de cette opération (B).

---

<sup>63</sup> <https://actu.fr/normandie/dieppe>.

## A. Le processus de déconstruction

Le processus de déconstruction du navire se décompose en cinq étapes selon le juriste Benoit Guillou,<sup>64</sup> suite à un audit définissant les causes du naufrage et les matières dangereuses concernées.



### 1. Audit

Pour pouvoir débiter le processus, une première visite au sein de l'entreprise de démantèlement est nécessaire afin de déterminer les polluants (mercure, plomb, amiante, pétrole, gaz...) : établissement d'un passeport vert étiquetant les matières dangereuses. Analyser les moyens mis en œuvre pour assurer le transport de l'épave vers la plateforme de déconstruction classée ICPE<sup>65</sup> 2712-2. Ensuite, vérifier les opérations de déconstruction et de valorisation.

### 2. Prise en charge, remorquage, grutage, transport

Selon la situation des unités, des opérations de renflouement, de sécurisation et de remorquage des, moyens nautiques et sous-marins peuvent participer afin d'assurer le succès des opérations et la préservation des espaces traversés.

### 3. Dépollution

Une fois l'épave ramenée sur une plate-forme ICPE en vue de son démantèlement, elle est disposée sur bords<sup>66</sup> positionnée sur une zone de béton, équipée d'un système de récupération de liquide. En cas de contamination accidentelle

<sup>64</sup> Les cinq étapes et le schéma sont issues d'une source commune : B. GUILLOU, Mémoire, *La Déconstruction des Navires*, 2015/2016.

<sup>65</sup> ICPE : Installation Classée pour la Protection de l'Environnement.

<sup>66</sup> Charpente soutenant un bateau en construction.

et lors des opérations de nettoyage, le liquide tombant sur le sol sera contenu par un système de canaux qui définit la zone et transmet le liquide jusqu'à un déboureur séparateur à hydrocarbures.

#### 4. Valorisation

Une fois le liquide évacué, l'équipe en charge du démantèlement tentera de retirer tous les Déchets d'Équipements Électroniques et Électriques (DEEE), motorisation et accessoires de classification qui potentiellement peuvent être reconditionnés pour la revente en tant que pièces d'occasion.

#### 5. Déconstruction

Une fois la coque dévoilée, celle-ci est détruite et les différents matériaux de construction (bois fibre de verres, visserie...) sont triés mécaniquement pour être envoyés vers des filières adaptées en vue de leur recyclage.

#### 6. Radiation des registres

Une fois la déconstruction physique du navire assurée, les Affaires Maritimes et/ou les Douanes sont tenues informées afin de procéder aux radiations de ces dernières des registres. Par la suite, un certificat de radiation de pavillon est édité et transmis à qui de droit afin de pouvoir justifier de la situation auprès des compagnies d'assurance et des autorités portuaires dans le cadre de la résiliation de différents contrats.

Une fois toutes les étapes du processus de démantèlement réalisées avec succès, il s'agira d'envisager les enjeux de cette nouvelle opération environnementale.

### B. Les enjeux du démantèlement

22. Le problème longtemps négligé du démantèlement des épaves s'est accru sur le plan économique (28 968 navires ont été démantelés en 2016. L'Inde, le Bangladesh, le Pakistan et la Chine détiennent 94,9% de parts de marché) et la pression écologique s'est intensifiée.



Traiter un navire en fin de vie devient essentiel<sup>67</sup> au regard de la réglementation environnementale.

A titre d'exemple, l'ancien porte-avions Clemenceau est devenu un "déchet" au sens du droit de l'environnement, dénonçant la faiblesse des réglementations internationales<sup>68</sup>.

23. Comme l'explique très justement Jules François Diatta dans sa thèse sur le navire et sa fin<sup>69</sup>, le démantèlement constitue premièrement une opération d'élimination de déchet (1), pour ensuite arriver à une opération de valorisation (2).

Mais avant d'envisager ces deux opérations, il convient de préciser la législation en vigueur face à cette issue particulière.

24. En effet, « *le droit maritime accorde de plus en plus d'attention à la protection de l'environnement et aux problèmes posés par le démantèlement des navires. La Convention de Hong Kong résout ces problèmes*<sup>70</sup> ».

La convention a été ratifiée par la France le 2 juillet 2014, mais elle n'est pas encore entrée en vigueur faute de nombres de signatures des pays.

25. D'une part, ce texte prévoit des mesures qui doivent être prises lors de la construction de tout navire pour interdire l'utilisation de matières potentiellement dangereuses, et faire l'inventaire de ces matières qui doivent être conservées, et ce dans le cadre de navires déjà existants.

Le Parlement et le Conseil ont adopté le Règlement n° 1257/2013 le 23 novembre 2013, qui contient les dispositions fondamentales de la Convention<sup>71</sup>, compte tenu du défaut d'entrée en vigueur de la Convention.

26. Ce texte énumère les exigences auxquelles les installations de recyclage (y compris celles situées dans des pays tiers) doivent satisfaire. Elle précise également les obligations

---

<sup>67</sup> Les navires de plaisance sont également concernés, voir A. Royer-Fleury, « La déconstruction des navires de plaisance », *DMF* 2017 ; 1000 ; Le Bihan-Guérolé, *DMF* 2017, 643.

<sup>68</sup> P. Delebecque, *Droit Maritime*, Précis Dalloz, 14e édition, p. 127.

<sup>69</sup> Thèse « *Le navire et sa fin* », PUAM, 2018, p.255.

<sup>70</sup> P.Bonassies et C.Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traité, 3e édition, 2010, §162.

<sup>71</sup> *Ibid.*

des armateurs européens qui recyclent un de leurs navires (sélectionner les agences agréées, liste des matières dangereuses, aviser les autorités nationales compétentes)<sup>72</sup>.

27. La loi n° 2015-992 (Loi de transition énergétique pour la croissance verte) du 17 août 2015 a introduit l'article L5249-9-1 dans la réglementation des transports, qui reprend en grande partie les dispositions de la réglementation européenne.

L'article L 5249-9-1 du Code des transports prévoit que : « *Tout propriétaire de navire, en sus de l'inventaire des matières dangereuses dont il doit disposer conformément au règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil, du 20 novembre 2013, relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/ CE notifiée par écrit au ministre chargé de la mer son intention de recycler le navire dans une installation ou des installations de recyclage de navires données, dans des conditions fixées par voie réglementaire*<sup>73</sup> ».

### 1. Une opération d'élimination

L'élimination des déchets n'est pas seulement l'élimination complète des matériaux considérés comme nocifs pour la santé humaine et l'environnement, mais également leur élimination dans des installations appropriées.

Le Code de l'environnement est très clair sur cette question, car il stipule à l'article L541-2 que les producteurs et détenteurs de déchets doivent les traiter dans des installations pouvant prendre en compte leurs particularités et doivent être traités dans les conditions de respect de l'environnement<sup>74</sup>.

28. De plus, ces installations problématiques doivent être autorisées par l'autorité compétente pour traiter des types spécifiques de déchets. Cela signifie donc que le producteur ou le détenteur des déchets ne peut pas les éliminer dans une structure non certifiée<sup>75</sup>.

---

<sup>72</sup> P.Bonassies et C.Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traité, 3e édition, 2010, §162.

<sup>73</sup> Article L5249-9-1 du Code des transports.

<sup>74</sup> Article L541-2 du Code de l'environnement.

<sup>75</sup> Articles L541-22 et L541-25 de du Code de l'environnement.

Ces mesures préventives ont pour but de respecter toutes les injonctions du code de l'environnement<sup>76</sup>, notamment l'interdiction de mélanger des déchets n'appartenant pas à la même catégorie<sup>77</sup>.

## 2. Une opération de valorisation

*« A l'inverse de l'élimination, la valorisation vise quant à elle, et comme la terminologie semble l'indiquer, à créer à nouveau de la valeur avec un objet qui a priori ne devrait plus en avoir, par le biais d'une réintroduction du matériau dans le circuit économique<sup>78</sup> ».*

29. Contrairement à l'élimination, le but de la valorisation est, comme le terme semble l'indiquer, de recréer de la valeur avec des objets qui ne devraient plus exister a priori en réintroduisant des matériaux dans le cycle économique.

30. Il existe donc plusieurs types de valorisation, et chaque type est adapté à une catégorie spécifique de matériaux. Ainsi, par exemple, la valorisation énergétique comprend la combustion des déchets pour produire du carburant. Ensuite, la valorisation dite recyclage sous forme de bio séparation mécanique comprend la séparation des matières recyclables des déchets ultimes destinés à la mise en décharge ou au ré enfouissement, ou encore, la valorisation par les déchets dits non fermentescibles, c'est-à-dire les matériaux économiquement intéressants après le recyclage<sup>79</sup>.

31. C'est cette forme de valorisation qui concernera le plus le navire avec notamment la possibilité de recycler l'acier ou l'aluminium et d'autres matériaux, qui peuvent être réintroduits sur le marché de la sidérurgie<sup>80</sup>.

32. De ce point de vue, la liste des matériaux qui composent un navire est essentielle : elle permet d'étudier le mode de traitement le plus adapté à chacun d'entre eux. En fait, parce que certains des matériaux que nous avons énumérés ci-dessus ne disposent pas de

---

<sup>76</sup> Articles L541-3 et suivants et L541-46 et suivants du code de l'environnement.

<sup>77</sup> Voir aussi à ce propos décret n°2011-1934 du 22 décembre 2011 relatif aux mélanges de déchets dangereux, JO du 24 décembre 2011.

<sup>78</sup> Thèse « *Le navire et sa fin* », PUAM, 2018, p.256.

<sup>79</sup> *Ibid.*

<sup>80</sup> *Ibid.*

filières de recyclage adéquates, ils doivent être éliminés. A l'inverse, un bon nombre de matériaux utilisés ont encore une certaine valeur économique sur le marché après recyclage tels que le plastique, le verre, l'aluminium.

Pour résumer, le démantèlement des navires en cinq étapes, est une opération mixte entre l'élimination et le recyclage, ce qui nécessite l'application de systèmes juridiques particuliers à cet égard.

Ainsi, par ce chapitre, nous avons pu analyser le contenu du devoir de relèvement d'épave, devoir relativement rigoureux en droit français mais permettant d'inclure d'autres éléments tels que la définition de l'épave en droit international. Le contenu du devoir étant défini, il nous est désormais possible d'étudier les fondements du devoir de relèvement des épaves.

## **Chapitre 2 : Les fondements du devoir**

Le devoir d'agir face à une épave maritime provient de deux fondements : une cause (section 1) et un cadre juridique (section 2).

### **Section 1 : Un fondement téléologique**

Il est impossible de donner une liste exhaustive des risques pouvant être causés par le naufrage des navires, cela viole également l'esprit de la nouvelle rédaction des règles de transport, qui ne mentionne que "danger" sans en donner une liste exhaustive<sup>81</sup>. Nous voudrions dire que ce serait mieux parce que cela nous permet de faire face aux dangers actuels et futurs. Dans tous les cas, pour nos besoins de recherche, nous nous contenterons de nous concentrer sur les dangers les plus courants à ce jour.

Il s'agit notamment des dangers pour la navigation (§1) et des dangers pour l'environnement (§2).

#### **Paragraphe 1 : Un risque pour la navigation**

33. La sécurité de la navigation est l'une des principales préoccupations des pouvoirs publics, qui signalent et interviennent, notamment dans l'évacuation des épaves<sup>82</sup>.

Les épaves peuvent également constituer des obstacles imprévisibles pour les navires, car elles augmentent le risque de collision ou obstruent gravement le chenal de navigation, mettant ainsi fortement en péril la sécurité de la navigation maritime<sup>83</sup>.

34. A cet égard, le cas du navire « Pacanas » qui a sombré en 1971 dans la Manche ayant provoqué la perte de trois navires et 37 vies humaines<sup>84</sup> illustre parfaitement le risque de collision et le danger global qu'un tel naufrage fait peser sur la sécurité du trafic maritime.

---

<sup>81</sup> Thèse « *Le navire et sa fin* », PUAM, 2018, p.126.

<sup>82</sup> R. Rezenthel : « Le régime des épaves maritimes » *DMF* mars 2007 n°679.

<sup>83</sup> Thèse « *Le navire et sa fin* », PUAM, 2018, p.128.

<sup>84</sup> C. ROUSSEAU, « Chronique des faits internationaux », *RGDIP* 1972.530 – L. BALMOND, « L'épave du navire », in colloque de Toulon *Le navire en droit international*, préc.

Le risque de percusion d'une épave étant le danger le plus commun pour la navigation, il ne faut cependant pas oublier les dangers causés à l'environnement marin et accessoirement ceux causés à la pêche.

## Paragraphe 2 : Un risque pour l'environnement

35. Les navires peuvent causer des dommages considérables à l'environnement lorsqu'ils coulent, non seulement à cause des matériaux utilisés dans leur construction<sup>85</sup>, mais aussi à cause des produits dangereux qu'ils transportent, dont les plus nuisibles sont les hydrocarbures<sup>86</sup>.

36. En effet, comme le suggère M. Sciboz<sup>87</sup>, « *les épaves contemporaines, par leurs dimensions et l'emploi de matériaux métalliques, forment des accidents du sol sous-marin sans commune mesure avec le modeste tumulus des épaves en bois, ensevelies sous le sable et la vase* ».

37. Par conséquent, si l'épave d'un navire en bois est vouée à disparaître dans quelques décennies, alors les navires en acier ou en plastique sont différents. Cette fois, il faudra plus de temps et cela laissera apparaître des polluants dangereux dans leurs organes internes<sup>88</sup>.

38. Nous pouvons facilement nous souvenir des noms de navires qui restent à jamais dans la mémoire collective en raison du degré de pollution qu'ils provoquent. Les termes « marée noire » ou « catastrophe écologique » sont souvent utilisés pour définir les accidents majeurs du transport maritime<sup>89</sup>.

Ces navires ont entre autres pour noms Torrey Canyon (1967), Olympic Bravery (1976), le Prestige (2002) ou encore l'Erika (1999) qui a ouvert la voie à l'élaboration de mesures

---

<sup>85</sup> Groupe de travail du Conseil sur la construction navale (GT6), « L'industrie de la construction navale : problèmes d'environnement et de changement climatique », novembre 2010.

<sup>86</sup> Thèse « *Le navire et sa fin* », PUAM, 2018, p.127.

<sup>87</sup> AFP, « Bertrand Sciboz, pêcheur devenu chasseur d'épaves du Débarquement », *L'express*, 2013.

<sup>88</sup> B. SCIBOZ, Extrait de la *Revue Le monde maritime* n°4, décembre 2006, à lire sur <http://www.upem.org/documents/epave.html>.

<sup>89</sup> Thèse « *Le navire et sa fin* », PUAM, 2018, p.127.

significatives, à la fois sur le plan technique mais aussi juridique, en améliorant la sécurité des navires et la reconnaissance par la Cour de cassation du « *préjudice écologique*<sup>90</sup> ».

39. Mais même aujourd'hui, de nombreuses épaves sont encore submergées et continuent de constituer une menace pour l'environnement marin. A ce propos, Jules François Diatta dans sa thèse<sup>91</sup> explique que L'« *International Marine Shipwreck Database* » (base de données internationales des épaves maritimes) a identifié quelque 8569 épaves potentiellement polluantes dans le monde, dont 1 583 navires-citernes<sup>92</sup>. Dans la même logique, aux États-Unis le NOAA (*National Oceanographic Atmospheric Administration*) a réalisé une cartographie de 87 épaves englouties dans les eaux Américaines susceptibles de causer des marées noires<sup>93</sup>.

40. Des fonds ont également été alloués à l'organisation pour développer des stratégies visant à prévenir une telle pollution post-catastrophe.

En effet, les risques mettent parfois du temps à se manifester<sup>94</sup>. Le Foucault s'est échoué près de l'île de Ré en 1940 et n'a libéré de grandes quantités de carburant qu'en 2000<sup>95</sup>.

41. De plus, certains produits apparemment inoffensifs ne le sont pas. La cargaison de blé du « Fénès » qui était un cargo qui a fait naufrage près de l'archipel des Lavezzi en Corse en 1906, mettant en danger les zones recouvertes d'une épaisse couche de céréales, ainsi que celles contaminées par les pesticides lors du transport maritime<sup>96</sup>.

42. Avec cette explication, on en conclut donc que les épaves constituent un risque pour les écosystèmes, donc les êtres vivants des milieux marins et océaniques.

Il ne faut pas non plus oublier les dangers que ces dernières causent à la pêche.

Si le développement de la pêche sur épave a permis d'exploiter la biodiversité qui s'est développée autour de l'épave, cette dernière est aussi un terrible piège à chalut.

---

<sup>90</sup> Cass. crim., 25 septembre 2012, n°3439 (<http://fr.scribd.com/doc/106914612/Erika-l-arret-de-la-Cour-de-Cassation>)

<sup>91</sup> Thèse « *Le navire et sa fin* », PUAM, 2018, p.127.

<sup>92</sup> Rapport Commission de l'environnement, de l'agriculture et des questions territoriales, « L'impact environnemental des épaves englouties », 20 janvier 2012, doc. 12872.

