



UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE
FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

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

LE SAUVETAGE DE LA VIE HUMAINE EN MER

Mémoire pour l'obtention du Master 2 Droit et Management des
Activités maritimes

Par

Clémence Rincon

Sous la direction de M. Le Professeur Cyril Bloch

Année universitaire 2019-2020

*« Il y a trois sortes d'hommes : les vivants, les
morts et ceux qui vont sur la mer ».*

Aristote

REMERCIEMENTS

En préambule à ce mémoire, je souhaiterais adresser mes remerciements à :

Maître Chloé Montagnier pour m'avoir permis d'effectuer un stage à ses côtés et m'avoir ainsi permis de confirmer mon intérêt pour le droit maritime mais également pour avoir partagé son expérience ainsi que toute sa bienveillance.

L'ensemble du service juridique de la Compagnie Maritime MARFRET : la Directrice juridique et assurances, Madame Janine Brun pour m'avoir permis d'effectuer mon alternance au sein de son service et pour m'avoir intégrée à son équipe ainsi que pour sa disponibilité et son implication dans ma formation.

Alessia De Salvo et Anne-Claire Paugam, toutes deux juristes, pour m'avoir chaleureusement accueillie et pour m'avoir accompagnée dans mon apprentissage tout au long de cette année.

Monsieur Le Professeur Cyril Bloch, pour m'avoir permis d'intégrer le Master 2 Droit et Management des Activités Maritimes.

Maître Christophe Thelcide pour sa disponibilité et ses conseils durant cette année.

L'ensemble des professeurs et intervenants pour la richesse de leur enseignement et de leur intervention.

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	6
PARTIE 1 : L'OBLIGATION DE SAUVETAGE DE VIE EN MER.....	10
<u>Titre 1 : L'obligation de sauvetage de vie en mer, un fondement juridique international...</u>	11
Chapitre 1 : L'origine conventionnelle de l'obligation.....	11
Chapitre 2 : Une législation internationale inadaptée face aux migrations par voie maritime.....	18
<u>Titre 2 : L'obligation de sauvetage de vie en mer, une mise en œuvre étatique.....</u>	25
Chapitre 1 : La prise en compte de cette obligation au travers d'instrument juridiques nationaux.....	25
Chapitre 2 : La mise en place de moyens opérationnels.....	26
PARTIE 2 : LES OPERATIONS DE SAUVETAGE DE VIE EN MER.....	34
<u>Titre 1 : La responsabilité du sauvetage de vie en mer.....</u>	35
Chapitre 1 : Une responsabilité individuelle d'ordre pénal.....	35
Chapitre 2 : Les responsabilités pour les opérations de sauvetage de vie en mer.....	41
<u>Titre 2 : Le coût du sauvetage de vie en mer.....</u>	48
Chapitre 1 : Le principe de gratuité du sauvetage de vie en mer, l'affirmation de la non-rémunération du sauveteur.....	49
Chapitre 2 : Le principe de gratuité du sauvetage de vie en mer, la possibilité d'une indemnisation du sauveteur.....	52
CONCLUSION.....	62

TABLE DES ABRÉVIATIONS

AEM : Action de l'Etat en Mer

CA : Cour d'Appel

CE : Conseil d'État

CIMer : Comité Interministériel de la Mer

CNES : Centre National des Etudes Spatiales

CNUDM : Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer

CROSS : Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage maritimes

HCR : High Commissioner for Refugees (Haut-Commissariat pour les Réfugiés)

MRCC : Maritime Rescue Coordination Center (Centre de Coordination et de Sauvetage)

NU : Nations Unies

OMI : Organisation Maritime Internationale

ONG : Organisation Non Gouvernementale

SAR : Search And Rescue (Recherche et Sauvetage)

SGMer : Secrétariat Général de la Mer

SMDSM : Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer

SNSM : Société Nationale de Sauvetage en Mer

SOLAS : Safety Of Life At Sea (Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer)

INTRODUCTION

La curiosité et la soif d'aventure ont très vite poussé les hommes à partir à la conquête des mers et océans. De la découverte du milieu marin va naître le sauvetage de la vie en mer.

Dans ce mémoire, nous étudierons le sauvetage de la vie humaine en mer qui a pu être défini comme l'opération visant à secourir des personnes en détresse en mer¹.

Nous n'aborderons pas les notions voisines d'assistance maritime et de remorquage.

Par ailleurs, nous utiliserons le terme « sauvetage » pour désigner le secours porté à « *toute personne trouvée en mer en danger de se perdre* »² et nous réserverons le terme d'assistance pour le secours porté aux biens.

La mer n'étant pas le milieu naturel de l'homme, elle peut se révéler hostile et périlleuse pour les courageux qui osent s'y aventurer. Calme en apparence, elle a pu se montrer intraitable. Le Professeur Tassel évoque ainsi « *le caractère unique de la mer, (...) l'être humain qui n'est pas en mer dans son milieu naturel, (courant) en tout endroit sur celle-ci un certain risque* »³. Cette idée était partagée par le Doyen Rodière pour qui « *toute l'originalité du droit maritime tient à ces risques : qu'on ne les minimise pas !* »⁴.

Cette notion de risque de mer a pu être définie comme « *l'événement qui y survient et aussi celui qui en provient, plus exactement qui constitue ce qu'il peut y avoir d'original, de spécifique, dans les hasards de la mer* »⁵.

Imprévisible et impitoyable la navigation maritime a de tout temps exposé les hommes à des dangers poussant ainsi ces derniers à se porter secours de manière désintéressée.

De là est née une coutume maritime solidariste. Comme l'a si bien dit le Professeur Antoine Vialard « *le sauvetage est l'institution qui reflète le mieux l'esprit de solidarité soufflant sur la mer aux jours mauvais* »⁶.

¹ Convention SAR Annexe 1.3.2

² Art L. 5262-2 Code des transports

³ Y. Tassel, « La plaisance et le droit », *DMF* 1991, p. 497.

⁴ R. Rodière, *Traité général de droit maritime, Introduction – L'armement*, Dalloz, Paris, 1976, n°462

⁵ R. Rodière, *Traité Général de Droit Maritime, tome II, Affrètements et transports*, Dalloz, Paris 1968, n°759

⁶ A. Vialard, *Droit maritime*, n°43, p.53

Le sauvetage de la vie humaine en mer n'a cessé d'évoluer au fil des siècles⁷. Né de la tradition des gens de mer, ce devoir a longtemps été de l'ordre de la coutume. Cependant, il n'a pas été de tout temps acquis. A l'origine, la sauvegarde des biens engagés au cours des expéditions maritimes était généralement privilégiée à la sauvegarde de la vie humaine en mer. On ne parle alors que d'assistance aux biens et aux épaves, sans considération aucune pour le sauvetage des personnes en mer. A l'époque, les populations littorales qui étaient convaincues que les objets des naufragés étaient des dons du ciel, avaient pour habitude de s'approprier les épaves rejetées par la mer. Ces mêmes populations ont développé la « pratique des naufrageurs » qui consiste à fournir depuis la terre des indications erronées aux navires à proximité des côtes dans le but de les saboter et de provoquer un accident pour pouvoir ensuite piller ces derniers. A cette étape-ci de l'histoire, aucun secours n'était envisagé par les hommes qui au contraire mettaient en danger ceux qui se trouvaient en mer. On va mettre un terme à cette pratique peu reluisante en interdisant le pillage des objets des naufragés. Cette interdiction marque une étape importante puisqu'elle va être le point de départ de l'émergence d'un devoir de secours. Tout d'abord, l'ordonnance de Louis IX en 1221 va assurer une protection royale aux naufragés. Par la suite, les rôles d'Oléron vont encourager la solidarité des gens de mer notamment en prévoyant des sanctions contre ceux qui tuent les naufragés. Ces jugements prévoient alors que « *s'ils tuent des naufragés, ils doivent être plongés jusqu'à demi morts puis les retirer et les assommer, comme on le ferait pour des loups enragés* ». Le devoir de secours en mer n'est pas encore imposé de manière positive mais va exister à travers les interdictions de piller et de tuer les naufragés. Il faudra attendre, la bulle d'Alexandre III puis la bulle du pape Pie V en 1586 qui vont imposer pour la première fois une obligation de porter secours aux naufragés avec pour sanction la peine d'excommunication. Cette obligation était limitée et ne s'appliquait qu'aux « *navires situés à proximité du bâtiment sinistré et qui doivent si cela ne met pas en jeu leur propre sécurité, se dérouter pour l'aider, à moins que le sinistré, ayant le choix, préfère faire appel à un autre* »⁸. L'ordonnance de la marine de Colbert de 1681 va renforcer cette obligation en imposant à quiconque remarquant des personnes en danger de se porter à leur secourir et accentue la répression par la peine de mort.

⁷ JP. Marcq, « Histoire du sauvetage en mer », 2015 et <https://humanssea.hypotheses.org/tag/frontieres>

⁸ P. Chaumette, « Responsabilité de l'Etat pour les opérations de sauvetage en mer : abandon du régime de la faute lourde », DMF 1998, n°585

La conscience de la nécessité de créer des services de secours en mer est née en Angleterre. Suite à de nombreux accidents au large de ses côtes, le Parlement britannique va réagir et va créer en 1823 une société pour le sauvetage des personnes en danger en mer qui deviendra la « Royal National Lifeboat Institution ». Les premières sociétés de sauvetage vont ensuite être créées dans le Nord de La France : la Société centrale de sauvetage des naufragés en 1865 puis la Société des hospitaliers sauveteurs bretons en 1873 qui fusionneront plus tard pour devenir la SNSM.

Le devoir de secours des personnes en détresse en mer est un devoir moral qui est donc né avant que les lois ne le sanctionnent. Il faudra attendre la convention internationale de Bruxelles de 1910 pour que le sauvetage des personnes soit évoqué dans un texte international. Cette convention va marquer la transformation d'une attitude traditionnelle relevant d'un devoir moral en une obligation juridique légalement inscrite dans les textes. Cette obligation repose sur l'idée selon laquelle toute personne en situation de détresse en mer doit être secourue. Notons que le droit maritime a prévu cette obligation de secours en mer bien avant le droit terrestre, plaçant ainsi le droit maritime comme précurseur.⁹ Par ailleurs, les secours portés en mer se distinguent nécessairement de ceux fournis à terre, les conditions dans lesquelles les secours se déroulent ne sont pas les mêmes. Il a donc fallu tenir compte de la particularité du milieu maritime caractérisé par ses risques, pour organiser cette obligation.

Ce devoir de secours en mer est essentiel. En France, selon une infographie du ministère de la Transition écologique et solidaire, 13507 opérations de sauvetage ont eu lieu en 2019. 80% de ces opérations ont concerné la plaisance et les loisirs nautiques, les 20% restant ayant concerné les activités professionnelles. Autre chiffre encore plus évocateur : ces opérations ont permis de sauver 22025 personnes. On prend donc conscience de l'importance du sauvetage de la vie humaine en mer¹⁰.