<sup>93</sup> Thèse « *Le navire et sa fin* », PUAM, 2018, p.128.

<sup>94</sup> *Ibid.*

<sup>95</sup> Rapport fait au nom de la commission des affaires étrangères sur le projet de loi, autorisant la ratification de la convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves n°2587, enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 18 février 2015, p. 10.

<sup>96</sup> Thèse « *Le navire et sa fin* », PUAM, 2018, p.128.

« Combien de navires de pêche sombrent-ils, de nos jours encore, à cause d'une « croche » qui a retenu leur chalut ou encore leur drague<sup>97</sup> ? On sait souvent que lorsqu'un pêcheur déclare une épave, c'est qu'il y a laissé son train de pêche et y a potentiellement risqué son navire, voire son équipage<sup>98</sup> ».

43. Enfin, s'agissant des circonstances particulières des conteneurs perdus en mer ou retrouvés sur le littoral, il semble que l'article R. 5142-4 figurant dans le Code des transports ait soigneusement examiné les dispositions appropriées : en effet, en présence d'une telle situation, de conditions défectueuses ou en l'absence de plaques signalétiques, étiquettes et autres marquages, le propriétaire, l'exploitant ou le locataire, le personnel de gestion maritime et le directeur régional sont autorisés à identifier le conteneur. Si le contenu n'est pas dangereux, toxique ou polluant, l'autorité compétente peut prendre les mesures appropriées avec l'aide des administrateurs maritimes, des gouverneurs locaux ou de leurs représentants<sup>99</sup>.

44. Récemment à titre d'actualité en termes de pollution, lors d'un dégazage au large de la Corse au mois de juin 2021, près de quatre tonnes d'hydrocarbures ont été récupérées<sup>100</sup>.

La présence d'hydrocarbures lourds insolubles et l'ampleur de diverses nappes d'hydrocarbures ont conduit l'enquête à la trajectoire de dégazage illégal de navire.

L'Agence météorologique française et les organismes spécialisés dans la lutte contre les pollutions sont tenus de mener des « recherches sur les dérives<sup>101</sup> ». À l'aide du modèle, ils essaieront de définir le temps et l'espace où se produit le dégazage. C'est ce qu'on appelle « l'état de surface<sup>102</sup> », ce qui signifie déterminer quels navires sont présents dans la région spatio-temporelle sélectionnée.

45. Habituellement, le nettoyage des réservoirs de stockage du navire doit être effectué par une entreprise professionnelle au port. Cette procédure particulière respecte des

---

<sup>97</sup> Thèse « *Le navire et sa fin* », PUAM, 2018, p.128.

<sup>98</sup> B. SCIBOZ, op. cit.

<sup>99</sup> PREVUES dans : C. transp., art R5242-27 – v. Delebecque Ph., Droit maritime, « Précis Dalloz », 13e éd., 2014 n° 132, p. 101 – L. Grellet ; « Les conteneurs perdus en mer », DMF 2013. 671, Droits Maritimes paragraphe 322.21 J.P Beurier.

<sup>100</sup> Article france3-régions.francetvinfo.fr

<sup>101</sup> *Ibid.*

<sup>102</sup> *Ibid.*



normes environnementales très strictes, ce qui est un coût que les armateurs tentent d'éviter.

L'épave du navire constitue donc un obstacle dans l'espace utilisé pour le trafic et présente un risque dans l'environnement. Dans un contexte d'augmentation du trafic maritime, la multiplication des réglementations visant à renforcer la sécurité maritime a conduit à la nécessité de redéfinir les méthodes de traitement des menaces de naufrage.

## Section 2 : Un fondement légal

Les dispositions de la loi de 1961 relative à la police des épaves maritimes ont été abrogées par l'ordonnance n°2010-1307 du 28 octobre 2010 (§1) instituant l'application juridique actuel du Code des transports (§2).

### Paragraphe 1 : Le compte rendu historique de la loi de 1961

*« Les eaux intérieures et la mer territoriale sont une prolongation du territoire terrestre d'un État ayant une façade maritime. C'est la raison pour laquelle il peut faire appliquer sa législation nationale<sup>103</sup> ».*

Nous devons à la fois étudier l'origine de ce cadre juridique (A) ainsi que son champ d'application (B).

*« Pour savoir à quel moment on peut appliquer les règles de droit français sur la police des épaves, on regarde les grands principes de la répartition des compétences des États en droit de la mer. Il apparaît alors une compétence générale de l'État côtier sur ses eaux intérieures et mer territoriale, un droit de contrôle sur la zone contiguë, une compétence finalisée et partielle pour la ZEE<sup>104</sup> et le plateau continental, et enfin une compétence seulement indirecte pour ce qui est de la haute mer<sup>105</sup> ».*

---

<sup>103</sup> A. JUDE, Mémoire, *Le relèvement d'épave*, 2007/2008.

<sup>104</sup> Zone Economique Exclusive.

<sup>105</sup> A. JUDE, Mémoire, *Le relèvement d'épave*, 2007/2008.

L'annexe 1 propose un schéma simplifié des zones de juridiction de l'État côtier d'après la CNUDM<sup>106</sup>.

### A. L'origine juridique de la loi de 1961

46. La loi n°61-1262 du 24 novembre 1961 relative à la police des épaves maritimes est « *une loi-cadre destinée à donner compétence à un Décret pour réglementer la matière*<sup>107</sup>».

De ce fait, le régime juridique des épaves résulte de textes spécifiques, de caractère principalement national, loi n°61-1262 du 24 novembre 1961, décret n°61-1547 du 26 décembre 1961 et textes modificatifs (décret du 3 août 1978, loi n°82-990 du 24 novembre 1982 et décret n°85-632 du 21 juin 1985).

47. Comme vu dans l'introduction la distinction entre sauvetage et assistance n'est pas négligeable, cependant cette différenciation a été affaiblie par la Convention internationale de 1989 sur l'assistance, laquelle étend son application à « *tout acte ou activité entrepris pour assister un navire ou tout autre bien en danger*<sup>108</sup>».

Par conséquent, s'il s'agit de biens en danger le sauvetage du navire sera régi par les dispositions de la loi sur l'assistance,<sup>109</sup> pour traiter de différents aspects dont celle de la rémunération du sauveteur.

48. Compte tenu du principe de primauté du traité sur le droit interne, l'indemnisation du sauveteur n'est plus calculée conformément aux dispositions de l'article 1er du décret du 26 décembre 1961, mais conformément aux dispositions de l'article 13 de la Convention de 1989 reprises aujourd'hui à l'article L.5132-4 du Code des transports<sup>110</sup>.

Maintenant que l'origine juridique des textes relatifs à la loi de police des épaves maritimes est précisée, étudions son champ d'application.

---

<sup>106</sup> Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

<sup>107</sup> R.Rodière, *Traité Général de Droit Maritime*, Traité, 1976, chapitre III.

<sup>108</sup> P.Bonassies et C.Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traité, 3e édition, 2010, §525.

<sup>109</sup> Convention de 1989 et Code des transports.

<sup>110</sup> *Ibid.*

## B. Le champ d'application de la loi de 1961

« Ressortissant au droit des biens, le régime des épaves est, dans le principe, soumis à la *lex rei sitae*<sup>111</sup> ».

49. La loi française s'applique à toute épave non seulement découverte mais également ramenée dans les eaux françaises. « *L'obligation d'agir dans les eaux intérieures et territoriales de la France s'appliquent à toutes les épaves, même étrangères. En effet, ce sont les dispositions de police sanctionnées par la loi pénale. Un État dans le respect du droit de la mer, est fondé à les appliquer dans ses eaux intérieures et dans sa mer territoriale*<sup>112</sup> ».

50. « *Les dispositions sur le relèvement d'épave concernent ainsi tout le monde, y compris le propriétaire étranger d'une épave de navire se trouvant dans les eaux territoriales françaises. De la même manière, un navire étranger qui découvre une épave dans ces eaux a l'obligation de prévenir l'administration française*<sup>113</sup> ».

51. Comme le précise Adeline Jude dans son mémoire sur le relèvement d'épave<sup>114</sup> : « *une difficulté se présente pour les navires en passage inoffensif dans la mer territoriale. L'obligation de notifier la découverte d'une épave pourrait aller à l'encontre de passage inoffensif cher au droit de la mer* ».

La Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë<sup>115</sup> de 1958 explique le droit de passage inoffensif<sup>116</sup>. Le droit de passage inoffensif est : « *le fait de naviguer dans la mer territoriale aux fins de la traverser sans entrer dans les eaux intérieures*<sup>117</sup> ».

En droit de la mer, on appelle les eaux intérieures : « *les eaux incluses entre le rivage et la ligne de base à partir de laquelle est mesurée la largeur de la mer territoriale. Les*

---

<sup>111</sup> La loi où le bien est situé.

P.Bonassies et C.Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traité, 3e édition, 2010, §529.

<sup>112</sup> A. JUDE, Mémoire, *Le relèvement d'épave*, 2007/2008.

<sup>113</sup> *Ibid.*

<sup>114</sup> *Ibid.*

<sup>115</sup> La zone contiguë est un espace maritime s'étendant, au-delà de la mer territoriale, jusqu'à 24 milles marins des côtes depuis la ligne de base droite. L'État n'y exerce cependant pas sa pleine souveraineté, faisant uniquement respecter ses lois nationales dans le domaine des douanes, de la fiscalité, de la santé et de l'immigration : [https://fr.wikipedia.org/wiki/Zone\\_contigu%C3%AB](https://fr.wikipedia.org/wiki/Zone_contigu%C3%AB).

<sup>116</sup> Cf Annexe 1.

<sup>117</sup> Article 18 § 1 Convention de Montego Bay.

*ports, les havres, les rades, les estuaires, les baies historiques sont dans les eaux intérieures* <sup>118</sup>».

Les dispositions de la loi de 1961 relative à la police des épaves maritimes ont été abrogées, pour laisser place à l'application actuelle du Code des transports.

## Paragraphe 2 : L'application actuelle du Code des transports

En France, il est rappelé qu'en droit administratif, le régime des épaves est avant tout un régime de police. L'administration dispose donc de l'ensemble des prérogatives pour poursuivre un but d'ordre public, défini préalablement.

On distingue habituellement les règles organiques (A) des règles matérielles (B).

### A. Les règles organiques

52. Administrativement, l'épave n'est plus soumise au statut du navire (besoin de titres de navigation, du permis d'armement...), mais lorsque l'épave est susceptible de nuire à la sécurité de la navigation, le propriétaire est tenu d'une obligation légale de relèvement. C'est l'objectif fondamental de la surveillance, fournir aux services des gestions de moyens d'actions plus efficaces pour contrer les épaves dangereuses.

Plus important encore, le propriétaire de l'épave dangereuse étend son obligation de récupération ou de démantèlement à l'épave nuisible à l'environnement. Il en est de même du pouvoir d'agir immédiatement conféré à l'administration en cas de danger grave ou imminent.

L'article L5242-18 du Code des transports prévoit : « *Lorsque le propriétaire de l'épave est inconnu ou lorsque, dûment mis en demeure, directement ou en la personne de son représentant, il refuse ou néglige de procéder aux opérations de sauvetage, de récupération, d'enlèvement, de destruction ou à celles destinées à supprimer les dangers que présente cette épave, l'État ou l'autorité portuaire mentionnée à l'article L. 5331-5, selon le cas peut intervenir d'office, aux frais et risques du propriétaire*<sup>119</sup> ».

---

<sup>118</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/Droit\\_de\\_la\\_mer](https://fr.wikipedia.org/wiki/Droit_de_la_mer).

<sup>119</sup> Article L.5242-18 C. transp.

53. Dans les conditions prévues par l'article L. 5242-18 du Code des transports ou lorsque l'épave existe depuis plus de cinq ans, l'autorité administrative compétente peut décider de prononcer la déchéance des droits du propriétaire<sup>120</sup>. En conséquence, le propriétaire a perdu ses droits ce qui est une sanction particulièrement sévère et l'épave peut être vendu au profit de l'État<sup>121</sup>. Les conditions de cette vente seront étudiées plus loin dans ce mémoire.

54. Le plus important réside ici dans le régime de la police des épaves. En France, en l'état actuel du droit, l'essentiel est résumé par l'article 3 du décret du 3 août 1978 selon lequel « *les épaves sont placées sous la protection et la sauvegarde de l'administrateur des Affaires maritimes qui peut prendre toutes les mesures utiles pour la sauvegarde et veille à la conservation des objets sauvés* ». Mais de manière plus précise, certaines dispositions spécifiques ont été reprises dans le Code des transports<sup>122</sup> pour la police des navires abandonnés et des épaves dangereuses.

Comme par exemple, l'article L.5242-17 du Code des transports prévoit : « *En vue du sauvetage d'une épave maritime [...] il peut être procédé :*  
1° *A la réquisition des personnes et des biens, avec attribution de compétence à l'autorité judiciaire, en ce qui concerne le contentieux du droit à indemnité ;*  
2° *A l'occupation temporaire et à la traversée des propriétés privées*<sup>123</sup> ».

Ou encore, l'article suivant<sup>124</sup> autorise l'Etat ou l'autorité portuaire selon les cas à intervenir d'office lorsque le propriétaire de l'épave est inconnu ou lorsque, dûment mis en demeure refuse ou néglige de procéder aux opérations de sauvetage.

55. Concernant, la constatation et la poursuite des infractions en matière d'épaves, aux termes des dispositions de l'article L.5243-7 du Code des transports, la constatation et la poursuite des infractions en matière d'épaves sont réservées à certaines autorités habilitées en ce domaine : « *les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les inspecteurs des affaires*

---

<sup>120</sup> P. Delebecque, *Droit Maritime*, Précis Dalloz, 14e édition, p. 120.

<sup>121</sup> Article. L.5142-3 C. transp.

<sup>122</sup> Article L.5242-16 à L5242-18 C. transp.

<sup>123</sup> Article L.5242-17 C.transp.

<sup>124</sup> Article L. 5242-18 C.transp.

*maritimes, et enfin, dans les ports maritimes, les officiers de port et les officiers de port adjoints<sup>125</sup>».*

56. Il est cependant précisé, à l'article L.5243-8 du Code des transports<sup>126</sup>, que les autorités précitées ne peuvent intervenir dans les ports militaires qu'à la demande de l'autorité militaire. En vue de rechercher des épaves, ces autorités peuvent procéder à des visites domiciliaires et à des perquisitions dans les conditions prévues par le Code de procédure pénale, mais également suivre les choses enlevées dans les lieux où elles sont transportées et les mettre sous séquestre.

57. Dans tous les cas, conformément aux dispositions de l'article L.5243-9 du code des transports, les autorités susvisées ont le droit de demander directement aux forces publiques d'exercer leurs pouvoirs en vertu de cette réglementation. Le procureur, les juges d'instruction et la police judiciaire peuvent également demander l'assistance de ces autorités. Elles doivent systématiquement dresser un procès-verbal de leur intervention et le communiquer sans délai au procureur<sup>127</sup>.

Les règles organiques définissant les secteurs d'identification et d'encadrement de l'épave par l'État et les autorités portuaires, il nous appartiendra par la suite de décrire le régime matériel.

## **B. Les règles matérielles**

L'article R5142-1 du Code des transports prévoit dans sa première partie que : *« Toute personne qui découvre une épave est tenue, dans la mesure du possible, de la mettre en sûreté, notamment en la plaçant hors des atteintes de la mer. Elle en fait, dans les quarante-huit heures de la découverte ou de l'arrivée au premier port si l'épave a été trouvée en mer, la déclaration au préfet ou à son représentant.*

*Il est toutefois dérogé à l'obligation de mise en sûreté de l'épave, quand des dangers sont susceptibles d'être encourus, à raison tant de l'épave elle-même que de son contenu. Dans le cas où celui-ci est identifié comme dangereux ou ne peut être identifié, la personne qui*

---

<sup>125</sup> Article L.5243-7 C.transp.

<sup>126</sup> Article L.5243-8 C. transp.

<sup>127</sup> Article L.5243-10 C. transp.

*découvre l'épave s'abstient de toute manipulation et la signale immédiatement au préfet, à son représentant ou à toute autre autorité administrative locale, à charge pour celle-ci d'en informer le préfet dans les plus brefs délais<sup>128</sup>».*

58. Cet article prévoit une obligation de mise en sureté, non assortie de sanctions si elle n'est pas mise en œuvre. Néanmoins, comme le relève le professeur J.P Beurier, dans les cas où une épave n'est pas mise en sureté lors de sa découverte par un tiers, la qualité de « sauveteur » ne lui sera pas accordée et il ne pourra percevoir de rémunération<sup>129</sup>.

Il existe quatre exceptions<sup>130</sup> aux obligations relatives de mise en sureté de l'épave. Celles-ci apparaissent lorsqu'il est interdit de récupérer ou de sauver l'épave sans le consentement de l'État.

- La première exception est constituée lorsque des dangers sont susceptibles d'être encourus en raison tant de l'épave que de son contenu<sup>131</sup>.

Seul l'État peut prendre les mesures nécessaires pour éviter tout dommage.

Par exemple, un danger possible est une cargaison qui pourrait exploser.

- La deuxième exception intervient, lorsque l'épave a été vendue et que l'autorité compétente signe un contrat de concession<sup>132</sup>. Le contrat de concession étant un contrat de droit public impliquant l'État, il semble nécessaire d'obtenir l'accord de l'État pour provoquer l'opération de relèvement.

- La troisième exception se produit en raison de l'importance accordée à l'épave comme par un exemple « *un gisement archéologique*<sup>133</sup> ». La rareté et la richesse accordée à cette épave l'interdisent de la sauver ou de la récupérer sans l'accord de l'Etat.

- Enfin, la quatrième exception correspond à l'hypothèse où le propriétaire de l'épave est L'État<sup>134</sup>.

---

<sup>128</sup> Article R.5142-1 C. transp.

<sup>129</sup> J.P. BEURIER, *Droits Maritimes*, Dalloz précis, 3e édition, 2014, §322-13.

<sup>130</sup> *Ibid.*

<sup>131</sup> Article R.5142-1 C.transp.

<sup>132</sup> Article R.5142-16 C.transp.

<sup>133</sup> Article L.532-1 C.patrimoine, ancien article 26 du décret de 1961.

<sup>134</sup> Article R5142-13 C.transp.

59. Après l'obligation de mise en sureté, l'article R5142-1 du Code des transports prévoit une obligation de déclaration. Il convient de noter que cette obligation existait déjà sous le régime de l'Ordonnance de la Marine de 1681<sup>135</sup>.

Ainsi, après la découverte de l'épave, le sauveteur doit déclarer cette dernière au « *préfet ou à son représentant*<sup>136</sup> » dans les quarante-huit heures après sa découverte ou de son arrivée au premier port.

60. Il convient de souligner qu'en plus d'être incitatif, le régime est également conçu pour avoir un effet dissuasif. Par conséquent, si l'inventeur ne déclare pas la découverte de l'épave, il perdra le droit à l'indemnité de sauvetage. De plus, le sauveteur pourra faire l'objet de sanctions pénales et d'amendes pour les infractions de niveau 4 ou 5. L'article L. 5142-8 du Code des transports « *qualifie d'abus de confiance ou encore de recel, le détournement ou la tentative de détournement d'une épave maritime*<sup>137</sup> ».

61. Malgré la possibilité d'être sanctionné pénalement, le sauveteur bénéficie d'un droit à un privilège sur l'épave sauvée. L'article R5142-21 du Code des transports prévoit ce privilège : « *La rémunération du sauveteur est assortie d'un privilège sur l'épave sauvée. [...] Les frais éventuellement engagés par un service public en application de l'article R. 5142-5 sont assortis du même privilège*<sup>138</sup> ».

Ce privilège protège le droit du sauveteur à être rémunéré. Cette protection supplémentaire témoigne de l'importance du rôle du sauveteur dans l'opération de relèvement d'épave.

62. Une fois l'épave déclarée, elle est placée sous la responsabilité et la sauvegarde du préfet qui prend : « *toutes les mesures utiles pour le sauvetage et veille à la conservation des objets sauvés*<sup>139</sup> ». Cependant, l'alinéa 2 précise que « *les objets restent sous la responsabilité du propriétaire, ce qui signifie qu'il ne pourra prétendre à une indemnité* ».

---

<sup>135</sup> C.Beaucourt, « le secret de l'épave » ou l'étrange évolution du régime de sa propriété », *DMF*, 1986, p 451.

<sup>136</sup> <https://www.coic-avocats.com/que-faire-face-a-une-epave-maritime/>.

<sup>137</sup> *Ibid.*

<sup>138</sup> Article R.5142-21 C.transp.

<sup>139</sup> Article R.5142-2 C.transp.



*pour dommages et intérêts en cas de préjudices matériels qui pourraient intervenir sur ses biens lors des mesures de sauvetage*<sup>140</sup>».

L'administrateur ayant été informé de la présence d'une épave, son sauvetage doit désormais être organisé<sup>141</sup>.

Trois hypothèses dictées par l'article R5142-9 du Code des transports s'imposent :

Premièrement, si le propriétaire est connu mais « *la mise en demeure reste dépourvue d'effet, l'autorité compétente peut alors faire procéder aux opérations nécessaires* ».

Ensuite, si le propriétaire est inconnu ou ne revendique pas ses droits sur l'épave, l'administrateur organisera le sauvetage du navire coulé.

Enfin, le propriétaire peut demander à l'administrateur de sauver l'épave, « *car celui-ci ne dispose pas de moyens de sauvetage suffisants* ».

Dans tous les cas, l'article R.5142-9 précise que : « *les opérations se font aux frais et risques du propriétaire*<sup>142</sup>».

63. Si un navire est amené à s'échouer ou à couler et donc à devenir un obstacle dans un port, des règles particulières vont s'appliquer.

En effet, l'article L. 5337-3 du Code des transports prévoit que :

*« Lorsqu'ils constatent une contravention en matière de grande voirie, les officiers de port, officiers de port adjoints, surveillants de port et auxiliaires de surveillance ainsi que les agents du secteur fluvial d'un grand port fluvio-maritime sont habilités à relever, l'identité de l'auteur de la contravention*<sup>143</sup>».

64. Le législateur prévoit également que lorsqu'une épave est dans un port, les obligations du propriétaire sont renforcées car l'épave peut devenir un réel danger de collision avec d'autres navires et peut interrompre le trafic normal du port<sup>144</sup>.

Comme mentionné ci-dessus, l'article R.5142-9 prévoit que les frais sont à la charge du propriétaire sauf exercice par ce dernier du droit d'abandon, c'est-à-dire que le propriétaire cède à quiconque la propriété de l'épave en l'abandonnant.

---

<sup>140</sup> M. DUBS, Mémoire, *l'enlèvement des épaves*, 2015/2016.

<sup>141</sup> *Ibid.*

<sup>142</sup> Article R.5142-9 C.transp.

<sup>143</sup> Article L.5337-3 C.transp.

<sup>144</sup> Article R5142-5 C.transp.

L'utilisation des règles matérielles citées ci-dessus permet d'apporter une réponse sur le fond en imposant un régime strict et rigoureux en cas de découverte d'une épave.

Dans cette première partie, nous avons étudié l'affirmation du devoir de relèvement d'épave via sa procédure stricte et rigoureuse ainsi que son fondement légal originaire et sa législation actuelle. Désormais dans la seconde partie de ce mémoire, il sera question de l'exécution du devoir de relèvement d'épave. Ce devoir aura pour investigation le contrat de relèvement d'épave ainsi que les éventuels autres modes de relèvement envisageables et exploitables.

## **PARTIE 2 : L'EXÉCUTION DU DEVOIR DE RELÈVEMENT D'ÉPAVE**

L'obligation légale d'agir face à l'épave se traduit par l'utilisation d'un contrat de relèvement d'épave (Chapitre 1) et les autres éventuelles possibilités existantes de relèvement (Chapitre 2).

### **Chapitre 1 : Le contrat de relèvement d'épave**

Le contrat de relèvement d'épave revêt une disposition toute particulière en lien avec sa nature, en section 1, et son contenu composé de deux facteurs majeurs qui sont les frais engagés et le principe de la limitation de responsabilité, en section 2.

#### **Section 1 : La nature du contrat de relèvement d'épave**

Nous étudierons l'élément de danger à l'origine de l'opération de relèvement d'épave (§1) avant de nous concentrer sur la véritable nature du contrat d'entreprise de relèvement d'épave (§2).

#### **Paragraphe 1 : L'opération de relèvement d'épave à travers la condition de danger**

Gouvernée par le danger qui la menace, l'aide fournie au navire en train de devenir épave, peut prendre la forme d'une opération d'assistance (A) ou alors d'un remorquage (B).

##### **A. L'aide fournie par le contrat d'assistance**

65. L'assistance est le résultat de circonstances et d'accords spécifiques. Sous l'emprise du danger imminent, l'assistance est une opération de secours ; de sorte que la conclusion

du contrat lui-même pose des difficultés, de même que son rejet éventuel pourrait en entraîner.

Comme le dit le professeur J.P. Beurier : « *Il n'en est pour preuve que l'apparition de l'expression d'« assistance imposée* <sup>145</sup> ».

66. Le caractère majeur qui résulte de la situation d'assistance est la position du navire en danger. Outre cette situation dangereuse, rappelons d'abord les deux règles de base qui figurent dans le contrat d'assistance : le versement d'une rémunération aux assistants dépend de l'acceptation de l'assistance ; cependant, le refus d'assistance déraisonnable permet aux assistants de demander une indemnisation<sup>146</sup>.

Le caractère unique de la convention d'assistance réside dans l'incertitude de ses principaux éléments de rémunération. Comme le souligne à nouveau le professeur J.P. Beurier, cette incertitude présente trois caractéristiques :

- L'incertitude fondamentale découle de la règle essentielle « *no cure, no pay* » que rappelle l'article L.5132-3-I du Code des transports : « *Les opérations d'assistance qui ont eu un résultat utile donnent droit à une rémunération au profit de la ou des personnes qui ont fourni une assistance. Sous réserve de l'article L. 5132-5, aucun paiement n'est dû en application du présent chapitre si les opérations d'assistance n'ont pas eu de résultat utile*<sup>147</sup> ».

- *A contrario*, s'il n'y a pas de résultats utiles, aucune rémunération n'est exigée. Par exemple le Tribunal de commerce de Paris a très justement rappelé dans son jugement du 17 mai 2006<sup>148</sup> que lors du naufrage « *d'un navire victime d'un incendie*<sup>149</sup> », l'assistant qui secourait ce navire sinistré n'a eu droit à aucune rémunération car le navire devenu épave, l'opération d'assistance fut un échec.

WRECKFIXED 2010<sup>150</sup> est un accord international d'enlèvement d'épaves et de services maritimes basé sur le principe mentionné ci-dessus : « *no cure, no pay* ».

---

<sup>145</sup> J.P. BEURIER, *Droits Maritimes*, Dalloz précis, 3e édition, 2014, §362-11.

<sup>146</sup> J.P. BEURIER, *Droits Maritimes*, Dalloz précis, 3e édition, 2014, §362-11.

<sup>147</sup> Article L.5132-3-I C.transp.

<sup>148</sup> T. com Paris, 13<sup>e</sup> ch., 17 mai 2006, navire *Wind Song*, DMF 2006. 775, obs. P. Bonassies.

<sup>149</sup> J.P. BEURIER, *Droits Maritimes*, Dalloz précis, 3e édition, 2014, §362-11.

<sup>150</sup> Cf annexe 2.

A l'inverse, WRECKSTAGE 2010<sup>151</sup> se trouve être un accord international également qui vise à réaliser des actes d'assistances maritimes, mais le paiement se réalise sur la base d'une somme forfaitaire par étapes.

Il faut convenir qu'il s'agit là d'une solution complètement différente de la logique même de la nature.

• Ensuite, ce principe d'incertitude découle du fait que « *la convention d'assistance peut traditionnellement être annulée ou modifiée par le juge, y compris le montant de la rémunération fixé par la convention*<sup>152</sup> ».

67. L'incertitude de la rémunération provient de la forme ouverte de la convention qui est représentée par l'abréviation LOF ou *Lloyd's Open Form*. En France, les critères de détermination de la rémunération sont spécifiés dans le Code des transports<sup>153</sup>. Ces éléments seront étudiés ultérieurement.

68. Concernant, l'expression d'« *assistance imposée* » précédemment utilisée, les États côtiers ont obtenu le droit à l'autoprotection par le biais de quatre instruments juridiques. Le préfet maritime se doit dans des cas exceptionnels d'imposer l'assistance maritime alors que les conditions prévues par le droit privé (négociation contractuelle, rémunérations), ne sont pas réunies.

69. Dans le cas précis du naufrage de l'Erika en décembre 1999, l'intervention des équipes de secours s'est produite alors que le navire était déjà scindé en deux, « *et alors que le risque étant réalisé il devenait impropre de parler d'assistance maritime dans la conception traditionnelle de ce terme*<sup>154</sup> ».

70. Mais ce concept a connu de profonds changements, notamment des mesures prises par les autorités pour lutter contre la pollution ou limiter son impact.

---

<sup>151</sup> Cf annexe 3.

<sup>152</sup> L. 7 juill. 1967, art. 14.

<sup>153</sup> Article L.5132-3 et L.5132-4 C. transp.

<sup>154</sup> J.P. BEURIER, *Droits Maritimes*, Dalloz précis, 3e édition, 2014, §326-31.

Ainsi, comme l'a démontré l'affaire Erika, qu'un contrat d'assistance ait ou non été signé, les autorités françaises imaginent des moyens d'intervention contre les navires dangereux pour des raisons de sécurité de la navigation.

Avec la combinaison de quatre instruments juridiques qui se trouvent être : la convention de Montego Bay, la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969, la loi du 7 juillet 1967 et la convention de Londres de 1989, « l'État côtier est maintenant regardé comme étant le mieux armé et préparé à la fois pour prévenir efficacement le danger de pollution et pour déclencher les mesures de sauvegarde nécessaire<sup>155</sup> ».

Après avoir envisagé l'aide fournie par le contrat d'assistance et ses instruments juridiques, nous étudierons le contrat de remorquage : entre assistance et remorquage, la distinction n'est pas toujours aisée.

## B. L'aide fournie par le contrat de remorquage

71. Comme nous l'avons vu précédemment, l'assistance est basée sur des contrats aléatoires<sup>156</sup>, et leur rémunération dépend de la réussite de l'opération. Le remorquage à l'inverse, est une sorte de contrat d'échange. De cette façon, à la fin du service, une rémunération sera garantie.

Qu'il s'agisse d'aider à l'accostage ou au remorquage d'un navire flottant sans équipage, moteurs arrêtés, les types de remorquage ont plusieurs points communs.

*« Le premier d'entre eux est la présence d'un navire armé et apte à rendre un service particulier, élément auquel il ne peut être dérogé, même si le remorqueur peut être remplacé au cours de la manœuvre et si la fourniture des aussières dépend du type de remorquage<sup>157</sup> ».*

En contrepartie de ce service, l'armateur du navire remorqué paie une certaine redevance.

---

<sup>155</sup> J.P. BEURIER, *Droits Maritimes*, Dalloz précis, 3e édition, 2014, §326-31

<sup>156</sup> J.P. BEURIER, *Droits Maritimes*, Dalloz précis, 3e édition, 2015, §362-09.

<sup>157</sup> *Ibid.*

72. La loi ne précisant pas l'heure de début des opérations de remorquage sous contrat, il est nécessaire de se référer aux conditions générales de l'entreprise qui exécute le contrat. Généralement, la durée du contrat commence lorsque le remorqueur s'approche du navire remorqué pour passer ou saisir la remorque ou effectuer toute opération liée au remorquage. A l'inverse, lorsque le remorqueur dégage le trait, il n'opère plus.

73. Le remorquage portuaire est généralement payable sur la base du tarif en vigueur au jour de l'opération<sup>158</sup>(clause 11 du contrat type Aperma<sup>159</sup>). La coopération est l'essence même du contrat de remorquage. C'est en considération de cet état des choses que le Professeur Tassel a cru devoir qualifier le remorquage de « *contrat d'affrètement*<sup>160</sup> ».

Comme le précise le professeur P. Delebecque : « *La discussion sur la nature juridique du contrat qui unit le remorqueur au remorqué est classique*<sup>161</sup> ».

Deux écoles se sont opposées : la qualification du contrat de remorquage en un contrat de louage de services ou en un contrat de transport.

Selon la première, on serait en présence d'un contrat de louage de services, car le remorqué utilise la puissance du remorqueur et le remorqueur est dévoué au remorqué. Pour les auteurs de la seconde école, le remorquage est plus interprété comme un moyen de transport. Le transporteur porte l'objet transporté mais il peut aussi bien la trainer. L'important consiste dans l'opération de déplacement.

Toujours est-il que lorsqu'elles s'inquiètent de l'éligibilité du contrat, le tribunal se montre prudent.

74. A titre d'exemple le tribunal de Pau dans un arrêt du 12 mars 1878 décide que « *la convention qui se forme entre deux capitaines de navires dont l'un se charge de remorquer l'autre, participe la fois de la nature du louage de services et de celle de l'entreprise de transport, mais plus particulièrement cependant de la nature de ce dernier contrat*<sup>162</sup> ».

---

<sup>158</sup> J.P. BEURIER, *Droits Maritimes*, Dalloz précis, 3e édition, 2015, §353-41.

<sup>159</sup> Association Professionnelle des Entreprises de Remorquage Maritime.

<sup>160</sup> J.P. BEURIER, *Droits Maritimes*, Dalloz précis, 3e édition, 2014, §353-42.

<sup>161</sup> P. Delebecque, *Droit Maritime*, Précis Dalloz, 14e édition, p. 425.

<sup>162</sup> Pau 12 mars 1878 S. 1879, 2.