Ce sujet de mémoire a notamment été inspiré par un cas d'entreprise. Le 8 août 2019, le navire Marfret Marajo s'est dérouteré sur demande du MRCC Ponte Delgada afin de porter secours à deux skippers présents à bord de leur voilier. Grâce au capitaine qui a rempli son obligation de sauvetage en mer, les deux passagers ont pu être récupérés sains et saufs, l'opération se soldant par un succès. Il me paraissait donc naturel de mettre en avant le

⁹ P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, 2 éd., LGDJ, n°478

¹⁰ Site du ministère de la transition écologique et solidaire : ecologie.gouv.fr

sauvetage de la vie humaine en mer qui traduit une valeur phare du droit maritime qu'est la solidarité entre marins.

Le sauvetage de la vie en mer repose sur deux principes forts qui font la particularité de son régime juridique. Cette obligation générale de sauvetage en mer concerne uniquement les personnes et son omission est pénalement sanctionnée. Le sauvetage de la vie humaine en mer se caractérise par ailleurs par sa non-rémunération. Ainsi à l'opposé de l'assistance aux biens qui est facultative et susceptible de rémunération, cette obligation de secours en mer fait primer la vie humaine sur toute autre considération ayant pour seul objectif la sauvegarde de la vie humaine en mer. Cependant, des controverses ont pu naître de ces principes pourtant admirables. Il s'agira donc de se positionner de manière objective entre la moralité de ce devoir et la réalité juridique et économique de son exécution.

L'étude de cette obligation traditionnelle sera d'autant plus délicate du fait du contexte actuel des migrants en mer pouvant apporter une dimension politique et stratégique au sauvetage en mer.

Ainsi, l'évolution de cette obligation ancestrale pourtant profondément ancrée dans la pratique maritime est encore sujette à des interrogations et d'éventuelles adaptations.

Nous commencerons ce mémoire par une présentation du sauvetage de la vie humaine en mer tel qu'instauré par le droit international puis mis en place au niveau interne (partie 1). Nous découvrirons donc que d'un sauvetage spontané effectué uniquement par les capitaines de navire, s'est mise en place une véritable organisation internationale du sauvetage en mer faisant intervenir une diversité d'acteurs. Nous étudierons ensuite le régime juridique particulier de cette obligation légale (partie 2). Nous n'aurons pas la prétention de le remettre en cause. Nous nous attacherons uniquement à soulever de manière objective certaines incertitudes et critiques qui ont pu naître de son application.

PARTIE 1 : L'OBLIGATION DE SAUVETAGE DE VIE EN MER

Cette obligation de sauvetage en mer, traditionnellement morale, a été consacrée par le droit international à travers ses conventions (titre 1) et a été transposée en droit interne afin d'assurer son respect effectif (titre 2).

TITRE 1 : L'OBLIGATION DE SAUVETAGE DE VIE EN MER, UN FONDEMENT JURIDIQUE INTERNATIONAL

Sous l'impulsion de la communauté maritime internationale, le devoir de porter secours aux personnes en détresse en mer va être codifié dans diverses conventions internationales (chapitre 1). Cependant, cette législation internationale apparaît inadaptée au contexte actuel marqué par les migrations s'effectuant par voie maritime (chapitre 2).

Chapitre 1 : L'origine conventionnelle de l'obligation

Cette obligation, consacrée pour la première fois dans la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910¹¹, a ensuite été reprise et complétée dans d'autres conventions internationales. Composée de deux volets, c'est tout d'abord une obligation personnelle incombant au capitaine du navire (section 1) mais c'est également une obligation étatique s'adressant aux États (section 2).

Section 1 : Une obligation individuelle incombant au capitaine de navire

Rappelons par une remarque préliminaire le rôle primordial des navires privés dans le secours de vie en mer. Comme évoqué précédemment, le sauvetage de vie en mer est né grâce à l'entraide des gens de mer. La situation était alors celle d'un navire témoin d'un évènement qui se portait spontanément et de sa propre initiative au secours des personnes. Encore aujourd'hui, les navires sont souvent les premiers à repérer des personnes en détresse en mer, à pouvoir se rendre sur les lieux ou encore à transmettre l'alerte aux services compétents.

Ainsi, on comprend bien que les capitaines sont en première ligne dans l'exécution de cette obligation de secours en mer et ont donc un rôle essentiel à jouer dans son accomplissement.

Mentionnée à plusieurs reprises dans les conventions internationales, cette obligation s'est développée au fil des textes.

¹¹ Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritime du 23 septembre 1910 dite Convention de Bruxelles.

- L'article 11 de la Convention de Bruxelles de 1910 dispose que « *Tout capitaine est tenu autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage, ses passagers de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre* ».

- La règle 33.1 du chapitre V de la Convention SOLAS de 1974¹² prévoit que « *le capitaine d'un navire en mer qui est en mesure de prêter assistance et qui reçoit, de quelque source que ce soit, une information indiquant que des personnes se trouvent en détresse en mer, est tenu de se porter à toute vitesse à leur secours en les informant ou en informant le service de recherche et de sauvetage de ce fait si possible* ». Notons que dans cet article, l'obligation du capitaine s'est élargie ne prenant non plus simplement en compte l'hypothèse d'un sauvetage spontané mais prévoyant aussi l'hypothèse d'un sauvetage suite à la réception d'une information indiquant que des personnes se trouvent en détresse en mer. De plus, cet article renforce l'obligation du capitaine en exigeant de ce dernier d'informer le service de recherche et de sauvetage. Ainsi, avec cette Convention, l'obligation incombant au capitaine devient double. Il s'agira tout d'abord pour le capitaine d'un navire, si cela est possible, de porter secours aux personnes en détresse en mer mais il lui incombera également d'en informer les services compétents.

- Par la suite, l'article 98 de la convention de Montego Bay de 1982¹³ indique que « *Tout état exige du capitaine d'un navire battant son pavillon, pour autant que cela lui soit possible sans faire courir de risques graves au navire, à l'équipage ou aux passagers : a) qu'il prête assistance à quiconque est trouvé en péril en mer ; b) qu'il se porte aussi vite que possible au secours des personnes en détresse s'il est informé qu'elles ont besoin d'assistance, dans la mesure où l'on peut raisonnablement s'attendre qu'il agisse de la sorte ; c) qu'en cas d'abordage, il prête assistance à l'autre navire, à son équipage et à ses passagers, et, dans la mesure du possible, qu'il informe l'autre navire du nom et du port d'enregistrement de son propre navire, ainsi que du port le plus proche qu'il touchera* ».

¹² Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer adoptée le 1^{er} novembre 1974 et entrée en vigueur le 25 mai 1980.

¹³ Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer du 10 décembre 1982.

- Enfin, l'article 10 de la convention de Londres de 1989 sur l'assistance¹⁴ dispose à son tour que « *tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire et les personnes à bord, de prêter assistance à toute personne en danger de disparaître en mer* ». On constate dans cet article la suppression de la référence au sauvetage des personnes mêmes ennemies prévue à l'origine dans l'article 11 de la Convention de Bruxelles de 1910.

De ces différents textes internationaux découlent l'obligation pour les capitaines de navire de se porter au secours des personnes en détresse en mer. Cependant, il était nécessaire qu'une organisation du sauvetage en mer se mette en place afin d'assurer une meilleure effectivité du secours en mer, une obligation de telle envergure ne pouvant pas reposer uniquement sur les épaules des capitaines de navire. Les États doivent donc s'impliquer dans le respect de cette obligation.

Section 2 : Une obligation étatique incombant aux États

Cette obligation s'adresse aussi aux États qui jouent un rôle important dans l'organisation du sauvetage de la vie humaine en mer. Il revient donc aux États du pavillon (§1) et aux États côtiers (§2) de veiller au respect de cette obligation.

§1. L'État du pavillon comme destinataire de cette obligation

Cette obligation s'impose tout d'abord à l'État du pavillon d'un navire, c'est-à-dire, à l'État qui a immatriculé le navire et qui a donc l'autorité et la responsabilité du navire¹⁵.

L'État du pavillon doit insérer l'obligation de porter secours en mer dans son droit interne et doit en assurer le respect par les navires battant son pavillon. Il exige donc aux capitaines de ces navires de porter secours à toute personne en détresse et veille à ce que ces navires accomplissent cette obligation.

§2. L'État côtier comme destinataire de cette obligation

Cette obligation s'impose ensuite aux États côtiers. Les États côtiers ont une souveraineté sur leurs eaux intérieures et sur leur mer territoriale et doivent donc faire respecter cette

¹⁴ Convention internationale sur l'assistance maritime du 28 avril 1989.

¹⁵ https://fr.wikipedia.org/wiki/État_du_pavillon

obligation en s'assurant qu'un secours puisse être apporté à toute personne en détresse dans ces zones maritimes.

Précisons que l'organisation d'une opération de secours revient normalement aux services de l'État au large duquel les personnes se trouvent en détresse c'est-à-dire à l'État dont les côtes sont les plus proches. Ainsi, dans l'arrêt « Navire François Vieljeux »¹⁶, la question s'était posée de savoir à quel État appartenait la responsabilité du sauvetage des personnes à bord de ce navire. En l'espèce, le navire François Vieljeux avait fait naufrage au large des côtes espagnoles (environ 50km). Il incombait donc à l'Espagne d'intervenir et d'organiser les opérations de sauvetage, ses côtes étant les plus proches du lieu de l'incident. Dans cet arrêt, il a pu être reproché à la France de ne pas être intervenue, précision faite que le navire était alors à plus de 800km des côtes françaises. L'État français n'avait pourtant pas l'obligation d'intervenir car il n'était pas responsable de cette zone. Et ce même « *en cas de carence des services de l'État étranger responsable* »¹⁷ et même si le navire battait pavillon français. La France avait quand même déployé des moyens, ce qui traduit une fois encore la solidarité face aux dangers de la mer allant ainsi au-delà de l'obligation imposée aux États. La solution serait restée inchangée si cette évènement était intervenu sous le régime de la Convention SAR.

Les Etats côtiers ont l'obligation première de mettre en place à terre sur leurs côtes des services de recherche et de sauvetage compétents. En effet, l'article 98§2 de la Convention de Montego Bay de 1982 impose aux Etats côtiers de « *faciliter la création et le fonctionnement d'un service permanent de recherche et de sauvetage adéquat et efficace pour assurer la sécurité maritime et aérienne et, s'il y a lieu, collaborent à cette fin avec leurs voisins dans le cadre d'arrangements régionaux* ». Ces États doivent assurer une veille et une surveillance permanente de leurs côtes et doivent prendre toutes les dispositions nécessaires pour assurer l'exécution et la coordination des opérations de recherche et de sauvetage des personnes en détresse auprès de leurs côtes¹⁸. Il est prévu

¹⁶ P. Chaumette, *DMF* 1988, p. 788, obs. sous CE, 13 mars 1998, navire « François Vieljeux ».

¹⁷ Ibid note 13.

¹⁸ Convention SOLAS, règle 15 : « *tout État contractant s'engage à assurer que toutes les dispositions nécessaires sont prises pour la veille sur côtes et pour le sauvetage des personnes en détresse en mer auprès des côtes. Ces dispositions doivent comprendre l'établissement, l'utilisation et l'entretien de toutes installations de sécurité maritimes jugées pratiquement réalisables et nécessaires, eu égard à l'intensité du trafic maritime en mer et aux dangers de la navigation, et doivent, autant que possible, fournir des moyens adéquats pour repérer et sauver les personnes en détresse en mer* ».

que « *ces dispositions doivent comprendre l'établissement, l'utilisation et l'entretien de toutes installations de sécurité maritime jugées pratiquement réalisables et nécessaires* »¹⁹.