75. Quant à la Cour de cassation, elle évite généralement cette question en observant que la qualification du contrat étant sans intérêt dans les espèces qui lui étaient soumises<sup>163</sup>. Elle s'est cependant prononcée dans un arrêt rendu en matière fluviale par la chambre sociale de la Cour de cassation : « *Le contrat de transport concerne une chose inerte, statique, restant passivement sous la dépendance du transporteur et susceptible d'être conduite à destination sans qu'il ait à surmonter des difficultés inhérentes à son dynamisme et nécessitant des opérations ou manœuvres techniques*<sup>164</sup> ».

Or en l'espèce : « *le bateau-citerne, s'il n'avait pas de moyens de propulsion propre, avait du moins un gouvernail mû par son équipage, qui régissait ses mouvements et lui donnait une certaine autonomie*<sup>165</sup> ».

Dans cette affaire, la chambre sociale refuse de qualifier ce contrat en un contrat de transport et il en est de même pour « *les opérations de remorquage à fins de manœuvres pour accoster ou déborder du quai*<sup>166</sup> ».

Il convient de rappeler qu'un navire qui ne flotte plus, en l'absence d'équipage à bord et face à l'impossibilité pour l'équipage de le manœuvrer perd sa qualité de navire pour devenir une épave.

76. En appliquant strictement le champ d'application de l'opération d'assistance maritime et du remorquage qui viennent en aide seulement à des navires flottants en surface, aucun de ces deux contrats ne pourrait normalement convenir au relèvement de l'épave.

Il est important de préciser que même si le contrat d'entreprise est capable de gérer l'opération de bout en bout, l'intervention de l'assistance ou du remorquage à un moment essentiel dans l'opération de relèvement, serait préférable.

---

<sup>163</sup> P. Delebecque, *Droit Maritime*, Précis Dalloz, 14e édition, p. 425.

<sup>164</sup> Soc. 12 mars 1942, DC 1943, 35, S. 1942, 1, 111.

<sup>165</sup> *Ibid.*

<sup>166</sup> P. Delebecque, *Droit Maritime*, Précis Dalloz, 14e édition, p. 426.



## Paragraphe 2 : L'opération de relèvement d'épave à travers le contrat d'entreprise

Le contrat d'entreprise est un type de contrats qui recouvre encore des genres hétérogènes. C'est l'ancien louage d'ouvrage tel que le qualifie encore le Code civil<sup>167</sup>, dont il est la version moderne et diversifiée<sup>168</sup>.

77. Selon le nouveau terme du Code civil, il s'agit également d'un contrat de prestation de services : « *Le louage d'ouvrage est un contrat par lequel l'une des parties s'engage à faire quelque chose pour l'autre, moyennant un prix convenu entre elles*<sup>169</sup> ».

Il a pour objet des services appliqués à une chose matérielle ; il se rapproche alors de la vente.

Dans le contrat d'entreprise, une personne (l'entrepreneur) supporte la rémunération et effectue des travaux de manière indépendante au profit d'une autre personne (le propriétaire) sans la représenter.

78. En effet, l'opération de relèvement d'épave va être réalisée par une entreprise spécialisée contactée par un particulier ou encore par l'administration. L'obligation spécifique pèse sur l'entrepreneur qui doit exécuter le relèvement. Cette opération étant également spécifique, car elle est exclusivement destinée à satisfaire l'intérêt du client.

79. Le contrat d'entreprise relève du droit commun des contrats pour les règles régissant sa formation<sup>170</sup> : il est un contrat consensuel sauf exception légale et soumis aux règles ordinaires de preuve. Il peut être conclu à distance.

80. Ce contrat de droit privé est régi par les règles du droit terrestre si le travail est mal exécuté ou si des objets de l'épave ont été détournés.

La Cour de Rabat a jugé que : « *l'entreprise de renflouage ayant volé la cargaison (colis postaux et billets de banque), après avoir perçu le montant de la rémunération prévue au*

---

<sup>167</sup> Article 1779 et suivants Code civil.

<sup>168</sup> P. MALAURIE et L. AYNÈS, *Droit des contrats spéciaux*, LGDJ, 11e édition, 2020.

<sup>169</sup> Article 1710 Code civil.

<sup>170</sup> P. MALAURIE et L. AYNÈS, *Droit des contrats spéciaux*, LGDJ, 11e édition, 2020.

*contrat, devait, tout d'abord, rembourser les frais engagés par le client, et ensuite réparer le préjudice subi du fait que l'entreprise n'avait rempli aucune de ses obligations*<sup>171</sup> ».

81. Se caractérisant par une convention par laquelle une personne s'oblige contre rémunération à exécuter un travail de façon indépendante et sans représenter son cocontractant ; le professionnel chargé du relèvement de l'épave contre rémunération et de manière autonome, correspond parfaitement avec les critères du contrat d'entreprise.

*In fine*, la catégorie de contrat d'entreprise apparaît avoir des critères suffisamment larges pour être susceptibles d'accueillir le relèvement d'épave.

Après avoir étudié la nature du contrat de relèvement d'épave et les différentes alternatives qu'il pouvait présenter, nous envisageons la question de la responsabilité et les frais s'y attachant.

---

<sup>171</sup> CA Rabat, 16 juin 1953, navire « Dahomey » : DMF. 1954, p.688.

## Section 2 : Frais liés à l'enlèvement d'une épave et limitation de responsabilité

### Paragraphe 1 : Frais

La prise en charge du coût de l'enlèvement des épaves est l'un des principaux enjeux du problème des épaves auquel les rédacteurs de la convention tentent d'apporter des solutions.

Il s'agira d'étudier premièrement la rémunération du sauveteur (A) pour ensuite appréhender le régime appliqué au propriétaire de l'épave (B).

#### A. La rémunération du sauveteur

Comme le précise Marine Dubs dans son mémoire sur le relèvement d'épave : « *L'intérêt, pour la personne qui a assisté une épave est de percevoir une rémunération*<sup>172</sup> ».

82. Une fois ces obligations remplies, la qualité du sauveteur sera d'attribution automatique et entraînera une rémunération.

Le sauveteur d'une épave a le droit d'obtenir une indemnisation basée sur la valeur de l'épave secourue, les risques encourus et les compétences démontrées conformément aux dispositions de l'article 1er du décret du 26 décembre 1961, sur une base similaire à celle applicable à l'assistance maritime. Le matériel utilisé, les coûts encourus, et le travail effectué par les sauveteurs sont également pris en considération<sup>173</sup>.

83. Si l'armateur et le sauveteur ne parviennent pas à s'entendre, l'indemnité sera déterminée par le tribunal de commerce, et s'il y a assistance d'un navire de l'État, elle sera même déterminée par le tribunal administratif<sup>174</sup>.

---

<sup>172</sup> M. DUBS, Mémoire, *l'enlèvement des épaves*, 2015/2016.

<sup>173</sup> P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traité, 3e édition, 2010, §528. .

<sup>174</sup> CE 15 avr. 2011, navire Xing Qing Dao, DMF 2011.554, obs. P. Bonassies.

84. Comme indiqué précédemment dans la section sur la nature du contrat de relèvement d'épave, la rémunération du sauveteur est conditionnée au résultat utile du sauvetage. Il s'agit du principe « *no cure-no pay* » et ce depuis la loi du 7 juillet 1967.

Cette devise signifie que si le sauvetage échoue, ou encore si sa valeur de suppression est nulle ou négative, il n'y aura pas lieu de payer une indemnité. La jurisprudence parle dans ce cas d'épave négative<sup>175</sup>.

85. Dans les contrats types, une indemnité spéciale est apparue : la Scopic clause.

*« Dès 1980, alors même que la convention n'était pas encore entrée en vigueur, tant la Loyd's open form que la nouvelle formule Villeneau de 1990 ont repris les dispositions fondamentales de la future Convention de 1989, et en particulier celles des articles 13 (critère de rémunération) et 14 (indemnité spéciale)<sup>176</sup> ».*

86. La LOF 2000 elle, ne reprend plus les articles 13 et 14 de la Convention de 1989 mais renvoie de manière générale à la Convention. Cependant, tout en en faisant un renvoi général, elle contient une clause supplémentaire : la Scopic clause<sup>177</sup>.

Cette clause particulièrement complexe a pour but de déterminer à l'avance le salaire des assistants sur la base d'une évaluation forfaitaire très détaillée. L'assistant renonce à toute indemnité déterminée judiciairement.

Le champ d'application de la Scopic clause vise à fournir une assistance aux pétroliers ou autres navires qui menacent l'environnement. Mais elle peut être incluse dans tout contrat d'assistance lorsqu'il n'y a pas de menace pour l'environnement et cette clause devient de plus en plus courante<sup>178</sup>.

87. De plus, la mise en œuvre de cette clause est compliquée. Elle n'agira pas automatiquement, mais uniquement lorsque l'assistant en demande son application, et il peut le faire à tout moment pendant la période d'assistance. Cela ne s'applique qu'à l'avenir, et l'aide déjà fournie est versée conformément aux dispositions de l'article 13<sup>179</sup>.

---

<sup>175</sup> TC. Paris, 17 mai 2006.

<sup>176</sup> P.Bonassies et C.Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traité, 3e édition, 2010, §515.

<sup>177</sup> *Ibid.*

<sup>178</sup> *Ibid.*

<sup>179</sup> *Ibid.*

88. Enfin, l'entrée en vigueur de cette clause fait peser une lourde charge sur les bénéficiaires. En effet, ce dernier doit verser un dépôt de garantie de 3 millions de dollars dans un délai de deux jours ouvrables. S'il ne le fait pas, l'assistant peut renoncer à la clause et la procédure liée à l'évènement repasse dans le droit commun, c'est-à-dire que le juge ou l'arbitre détermine la rémunération de l'assistant.

89. Les rédacteurs de la Scopic clause laissent entendre que la fixation d'une redevance unique peut éviterait la controverse et réduirait autant que possible les coûts de l'assistance. Le principal étant toutefois, que la validité de cette disposition demeure garantie, car les dispositions de la Convention de 1989 autorisent les clauses dérogatoires<sup>180</sup>.

L'indemnité est généralement versée par l'armateur, c'est-à-dire par le propriétaire. Ceci nous amène donc à envisager la responsabilité du propriétaire de l'épave.

## B. Le propriétaire: responsable des frais de l'enlèvement de l'épave

Il convient de préciser que le propriétaire, et non pas l'exploitant du navire, est responsable de l'enlèvement de l'épave. Dans l'éventualité où l'opération s'avère trop compliquée, les Affaires maritimes relèveront l'épave au frais du propriétaire.

De plus, si le relèvement de l'épave n'est pas réalisé, si le propriétaire ne remplit pas son obligation, il s'expose au risque de voir une déchéance prononcée sur son bien.

90. Face à ces lourdes charges financières supportées par le propriétaire, l'État intervient en mettant en place une protection encourageant la mise en place d'une assurance responsabilité civile effective pour le propriétaire de l'épave<sup>181</sup>.

Comme l'explique Jules François Diatta, « *il s'agissait pour les États membres de l'OMI de répondre à un double défi : d'une part faire face aux couts faramineux de l'enlèvement des épaves et de l'autre juguler les problèmes récurrents de défaillance ou d'insolvabilité des propriétaires de navire*<sup>182</sup> ».

---

<sup>180</sup> P.Bonassies et C.Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traité, 3e édition, 2010, §515.

<sup>181</sup> Thèse « *Le navire et sa fin* », PUAM, 2018, p.160.

<sup>182</sup> *Ibid.*

91. Dans la grande majorité des cas, les problèmes de cout ont conduit à la prise en charge par les pouvoirs publics des coûts de dépollution des épaves. A cet égard, la mise à jour apportée par le législateur français en 2006,<sup>183</sup> en infirmant la limitation de responsabilité du propriétaire n'a pas été très efficace. Au contraire, et comme le précise Jules François Diatta dans sa thèse<sup>184</sup>, l'absence de limitation de responsabilité pour le propriétaire fera qu'augmenter la proportion des armateurs à abandonner ou à organiser leur insolvabilité parce qu'ils ne peuvent pas limiter leurs responsabilités.

92. L'enjeu commun est donc de trouver une solution qui convienne à toutes les parties. La solution proposée par les rédacteurs de la convention a été d'incorporer la responsabilité civile du propriétaire dans son article 10, justifiant ainsi la prise en charge par ce dernier des frais de positionnement, de signalisation et d'évacuation de l'épave<sup>185</sup>. En outre, l'innovation majeure de la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves oblige le propriétaire à souscrire une assurance ou de fournir des garanties financières<sup>186</sup> à la banque afin de supporter l'engagement de sa responsabilité civile.

93. L'assurance sur le relèvement d'épaves étant depuis le 14 avril 2015<sup>187</sup>, obligatoire, la question qui se pose est « *celle de savoir si cela va entraîner l'arrivée de nouveaux assureurs ou si les polices d'assurance vont être modifiées moyennant une augmentation des primes*<sup>188</sup> ».

La réponse sera négative<sup>189</sup>, car la compagnie d'assurance est spécialisée dans l'opération de retrait de l'épave, couverture élémentaire proposée par les P&I<sup>190</sup> clubs.

Les imprimés Français Tous Risques Corps et Machines écarte de leur champ d'application le retrait des épaves. Toutefois, cette clause de retirement, potentiellement pourrait être adjointe au contrat dans le but d'étendre la garantie, mais cette situation reste relativement rare, puisque les P&I clubs sont reconnus comme les assureurs principaux du relèvement d'épaves.

---

<sup>183</sup> Ccass, Chambre Commerciale, 11/07/2006, navire Jerba, n°02-20389, DMF 2006, p 884.

<sup>184</sup> Thèse « *Le navire et sa fin* », PUAM, 2018, p.160.

<sup>185</sup> *Ibid.*

<sup>186</sup> *Ibid.*

<sup>187</sup> Date d'entre en vigueur de la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves.

<sup>188</sup> M. DUBS, Mémoire, *l'enlèvement des épaves*, 2015/2016.

<sup>189</sup> *Ibid.*

<sup>190</sup> Protection and Indemnity insurance.

94. Le rapport de l'Assemblée nationale en date du 11 Juillet 2013, sur la ratification de la Convention internationale de Nairobi envisageait l'adoption de nouvelles réglementations. En effet, ces textes prévoient d'établir cette obligation d'assurance et imposer des sanctions si nécessaire comme l'article L.5123-2 du code de transport : « *IV. Le propriétaire inscrit d'un navire, au sens du paragraphe 8 de l'article 1er de la convention internationale sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi le 18 mai 2007, souscrit une assurance ou une garantie financière satisfaisant aux exigences de cette convention lorsque ce navire est exploité sous pavillon français, ou touche ou quitte port français ou une installation située dans la mer territoriale. Un certificat attestant que la garantie est en cours de validité doit se trouver à bord du navire* <sup>191</sup> ».

95. Cette obligation en vertu de l'article 12 de la Convention de Nairobi peut empêcher la faillite du propriétaire. Ainsi, selon les termes du même article, l'assurance ou la garantie financière doit être attestée par une confirmation délivrée par le pays d'immatriculation ou son organisme habilité jointe aux documents de surveillance du navire. Ce certificat est applicable à tous les navires battant pavillon des États parties à la Convention, ce qui est une condition nécessaire à leurs opérations. Les pays se voient désormais offrir la possibilité d'une action directe contre les compagnies d'assurance afin de compenser les coûts encourus pour la localisation, l'envoi de signaux et l'enlèvement des épaves<sup>192</sup>.

96. Cependant, il nous semble très problématique de mettre en œuvre cette assurance ou garantie financière uniquement pour les navires d'une jauge brute supérieure à 300 tonnes. L'expérience a en effet montré qu'en raison du développement technologique, des navires ou engins d'une jauge brute inférieure à 300 tonnes<sup>193</sup> sont susceptibles de prendre la mer. Une fois qu'un accident survient qui affecte la sécurité de la navigation ou encore, un impact sur l'environnement, ils devraient également être préoccupé par les règlements ci-dessus.<sup>194</sup>

Le problème qui se pose toujours est celui de l'applicabilité de la limitation de responsabilité du propriétaire accordée à l'armateur lorsqu'il s'agit d'une créance étatique.

---

<sup>191</sup> N. MAMÈRE, *Projet de loi autorisant la ratification de la convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves*.

<sup>192</sup> Thèse « *Le navire et sa fin* », PUAM, 2018, p.160.

<sup>193</sup> Un tonneau de jauge brute vaut 100 pieds cubes, soit environ 2,832 m<sup>3</sup>.

<sup>194</sup> Thèse « *Le navire et sa fin* », PUAM, 2018, p.160.

Ce problème se pose schématiquement lorsque le navire coulé a été dédouané par l'État ou le personnel de gestion maritime et que le coût a été porté à la charge du propriétaire.

## Paragraphe 2 : Limitation de responsabilité

### A. Le propriétaire supporte tous les frais et risques de l'enlèvement de l'épave

97. La limitation de responsabilité du propriétaire est une véritable « institution », parmi les plus authentiques du droit maritime<sup>195</sup>.

Elle a pour ancêtre le mécanisme de l'abandon anciennement prévu par l'article 216 du Code de commerce et qui reposait sur le caractère risqué des activités maritimes, qui faisaient du navire un bien pas tout à fait comme les autres et par conséquent de l'armateur, le propriétaire d'un bien : « exceptionnel<sup>196</sup> ».

98. Le Doyen Rodière résume d'ailleurs bien le sens de l'institution lorsqu'il affirme que « *si le propriétaire voit sa responsabilité limitée et si la modalité de cette limitation résidait dans l'abandon du navire et du fret, c'est parce que l'armateur, à chaque nouveau voyage de son bâtiment, met en risque ce navire, comme les marchands mettent en risque leur cargaison, les matelots leur vie et leur loyer*<sup>197</sup> ».

99. Aujourd'hui, bien que le principe de base de la limitation de responsabilité ait changé, il ne changera pas fondamentalement. Comme motif contemporain de limitation de responsabilité, nous évoquons la nécessité de permettre aux armateurs de trouver des compagnies d'assurance<sup>198</sup>.

100. En principe, l'application de la limitation de responsabilité du propriétaire reste soumise à la condition que le bien à l'origine de la réclamation soit un navire ou un engin assimilé. Cependant, la Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité a établi le cadre juridique dans ce domaine ; celle-ci prévoit par son article 2 (lettres d/e), paragraphe

---

<sup>195</sup> M. DUBS, Mémoire, *l'enlèvement des épaves*, 2015/2016.

<sup>196</sup> A. VIALARD, *Droit maritime*, op. cit., n°148, p.125.

<sup>197</sup> R.RODIÈRE, *Traité général de droit maritime*, op. cit., n°462.

<sup>198</sup> A. MONTAS, *Droit maritime*, op.cit., p.113.



1 la possibilité d'être applicable entre autres en raison d'enlèvement ou destruction d'épaves. L'article 18 donne également aux États la possibilité de formuler des réserves quant à l'application de cet article lorsqu'ils l'acceptent, le signent, l'approuvent :

*« Conformément à l'article 18§1, le gouvernement de la République française se réserve le droit d'exclure l'application des alinéas d et e du §1 de l'art 2<sup>199</sup>».*

101. C'est le début d'une complication en droit interne, qui commencera avec la jurisprudence Terutoku-Maru et semble connaître sa fin avec la jurisprudence Jerba<sup>200</sup>. La jurisprudence Terutoku-Maru en 1988, offre pour la première fois la possibilité d'appliquer les dispositions des articles 2 et 18 de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité. Le moins que l'on puisse dire, c'est que *« cette première application par les juridictions françaises de la convention précitée, ne présente pas le scénario pour lequel elle a été à l'évidence conçue<sup>201</sup> ».*

Un rappel des faits facilitera la compréhension de cette affaire :

*« Alors qu'il remontait la Seine, non loin du port du Havre, le pétrolier grec Vitoria avait été victime d'un abordage causé par un pétrolier japonais (le Fuyoh-Maru) le 23 juin 1987.*

*Sur injonction du commandant du port, l'armateur du Vitoria avait chargé une société de relevage de retirer l'épave après l'avoir neutralisée. Le fonds de limitation de responsabilité constitué par l'armateur du pétrolier abordeur s'étant relevé insuffisant, l'armateur du Vitoria allait saisir tour à tour le pétrolier japonais ainsi qu'un autre bâtiment appartenant au même armement pétrolier<sup>202</sup>».*

102. Infirmant le jugement du Tribunal de Commerce, qui avait jugé que le fonds de limitation ne pouvait s'opposer à la demande de remboursement des frais de renflouement, de dépollution et de neutralisation du navire coulé, la cour d'appel de Bordeaux dans son

---

<sup>199</sup> Article 18, Convention sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, 19 novembre 1976.

<sup>200</sup> La jurisprudence des juridictions judiciaires sur la question de l'enlèvement de l'épave, *DMF* N°834, 1er avril 2021.

<sup>201</sup> G. BRAJEUX, « Convention de Londres de 1976 : Première jurisprudence, première controverse », *DMF* 1988, p.580 et s.

<sup>202</sup> La jurisprudence des juridictions judiciaires sur la question de l'enlèvement de l'épave, *DMF* N°834, 1er avril 2021.

arrêt du 8 septembre 1987 rappelle que dans le système de la Convention de Londres de 1976 : « *les créances de renflouement ou d'enlèvement d'une épave figurent très précisément dans celles entrant dans la masse constituant la créance globale limitée*<sup>203</sup> ».

103. En droit maritime international, la limitation de responsabilité s'applique aux créances de renflouement et de traitement des épaves dangereuses, et peu importe que l'intervention sur l'épave ait été faite à la demande directe du propriétaire ou de la puissance publique.

Par conséquent, la limitation de responsabilité ne peut être opposée par le propriétaire d'une épave à l'État<sup>204</sup>.

104. Cette décision est juridiquement raisonnable, car lorsque le propriétaire est le propriétaire du navire, comme son nom l'indique, il s'agit plutôt d'un navire. Par conséquent, il semble raisonnable de ne pas attribuer la limitation de responsabilité au propriétaire de l'épave. L'épave n'est plus un navire.

105. Cette disposition équivaut à attribuer tous les frais et risques de l'enlèvement de l'épave au propriétaire. « *Cependant, il convient de noter que cette attribution n'intervient que lorsque le propriétaire est ou peut être connu et si ce dernier revendique ses droits sur l'épave*<sup>205</sup> ». Dans le cas contraire, l'épave sera vendue pour rembourser les frais payés d'avance et l'indemnité du sauveteur.

106. La deuxième chambre civile de la Cour d'appel de Rouen a retenu le même fondement pour le navire Jerba dans son arrêt du 5 septembre 2002, mais sur une courte durée. En effet, en 2006, la Cour de cassation a rétabli la valeur juridique de la réserve émise par la France dans son arrêt du 11 juillet 2006<sup>206</sup>.

107. Analysant la réserve française, la première chambre civile de la Cour de cassation a considéré que : « *malgré le caractère ambigu de cette formulation dans la langue française, elle constitue de la part de l'État français, non pas une simple déclaration d'intention dépourvue d'effet juridique mais une décision unilatérale visant à exclure*

---

<sup>203</sup> CA, Bordeaux, 8 sept. 1987, obs. A. Vialard, *DMF* 1998.584.

<sup>204</sup> [https://www.legiscompare.fr/web/IMG/pdf/presentation\\_beatrice\\_favarel.pdf](https://www.legiscompare.fr/web/IMG/pdf/presentation_beatrice_favarel.pdf).

<sup>205</sup> M. DUBS, Mémoire, *l'enlèvement des épaves*, 2015/2016.

<sup>206</sup> Cass. com., 11 juil. 2006, no 02-20.389, *DMF* 2006 no 675, p. 884, obs. P. Bonassies.

*comme l'ont fait d'autres pays signataires, l'application du texte précité, de sorte que l'agent judiciaire du Trésor ne pouvait se voir opposer une limitation de responsabilité<sup>207</sup>».*

108. Au regard de cet arrêt, la Cour de cassation considère que la limitation de responsabilité ne peut être opposée par le propriétaire d'une épave à l'État.

Cette décision est légale, car l'enlèvement de l'épave est particulièrement coûteux. Par conséquent, cette limitation de responsabilité obligera l'État à supporter des coûts très importants pour des biens qui ne lui appartiennent pas.

109. Si les autorités obligent le propriétaire à sauver l'épave, ce dernier sera généralement assuré. De plus, les règles de limitation de responsabilité de l'armateur s'appliquent aux armateurs de navire. Cependant, par définition, le navire coulé est devenu une épave, il est donc logique de prendre cette décision empêchant la limitation de responsabilité du propriétaire à l'Etat.

110. Tous les frais et risques d'enlèvement de l'épave sont à la charge du propriétaire. « *La France n'est pas favorable à l'idée d'accorder une limitation de responsabilité au propriétaire d'une épave. Cependant la Convention LLMC de 1976 reconnaît cette possibilité par son article 18<sup>208</sup>».*

## B. La limitation de responsabilité par la Convention de Nairobi

111. La Convention de Nairobi confirme la position prise par la Convention internationale de 1976 sur la limitation de responsabilité.

En effet selon l'article 10, 2° de la Convention de Nairobi : « *aucune disposition de la présente Convention n'affecte le droit du propriétaire inscrit de limiter sa responsabilité en vertu du régime national ou international applicable, tel que la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que*

---

<sup>207</sup> Cass. com., 11 juil. 2006, no 02-20.389, DMF 2006 no 675, p. 884, obs. P. Bonassies.

<sup>208</sup> M. DUBS, Mémoire, *l'enlèvement des épaves*, 2015/2016.

*modifiée*<sup>209</sup>».

112. Le propriétaire a le droit de limiter sa responsabilité envers l'État lorsque ce dernier supporte les frais de localisation, d'envoi de signaux et de sauvetage du navire coulé. Cependant, comme nous l'avons déjà étudié, ce droit du propriétaire n'est pas reconnu dans le régime français.

113. Indépendamment de l'application de la Convention de Londres ou de l'application du droit français, chaque fois qu'une personne cherche à limiter sa responsabilité, la France peut exclure la limitation de la responsabilité pour le recouvrement des créances publiques sur les épaves. Il convient de souligner que les dispositions de la Convention de Nairobi qui font référence au droit international ou au droit interne ne sont pas assez claires<sup>210</sup>. Cette disposition doit être balancée par l'opposabilité de la limitation de responsabilité.

114. La convention ne semble pas permettre aux pays de faire des réserves. La question qui peut se poser est de savoir si une réserve à la Convention de Londres s'opposera aux propriétaires visés par la Convention de Nairobi.

115. Contrairement à ce que prône la Convention de Nairobi, la réglementation française revient à attribuer tous les frais et risques de l'enlèvement de l'épave au propriétaire. Cependant il convient de préciser que cette attribution n'intervient que dans le cas où le propriétaire est connu ou est susceptible d'être connu et si ce dernier revendique ses droits sur l'épave. Dans le cas contraire l'épave sera vendue afin de rembourser les frais avancés ainsi que la rémunération du sauveteur<sup>211</sup>.

Après avoir étudié le contrat de relèvement d'épave via le contrat d'assistance et de remorquage, nous étudierons les autres éventuelles possibilités existantes de relèvement d'épave.

---

<sup>209</sup> Article 10 alinéa 2 de la Convention internationale sur l'enlèvement des épaves adoptée à Nairobi le 18 mai 2007.

<sup>210</sup> M. DUBS, Mémoire, *l'enlèvement des épaves*, 2015/2016.

<sup>211</sup> Chapitre III du décret de 1961.

## Chapitre 2 : Les autres modes de relèvement d'épave

Le pouvoir de l'État dans la gestion des épaves sera une possibilité envisagée (Section 1), avant d'étudier un autre dispositif juridique qu'est le régime du quasi-contrat (Section 2).

### Section 1 : La réquisition par l'État

A mesure que les pouvoirs de l'État se trouvaient renforcés, les droits du propriétaire de l'épave diminuaient, au travers de trois dispositions : la légalisation de la généralisation de l'intervention de l'administration aux frais et risques du propriétaire (§1), la déchéance des droits du propriétaire (§2) et enfin la vente de l'épave (§3).

#### Paragraphe 1 : L'intervention de l'administration

116. L'intervention de l'administration pour restaurer, dégager ou détruire une épave, est en elle-même très représentative des évolutions enregistrées dans la loi française et de la forte tendance du législateur à porter atteinte aux intérêts privés au bénéfice des intérêts publics.

117. En effet le décret de 1961<sup>212</sup> prévoyait l'intervention de l'administration si l'épave constituait « *un obstacle à la navigation ou la pêche* », si la récupération présentait « *un intérêt général ou un caractère d'urgence* » (art 4) ou si l'épave formait « *écueil ou obstacle dans un port, à l'entrée du port, dans une passe d'accès ou dans sa rade*<sup>213</sup> » (art 5).

118. Ce droit d'intervention sera étendu à toutes les épaves constituant ou menaçant de « *constituer une cause de pollution pour l'environnement* » par le décret de 1978 (article 6, al 1er). Lorsque « *le propriétaire est inconnu ou ne peut être avisé à bref délai* », l'intervention peut être une intervention automatique<sup>214</sup>.

---

<sup>212</sup> Décret n°61-1547 du 26 décembre 1961 fixant le régime des épaves maritimes.

<sup>213</sup> Thèse « *Le navire et sa fin* », PUAM, 2018, p.135.

<sup>214</sup> *Ibid.*

119. Les conditions prescrites par la loi de 1982 relative à la police des épaves maritimes sont alternatives. Soit le propriétaire est encore inconnu, soit il a refusé ou négligé d'effectuer une opération qui lui était régulièrement due (article 1). Si une des deux conditions sont remplies, l'État interviendra aux frais et risques du propriétaire<sup>215</sup>.

120. Si une épave s'échoue ou coule ou constitue un obstacle dans le port, des règles particulières s'appliqueront. Selon l'article 5, du décret du 26 décembre 1961 fixant le régime des épaves maritimes, le représentant de l'administration des ponts et chaussées met en demeure le propriétaire de procéder au relèvement ou à la démolition de l'épave et fixe les délais impartis pour le commencement et l'achèvement des travaux<sup>216</sup>. Si le propriétaire ne s'exécute pas, il s'agit là d'une contravention de grande voirie<sup>217</sup> (dommage à un bien public). L'article 5 dispose également que si le propriétaire n'est pas identifié ou refuse d'exécuter son obligation, l'administration y procédera elle-même aux frais et risques du propriétaire à moins que celui n'exerce son droit d'abandon.

121. Comme le précise Jules François Diatta dans sa thèse : « *L'administration française avait déjà fait usage de ce pouvoir d'intervention d'office, sur fond d'urgence et de dangerosité de l'épave, en excluant même dans la foulée de procéder à la mise en demeure du propriétaire, à l'occasion du naufrage de l'« Ammersee », un navire battant pavillon chypriote*<sup>218</sup> ».

122. Ce pouvoir d'intervention est aujourd'hui repris à l'article L.5242-18 du Code des transports :

*« Lorsque le propriétaire de l'épave est inconnu ou lorsque, dûment mis en demeure, directement ou en la personne de son représentant, il refuse ou néglige de procéder aux opérations de sauvetage, de récupération, d'enlèvement, de destruction ou à celles destinées à supprimer les dangers que présente cette épave, l'État ou l'autorité portuaire mentionnée à l'article L.5331-5, selon le cas peut intervenir d'office, aux frais et risques du propriétaire*<sup>219</sup> ».

---

<sup>215</sup> Thèse « *Le navire et sa fin* », PUAM, 2018, p.135.

<sup>216</sup> M. DUBS, Mémoire, *l'enlèvement des épaves*, 2015/2016.

<sup>217</sup> Ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation et adaptation des livres III et IV du code des ports maritimes (partie législative), art. L. 331-1.

<sup>218</sup> Thèse « *Le navire et sa fin* », PUAM, 2018, p.136.

<sup>219</sup> Article L.5242-18 C transp.

Dans l'hypothèse où le propriétaire n'exécute pas son obligation de procéder au sauvetage, à la récupération et à la destruction de l'épave, il pourra être déchu de sa propriété.

## Paragraphe 2 : La déchéance des droits du propriétaire

123. Ce phénomène de déchéance de propriété est mentionné à l'article 1 paragraphe 5 de la loi de 1961 relative à la police des épaves maritimes. Il est défini comme « *la perte d'un droit, d'une fonction, d'une qualité ou d'un bénéfice, encourue à titre de sanction, pour cause d'indignité, d'incapacité de fraude, d'incurie*<sup>220</sup> ».

124. La confiscation des droits du propriétaire du navire coulé constitue une sanction pour les infractions de ce dernier, soit en exigeant le navire coulé dont l'existence remonte à plus de cinq ans, soit en prenant les mesures appropriées en cas de danger.

125. Elle n'est guère une invention de nos lois actuelles, elle constitue au contraire une évolution modérée de la loi Colbert de 1681 et de ses textes complémentaires sur les épaves. En 1735, une déclaration du roi prévoit que : « *si le propriétaire d'un navire échoué n'informe pas les autorités de son intention de sauver le navire coulé deux mois après le naufrage et ne s'en occupe pas six mois après, la propriété sera automatiquement perdue*<sup>221</sup> ».

126. Selon les dispositions du Code des transports, il existe deux situations qui peuvent entraîner la perte des droits du propriétaire du navire coulé. Premièrement dans le cas où l'épave remonte à plus de cinq ans, et elle n'a pas fait l'objet d'une plainte par son propriétaire ; deuxièmement dans le cas où l'épave est dangereuse, et son propriétaire est soit inconnu soit refuse ou néglige de procéder aux opérations de sauvetage, l'Etat ou l'autorité portuaire selon le cas peut intervenir d'office, aux frais et risques du propriétaire<sup>222</sup>.

---

<sup>220</sup> G. CORNU (dir.), Vocabulaire juridique, PUF, 2014.

<sup>221</sup> C. Rigambert, « Le droit des épaves maritimes de l'antiquité au XXe siècle », ADMO, T. XVI, 1998, p. 381.

<sup>222</sup> Article L.5242-18 C transp.