On comprend donc que l'obligation des États côtiers en matière de sauvetage avant l'adoption de la Convention SAR se limitait donc à porter secours aux personnes en détresse à proximité de leurs côtes. Il était donc nécessaire de prévoir une organisation de la recherche et du sauvetage en mer au-delà des eaux territoriales, en dehors des zones maritimes souveraines d'un État.

La Convention SAR de 1979²⁰ va élargir le champ d'application de cette obligations qui va s'adresser aux États côtiers responsables d'une zone SAR. Cette convention a pour objectif la mise en place d'un cadre international d'organisation des opérations de recherche et de sauvetage des personnes en détresse en mer. Jusqu'à l'adoption de cette convention, aucun dispositif international n'était alors prévu pour la recherche et le sauvetage, aucun partage des eaux internationales n'existait. L'organisation du sauvetage en mer dépendait de chaque Etat et pouvait donc être inégale selon les régions, certaines possédant une organisation bien établie permettant de fournir un secours efficace et rapide alors que d'autres en étaient pleinement dépourvues²¹. En effet, cette obligation de sauvetage en mer s'imposait aux Etats côtiers dans leurs eaux intérieures et dans leur mer territoriale mais qu'en était-il au-delà de ces zones ? Cette convention va donc consacrer une approche internationale de la recherche et du sauvetage en mer. L'idée étant alors que quel que soit l'endroit où une personne se trouve en détresse en mer, un sauvetage efficace et rapide pourra lui être porté.

Les États partis à la Convention SAR ont donc l'obligation première de mettre en place de vastes zones de recherche et de sauvetage. Les océans et les mers ont donc été divisés en 13 régions de recherche et de sauvetage au sein desquelles les États côtiers, par des accords en coordination avec l'OMI, ont délimité des zones SAR. Les États sont responsables de la zone SAR pour laquelle ils se sont engagés et doivent donc fournir des services de recherche et de sauvetage. Ils doivent aussi et surtout être capables d'intervenir et de coordonner les opérations de sauvetage en cas d'alerte d'une personne en détresse dans leur zone SAR. Ces zones de responsabilité sont de larges zones allant au-delà des eaux

¹⁹ Ibid note 15.

²⁰ Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes adoptée le 27 avril 1979 à Hambourg et entrée en vigueur le 22 juin 1985.

²¹ [http://www.imo.org/fr/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-\(SAR\).aspx](http://www.imo.org/fr/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-(SAR).aspx)

intérieures et de la mer territoriale des États et sont donc établies sans tenir compte des frontières des États. Ces zones SAR peuvent donc inclure la Haute mer, les États étant alors responsable d'une zone SAR sur laquelle il n'exerce pas forcément leur souveraineté. Précisons que l'objectif de ces zones SAR n'est pas d'étendre la souveraineté de l'État responsable d'une zone mais bel et bien la sauvegarde de la vie humaine en mer²².

Cependant, la délimitation de ces zones SAR conduit à certaines incertitudes.

Tout d'abord, certaines zones SAR se superposent et se retrouvent donc communes à deux États. C'est le cas en Méditerranée pour la zone SAR maltaise et la zone SAR italienne qui se chevauchent, engendrant des difficultés pour déterminer à qui appartient la responsabilité de mener les opérations de sauvetage. De plus, il apparaît évident que l'organisation du sauvetage dans certaines zones SAR est plus efficace que dans d'autres. Certains États n'ont pas forcément les moyens suffisants et/ou adéquats pour intervenir. La question s'est notamment posée pour la Libye qui a créé unilatéralement sa zone SAR en 2018 et dont l'efficacité de sa zone SAR a pu être remise en doute. Par ailleurs, d'autres États peuvent être responsable de zones trop étendues étant alors plus difficile pour eux d'intervenir rapidement, nous pensons notamment à la zone SAR australienne.

Sur le plan interne, les États ont aussi pour obligation de créer un ou plusieurs centres de coordination et de sauvetage (MRCC) avec les moyens nécessaires. Ces MRCC étant responsables de la réception et de la transmission des appels de détresse, ils doivent être capable de recevoir et de relayer les alertes. Les MRCC sont aussi chargés d'assurer l'organisation et la coordination des opérations de recherche et de sauvetage²³. Ils devront donc faire appel aux moyens d'État ou donner des instructions à des navires privés présents à proximité de la zone d'intervention. Il nous semble important de préciser que les services de recherche et de sauvetage à terre ont besoin des navires privés et ne peuvent à eux seuls gérer toutes les opérations de sauvetage en mer. Ainsi malgré cette organisation étatique du sauvetage en mer, les navires privés restent sollicités et intégrés dans les opérations de secours en mer. Par ailleurs, ces MRCC doivent être opérationnels 7 jours sur 7, 24h sur 24. Ils sont notamment connectés au SMDSM qui est un système de radiocommunications maritimes élaborée sous l'égide de l'OMI. Ce système international utilise les moyens de télécommunication pour la recherche et le sauvetage en mer et permet donc de rentrer en contact avec les MRCC rapidement et à tout moment. Avant la création du SMDSM, les

²² Source.

²³ Convention SAR, annexe 1.3.5.

messages de détresse étaient uniquement envoyés aux navires sur zone qui pouvaient intervenir ou qui relayaient l'alerte.

Cependant, chaque État a une organisation pour la recherche et le sauvetage qui lui est propre. En effet, pour certains États plusieurs MRCC sont répartis le long de leurs côtes, c'est le cas en France avec les CROSS (appellation française des MRCC). À l'inverse, d'autres États ont un seul MRCC sur tout leur territoire. Cette différence peut donc générer des écarts dans l'efficacité et la rapidité des opérations de sauvetage. En effet, une bonne répartition des MRCC sur le territoire d'un État est conseillée afin d'assurer une surveillance efficace et permettre d'intervenir le plus rapidement possible face à une situation de détresse.

La Convention SAR encourage et accorde une importance majeure à la coopération internationale en matière de recherche et de sauvetage entre États. Leur coopération est indispensable afin d'assurer un sauvetage efficace et rapide dans n'importe quel espace maritime et notamment afin d'éviter toute défaillance pouvant avoir de graves conséquences. Un MRCC qui reçoit une alerte peut alors aviser les autres MRCC intéressés. Ainsi, un MRCC de l'État du pavillon qui reçoit un appel de détresse d'un de ses navires qui se trouve dans autre zone SAR devra en informer le MRCC responsable de cette zone qui devra donc prendre le relai et organiser et coordonner l'opération de sauvetage. Par ailleurs, en vertu de la solidarité maritime, même si un État n'est pas responsable d'une zone SAR, il pourra quand même être amené à participer. Cette coopération s'entend aussi au moment du débarquement à terre des personnes sauvées.

Cette convention est complétée par un manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (Manuel IAMSAR). Ce manuel n'est pas obligatoire et sert juste à accompagner les États dans l'accomplissement de leurs obligations.

Pour conclure, malgré la mise en place d'une organisation internationale du sauvetage en mer, le cadre législatif de cette obligation semble inadapté au contexte de migrations par voie maritime.

Chapitre 2 : Une législation internationale inadaptée face aux migrations par voie maritime

Alors qu'à l'origine, le cadre juridique du secours en mer était prévu pour venir en aide aux victimes d'évènement de mer²⁴, il est aujourd'hui bousculé par le phénomène de mouvements migratoires par voie maritime. D'un sauvetage maritime dit « classique », nous assistons à une nouvelle forme de sauvetage caractérisé par un secours porté à un grand nombre de personnes. Certains parlent de « sauvetage de masse »²⁵. Le cadre juridique en vigueur est-il applicable et adapté au sauvetage des migrants en mer ?

Nous verrons dans ce chapitre que l'obligation de secours en mer, telle que mentionnée dans les textes, n'est pas adaptée à la situation des migrants en mer (section 1) et nécessite des précisions afin d'éviter que son exécution soit mise en danger (section 2).

Section 1 : Le sauvetage des migrants en mer, entre flou et incertitude juridique

Tout d'abord, la problématique des migrants en mer n'est pas expressément abordée par les conventions internationales. Nous devons donc faire face à l'insuffisance du droit international face à ce phénomène de migration par voie maritime. Nous allons donc tenter une interprétation des textes internationaux existants afin de les appliquer aux cas de sauvetage des migrants en mer. Nous remarquons très vite que des notions de détresse en mer (§1) et de débarquement dans un « lieu sûr » (§2) surgissent des doutes.

§1. La notion de détresse en mer, une notion subjective

Rappelons que la détresse constitue une condition déterminante du déclenchement d'un sauvetage en mer. Or, la situation de détresse des migrants en mer a pu être contestée. Les migrants à bord de leur embarcation de fortune peuvent-ils être considérés dans une situation de détresse ?

Cette notion a été définie par la Convention SAR de 1979 comme une situation dans laquelle il est raisonnable de penser qu'un navire ou une personne est menacé d'un danger

²⁴ O. Melennec, « Aquarius, le droit maritime n'est pas adapté à l'afflux des migrants en Méditerranée », 2018 - Ouest-France.fr.

²⁵ <https://poka.fr/2020/01/28/sauvetage-de-masse-droit-maritime-et-humanite-on-a-discute-avec-le-president-de-s-o-s-mediterranee/>

grave et imminent et qu'il a besoin d'un secours immédiat²⁶. Une situation de détresse peut intervenir soit à bord d'un navire, d'une embarcation de fortune, ou dans la mer. Elle peut se manifester à proximité des côtes ou au large. L'alerte peut être donnée par la personne en détresse, par un navire témoin ou toute autre personne ayant connaissance de cette situation²⁷. La détermination d'une situation de détresse repose sur un faisceau d'indices. On peut s'appuyer sur des éléments objectifs tels que des signes visuels et auditifs d'appels à l'aide, le fait qu'une embarcation soit en surcharge et/ou à la dérive, que les personnes à son bord soient dans un mauvais état, que l'on constate l'absence de capitaine et d'équipage à bord, l'absence d'instruments de navigation²⁸... Cependant, « *l'existence d'un appel de détresse ou d'une notification de la part d'un MRCC ne conditionne pas l'application du régime de sauvetage* »²⁹. Précisons qu'une situation de détresse est identifiable par un marin raisonnable, le capitaine étant le plus apte à apprécier et à évaluer une éventuelle situation de détresse.