127. Si on s'approche d'une vision socialiste du droit de propriété comme l'explique Jules François Diatta : « *Dans une vision socialiste du droit de propriété, on peut considérer, et ce à juste titre, que le propriétaire qui refuse ou néglige de procéder au sauvetage, à l'enlèvement ou à la destruction de son épave, au détriment de la collectivité tout entière n'est plus digne d'être propriétaire puisqu'il n'en remplit pas les fonctions et ne mérite pas par conséquent d'être protégé*<sup>223</sup> ».

128. La perte du titre de propriété est raisonnable, car l'inaction du propriétaire suffit à prouver son manque d'intérêt pour son bien. En revanche, la déclaration de confiscation de l'épave à son propriétaire inconnu, dont l'existence remonte à plus de cinq ans, est encore plus contestable à moins que le fait que l'épave ne soit pas réclamée constitue une faute<sup>224</sup>.

129. On ne peut ignorer le fait que, comme le rappelle le professeur Vialard, la confiscation des droits de propriété est une sanction, qui suppose que le titulaire du droit ait commis une faute<sup>225</sup>. Par exemple, on parle de déchéance envers l'usufruitier dès lors qu'il a manqué gravement à ses obligations. Seul, le juge judiciaire prononcera la déchéance de l'usufruitier, tandis que la déchéance des droits du propriétaire de l'épave sera prononcée par le juge administratif.

130. Le législateur semble désormais, que le fait d'être un propriétaire inconnu est une faute qui peut être sanctionnée<sup>226</sup>. Cependant, en ce qui concerne les dangers et difficultés causés par les épaves qui nécessitent généralement des mesures particulières voire exceptionnelles, l'Etat peut aller même jusqu'à la vente de l'épave.

### Paragraphe 3 : La vente de l'épave

131. L'organisation de la vente d'épave a connu un développement important depuis les dernières décennies. En effet, l'article 10 du décret de 1961 autorisait la vente de l'épave sauf si le propriétaire avait été déchu de sa propriété. Le propriétaire disposait d'un délai

---

<sup>223</sup> Thèse « *Le navire et sa fin* », PUAM, 2018, p.138.

<sup>224</sup> *Ibid.*

<sup>225</sup> A. VIALARD, « Le droit de propriété privée dans le nouveau régime des épaves », op. cit., p. 204.

<sup>226</sup> Thèse « *Le navire et sa fin* », PUAM, 2018, p.138.



de cinq ans pour réclamer le prix de vente (article 13 du décret de 1961) auprès de la caisse des gens de mer<sup>227</sup> de l'établissement National des Invalides de la Marine<sup>228</sup>.

132. La loi de 1982 sera plus "rapide" car elle prévoit clairement la possibilité de vendre l'épave pour l'intérêt national lorsque le propriétaire n'en fait pas la demande dans le délai prescrit.<sup>229</sup> C'est l'esprit de l'actuel article L5142-3 du Code des transports qui prévoit qu'« *il peut être procédé à la vente de l'épave au profit de l'État : 1) Lorsque le propriétaire ne l'a pas réclamée ; 2) Lorsque le propriétaire a été déchu de ses droits en application des dispositions de l'article L5142-2<sup>230</sup>* ».

133. Le libellé des nouvelles règles permet à l'État, même s'il n'occupe pas l'épave d'autrui, au moins de toucher produit de sa vente dans un laps de temps relativement court, différent des cinq ans dont disposait le propriétaire antérieurement, lorsque l'épave était encore vendue à son profit<sup>231</sup>.

134. Par conséquent, après avoir accusé la nation moderne de redevenir un "pilleur d'épaves", le Professeur Antoine Vialard<sup>232</sup> affirme que l'Administration jouait « *sur du velours puisque le sauveteur et l'inventeur de l'épave sont tenus de faire la déclaration de leur découverte à l'administration des affaires maritimes qui, ainsi dument avertie, ne risque pas de passer à côté de la bonne affaire<sup>233</sup>* ».

En outre, l'érosion des droits du propriétaire de l'épave, ne se limite pas à la simple déchéance du droit de propriété, ni à la vente de l'épave au profit de l'État. L'application du quasi-contrat à la thématique du relèvement d'épaves permettrait l'expression d'un fait volontaire de la part du propriétaire.

---

<sup>227</sup> Sont gens de mer, toutes personnes salariées ou non salariées exerçant à bord d'un navire une activité professionnelle à quelque titre que ce soit : <https://www.obs-droits-marins.fr>.

<sup>228</sup> Thèse « *Le navire et sa fin* », PUAM, 2018, p.139.

<sup>229</sup> *Ibid.*

<sup>230</sup> Article L.5142-3 C.transp.

<sup>231</sup> Thèse « *Le navire et sa fin* », PUAM, 2018, p.139.

<sup>232</sup> A. VIALARD, op.cit., p.206.

<sup>233</sup> Thèse « *Le navire et sa fin* », PUAM, 2018, p.140.

## Section 2 : Le quasi-contrat

Nous étudierons le quasi-contrat dans une dimension générale (§1), pour ensuite appréhender la notion à travers le relèvement d'épave (§2).

### Paragraphe 1 : Généralité

Le Code civil propose une définition générale du quasi-contrat en son article 1371 du Code civil : « *Les quasi-contrats sont les faits purement volontaires de l'homme, dont il résulte un engagement quelconque envers un tiers, et quelques fois un engagement réciproque des deux parties*<sup>234</sup> ».

Découpé en différentes institutions, deux quasi-contrats seront amenés à être étudiés plus précisément : la gestion d'affaire (A) et le recours à l'enrichissement injustifié (B).

#### A. La gestion d'affaire

« *[La gestion d'affaires] sanction du devoir moral d'entraide [...].*

*On peut [lui] assigner un fondement moral et social. Institution altruiste, elle est fondée sur le devoir moral d'entraide qui nous incite à venir en aide à nos semblables.*

*Le fait juridique est l'accomplissement par une personne de ce devoir qui incombe à chacun de nous*<sup>235</sup> ».

135. Tandis que le Professeur François Goré découvrait dans la gestion d'affaires « *une des plus anciennes institutions sanctionnant le devoir d'assistance*<sup>236</sup> ».

Le Professeur René Demogue y percevait « *une des formes juridiques où viennent se mouler de la façon la plus satisfaisante nos desiderata de solidarité sociale*<sup>237</sup> ».

---

<sup>234</sup> Article 1371 du Code civil.

<sup>235</sup> GORÉ F., « Le fondement de la gestion d'affaires, source autonome et générale d'obligations », D. 1953, chron. P. 41.

<sup>236</sup> GORÉ F., « Le fondement de la gestion d'affaires, source autonome et générale d'obligations », op. cit., spéc. p.42.

<sup>237</sup> DEMOGUE R., obs RTD civ. 1902, spéc. n°27, p.898.

136. Par la suite, les tribunaux appliquèrent de plus en plus fréquemment l'article 1372 du Code civil et les dispositions suivantes du code civil à toutes les formes d'aide à autrui, notamment le dévouement, ce qui confirma la rationalité de leur analyse<sup>238</sup>.

137. Depuis la réforme du droit des contrats d'octobre 2016, l'article 1301 du Code civil définit la gestion d'affaires comme : « *Celui qui, sans y être tenu, gère sciemment et utilement l'affaire d'autrui, à l'insu ou sans opposition du maître de cette affaire, est soumis, dans l'accomplissement des actes juridiques et matériels de sa gestion, à toutes les obligations d'un mandataire*<sup>239</sup> ».

Plusieurs critères se dégagent de cet article du Code civil :

- Le gérant doit gérer sciemment l'affaire d'autrui<sup>240</sup>. Si ce dernier n'intervient pas à bon escient, les conditions d'enrichissement en cause doivent être prises en considération.
- Le gérant n'est pas tenu de gérer l'affaire d'autrui<sup>241</sup> autrement le régime relatif à l'obligation de gestion aurait été appliqué.
- La gestion de l'affaire d'autrui est utile. A contrario, si la gestion est obsolète (c'est-à-dire inutile, voire contraire aux intérêts de l'entrepreneur), alors le pseudo-gérant ne peut pas bénéficier du régime de la gestion d'affaires, et peut même en supporter la responsabilité<sup>242</sup>.

138. L'article du Code civil précise ensuite que la gestion doit se faire « *à l'insu ou sans opposition du maître de cette affaire*<sup>243</sup> ». Des difficultés peuvent survenir lorsque le maître de l'affaire a connaissance de la gestion mais ne s'y confronte pas. Dans cette hypothèse, l'absence d'opposition du maître de l'affaire pourrait bien s'analyser comme un consentement tacite. « *Dans ce cas-là, on serait alors en présence d'un véritable mandat tacite et non d'une gestion d'affaires*<sup>244</sup> ».

---

<sup>238</sup> Cass. 1<sup>ère</sup> civ., 16 nov. 1955, op. cit.

<sup>239</sup> Article 1301 du Code civil.

<sup>240</sup> <https://iej.univ-paris1.fr/openaccess/reforme-contrats/titre3/stitre3/chap1-gestion-affaires>.

<sup>241</sup> *Ibid.*

<sup>242</sup> <https://iej.univ-paris1.fr/openaccess/reforme-contrats/titre3/stitre3/chap1-gestion-affaires>.

<sup>243</sup> Article 1301 du Code civil.

<sup>244</sup> <https://iej.univ-paris1.fr/openaccess/reforme-contrats/titre3/stitre3/chap1-gestion-affaires>.

Enfin, le gérant de l'affaire peut effectuer des actes juridiques comme matériels<sup>245</sup>.

Face à l'obligation d'agir légale qui conditionne l'opération de relèvement d'épave, la gestion d'affaires semble inapplicable.

Afin de fonder notre argumentation, diverses critiques comparatives seront relevées.

### 1. L'incompatibilité de l'adverbe « sciemment » avec l'obligation légale d'agir

139. Conformément à l'article 1371 du Code civil exigeant que la gestion d'affaire soit faite « sciemment », l'adverbe utilisé indiquant une absence de contrainte – que la gestion d'affaire implique « Celui qui, sans y être tenu... » ; [elle est donc] incompatible avec l'obligation légale d'agir<sup>246</sup>.

En effet, la gestion d'affaires reflète une ingérence altruiste dans les affaires d'autrui, qui révèle les caractéristiques d'une telle intervention spontanée non autorisée.

140. À partir de là, quiconque agit sous une obligation légale préexistante, quelle que soit sa source, doit chercher un moyen d'obtenir une compensation financière dans cette action.

Au profit des assistants bénévoles, la quasi-unanimité s'accorde à dire qu'il s'agit d'un obstacle fondamental à la reconnaissance de la qualité de gérant d'affaires<sup>247</sup>.

141. L'exercice d'une possibilité légale n'équivaut en aucun cas au respect des obligations légales. En portant assistance à une personne privée, les assistants ont décidé d'aider des individus considérés comme membres de la communauté. Il s'agissait clairement d'une manifestation de solidarité sociale. Par conséquent, certaines décisions excluaient la gestion d'affaires dans cette hypothèse, l'assistant considérait plutôt qu'il agissait dans l'intérêt général et n'exprimait pas l'intention de s'immiscer dans les affaires des personnes qu'il sauvait<sup>248</sup>.

---

<sup>245</sup> <https://iej.univ-paris1.fr/openaccess/reforme-contrats/titre3/stitre3/chap1-gestion-affaires>.

<sup>246</sup> Thèse « *Le quasi-contrat d'assistance* », LGDJ, 2005, p.277.

<sup>247</sup> *Ibid.*

<sup>248</sup> Cass. 1<sup>ère</sup> civ., 7 janv. 1971, *Bull. civ. I*, n° 9, D. 1971, jurisp. P. 288, note anonyme, JCP G 1971, II, 16670, obs. anonymes.). D'autres arrêts admettent la solution contraire (Cass. 1<sup>re</sup> civ., 26 janv. 1988, *Bull. civ. I*, n°25, D. 1989, jurisp. p. 405, note anonyme, JCP G 1989, II, 211217, obs. Y. Dagorne-Labbe, RTDciv 1989, p. 539, obs. J. Mestre.

142. Comme le dit très justement Arnaud Montas dans sa thèse : « *Sur les qualités de l'initiative de l'acte de dévouement, tout est donc question d'interprétations et de qualifications*<sup>249</sup> ».

Après avoir évoqué la contrariété de la gestion d'affaire face à l'obligation d'agir du relèvement d'épave, nous évoquerons un deuxième critère.

## 2. La condition d'utilité de la gestion d'affaires

143. Comme dit précédemment, si la gestion est intempestive, alors le pseudo-gérant ne peut bénéficier du régime de la gestion d'affaires et il pourra même engager sa responsabilité civile. Le terme « utile » peut couvrir un très large éventail de situations<sup>250</sup>.

144. Appliqué à un sauvetage, « *Un individu se jette à l'eau pour ramener à la rive une personne [...]. Il la ramène vers le bord, mais, au milieu de sa course, à bout de force, il l'abandonne si bien que le malheureux naufragé [...] coule à pic. Il sera responsable*<sup>251</sup> ».

145. En vertu de l'article 1301-1 du Code civil, « *il doit poursuivre la gestion jusqu'à ce que le maître de l'affaire ou son successeur soit en mesure d'y pourvoir*<sup>252</sup> ».

Appliquée aux activités d'assistances volontaires, la clause semble obliger les assistants à continuer à opérer et à gérer en toutes circonstances.

146. Le gestionnaire ne doit pas non plus supporter de frais inutiles ou aggraver la situation en prenant des risques disproportionnés par rapport au danger. L'assistant ne doit pas prendre plus de risques que les victimes qu'il aide. Loin du comportement du gestionnaire d'affaires, il commettra un comportement répréhensible et imprudent, et il en supportera seul les conséquences destructrices<sup>253</sup>.

---

<sup>249</sup> Thèse « *Le quasi-contrat d'assistance* », LGDJ, 2005, p.280.

<sup>250</sup> <https://iej.univ-paris1.fr/openaccess/reforme-contrats/titre3/stitre3/chap1-gestion-affaires>.

<sup>251</sup> O'MAHONY Y., *De la répartition du préjudice subi par celui qui, bénévolement porte aide ou secours à autrui*, op.cit., spéc. p.118.

<sup>252</sup> Article 1301-1 du Code civil.

<sup>253</sup> JOSSERLAND L., Cours de droit civil positif français, tome II, op. cit., n°1446, p. 784.

C'est pourquoi certains suggèrent de permettre aux assistants bénévoles d'arrêter leur intervention lorsqu'elle devient inutile ou trop dangereuse<sup>254</sup>.

147. Le critère d'utilité tend à se rapprocher fortement de l'opération de relèvement d'une épave. En effet, l'opération ne sera autorisée qu'à une fin utile. Seulement l'interprétation qu'en fait le Code civil dans son article est d'astreindre les assistants à continuer l'opération d'assistance peu importe le résultat. Alors, avec cette approche-là, nous nous écartons du relèvement d'épave qui sera réalisé uniquement si nécessité oblige.

148. La confrontation du relèvement d'épave face à la gestion d'affaires amène à en conclure que le point clé discutable et critiquable se trouve être l'obligation d'agir. Cette obligation légale ne permet pas d'associer l'opération d'assistance de relèvement d'épave qui revêt elle une obligation légale obligatoire et la gestion d'affaires qui elle est encadrée par une absence de contrainte.

Après avoir étudié une catégorie de quasi-contrat, une seconde reste à appréhender.

## B. Le recours à l'enrichissement injustifié

*« La version in rem est seulement l'altération d'un patrimoine d'une personne, en conséquence du passage injustifié de certains éléments de ce patrimoine dans un autre qui y restent reconnaissables<sup>255</sup> ».*

D'après Arnaud Montas : *« A fin d'indemnisation des actes de dévouement, il n'est que rarement fait état de la théorie prétorienne de l'enrichissement sans cause (ou action de in rem verso) dans la doctrine ou la jurisprudence<sup>256</sup> ».*

---

<sup>254</sup> Thèse « *Le quasi-contrat d'assistance* », LGDJ, 2005, p.291.

<sup>255</sup> BARTIN E., Cours de droit civil d'après la méthode de Zachariae, tome IV, obligations en général, par CH. AUBRY & C. RAU, 6e éd. mise à jour, éd techniques, Paris 1942.

<sup>256</sup> V° ROLAND H. & BOYER L., *Locutions latines du droit français*, 4e éd., Litec, Paris 1998 n°106 : l'action de *in rem verso* traduit « l'action contre la chose à propos de ce qui a été versé » Thèse « *Le quasi-contrat d'assistance* », LGDJ, 2005, p.295.

149. A l'inverse de la gestion d'affaires, l'enrichissement injustifié n'était initialement pas prévu par le Code civil. Il résultait d'une importante opération jurisprudentielle menée par la chambre des Requêtes de la Cour de cassation le 15 juin 1892<sup>257</sup>.

150. L'ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016 a transféré la gestion d'affaires aux articles 1301 à 1301-5 du Code civil. L'article 1301-5 finit par prévoir : « *Si l'action du gérant ne répond pas aux conditions de la gestion d'affaires mais profite néanmoins au maître de cette affaire, celui-ci doit indemniser le gérant selon les règles de l'enrichissement injustifié*<sup>258</sup> ».

151. Le lien avec la question de l'indemnisation des assistants bénévoles n'est pas évident. D'une part, l'indemnisation de l'assistant est trop confuse, ce qui n'est pas propice au maintien de l'enrichissement sans cause ; d'autre part, le sort amer retenu en raison de la faute éventuelle de l'assistant volontaire l'a finalement convaincu de son caractère intempestif.

#### 1. Une indemnisation confuse défavorable à l'assistant bénévole

« *Si [l'assisté], après avoir bénéficié d'un avantage injustifié, devait restituer plus qu'il n'a obtenu, il subirait une injustice. Si [l'assistant], après avoir subi un sacrifice injustifié percevait plus qu'il n'a perdu, il profiterait à son tour d'une injustice*<sup>259</sup> ».

152. Devenir injustement riche signifie qu'une personne devient riche aux dépens d'une autre personne qui s'appauvrit. Il y a donc un déséquilibre entre les deux héritages. Contrairement à la gestion d'affaires, l'enrichissement sans cause exige donc un accroissement.

153. Par conséquent, alors même que les deux termes sont largement entendus: « *il y aura enrichissement lorsqu'une personne aura reçu un gain ou même évité une perte ; il y aura appauvrissement lorsqu'une personne aura enduré une perte effective ou encore un manque à gagner*<sup>260</sup> ».

---

<sup>257</sup> Cass.req., 15 juin 1892, op.cit pour l'arrêt fondateur de la théorie.

<sup>258</sup> Article 1301-5 Code civil.

<sup>259</sup> FLOUR J., AUBERT J.-L & SAVAUX E., Les obligations, vol. II, op. cit., n°57, p.54.

Thèse « *Le quasi-contrat d'assistance* », LGDJ, 2005, p.295.

<sup>260</sup> En jurisprudence, V° Cass. 1ère civ., 14 janv. 2003, Bull. civ. I, n°11, RTDciv. 2003, p297, obs. J. Mestre & B. Fages.

154. Comme le précise Arnaud Montas dans sa thèse,<sup>261</sup> selon Champion, l'action de in rem verso emporterait « *des conséquences sociales opposées au but recherché [...]. Plus le danger serait grand, moins [l'assistant] aurait de raisons d'intervenir, [alors même que] c'est en cas de péril grave que l'acte de dévouement est le plus nécessaire au point de vue social*<sup>262</sup> ».

155. Comme l'explique Arnaud Montas dans sa thèse : « *L'intérêt étant la mesure de l'action, l'appauvri ne saurait réclamer davantage que l'appauvrissement qu'il a subi*<sup>263</sup> ». En ce sens, l'indemnité accordée sera la plus faible des deux montants. Cette vision étant logique car « *ne pas l'admettre reviendrait à faire bénéficier à son tour l'appauvri initial d'un enrichissement sans cause*<sup>264</sup> ».

156. L'assistant volontaire aurait une rémunération déguisée, ce qui est évidemment inacceptable en droit, et encore plus selon le principe « *le dévouement doit demeurer désintéressé*<sup>265</sup> » et qui habituellement entraîne la non-rémunération pour le sauvetage en mer.

## 2. Le sort amer réservé à la faute de l'assistant bénévole

157. Jacques Flour et Jean-Luc Aubert, deux professeurs émérites soutenaient dans leur ouvrage qu' : « *[En cas de faute de l'appauvri], la meilleure justification du rejet de l'action est d'ordre moral : celui qui s'est appauvri par sa faute ne mérite pas d'être indemnisé alors même qu'il a, corrélativement, enrichi autrui*<sup>266</sup> ».

158. La première chambre civile de la Cour de cassation dans un arrêt du 13 juillet 2004 décide que : « *La seule imprudence ou négligence de celui qui a enrichi autrui en s'appauvrissant ne le prive pas de son droit d'invoquer l'enrichissement sans cause*<sup>267</sup> ».

---

<sup>261</sup> Thèse « *Le quasi-contrat d'assistance* », LGDJ, 2005, p.296.

<sup>262</sup> CAMPION I., La notion d'assistance en droit privé, op. cit., spéc n°83, p.90.

<sup>263</sup> Thèse « *Le quasi-contrat d'assistance* », LGDJ, 2005, p.296,297.

<sup>264</sup> *Ibid.*

<sup>265</sup> *Ibid.*

<sup>266</sup> FLOUR J., AUBERT J.-L & SAVAUX E., Les obligations, vol. II, op. cit., spéc. n°49.

<sup>267</sup> Cass. 1ère civ., 13 juill. 2004.



159. Ainsi, la solution diverge en fonction de la faute de l'assistant bénévole. En effet, si son comportement dû à une négligence ou à une faute imprudente n'empêche pas l'utilisation de l'enrichissement injustifié, elle peut en contrepartie, servir d'élément pour « *engager sa responsabilité dans la mesure où elle a causé un dommage à l'enrichi*<sup>268</sup> ».

160. Dans ce cas, la perte de l'appauvri viendra en déduction de l'indemnité due par l'enrichi.

L'enrichissement sans cause poursuit donc une vocation purement patrimoniale et « *admettre le contraire serait la détourner de son esprit originel*<sup>269</sup> ».

De plus, en admettant son principe, cela conduirait à une indemnisation incertaine et risquée « *donc juridiquement et socialement insatisfaisante*<sup>270</sup> ».

161. Pour ces motifs cités précédemment, l'utilisation de l'enrichissement injustifié pour une opération de relèvement d'épave ne peut être que rejetée.

Face à l'échec de deux quasi-contrats nommés face au relèvement d'épave, force est de se tourner vers l'innovant<sup>271</sup>.

## Paragraphe 2 : L'application du quasi-contrat au travers du relèvement d'épave

### A. Qualification du quasi-contrat d'assistance

Si on adopte la définition des quasi-contrats donnés par l'article 1300 du Code civil : « *Les quasi-contrats sont des faits purement volontaires dont il résulte un engagement de celui qui en profite sans y avoir droit, et parfois un engagement de leur auteur envers autrui*<sup>272</sup> ».

162. De cette définition ressort l'expression « *faits purement volontaires* ». C'est un fait établi, l'assistant agit de manière volontaire.

Or, comme vu précédemment, l'assistant agit de manière volontaire.

---

<sup>268</sup> Thèse « *Le quasi-contrat d'assistance* », LGDJ, 2005, p.298.

<sup>269</sup> *Ibid.*

<sup>270</sup> *Ibid.*

<sup>271</sup> *Ibid.*

<sup>272</sup> Article 1300 du Code civil.

Par conséquent, grâce à cette pratique volontaire, le concept de quasi-contrat semble être une voie juridique à combiner avec l'assistance.

163. Cependant comme précisé dans le paragraphe précédent, le caractère exclusivement patrimonial de l'enrichissement injustifié suffit à constituer un obstacle à son application dans le cadre de l'assistance bénévole. La gestion d'affaires, présumée naturellement plus proche du fait de sauvetage paraît néanmoins très difficile à engager vu son absence de contrainte. Ces solutions retenues n'apparaissent pas favorables<sup>273</sup>.

164. Par un arrêt rendu le 6 septembre 2002, la Cour de cassation évoque une sorte de régime général du quasi-contrat. Elle semble en effet reconnaître, dans le quasi-contrat une « *source distincte et autonome d'obligations*<sup>274</sup> ».

Le recours au quasi-contrat dans sa formulation générale n'apparaît plus juridiquement cloisonné dans les institutions nommées.

165. Aujourd'hui, le quasi-contrat apparaît désormais comme une catégorie juridique non fermées et en ce sens susceptible d'accueillir nombre de situations particulières innomées, « *le fait bénévole d'assistance y paraissant en tout état de cause comme l'un des points les plus sensibles de la problématique*<sup>275</sup> ».

166. Nous considérons que l'assistance volontaire par son régime inadapté face à l'opération de relèvement d'épave, produit un nouveau type de quasi-contrat.

Arnaud Montas nommera donc ce nouveau quasi-contrat d'un genre nouveau : le « *quasi-contrat d'assistance*<sup>276</sup> ».

Le quasi-contrat étant défini il semble opportun de redéfinir l'assistance à son tour.

Il y a assistance « *lorsqu'une personne court un danger menaçant son intégrité physique et qu'une autre accepte volontairement de le braver pour tenter de l'en épargner*<sup>277</sup> ».

---

<sup>273</sup> Thèse « Le quasi-contrat d'assistance », LGDJ, 2005, p.332.

<sup>274</sup> Cass.ch mixte, 6 sept. 2002.

<sup>275</sup> Thèse « Le quasi-contrat d'assistance », LGDJ, 2005, p.332.

<sup>276</sup> *Ibid.*

<sup>277</sup> *Ibid.*

Le cumul de l'assistance et du quasi-contrat nous amènera à étudier premièrement, les conditions du quasi-contrat d'assistance (1) pour ensuite appréhender les effets pouvant en résulter (2).

### 1. Les conditions du quasi-contrat d'assistance

167. Du point de vue de l'assistant, le quasi-contrat d'assistance comprend une « *assistance bénévole, spontanée et volontaire, indépendante de toute obligation juridique préexistante quelle que soit sa source* <sup>278</sup> », c'est-à-dire que les lois et contrats en sont exclus.

168. Ensuite, l'urgence nécessité <sup>279</sup> est appréciée au moment même où l'assistance pourrait être entreprise. C'est-à-dire qu'un danger urgent et grave devra courir sur l'assisté. Enfin, la qualité de la réussite ou de l'échec de l'assistance devra être appréciée subjectivement, c'est-à-dire en fonction des chances de succès de l'opération.

169. Le point majeur est que l'opération doit avoir pour but de « *protéger l'intégrité physique de l'assisté* <sup>280</sup> ». Arnaud Montas entend par là que sera écarté toute assistance visant à « *protéger le patrimoine de l'assisté* <sup>281</sup> ». Le danger couru par ce dernier sera là aussi apprécié subjectivement.

170. Un deuxième point important est que l'opération doit s'être déroulée « *en présence ou au moins à la demande de l'assisté* <sup>282</sup> ». On comprend donc que l'assistant ne doit pas agir sans que l'assisté n'ait été mis au courant. Cependant, à titre exceptionnel l'assistant pourra agir « *si l'assisté n'est pas en mesure d'accepter l'intervention, soit en cas de refus déraisonnable de sa part* <sup>283</sup> ».

Après avoir défini les conditions du quasi-contrat d'assistance, nous nous interrogeons sur ses effets.

---

<sup>278</sup> Thèse « Le quasi-contrat d'assistance », LGDJ, 2005, p.332.

<sup>279</sup> M. PALLARD in *L'exception de nécessité en droit civil, op.cit., n°114, p.193.*

<sup>280</sup> Thèse « Le quasi-contrat d'assistance », LGDJ, 2005, p.342.

<sup>281</sup> *Ibid.*

<sup>282</sup> *Ibid.*

<sup>283</sup> *Ibid.*

## 2. Les effets du quasi-contrat d'assistance

171. Concernant d'abord les obligations de l'assistant, son devoir de diligence sera atténué, c'est-à-dire que seule « *la faute qualifiée par lui commise et d'appréciation subjective sera prise en considération* <sup>284</sup> ».

172. Son devoir de persévérance sera lui aussi également atténué. Il pourra invoquer un motif légitime qui sera cependant d'appréciation stricte.

En effet, le motif sera retenu seulement si l'opération risque de faire subir à l'assistant un préjudice corporel. Il est important de signaler que si ce droit de retrait est exercé, le témoin devra alors appeler du renfort, sous peine de commettre le délit de non-assistance à personne en danger<sup>285</sup>.

173. Concernant par la suite, les obligations de l'assisté, l'indemnisation des préjudices corporels et matériels sera à sa charge.

Dans la continuité, l'assisté supportera également les fautes commises par l'assistant au cours de l'opération à l'égard de lui-même et des tiers.

Enfin, la rémunération est totalement exclue de cette opération<sup>286</sup>.

Le quasi-contrat d'assistance, décrit ci-dessus, se présente comme une solution éventuelle à l'opération d'assistance et potentiellement donc au relèvement d'épave.

## B. Un éventuel dépassement de la notion

174. A la lumière de son analyse et au terme de son étude, Arnaud Montas croit fermement et avec conviction que « *le quasi-contrat d'assistance est à même de permettre aux plaideurs et aux tribunaux de disposer d'un outil adapté car adaptable à la polémique relative à l'indemnisation du préjudice subi au cours d'un acte de dévouement* <sup>287</sup> ».

---

<sup>284</sup> Thèse « Le quasi-contrat d'assistance », LGDJ, 2005, p.342.

<sup>285</sup> Article 223-6 Code pénal.

<sup>286</sup> Thèse « Le quasi-contrat d'assistance », LGDJ, 2005, p.343.

<sup>287</sup> Thèse « Le quasi-contrat d'assistance », LGDJ, 2005, p.343.

175. Face au relèvement d'épave et à l'obligation d'agir du propriétaire, le quasi-contrat d'assistance implique une assistance bénévole, spontanée et volontaire indépendante de toute obligation juridique préexistante. Par conséquent, ces deux régimes ne semblent pas s'accorder.

176. En plus de l'obligation d'agir guidant l'opération de relèvement, le sauveteur ne bénéficie pas d'une simple indemnisation mais d'une véritable rémunération.

En effet, comme traité précédemment dans la partie sur le contrat de relèvement d'épave, l'intérêt pour la personne qui a découvert une épave est de suivre la procédure établie par le décret du 26 décembre 1961 afin de pouvoir percevoir une rémunération.

177. Depuis la loi du 7 juillet 1967, la rémunération du sauveteur est conditionnée au résultat utile du sauvetage. Cette notion est retrouvée dans les LLOYD'S<sup>288</sup>.

En ayant droit à une rémunération et non à une indemnisation, la qualification d'assistance bénévole donnée au sauveteur d'épave est incorrecte. De plus l'incompatibilité de l'exécution d'une obligation légale et d'une intervention spontanée consolide cette vision déplacée.

178. Selon la convention internationale sur l'assistance de 1989, l'acte d'assistance n'est plus cantonné à une action en lien avec un navire mais comprend « *tout acte ou activité pour assister un navire* <sup>289</sup> ». Il peut s'agir par exemple, d'opérations réalisées par des plongeurs ou encore des opérations provenant de la terre.

179. La convention d'assistance n'exclut donc pas son élargissement au navire échoué, abandonné ou coulé par l'équipage, ni au relèvement de l'épave. Il est à noter que l'inclusion épaves dans le droit de l'assistance constitue un changement drastique du droit maritime traditionnel et de la législation française qui maintient un système unique<sup>290</sup>.

180. Du fait de deux critères primordiaux affectés au relèvement d'épave qui sont : l'obligation légale d'agir et la rémunération et malgré le fait qu'elle soit comprise et

---

<sup>288</sup> Notion expliquée dans le contrat de relèvement d'épave.

<sup>289</sup> Article 1er de la convention de 1989 sur l'assistance maritime.

<sup>290</sup> Projet de loi relatif à la convention sur l'assistance, <https://www.senat.fr/rap/199-167/199-1670.html>.

entendue dans le régime de l'assistance, l'opération de relèvement d'épave voit dépassée la notion de quasi-contrat d'assistance créée par Arnaud Montas<sup>291</sup>.

*In fine*, dans la mesure où la loi ne prévoit pas l'existence d'un contrat dénommé « relèvement d'épave », l'intégralité de l'opération pourra relever d'un seul ou d'une pluralité de contrat ; l'opération pourra dans ce cas, plausiblement relever du contrat d'assistance et peut être même du quasi-contrat d'assistance.

---

<sup>291</sup> Thèse « Le quasi-contrat d'assistance », LGDJ, 2005.

## CONCLUSION

L'épave de navire constitue un obstacle dans un espace dont l'économie repose sur le trafic maritime ; l'épave présente un danger pour un environnement particulièrement sensible à la pollution.

Dans un contexte d'augmentation du trafic maritime, la multiplication des réglementations visant à renforcer la sécurité maritime ont conduit le législateur à redéfinir les méthodes de traitement des menaces.

L'impact du droit de l'environnement sur le traitement des épaves ne remet pas en cause le fondement du droit maritime, mais lui impose de protéger le milieu marin.

Si le droit maritime a historiquement instauré un régime juridique des épaves destinés aux propriétaires, il tend désormais à leur être plus contraignant. Le refus de bénéficier de la limitation de responsabilité du propriétaire de l'épave illustre bel et bien le choix du législateur français d'aller plus loin que les conventions internationales.

Même si le droit français et la Convention de Nairobi diffèrent dans leur compréhension de la notion d'épave et de danger, ce qui peut impliquer des difficultés futures ; cela ne réduira pas pour autant l'importance d'une telle convention, notamment en termes d'uniformité et de règles qu'elle édicte.

La Convention de Nairobi accorde pour la première fois une dimension internationale aux épaves et reconnaît le danger que ces dernières peuvent entraîner.