Par ailleurs, il a pu être considéré que les migrants qui prennent la décision de partir en mer à bord d'embarcations non équipées, ni sécurisées, se mettent volontairement en détresse.³⁰ La question s'est posée de savoir si cette mise en détresse « volontaire » est compatible avec l'obligation de sauvetage de vie en mer. En effet, comme l'a rappelé l'arbitre maritime Jean-Patrick Marcq, « *l'obligation d'assistance est basée sur l'aléa* ». ³¹ Ainsi, « *en se mettant volontairement en détresse, cette obligation est alors forcée par cet acte volontaire* »³². On se retrouve, comme l'ont précisé Alina Miron et Bérangère Taxil dans leur article « Requiem pour l'Aquarius » face à « *une confrontation entre deux logiques incompatibles, celle du secours en mer et celle des migrations volontaires* »³³ . On remarque néanmoins que les termes utilisés dans les conventions internationales sont suffisamment généraux de sorte qu'ils puissent trouver à s'appliquer aux migrants en mer. La Convention de Montego Bay impose dans son article 98, le devoir de secourir « *quiconque est trouvé en péril en mer* ». De plus, la Convention SAR tout comme la

²⁶ Convention SAR, chap. 1.3.11.

²⁷ Instruction du 10 janvier 1973 relative à l'organisation des recherches et de sauvetage des personnes en détresse en mer en temps de paix, Lamilyne - Décret n° 70-660 du 8 juillet 1970 concernant les personnes embarquées à bord des navires ou d'embarcations.

²⁸ Règlement de l'UE n°656/2014. Art 9(f).

²⁹ A. Miron et B. Taxil, « Requiem pour l'Aquarius. Les sauvetages en mer, entre instrumentalisation et criminalisation », *La revue des droits de l'homme*, 2019, p.4.

³⁰ JP. Marcq, « Histoire du sauvetage en mer », *Chambre arbitrale maritime de Paris*

³¹ JP. Marcq, « L'obligation d'assistance défiée par les flux migratoires clandestins, nouvelles formes de piraterie ? Les armateurs victimes collatérales, une difficulté supplémentaire pour les arbitres maritimes », Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris, *Gaz. Pal*, 2015, n°38.

³² Ibid note 28.

³³ Ibid note 26.

Convention SOLAS, insiste sur le fait que le sauvetage doit s'opérer « *sans tenir compte de la nationalité ou du statut de cette personne, ni des circonstances dans lesquelles celle-ci a été trouvée* »³⁴. On comprend aisément qu'il faut procéder aux opérations de sauvetage sans discrimination des personnes trouvées en détresse en mer, le devoir de secours en mer prévaut sur toute autre considération. Comme le rappelle Filippo Grandi, Haut-commissaire des nations unies pour les réfugiés, « *sauver des vies en mer n'est pas un choix, ni un sujet politique mais une obligation séculaire* »³⁵.

La question s'est aussi posée de savoir si les personnes secourues et donc à bord du navire sauveteur pouvaient encore être considérées en situation de détresse³⁶ ? Il a pu être défendu que la situation de détresse cesse dès lors que les migrants se trouvent à bord du navire leur ayant porté secours. La Convention SAR se limite à donner une définition de la notion de détresse sans déterminer précisément à partir de quel moment cette situation de détresse débute et s'achève. Le HCR considère que l'obligation de secours ne cesse que lorsque « *les passagers ont été débarqués en un lieu sûr* »³⁷. Une fois les personnes secourues, il va falloir les débarquer. L'obligation de débarquement dans un « lieu sûr » intervient alors non sans susciter certaines difficultés.

§2. L'obligation de débarquement dans un « lieu sûr », une notion imprécise

En 2004, suite à l'affaire du Tampa³⁸, l'OMI a adopté des amendements aux conventions SAR et SOLAS imposant l'obligation de débarquement dans un « lieu sûr ».

Cette phase de débarquement fait partie intégrante de toute opération de sauvetage marquant ainsi son achèvement. Des complications interviennent régulièrement au moment de cette deuxième étape.

La notion de « lieu sûr » reste floue et fait l'objet de divergences d'interprétation selon les États. Conformément à la résolution MSC. 167 (78) de l'OMI³⁹, un lieu sûr est « *un*

³⁴ Convention SAR, Chap. 2.1.10 – Convention SOLAS, chap. V règle 33 : « *L'assistance doit être apportée à toute personne sans tenir compte de la nationalité ou du statut de cette personne, ni des circonstances dans lesquelles elles sont trouvées* ».

³⁵ JP. Pancrario, « Quels sont les droits des migrants en mer ? », vie-publique.fr, 2019.

³⁶ A. Miron et B. Taxil, « Requiem pour l'Aquarius. Les sauvetages en mer, entre instrumentalisation et criminalisation », *La revue des droits de l'homme*, 2019, p.5.

³⁷ UNHCR, « Le traitement des personnes sauvées en mer », §21.

³⁸ En août 2001, le navire Tampa se porte au secours de migrants en mer au large de l'Australie. Le navire va se heurter au refus de débarquer de la part des autorités australiennes, avant de finalement être autorisé à les débarquer sur le territoire australien.

³⁹ OMI, Résolution MSC.167 (78) du 20 mai 2004 portant adoption des Directives sur le traitement des personnes secourues en mer.

*endroit où les opérations de sauvetage sont considérées comme terminées et où la vie et la sécurité des survivants n'est plus menacée et où leurs besoins fondamentaux (tels que vivres, un abri, soins médicaux) peuvent être satisfaits. De plus, c'est un endroit à partir duquel peut s'organiser le transport des survivants vers leur prochaine destination ou leur destination finale »*⁴⁰. Précisons que cette résolution de l'OMI n'est pas contraignante mais apporte néanmoins des éléments permettant de clarifier quelque peu cette obligation. Seul le capitaine est apte à déterminer le port le plus adapté pour le débarquement. Actuellement, la Libye ne peut être considérée comme un lieu sûr. Ce qui n'empêche pas que des personnes y soient débarquées, sans qu'aucune poursuite soit engagée.

Par ailleurs, dans le silence des conventions, les États considèrent à tour de rôle que le « lieu sûr » doit être le port le plus proche du lieu de sauvetage ou l'un des ports de l'État responsable du sauvetage. L'État de Malte a notamment pu considérer que le débarquement devait avoir lieu dans le port le plus proche (souvent l'île italienne de Lampedusa) alors même que le sauvetage était intervenu dans la zone SAR maltaise. Inversement, l'Italie a pu considérer que le sauvetage ayant eu lieu dans la zone SAR maltaise, le débarquement devait avoir lieu dans un port maltais puisque Malte était en charge du sauvetage. Cependant, tout comme le critère du port le plus proche n'est pas prévu juridiquement⁴¹, le lieu sûr ne désigne pas nécessairement l'un des ports de l'État responsable du sauvetage. Aucune disposition ne tranche explicitement pour l'une ou l'autre de ces options. Le droit maritime prévoit pourtant que le débarquement doit intervenir dans les meilleurs délais possible permettant une déviation minimum dans la route du navire⁴². Ne peut donc pas y voir une incitation à débarquer dans le port le plus proche ? L'OMI a pu recommander à l'Etat responsable de la zone SAR dans laquelle le secours était intervenu, d'autoriser le débarquement sur son territoire si aucune solution n'était trouvée. Précisons que souvent le retour des migrants vers l'un des ports de leur pays d'origine n'est pas une option. Pour l'OMI et le HCR, il devrait y avoir « *un droit d'accès universel aux ports des navires en détresse* »⁴³.

⁴⁰ Directive IMO MSC. 167(78) - Convention SAR 1.3.2

⁴¹ A. Montas et C. Genonceau, « L'Aquarius », *DMF* 2018, n°805, p.6 : « *Aucune disposition ne permet de considérer que l'État dont le port est le plus proche du lieu du sauvetage doit être ipso facto considérer comme le lieu de débarquement le plus sûr* »

⁴² Convention SOLAS règle 33 et Convention SAR annexe 3.1.9: « Les capitaines doivent s'écarter le moins possible de la route prévue »

⁴³ Directives sur le traitement des personnes secourues en mer – A. Montas et C. Genonceau, « L'Aquarius », *DMF* 2018, n°805, p.683

Aucune obligation positive détermine à quel État il appartient d'autoriser le débarquement des personnes sauvées sur son territoire, la seule obligation imposée par les textes internationaux étant le débarquement dans un « lieu sûr » sans nulle autre précision. Il n'y a « *pas d'obligations spécifiques, les conventions maritimes sont silencieuses en matière d'accueil sur la terre ferme* » rapporte Patrick Chaumette⁴⁴, qui poursuit partageant un constat critique de la situation : « *Selon le droit international, on doit les sauver mais on n'est pas obligé de les accueillir* »⁴⁵.

Nous devons donc faire face à une incertitude quant à cette notion faisant ainsi naître une ambiguïté qui bénéficie aux États qui ne cessent de se renvoyer la balle. En effet, les États souvent réticents à accueillir des migrants sur leur sol ont tendance à refuser l'accès à leurs ports lorsqu'il s'agit de débarquer les migrants sauvés. Le droit international n'a pas prévu l'obligation pour les États d'autoriser le débarquement sur leur territoire. Par ailleurs, les États côtiers ont le droit de réglementer l'accès à leurs ports⁴⁶. Ces derniers ne violent donc aucune obligation en refusant le débarquement dans leurs ports. De plus, les États côtiers disposent d'un droit de protection conféré par la Convention de Montego Bay dans son article 25 leur permettant de prendre toutes les dispositions nécessaires pour empêcher un passage qu'ils considèrent offensif⁴⁷. Il est donc difficile de concilier cette obligation maritime avec la souveraineté territoriale des États.

Par ailleurs, le droit international ne dit pas formellement que ce lieu doit être un port. On en revient à la question des personnes secourues à bord du navire leur ayant porté secours. Peuvent-elles être considérées dans un « lieu sûr » ? Il est évident que ces personnes ne peuvent pas rester indéfiniment sur le navire. Le navire de sauvetage ne peut constituer qu'un « lieu sûr » provisoire avant le débarquement sur la terre ferme⁴⁸.

⁴⁴ P. Chaumette, <https://information.tv5monde.com/info/migrants-en-mediterranee-que-dit-le-droit-international>

⁴⁵ P. Chaumette, <https://information.tv5monde.com/info/migrants-en-mediterranee-que-dit-le-droit-international>

⁴⁶ JP. Pancrario, « Quels sont les droits des migrants en mer ? », vie-publique.fr, 2019 : « *Les installations portuaires d'un État faisant partie de ses eaux intérieures et constituant un prolongement de son territoire terrestre sont soumises à sa souveraineté* »

⁴⁷ CNUDM, art. 19(2) : « Le passage d'un navire étant considéré comme violant la souveraineté et portant atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'État côtier s'il contrevient aux lois et règlements d'immigration de l'état côtier ». Un passage pourra être considéré comme offensif s'il débarque des personnes sans autorisation en violation des réglementations d'immigration de l'État côtier. Cependant, comme le constate Arnaud Montas dans son article sur l'Aquarius, « n'est pas considéré comme offensif, l'arrêt ou le mouillage d'un navire humanitaire étranger étant autorisé dans le but de porter secours à des personnes en détresse en mer » : A. Montas et C. Genonceau, « L'Aquarius », *DMF* 2018, n°805, p.683.

⁴⁸ Résolution MSC. 167 (78), Directives sur le traitement des personnes secourues en mer

La responsabilité de trouver un « lieu sûr » pour le débarquement des personnes secourues incombe à l'État qui a réalisé le sauvetage dans sa zone SAR⁴⁹. Ce dernier pourra alors autoriser le débarquement sur son territoire ou devra trouver un autre lieu et coordonner le débarquement. Les États partis aux conventions SAR et SOLAS, même s'ils ne sont pas responsables des opérations de sauvetages sont tenus d'apporter leur coopération pour le débarquement des personnes secourues. Soulignons que Malte n'a pas ratifié les amendements de 2004 refusant ainsi toute responsabilité dans la coordination et la coopération du débarquement des personnes secourues dans sa zone SAR.

On comprend donc que l'obligation de sauvetage en mer ne peut être pleinement remplie que si les États assument leur obligation en matière de débarquement⁵⁰. Le droit maritime n'a pas su combler ce flou juridique au risque de conduire à un déclin du secours en mer.

Section 2: Vers une mise en danger de l'obligation

De ces incertitudes juridiques résultent des conséquences préjudiciables pour les acteurs du sauvetage qui peuvent être découragés d'accomplir leur devoir de secours en mer.

On se rappelle de l'affaire du « left-to-die boat », un zodiac quittant les côtes libyennes avec à son bord des migrants va connaître une panne de moteur. Malgré les appels de détresse lancés par les migrants puis relayés par les garde-côtes italiens auprès de l'ensemble des navires présents sur zone, leur appel est resté vain. Aucun navire n'a accompli son obligation de porter secours en mer, condamnant les migrants à une fin tragique.

Les navires de commerce ne sont pas équipés pour accueillir autant de personnes à bord. Le sauvetage des migrants en mer pourrait donc les exposer à des risques de sécurité notamment de déroutement⁵¹ mais également des risques sanitaires ainsi qu'à coûts additionnels⁵². Mais ce que craignent avant tous les navires c'est de ne pas avoir de

⁴⁹ Convention SAR, chap. 3, §3.1.6, alinéa 4 et Convention SAR, Chap.3.1.9 : Trouver « le ou les lieux les plus appropriés pour débarquer des personnes trouvées en détresse en mer et ce dans les meilleurs délais raisonnablement possible »

⁵⁰ European Transport Federation, An ETF Statement on Sea Rescue in the context of the migrant crisis, 17 déc. 2018 - A. Miron et B. Taxil « Requiem pour l'Aquarius. Les sauvetages en mer, entre instrumentalisation et criminalisation », *La revue des droits de l'homme*, 2019

⁵¹ En effet, en mars 2019, alors qu'un pétrolier turc après avoir porté secours à des migrants prenait la direction des ports libyens pour débarquer les naufragés, ces derniers avaient alors pris possession du navire et mis le cap vers Malte.

⁵² JP. Marcq, « L'obligation d'assistance défiée par les flux migratoires clandestins, nouvelles formes de piraterie ? Les armateurs victimes collatérales, une difficulté supplémentaire pour les arbitres maritimes », Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris, *Gaz. Pal.*2015, n°38

solution de débarquement rapide. Ces derniers devant assurer des rotations commerciales, ils ne peuvent pas se permettre de prendre du retard et de subir des pertes financières. On comprend donc bien pourquoi les navires de commerce tentent de plus en plus de se soustraire à cette obligation notamment en contournant certaines zones de passage de ces embarcations. Pour Jean-Patrick Marcq « *les navires de commerce sont des victimes collatérales de la contradiction entre le statut international du droit de la mer et la volonté des états d'y appliquer un droit des frontières* »⁵³.

Par ailleurs, cette obligation de secours en mer se heurte à un contexte de lutte contre l'immigration illégale par voie maritime. On assiste à « *une instrumentalisation politique des failles du droit maritime à des fins dissuasives* » ou encore à « *une criminalisation du sauvetage* ». ⁵⁴ Certains États adoptent une législation répressive à l'encontre des navires se portant au secours des migrants. Les capitaines de navire qui ne font pourtant que s'acquitter de leur devoir se voient désormais visés par des procédures judiciaires et risquent l'emprisonnement et/ou des amendes. Les navires peuvent aussi faire l'objet de procédures administratives pouvant entraîner leur immobilisation. Le principal chef d'accusation est la participation au trafic illicite de migrants⁵⁵, c'est-à-dire le « *fait d'assurer l'entrée illégale d'une personne dans un Etat afin d'en tirer un avantage financier ou matériel* »⁵⁶. Cependant, les opérations de secours en mer n'entrent pas dans cette définition. Il s'agit donc de veiller à ce qu'elles ne soient pas requalifiées en participation au trafic de migrants⁵⁷. Les Nations Unies ont invité les Etats à « *ne pas condamner les capitaines de navire pour trafic de personnes lorsqu'ils secourent des personnes en détresse en mer et à appeler les Etats à mettre en place des mécanismes permettant la compensation des pertes financières subies par les navires du fait du secours des personnes en mer* »⁵⁸. De même, John Lyras⁵⁹ demandait à ce que « *les capitaines des navires qui sauvent des vies humaines en mer ne soient jamais pénalisés. Ils devraient au*

⁵³ Ibid note 41.

⁵⁴ A. Miron et B. Taxil « Requiem pour l'Aquarius. Les sauvetages en mer, entre instrumentalisation et criminalisation », La revue des droits de l'homme, 2019

⁵⁵ Affaire Morthadha et du Mohamed El-Hedi : ces bateaux de pêcheurs tunisiens avaient porté secours à des migrants au large des côtes italiennes. Ces derniers avaient été débarqués sur l'île de Lampedusa malgré le refus des autorités italiennes. Les pêcheurs ont été arrêtés et soupçonnés d'être des passeurs. Dans l'affaire du Cap Anamur: ce navire a porté secours en juin 2004 à des migrants au large des côtes libyennes. L'Italie après avoir refusé l'entrée dans ses ports va finalement donner l'autorisation de débarquer en Sicile. Cependant le capitaine sera arrêté.

⁵⁶ Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer, art. 3(a).

⁵⁷ Conférence des États partis à la Convention des NU contre la criminalité transnationale organisée

⁵⁸ UNODC « issue paper: smuggling of migrants by sea », UNODC, 18 December 2011.

⁵⁹ Haut responsable de la Chambre internationale de navigation

contraire être autorisés à débarquer le plus tôt possible dans le port le plus proche quel que soit le pays »⁶⁰.

Ainsi, il ne faudrait pas que la pérennité de cette obligation soit entachée par cette carence juridique. Rappelons que le sauvetage n'est pas une option mais une obligation positive. Les États doivent donc veiller à ce qu'elle soit appliquée. Ces derniers vont donc mettre en place des systèmes qui leurs sont propres. Nous nous attacherons dans le prochain titre à étudier l'application de cette obligation en France.

TITRE 2 : L'OBLIGATION DE SAUVETAGE DE VIE EN MER, UNE MISE EN ŒUVRE ETATIQUE

En France, cette obligation juridique internationale a été transposée en droit interne (chapitre 1) lequel va prévoir une véritable organisation étatique du sauvetage en mer (chapitre 2).

Chapitre 1 : La prise en compte de cette obligation au travers d'instruments juridiques nationaux

Les dispositions des conventions internationales relatives au sauvetage de la vie en mer ont été mises en œuvre au niveau national par un large corpus juridique composé d'un ensemble de textes législatifs et réglementaires. Ces textes ont pris le soin de reprendre les obligations incombant au capitaine (section 1) et celles incombant à l'État (section 2).

Section 1 : L'obligation pesant sur le capitaine en droit français

Comme indiqué précédemment, l'obligation de porter secours aux personnes en détresse en mer s'adresse avant tout au capitaine des navires.

L'article 85 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande prévoyait que « *Tout capitaine qui, alors qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage ou ses passagers, ne prête pas assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre, est puni de 3 750 euros d'amende et de deux ans d'emprisonnement, ou de l'une de ces deux peines seulement* ». Cet article a été abrogé par

⁶⁰ JP. Marcq, « L'obligation d'assistance défiée par les flux migratoires clandestins, nouvelles formes de piraterie ? Les armateurs victimes collatérales, une difficulté supplémentaire pour les arbitres maritimes », Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris, *Gaz. Pal.* 2015, n°38.

l'ordonnance n°2010-1307 du 28 octobre 2010. Cette même ordonnance va codifier cette obligation dans le Code des transports en son article L. 5262-2 qui prévoit que « *Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage ou ses passagers au sens de l'article L. 5511-6, de prêter assistance à toute personne trouvée en mer en danger de se perdre* ».

Section 2 : L'obligation à la charge de l'État français

Par ailleurs, l'État joue un rôle fondamental dans le sauvetage en mer. C'est « *l'État coordonne la mise en œuvre opérationnelle de l'ensemble des moyens de secours pour la recherche et le sauvetage des personnes en détresse en mer* »⁶¹. L'État va aussi contrôler les conditions d'intervention des secours en mer. En effet, « *Les modalités d'organisation et de mise en œuvre du secours et du sauvetage en mer ainsi que les conditions de l'agrément et de l'exercice des activités des organismes de secours sont fixées par décret en Conseil d'État* »⁶².

Par ailleurs, certaines obligations pèsent sur les communes riveraines de la mer et sur les maires. En effet, dans une bande de 300mètres à compter de la limite des eaux, il en va de la responsabilité du maire de la commune en matière de secours en mer.⁶³ Ce point ne sera pas évoqué dans ce mémoire.

Ainsi, ces différents textes nationaux servent de fondements juridiques sur la base desquels les opérations de sauvetage en mer peuvent légalement être mises en place aujourd'hui.

Chapitre 2 : La mise en place de moyens opérationnels

Ces dispositions nationales ont édifié l'organisation du sauvetage en France (section 1) laquelle implique l'intervention de divers acteurs (section 2).

En remarque préliminaire, précisons le champ d'application spatial de cette obligation en France. Le régime de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer s'applique « *sur l'ensemble des eaux territoriales et des eaux intérieures ainsi que sur les*

⁶¹ Art. L. 742-8 du Code de la sécurité intérieure.

⁶² Art. L. 742-10 du Code de la sécurité intérieure.

⁶³ Art. L.2213-23 Code général des collectivités territoriales.

eaux maritimes internationales dans les zones où la France a accepté (conformément à la Convention de Hambourg) des responsabilités de recherche et de sauvetage »⁶⁴.

Section 1 : L'organisation étatique du sauvetage de vie en mer

L'organisation du sauvetage des personnes en mer relève en grande partie de l'État.

« *La politique générale en matière de secours, de recherche et de sauvetage des personnes en mer est définie par le ministre chargé de la mer* »⁶⁵. Le premier ministre dirige l'action de l'État en mer et sous son autorité, le secrétariat général de la mer mène la politique maritime de l'État pour l'organisation du sauvetage en mer (§1). Sous l'autorité du SGMer, on retrouve le préfet maritime qui occupe une place importante dans les opérations de recherche et de sauvetage (§2) et ce notamment au travers des CROSS (§3).

§1. Le rôle décisionnel du Comité Interministériel de la mer et le Secrétariat Générale de la Mer

Il est prévu par le décret n°95-1232 du 22 novembre 1995 relatif au comité interministériel de la mer et au secrétariat général de la mer que le comité interministériel de la mer :

- Délibère et fixe la politique du gouvernement en mer
- Définit les actions à mener dans le cadre de la fonction de garde-côtes

Le CImer est présidé par le premier ministre et rassemble plusieurs ministres (ministre de l'économie, le ministre des affaires étrangères...). Son fonctionnement est assuré par le Secrétariat Général de la Mer.