L'adaptation de la matière maritime aux obligations environnementales trouble les fondements de ces dernières du fait du mélange et de la combinaison naissante des différentes réglementations. « *La qualification de déchet retenue pour le navire à démanteler en est une illustration parfaite*<sup>292</sup> ».

Compte tenu du fait que la loi française ne prévoit pas l'existence d'un contrat nommé « *relèvement d'épave* », l'intégralité de l'opération de relèvement d'épave sera réalisée à travers un contrat de droit commun ; celui-ci constitue un contrat d'entreprise. Une

---

<sup>292</sup> Thèse « Le navire et sa fin », PUAM, 2018, p.291.

pluralité de contrats, optionnels, alternatifs au contrat d'entreprise sont exécutables, comme le contrat d'assistance, de remorquage ou de démantèlement, conçus pour affronter le danger.

La mise en œuvre successive de ces différents contrats aura simplement à être justifiée.

Dans le quasi-contrat d'assistance, le justiciable et les tribunaux peuvent disposer d'un outil adapté, car il se trouve « *être applicable à la polémique relative à l'indemnisation du préjudice subi au cours d'un acte de dévouement*<sup>293</sup> ». Cependant, et pour l'heure, les termes de ce contrat ne sont pas compatibles avec les définitions qui encadrent les opérations de relèvement d'épave.

Les évolutions du régime des épaves ont profondément affecté le droit maritime en modifiant le mode de traitement des épaves, il n'en demeure pas moins que la législation reste en constante adaptation. Les mutations du monde actuel engendreront des lois complexes et plus drastiques vis-à-vis du devenir des épaves internationales, à l'impact environnemental connu.

---

<sup>293</sup> Thèse « Le quasi-contrat d'assistance », LGDJ, 2005, p.347.



# BIBLIOGRAPHIE

## ◆ Traités et Manuels

- J.P. BEURIER, Droits Maritimes, Précis, Dalloz, 3e édition, 2014
- P. BONASSIES et C.SCAPEL, Traité de droit Maritime, Traité, LGDJ, 3e édition, 2014
- P. DELBECQUE, Droit Maritime, Précis de droit privé, Dalloz, 13e édition, 2014
- P. MALAURIE et L. AYNÈS, *Droit des contrats spéciaux*, LGDJ, 11e édition, 2020.
- R. RODIERE, Traité de droit maritime, Traité, 1976

## ◆ Thèse et Mémoire

- J.F. DIATTA, Thèse « *Le navire et sa fin* », PUAM, 2018, p.15
- M. DUBS, Mémoire, *l'enlèvement des épaves*, 2015-2016
- B. GUILLOU, Mémoire, *La Déconstruction des Navires*, 2015/2016
- A. JUDE, « Enlèvement des épaves », mémoire, 2007-2008
- A. MONTAS, Thèse « *Le quasi-contrat d'assistance* », LGDJ, 2005, p.77
- M. VEIDING FAVAREL, Mémoire, *Les dommages causés par les conteneurs perdus en mer*, 2013/2014

## ◆ Articles

- L. BALMOND, « L'épave du navire », in colloque de Toulon *Le navire en droit international*, préc.
- C. BEAUCOURT, le « secret de l'épave » ou l'étrange évolution du régime de sa propriété, DMF, 1986
- A. MONTAS, « La prochaine vague est peut-être la dernière » *DMF n°721*, 1er janvier 2011
- M. PALLARD in *L'exception de nécessité en droit civil*, *op.cit.*, n°114, p.193
- E. du PONTAVICE, « Les épaves maritimes aériennes et spatiales en droit français », *RIDC*, 1964.
- R. REZENTHEL, le régime des épaves maritimes, DMF mars 2007, n°679
- C. ROUSSEAU, « Chronique des faits internationaux », *RGDIP* 1972.530

- A. ROYER-FLEURY, « La déconstruction des navires de plaisance », *DMF* 2017 ; 1000 ; Le Bihan-Guérolé, *DMF* 2017, 643

#### ◆ Commentaires de jurisprudence

- B. FAVAREL, « La jurisprudence des juridictions judiciaires sur la question de l'enlèvement de l'épave », *DMF* N°834, 1er avril 2021.

- G. BRAJEUX, « Convention de Londres de 1976 : Première jurisprudence, première controverse », *DMF* 1988, p.580 et s.

#### ◆ Rapports publics

- Étude d'impact de la Convention de Nairobi, Assemblée Nationale.

- Projet de loi relatif à la convention sur l'assistance, <https://www.senat.fr/rap/199-167/199-1670.html>

- Rapport de N.Mamère <http://assemblee-nationale.fr>

#### ◆ Site internet

- [www.ifremer.fr](http://www.ifremer.fr).

- <https://iej.univ-paris1.fr/openaccess/reforme-contrats/titre3/stitre3/chap1-gestion-affaires>.

- <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01972161/document>.

- <http://www.24-carats.fr/chasseurs-d-epaves.html>.

- <https://www.coic-avocats.com/que-faire-face-a-une-epave-maritime/>.

## ANNEXES

**ANNEXE 1 :** Schéma simplifié des zones de juridiction de l'État côtier d'après la convention sur le droit de la mer

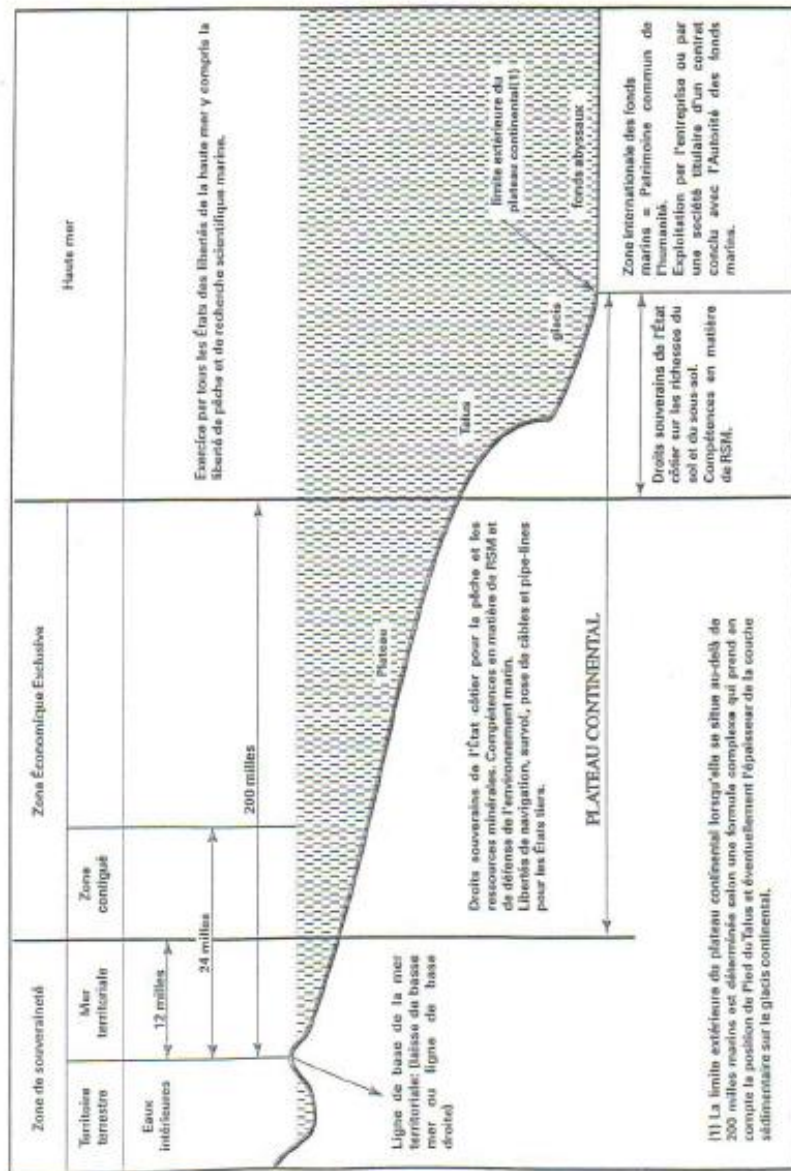
**ANNEXE 2 :** Wreckstage 2010

**ANNEXE 3 :** Wreckfixed 2010

# ANNEXE 1

Schéma simplifié des zones de juridiction de l'État côtier d'après la convention sur le droit de la mer

SCHÉMA SIMPLIFIÉ DES ZONES DE JURIDICTION DE L'ÉTAT CÔTIER D'APRÈS LA CONVENTION SUR LE DROIT DE LA MER



## ANNEXE 2

### WRECKSTAGE 2010



## WRECKSTAGE 2010

INTERNATIONAL WRECK REMOVAL  
AND MARINE SERVICES AGREEMENT  
(LUMP SUM – STAGE PAYMENTS)

PART I

<b>1. Place and Date of Agreement</b>	
<b>2. Contractor/Place of Business (Cl. 1)</b>	<b>3. Company/Place of Business (Cl. 1)</b>
<b>4. Vessel Specifications (Cl. 1, 2, 4)</b>	
(i) Name	(ii) Flag
(iii) IMO Number	(iv) Place of Registry
(v) Length/Beam/Depth            /            /	(vi) Maximum Draft
(vii) GT/NT/DWT                    /            /	(viii) Details and Nature of Cargo
(ix) P&I Club/insurer (Cl. 20(b))	(x) Any other Vessel details relevant to this Agreement
<b>5. Condition of Vessel (Cl. 2, 4)</b>	<b>6. Position of Vessel and Condition of Worksite (Cl. 1, 2, 4)</b>
<b>7. Nature of Services (Cl. 1, 2, 4)</b> (i) Nature of services: (ii) Compliance with orders of competent authorities (state party to obtain confirmation):	<b>8. Place of Delivery and/or Disposal of Vessel (Cl. 9(a), 9(b), 9(e))</b>
<b>9. Payments (Cl. 4, 8(b), 10(a), 10(b))</b>	
(i) Lump Sum (in figures and words)	(ii) Amount due and payable on signing this Agreement
(iv) Amount due and payable on	(iii) Amount due and payable on
(vi) Amount due and payable on	(v) Amount due and payable on
(vii) Amount due and payable on	(vi) Amount due and payable on
<b>10. Payment Details (Cl. 10(d))</b>	
(i) Currency	
(ii) Bank	(iii) Address
(iv) Account Number	(v) Account Name
<b>11. Time of Payment and Interest (state period within which sums must be received by the Contractor and rate of interest per month) (Cl. 10(f))</b>	<b>12. Extra Costs (state percentage to be applied) (Cl. 4(a)(iii), 8(b), 11, 13(c))</b> (i) Contractor shall be responsible for and pay for the following extra costs  (ii) Company shall be responsible for and pay for the following extra costs  (iii) Handling Charge to be applied, where applicable (state percentage)

## ANNEXE 3

WRECKFIXED 2010



# WRECKFIXED 2010

INTERNATIONAL WRECK REMOVAL  
SERVICES AGREEMENT  
(FIXED PRICE – “NO CURE, NO PAY”)

PART I

1. Place and Date of Agreement	
2. Contractor/Place of Business (Cl. 1)	3. Company/Place of Business (Cl. 1)
4. Vessel Specifications (Cl. 1, 2, 4)	
(i) Name	(ii) Flag
(iii) IMO Number	(iv) Place of Registry
(v) Length/Beam/Depth / /	(vi) Maximum Draft
(vii) GT/NT/DWT / /	(viii) Details and Nature of Cargo
(ix) P&I Club/insurer (Cl. 19(b))	(x) Any other Vessel details relevant to this Agreement
5. Condition of Vessel (Cl. 2, 4)	6. Position of Vessel and Condition of Worksite (Cl. 1, 2, 4)
7. Nature of Services (Cl. 1, 2, 4, 9(a)) (i) Nature of services: (ii) Compliance with orders of competent authorities (state party to obtain confirmation):	8. Place of Delivery and/or Disposal of Vessel (Cl. 8(a), 8(b), 8(e))
9. Payments (Cl. 4, 9(a)) Fixed Price (in figures and words)	10. Payment Details (Cl. 9(c)) (i) Currency (ii) Bank (iii) Address (iv) Account Number (v) Account Name
11. Time of Payment and Interest (state period within which sums must be received by the Contractor and rate of interest per month) (Cl. 9(e))	12. Cancellation Fee (Cl. 7(a))
13. Arbitration and Mediation (state Cl. 17(a), 17(b) or 17(c) of Cl. 17 as agreed; if 17(c) agreed, also state place of arbitration) (Cl. 17) (if not appropriately filled in, Clause 17(a) shall apply)	14. Number of Additional Clauses covering special provisions, if agreed

It is agreed that this Agreement shall be performed subject to the Terms and Conditions which consist of PART I, including Additional Clauses, if any agreed, and PART II, as well as Annex I (SCHEDULE OF PERSONNEL, CRAFT AND EQUIPMENT), Annex II (METHOD OF WORK AND ESTIMATED TIME SCHEDULE), and Annex III (CONTRACTOR'S DAILY REPORTS) or any other Annexes attached to this Agreement. In the event of a conflict of terms and conditions, the provisions of PART I including Additional Clauses, if any agreed, shall prevail over those of PART II to the extent of such conflict but no further. The undersigned warrant that they have full power and authority to sign this Agreement on behalf of the parties they represent.

Signature (for and on behalf of the Contractor)	Signature (for and on behalf of the Company)
-------------------------------------------------	----------------------------------------------

# TABLE DES MATIERES

Remerciements.....	3
Acronymes et abréviations.....	6
<b>Introduction.....</b>	<b>7</b>
<b>PARTIE 1 : L’AFFIRMATION DU DEVOIR DE RELEVEMENT D’EPAVE.....</b>	<b>11</b>
<b>Chapitre 1 : Le contenu du devoir.....</b>	<b>11</b>
Section 1 : La notion d’épave.....	11
Paragraphe 1 : La définition de l’épave en droit interne.....	11
A. Approche doctrinale.....	12
B. Approche légale.....	13
Paragraphe 2 : La définition de l’épave en droit international.....	15
A. Une approche inédite de la notion d’épave et du danger.....	16
B. L’éclaircissement de la notion de danger.....	17
Section 2 : Le caractère matériel du devoir de relèvement.....	18
Paragraphe 1 : La procédure technique du relèvement d’épave.....	18
A. Les étapes précédant l’intervention.....	19
B. L’intervention proprement dite.....	20

Paragraphe 2 : Le démantèlement du navire : une issue matérielle possible au relèvement.....	22
A. Le processus de déconstruction.....	23
B. Les enjeux du démantèlement.....	24
<b>Chapitre 2 : Les fondements du devoir.....</b>	<b>29</b>
Section 1 : Un fondement téléologique.....	29
Paragraphe 1 : Un risque pour la navigation.....	29
Paragraphe 2 : Un risque pour l'environnement.....	30
Section 2 : Un fondement légal.....	33
Paragraphe 1 : Le compte rendu historique de la loi de 196.....	33
A. L'origine juridique de la loi de 1961.....	34
B. Le champ d'application de la loi de 1961.....	35
Paragraphe 2 : L'application actuelle du Code des transports.....	36
A. Les règles organiques.....	36
B. Les règles matérielles.....	39
<b>PARTIE 2 : L'EXECUTION DU DEVOIR DE RELEVEMENT D'EPAVE.....</b>	<b>43</b>



<b>Chapitre 1 : Le contrat de relèvement d'épave</b> .....	43
Section 1 : La nature du contrat de relèvement d'épave.....	43
Paragraphe 1 : L'opération de relèvement d'épave à travers la condition de danger.....	43
A. L'aide fournie par le contrat d'assistance.....	43
B. L'aide fournie par le contrat de remorquage.....	46
Paragraphe 2 : L'opération de relèvement d'épaves à travers le contrat d'entreprise.....	49
Section 2 : Frais liés à l'enlèvement d'une épave et limitation de responsabilité.....	51
Paragraphe 1 : Frais.....	51
A. La rémunération du sauveteur.....	51
B. Le propriétaire : responsable des frais de l'enlèvement de l'épave.....	53
Paragraphe 2 : Limitation de responsabilité.....	56
A. Le propriétaire supporte tous les frais et risques de l'enlèvement de l'épave.....	56
B. La limitation de responsabilité par la Convention de Nairobi.....	60
 <b>Chapitre 2 : Les autres modes de relèvement d'épave</b> .....	 61

Section 1 : La réquisition par l'État.....	61
Paragraphe 1 : L'intervention de l'administration.....	61
Paragraphe 2 : La déchéance des droits du propriétaire.....	63
Paragraphe 3 : La vente de l'épave.....	64
Section 2 : Le quasi-contrat.....	66
Paragraphe 1 : Généralité.....	66
A. La gestion d'affaire.....	66
B. Le recours à l'enrichissement injustifié.....	70
Paragraphe 2 : L'application du quasi-contrat au travers du relèvement d'épave.....	73
A. Qualification du quasi-contrat d'assistance.....	73
B. Un éventuel dépassement de la notion.....	77
<b>Conclusion.....</b>	<b>79</b>
Bibliographie.....	81
Annexes.....	83
Table des matières.....	87