Il est prévu par ce même décret que le SGMer est nommé par décret en conseil des ministres et qu'il est chargé de :

- Préparer les délibérations du CImer et de veiller à l'exécution des décisions prises
- Exercer une mission de contrôle d'évaluation et de prospective en matière maritime
- Veiller à la coordination des actions de l'État en mer

⁶⁴ Art. R. 742-1 du Code de sécurité intérieure.

⁶⁵ Art. R. 742-2 du Code de la sécurité intérieure.

Le SGMer qui dispose d'un organisme d'études et de coordination pour la recherche et le sauvetage en mer (SECMAR) est impliqué dans la préparation des décisions relatives au sauvetage en mer.

§2. Le préfet maritime en tant que représentant de l'État en mer

Il est prévu par le décret n°2004-112 du 6 février 2014 relatif à l'organisation de l'action de l'État en mer que le préfet maritime est :

- Le représentant de l'État en mer. Il est donc dépositaire de l'autorité de l'État
- Le délégué du gouvernement
- Le représentant direct du 1^{er} ministre et de chacun des membres du gouvernement
- Officier général de la marine

En métropole, il y a trois préfets maritimes qui sont implantés à Cherbourg (pour la manche et la mer du nord), Brest (pour l'Atlantique) et Toulon (pour la Méditerranée), soit un préfet par façade maritime française. En outre-mer, il n'y a pas de préfet maritime en tant que tel mais le Haut-commissaire du gouvernement dans les territoires d'outre-mer et un Délégué du Gouvernement pour l'Action de l'État en Mer pour les départements d'outre-mer.

Le préfet maritime a :

- Un pouvoir de police administrative générale en mer⁶⁶
- La responsabilité et l'autorité dans les domaines où s'exerce l'Action de l'État en mer (AEM) dont la sauvegarde des personnes en mer.

Selon l'article R. 742-4 du Code de la sécurité intérieure, le préfet maritime assume la responsabilité des opérations de recherche et de sauvetage des personnes en détresse en mer dans les zones de responsabilité française. Il assure la direction des opérations de sauvetage et la coordination de l'ensemble des moyens publics et privés intervenant au cours de ces opérations.

⁶⁶ Décret n°2004-112 du 6 février 2014 relatif à l'organisation de l'action de l'État en mer que le préfet maritime, art. 1.

Même si le préfet maritime est directement responsable des opérations de recherche et de sauvetage, il s'appuie sur les centres opérationnels de surveillance et de sauvetage en mer (CROSS) pour organiser les secours. Il délègue souvent l'organisation et la coordination des opérations de sauvetage aux directeurs des CROSS.

On constate ainsi que la responsabilité opérationnelle du sauvetage en mer est à la charge des préfets maritimes et des CROSS.

§3. Le rôle central des CROSS

Les CROSS sont au cœur du dispositif de recherche et de sauvetage en mer.⁶⁷

Au niveau national, les CROSS sont des services spécialisés du ministère de la transition écologique et solidaire. Ils sont placés sous l'autorité opérationnelle des préfets maritimes et dirigés par des administrateurs aux affaires maritimes.⁶⁸

Plusieurs CROSS sont répartis tout au long des côtes françaises. En métropole, il existe 5 CROSS :

- Le CROSS Gris-Nez (Manche Est - Pas-de-Calais) : compétent de la frontière belge jusqu'au cap d'Antifer
- Le CROSS Jobourg (Manche centrale) : compétent du cap d'Antifer jusqu'à la baie du Mont Saint-Michel
- Le CROSS Corsen (Manche Ouest) : compétent de la baie du Mont Saint-Michel jusqu'à la pointe de Penmarc'h
- Le CROSS Étrel (Atlantique) : compétent de la pointe de Penmarc'h à la frontière espagnole
- Le CROSS Méditerranée (anciennement CROSS La Garde) : compétent sur la côte méditerranéenne

Les 5 CROSS métropolitains sont indépendants.

Il y a un SOUS CROSS permanent Aspretto (Corse) compétent sur la côte corse (sous le contrôle du CROSS Méditerranée)

⁶⁷ Site de la SNSM : <https://www.snsm.org/sauver-des-vies-humaines-en-mer-mission-premiere-de-la-snsm>

⁶⁸ Site du ministère de la transition écologique : <https://www.ecologie-solidaire.gouv.fr/surveillance-et-sauvetage-en-mer>

Et 2 CROSS outre-mer :

- Le CROSS Martinique (Antilles Guyane) compétent aux Antilles et en Guyane
- Le CROSS La Réunion (océan indien) compétent à la Réunion

Au niveau international, les CROSS sont intégrés dans le réseau des MRCC institués par la Convention SAR de 1979⁶⁹. Ils établissent et entretiennent nécessairement des contacts avec les MRCC étrangers.

Les CROSS sont joignables soit par téléphone au 196 (depuis le littoral) soit par canal VHF 16 (en mer).

Les missions du CROSS consistent à assurer une veille permanente des dispositifs de détresse (radios et radar) et à recevoir et analyser les messages de détresse⁷⁰. Ils doivent donc être en mesure de recevoir les alertes. En France, les CROSS sont en liaison avec un centre de réception et de traitement des signaux de détresse localisé à Toulouse (le CNES : Centre National des Études Spatiales) qui est chargé de réceptionner les signaux de détresse. Lorsqu'un appel de détresse est reçu par le CNES, l'information est retransmise auprès des CROSS. Le CROSS Gris-Nez joue le rôle de CROSS centralisateur des informations transmises par le CNES ainsi que le rôle de correspondant français auprès des MRCC étrangers. Cette mission était auparavant confiée au CROSS Etel. Le CROSS Méditerranée quant à lui est le correspondant français auprès des MRCC étrangers présents en Méditerranée. Après avoir reçu et vérifié l'exactitude de l'alerte, ces CROSS sont alors chargés de la répercuter au CROSS concerné qui devra ensuite organiser et diriger l'opération de sauvetage. La mission principale des CROSS est l'organisation des opérations de recherche et de sauvetage et la coordinations des moyens d'intervention. Précisons que les CROSS ont autorité pour faire appel à tout moyen qu'ils jugent appropriés (moyens nautiques ou aériens qu'ils soient publics ou privés)⁷¹. Ils pourront faire appel aux navires présents sur zone ou déclencher d'autres moyens jugés adéquats. Précisons que les CROSS ne disposent pas de moyens de sauvetage propres.

⁶⁹ https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/17142_CROSS_50ANS_BATweb.pdf

⁷⁰ Site du ministère de la transition écologique : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/surveillance-et-sauvetage-en-mer>

⁷¹ Site de la SNSM : <https://www.snsm.org/sauver-des-vies-humaines-en-mer-mission-premiere-de-la-snsm>

Section 2 : La complémentarité des acteurs

Nous notons qu'il y a une mixité des acteurs intervenant dans les opérations de sauvetage en mer. Des acteurs publics (§1) et des acteurs privés (§2) peuvent être appelés à participer à ces opérations.

§1. La participation des acteurs publics relevant de l'Etat

Rappelons qu'à l'origine cette obligation de sauvetage en mer relevait uniquement des acteurs privés. Aujourd'hui, c'est une obligation relevant de l'État qui met à disposition ses propres acteurs dans le cadre de l'Action de l'Etat en Mer.

La Marine Nationale a une mission permanente de sauvetage. Ses unités peuvent être amenées à participer aux opérations de sauvetage en mer notamment en Haute Mer. En effet, la Marine nationale en tant que responsable de l'État en Haute-Mer, dispose d'un atout majeur avec sa capacité d'intervention hauturière. Elle est donc bien souvent le seul acteur pouvant intervenir loin des côtes. Un de ses autres avantages consiste en son important réseau de sémaphores permettant une veille visuelle. De plus, elle dispose de nombreux bâtiments aussi bien nautiques qu'aériens (avions et hélicoptères).

La Gendarmerie nationale qui dispose de moyens nautiques et aériens peut aussi intervenir avec ses vedettes et ses hélicoptères.

De même, les douanes participent activement aux opérations de recherche et de sauvetage et peuvent donc être amenées à intervenir dans les espaces maritimes du littoral avec leurs moyens nautiques et aériens.

Les affaires maritimes qui dépendent du ministère de la transition écologique et solidaire, ont la charge du sauvetage des navires. Elles disposent de 5 CROSS avec des patrouilleurs et des vedettes. A noter qu'elles ne disposent uniquement de moyens nautiques.

Enfin, la sécurité civile peut aussi intervenir grâce à ses moyens aériens.

Ainsi, l'État par son organisation interne et ses nombreux moyens pouvant être déployés lors d'un sauvetage, occupe désormais une place importante dans l'exécution de cette

obligation. Par ailleurs, d'autres acteurs peuvent aussi intervenir : il s'agit des acteurs privés.

§2. Le rôle important des acteurs privés

Depuis l'origine de l'obligation, les acteurs privés jouent un rôle essentiel dans le sauvetage des personnes en mer. Au-delà des navires de commerce, de nouveaux acteurs sont apparus. Ce sont généralement des bénévoles relevant du milieu associatif désireux de faire perdurer cette tradition maritime de secours en mer. La SNSM (A) ainsi que des ONG (B) se sont plus ou moins imposées dans le secours en mer.

A. La prédominance de la SNSM, un acteur majeur du sauvetage en mer

La SNSM est l'un des principaux acteurs de la recherche et du sauvetage en mer⁷².

Elle est née en 1967 de la fusion de deux sociétés de sauvetage en mer : la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés et la Société des Hospitaliers Sauveteurs Bretons.

C'est une association de droit privé à but non lucratif régie par la loi de 1901⁷³. La SNSM a été reconnue d'utilité publique par décret du 30 avril 1970⁷⁴. Par ailleurs, c'est la seule organisation agréée pour le sauvetage des personnes en détresse en mer⁷⁵. En effet, cet agrément accordé par le ministre de la mer ne peut être octroyé qu'à des associations reconnues d'utilité publique disposant de moyens nautiques et exerçant la mission de sauvetage des personnes en détresse en mer à titre d'activité principale⁷⁶. Les principales missions de la SNSM sont la recherche et le sauvetage de vies humaines en mer, la surveillance des plages, la formation et les actions de prévention. Cette mission de service public s'exerce en mer et sur le littoral de la métropole et de l'outre-mer. Notons que la SNSM assure plus de 50% des opérations de sauvetage en mer sur le littoral métropolitain.

Elle intervient le plus souvent sur demande des CROSS et agit toujours sous leur surveillance et coordination. Ses unités de sauvetage doivent se tenir en état de disponibilité en cas d'alerte.

⁷² <https://www.snsn.org/sauver-des-vies-humaines-en-mer-mission-premiere-de-la-snsn>

⁷³ Loi du 1er juillet 1901 relative au contrat d'association.

⁷⁴ Décret du 30 avr. 1970, JO 2 mai 1970, p.12.

⁷⁵ Décret du 2 mai 1988 portant organisation du secours, de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer, spéc. art. 13, JO 6 mai 1988, p.106.

⁷⁶ Art. R 742-13 du code de sécurité intérieure.

La SNSM n'est pourtant pas un service de l'Etat, elle est indépendante et a sa propre gestion. Elle possède uniquement des moyens nautiques tels que des canots pneumatiques et des vedettes. Elle dispose aussi de 214 stations de sauvetage réparties sur tout le littoral. Ses membres sont souvent des sauveteurs bénévoles qui vont collaborer avec les professionnels du sauvetage (affaires maritimes, gendarmerie maritime et nationale...). Cependant, comme soulevé dans la thèse d'Arnaud Montas⁷⁷, les sauveteurs en mer agissent « *par vocation et non par profession* » ce qui sous-entend la « *logique de bénévolat* ». Les bénévoles sont pourtant rémunérés et interviennent principalement pour satisfaire l'obligation de secours en mer, on s'éloigne donc de l'idée de bénévolat telle que prévue juridiquement.

Les ressources financières de la SNSM proviennent de fonds privés notamment de dons d'organismes ou de particuliers mais également de financements de l'État via des subventions étatiques.

B. La position délicate des ONG dans le sauvetage en mer

Avec la situation des migrants trouvés en mer, des navires privés ont été spécialement affrétés par des ONG pour le sauvetage de ces migrants. On pense notamment à certaines associations et leurs navires qui ont pu être médiatisés tel que l'Aquarius de l'association SOS Méditerranée, aujourd'hui remplacé par l'Ocean Viking.

Les personnes à bord de ces navires sont souvent des bénévoles accompagnés de marins expérimentés.

Ces associations sont souvent financées par des dons privés et ne bénéficient pas de soutien des Etats bien au contraire. Ces acteurs sont donc de moins en moins présents sur le terrain, nombreux sont ceux qui subissent quotidiennement les pressions des États.

Ainsi, le devoir de porter secours aux personnes en détresse en mer, relève aujourd'hui d'une obligation juridique impérieuse inscrite et ancrée aussi bien dans les textes internationaux que nationaux. Cependant, son application suscite quelques controverses.

⁷⁷ A. Montas, « *Le quasi-contrat d'assistance : essai sur le droit maritime comme source de droit* », 2005, p. 170

PARTIE 2 : LES OPERATIONS DE SAUVETAGE DE VIE EN MER

Le sauvetage de la vie humaine en mer, obligatoire et gratuit en son principe, peut faire naître d'une part des responsabilités (Titre 1) et d'autre part des coûts (titre 2).

TITRE 1 : LA RESPONSABILITE DU SAUVETAGE DE VIE EN MER

La mise en jeu de responsabilités suite à une opération de secours en mer est le corollaire de l'obligation de sauvetage des personnes en mer. La question se pose de savoir quelles sont les responsabilités susceptibles d'être recherchées. Une responsabilité individuelle d'ordre pénal pourra tout d'abord être recherchée (chapitre 1) mais d'autres responsabilités dont celle de l'Etat pourront l'être également (chapitre 2).

Chapitre 1 : Une responsabilité individuelle d'ordre pénal

Le sauvetage de la vie humaine en mer est obligatoire (section 1) et se caractérise par un régime répressif dans lequel toute abstention pourra être sanctionnée (section 2).

Section 1 : Le caractère obligatoire du sauvetage de vie en mer

Obligatoire en son principe (§1), le sauvetage de vie en mer connaît tout de même une limite (§2).

§1. Un principe fort, l'obligation générale de sauvetage en mer

L'obligation de sauvetage en mer ne vise que les personnes, l'assistance aux biens étant facultative sauf en cas d'abordage.

On peut tout d'abord se poser la question de savoir si le devoir de secours en mer relève d'une obligation de moyen ou de résultat. Pour le Doyen Rodière « *La noblesse de l'intention effacera l'ineptie des moyens* »⁷⁸. Les textes internationaux et nationaux en vigueur ne précisent pas la nature de cette obligation. Seul l'article 5.3 de l'instruction du 29 mai 1990 relative à l'organisation du secours, de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer prévoyait que « *le sauvetage des personnes en détresse en mer ne met à la charge des participants qu'une obligation de moyens* »⁷⁹.

Nous devons prendre en compte les conditions difficiles dans lesquelles peuvent se dérouler une opération de sauvetage notamment parce que des vies humaines sont en péril. Faire de l'obligation de sauvetage, une obligation de résultat serait trop sévère car cela ferait peser une pression trop importante sur les sauveteurs. Ainsi, le sauvetage en mer

⁷⁸ R. Rodière, *Traité général de droit maritime, affrètement & transports*, Dalloz, t2 Les contrats de transport de marchandises, 1968, p. 458.

⁷⁹ Texte abrogé : http://circulaires.legifrance.gouv.fr/pdf/2009/03/cir_26799.pdf

comme obligation de moyen, impose uniquement à la personne portant secours d'accomplir toutes les diligences nécessaires pour sauver la personne en péril, peu importe le dénouement et l'efficacité de l'intervention. Il s'agira seulement pour la personne d'intervenir par son action personnelle ou de transmettre l'alerte à d'autres moyens compétents.

Par ailleurs, en plus de s'imposer à tous, cette obligation de sauvetage en mer doit bénéficier à toute personne en péril de se perdre en mer sans discrimination et quelle que soit la zone maritime où elle se trouve.

Cette obligation est universelle. Elle vaut en temps de paix mais aussi en temps de guerre. L'article 85 du code disciplinaire et pénal de marine marchande puis l'article L. 5262-5 du code des transports prévoit que le sauvetage s'applique à « *toute personne, même ennemie, trouvée en mer en état de se perdre* ». Cette précision se retrouve aussi dans le Code de justice militaire en son article L. 324-11 qui sanctionne « *le fait pour un commandant de force navale ou de bâtiment de refuser, sans motifs légitimes, de porter assistance à un autre bâtiment dans la détresse* », le navire qui coule un bâtiment adverse a le devoir d'en recueillir l'équipage.

Au vu de ces différents éléments, cette obligation pourrait paraître inconditionnelle. Cependant, cette obligation connaît pourtant une exception.

§.2 Une limite légale au sauvetage en mer, la notion de risque

L'idée est posée selon laquelle « *la loi n'impose point l'héroïsme ou la témérité* »⁸⁰. En effet, les textes précisent qu'un navire doit exécuter son obligation de secours en mer « *pour autant que cela lui est possible* », « *sans danger sérieux pour son navire, son équipage, ses passagers* » ou encore « *sans faire courir de risques graves au navire, à l'équipage ou aux passagers* »⁸¹. Les textes posent donc une « *limite légale à cette obligation juridique d'intervenir* »⁸². Il s'agit de ne pas aller au-delà de cette limite. Celui

⁸⁰ T.corr. Mont-de-Marsan, 21 janv. 1959, JCP.G 1959, II, 11086, renv. obs. P.-A PAGEAUD, JCP.G 1959, II, 5990.

⁸¹ Art. 11 de la Convention de Bruxelles de 1910, Règle 33.1 du Chap. V de la Convention SOLAS, art. 18 CNUDM, art. 10 Convention de 1989 sur l'assistance.

⁸² A. Montas, « Le quasi-contrat d'assistance : essai sur le droit maritime comme source de droit », 2005, p.3.

qui transcende cette limite n'était pas obligé d'intervenir. Il ne bénéficiera donc pas forcément du régime du sauvetage.

La notion de risque pouvant justifier l'inaction peut poser des difficultés d'interprétation. Le risque justificatif a pu tout d'abord être entendu comme celui « *qui ferait reculer l'homme honnête et pondéré, placé dans les mêmes circonstances à condition que cet homme soit doté des mêmes capacités matérielles et professionnelles que celui à qui on reproche de n'être pas intervenu* »⁸³. Cependant, cette notion reste abstraite et aucune précision n'a été apportée par les textes notamment quant à la nature que doit revêtir ce risque justificatif. On suppose donc qu'il doit être considéré comme un danger menaçant l'intégrité physique ou la vie d'une personne⁸⁴. Précisons que la simple possibilité de subir un dommage au cours de l'intervention ne libère pas du devoir de secours. La mer étant un milieu périlleux, une opération de sauvetage en mer n'est jamais sans risque. L'absence de risque telle que prévue par les textes ne signifie donc pas une absence totale de risque. Autrement dit, le moindre risque ne libère pas automatiquement de l'obligation légale de porter secours encore faut-il qu'il soit grave et sérieux. L'évaluation d'un danger sérieux provient d'une interprétation résultant d'une appréciation personnelle d'une situation. Il faudra donc tenir compte des circonstances concrètes⁸⁵.

Les juges se montrent sévères à l'égard de ceux qui se sont abstenus de porter secours et ce même si leur intervention pouvait présenter un certain risque. En effet, les juges ont pu condamner un homme qui ne s'était pas jeté à l'eau pour sauver un enfant qui se noyait alors qu'il savait nager. Cette décision a pu être jugée trop sévère. Un homme qui sait nager n'est pas pour autant capable de sauver « *un enfant qui se cramponne à lui et paralyse ses mouvements* » sans se mettre lui-même en danger⁸⁶. Les juges estiment qu'à partir du moment où il y a un besoin de secours, la personne doit intervenir, seul un risque sérieux peut justifier son abstention. Ainsi, le simple fait que le capitaine considère que son intervention n'est pas nécessaire ne suffit pas à justifier son refus d'intervenir pour porter secours. Il en va de même si les circonstances ultérieures viennent à démontrer que le péril n'était pas si grave et que les choses se sont ultérieurement arrangées⁸⁷. Enfin, même dans

⁸³ G. Levasseur, L'omission de porter secours, RID Pénélope. 1955, p. 30.

⁸⁴ https://ledroitcriminel.fr/la_science_criminelle/penalistes/la_loi_penale/infraction/pcpales_incrim/levasseur_non_assist.htm

⁸⁵ A. Montas, « *La prochaine vague est peut-être la dernière* », DMF, n°721, 1^{er} janvier 2011

⁸⁶ T.corr. Abbeville, 12 juill. 1943.

⁸⁷ Cass. Crim., 21 janvier 1954., cité dans le cours de droit pénal spécial de Georges Levasseur : cela « *serait trop facile de prétendre que ce n'était pas un péril si grave que cela, puisque les choses se sont arrangées toutes seules* ».

le cas où une issue fatale est quasiment inévitable, le capitaine considérant le cas comme désespéré et toute intervention vouée à l'échec, il doit tout de même tenter de porter secours. Dans ce sens, il a été jugé qu'«*on est tenu de porter le secours que le devoir d'humanité impose à toute personne, même si ce secours dut être en définitive inefficace*»⁸⁸. On comprend en effet que si le moindre risque justifiait la non-intervention alors le devoir de secours en mer se trouverait extrêmement restreint dans son application. Les risques visés par les textes doivent donc être entendus comme les risques exceptionnels et non comme les risques « normaux » inhérents à la mer⁸⁹.

Seul le capitaine du navire peut apprécier l'existence d'un danger et évaluer le risque. Il se doit d'être raisonnable et prudent dans sa prise de décision. S'il décide de ne pas porter secours, il devra l'inscrire dans le journal de bord en précisant les motifs. En effet, tout refus de porter secours à une personne en détresse en mer doit être justifié.

En cas d'inexistence d'un risque sérieux pour le navire, l'équipage ou les passagers, le capitaine ne pourra justifier de sa non-intervention et se verra donc sanctionné pénalement. Par ailleurs, le capitaine qui décide de ne pas intervenir du fait de l'existence d'un risque sérieux devra tout de même relayer l'alerte auprès d'autres navires à proximité et informer les services à terre de recherche et de sauvetage. Dans le cas contraire, il pourra également s'exposer à des sanctions pénales et ce même s'il justifie d'un risque.

Evoquons l'hypothèse dans laquelle un sauveteur a subi des dommages. Ne peut-on pas en déduire la préexistence d'un risque évident ne rendant pas son intervention juridiquement obligatoire ? Son intervention ne répondait-elle pas uniquement à un devoir purement moral ? De notre point de vue, le fait que le sauveteur subisse des préjudices lors d'une opération de sauvetage ne signifie pas nécessairement que ce dernier a outrepassé son obligation.

Le manquement à cette obligation se traduisant par l'abstention d'intervenir pour porter secours est punissable si le secours pouvait être apporté « sans risque ».

⁸⁸ Cass. Crim., 23 mars 1953, JCP. G 1953, II, 784.

⁸⁹ Idée de M. Bout.

Section 2 : La sanction pénale de l'inexécution de cette obligation

Reposant sur la solidarité des gens de mer, le devoir de secours des personnes en détresse en mer a précédé sa sanction légale⁹⁰. L'incrimination de l'inexécution de cette obligation a transformé une obligation purement morale en une obligation juridique pénalement sanctionnée. Une sanction pénale était nécessaire car l'application de l'obligation seule aurait pu être limitée abandonnant son exécution à la simple morale des personnes. L'incitation au sauvetage des personnes en mer est principalement assurée par un régime répressif⁹¹. On parle ainsi d'« *incitation par la sanction* ».

Autrefois réprimé par l'article 83 et 85 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande, le défaut d'assistance à toute personne trouvée en mer en danger de se perdre est maintenant sanctionné par l'article L. 5262-5 du Code des transports qui dispose que « *Tout capitaine qui, alors qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage ou ses passagers, ne prête pas assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre, est puni de 3 750 € d'amende et de deux ans d'emprisonnement* ». Cet article se superpose avec l'infraction de droit commun de « non-assistance à personne en danger » prévue par l'article 223-6 du Code pénal. Cet article s'adresse à toute personne et non seulement au capitaine d'un navire comme c'est le cas dans l'article du Code des transports. Il prévoit que « *sera puni de cinq ans d'emprisonnement et de 75000 euros d'amende quiconque s'abstient volontairement de porter à une personne en péril l'assistance que, sans risque pour lui ou pour les tiers, il pouvait lui prêter soit par son action personnelle, soit en provoquant un secours* ». On remarque que la répression de cette infraction est plus sévère en droit commun qu'en droit maritime. Il reste à savoir quelle règle doit-on appliquer ? On peut se fier à l'adage selon lequel « *la règle spéciale prime sur la règle générale* ». Cependant, en pratique le droit commun ayant une application plus large a tendance à être plus facilement appliqué. L'infraction pénale générale de droit commun prime pour les événements de mer⁹².

L'omission de porter secours a pu être considérée comme une « *répression de l'égoïsme* »⁹³. L'obligation de porter secours est une obligation de faire qui suppose une

⁹⁰ R. Saleilles, « *De la personnalité juridique* », La Mémoire du droit, Paris 2003, rééd. 1910, p.548.

⁹¹ E. Le Lay, « *Régimes du sauvetage et de l'assistance aux personnes et biens en péril en mer* », juristourisme, 2019, n°216.

⁹² A. Montas, « *Homicide involontaire et non-assistance à personne en danger au cours d'un événement de mer* », DMF, 1^{er} nov. 2007, n°686, obs. sous Cass, Ch. Crim., 13 mars 2007, « *Navire Beau rivage* », n°06-86210.

⁹³ Ibid note 80.

action⁹⁴. A l'inverse, l'omission de porter secours est une infraction de pure omission qui sanctionne un comportement passif réprimant l'abstention de porter secours⁹⁵.

Pour que cette infraction soit caractérisée, des conditions préalables doivent être remplies.

- Il faut l'existence d'un péril grave, imminent et constant c'est-à-dire incontestable. Le péril doit être actuel et doit nécessiter une intervention immédiate. Par ailleurs, le péril doit concerner l'intégrité physique de la personne et l'origine du péril n'a pas d'importance.
- Il faut que le sauveteur potentiel ait connaissance et conscience du péril. Il faut qu'il puisse apporter un secours, sans risque pour son navire, son équipage et les tiers, soit personnellement soit en provoquant un secours en informant les navires à proximité ou les services à terre.

Il faut que ce sauveteur ait refusé volontairement d'intervenir. Le délit de non-assistance à personne en péril ne sanctionne pas une imprudence ou une négligence.

L'infraction est un délit intentionnel ou tout du moins volontaire⁹⁶, uniquement constituée par le refus volontaire de porter secours à une personne en péril.

En effet, ce qui est reproché c'est le fait de rester passif volontairement alors que son intervention aurait pu être utile. Ainsi, un capitaine a été condamné pour non-assistance à personne en danger car après avoir provoqué un naufrage, il s'était limité à signaler cet accident et avait « *lancé inutilement à la mer deux bouées-couronnes* » sans mettre en œuvre tous les moyens possibles pour sauver les naufragés⁹⁷ entraînant ainsi le décès de deux personnes. Dans cette affaire, les juges ont caractérisé ce délit en relevant que « *si l'équipage a signalé le naufrage du chalutier, il a maintenu le cargo à une distance (trop éloignée) du bateau naufragé, se bornant à lancer inutilement deux bouées et omettant « tout manœuvre efficace » d'assistance au matelot qui a coulé* ». Par ailleurs, les juges ont précisé que « *le capitaine du cargo aurait pu « par son action personnelle, sans risque pour lui ou les membres de l'équipage, porter à cette victime l'assistance nécessaire* » et qu'il a « *volontairement* » omis de le faire ». Le capitaine du cargo à l'origine de

⁹⁴ L. Huguency, « *Omission de porter secours* », op.cit., spéc. p.546.

⁹⁵ P. Chaumette, « *Non-assistance à matelot en danger, faute intentionnelle* », Chalutier Vierge de l'Océan, Lamyline concernant le délit de non-assistance à personne en danger qui est un délit d'omission qui « *réprime l'abstention volontaire de porter à une personne en péril l'assistance que, sans risque pour lui ou les tiers, il pouvait lui prêter par son action personnelle ou en provoquant les secours* ».

⁹⁶ A. Montas, « *Le quasi-contrat d'assistance : essai sur le droit maritime comme source de droit* », 2005.

⁹⁷ A. Montas, « *Homicide involontaire et non-assistance à personne en danger au cours d'un événement de mer* », DMF, 1^{er} nov. 2007, n°686, obs. sous Cass. Crim., 13 mars 2007, n°06-86.21.

l'accident aurait dû intervenir. Aucun risque sérieux ne pouvait justifier son inaction. Le fait qu'il ait pour autant transmis l'alerte à d'autres personnes n'a pas suffi à le libérer de son obligation. La conclusion du tribunal correctionnel dans l'affaire du navire Beau Rivage nous semble très explicite : « *Si "la loi" oblige celui qui est en état de le faire à prêter assistance à une personne en péril, soit par action personnelle, soit en provoquant un secours, elle "n'a pas entendu", en formulant cette alternative, "lui laisser une option arbitraire entre deux modes d'assistance" dont l'efficacité, selon la nature et les circonstances du péril, peut être bien différente ; "qu'elle lui fait au contraire un devoir d'intervenir par celui-là même de ces deux modes que la nécessité commande, et même, s'il le faut, par leur emploi cumulatif, fût-il même démontré que le secours commandé par le devoir d'humanité dût être en définitive inefficace"* ».

- Par ailleurs, il y a une indifférence du résultat de l'intervention de secours.
« *Les conséquences dommageables ne sont pas un élément constitutif du délit* »⁹⁸.
Précisons que le sauveteur ne pourra pas être sanctionné si la personne nécessitant l'aide a succombé avant qu'un secours n'ait pu lui être apporté⁹⁹.

Ce délit de non-assistance à personne en danger peut se coupler avec d'autres formes d'inaction tel que l'homicide involontaire et le délit de fuite dont nous ne pourrions traiter dans le cadre de ce mémoire.

Au-delà de la responsabilité pénal individuelle, l'État peut aussi voir sa responsabilité engagée en matière de sauvetage en mer.

Chapitre 2 : Les responsabilités pour les opérations de sauvetage de vie en mer

Des fautes peuvent être commises dans l'organisation et l'exécution des secours en mer. Des responsabilités vont donc pouvoir être recherchées et notamment celle de l'État (section 1). On peut aussi se poser la question de savoir si la responsabilité de la personne sauvée peut être engagée (section 2). Enfin, nous évoquerons le sauvetage de vie en mer en tant que cause d'exonération de responsabilité du transporteur maritime (section 3).

⁹⁸ L. Huguenev, « *Omission de porter secours* », op.cit., spéc. p.546.

⁹⁹ Tr. corr. Caen 28 juin 1989, JurisData n°1995-049209, suite à une plainte visant un officier de permanence dans un centre opérationnel.

Section 1 : La responsabilité de l'Etat

L'État peut voir sa responsabilité engagée de manière directe (§1) mais aussi de manière indirecte du fait des personnes concourant à l'opération de sauvetage en mer (§2).

§1. La responsabilité directe de l'État, le passage de la faute lourde à la faute simple

En remarque préliminaire, rappelons que l'État est tenu de se porter au secours de toute personne en détresse en mer¹⁰⁰. En cas de manquement à son obligation, l'État peut voir sa responsabilité engagée. La question s'est alors posée de savoir s'il fallait une faute lourde ou si une faute simple était suffisante pour retenir sa responsabilité?

A l'origine, la responsabilité de l'État ne pouvait être engagée dans le cadre d'une opération de sauvetage en mer qu'en cas de faute lourde. Cette exigence de la faute lourde se justifiait par les conditions difficiles dans lesquelles une opération de sauvetage pouvait se dérouler¹⁰¹. Jusqu'à encore récemment, les juridictions administratives n'admettaient la responsabilité de l'État et plus généralement des services publics chargés du secours en mer qu'en cas de faute lourde¹⁰². Dans l'arrêt « Navire François Vieljeux » du 13 décembre 1998¹⁰³, le Conseil d'État va retenir pour la première fois la responsabilité de l'État en l'absence de faute lourde. A partir de cet arrêt, une faute lourde de l'État n'est plus exigée, la faute simple suffit désormais pour engager sa responsabilité.

Malgré que le régime de la faute lourde ait pu être perçu comme une « *limitation injustifiée de la responsabilité de l'État et des personnes publiques* » voir comme un « *régime d'irresponsabilité administrative* »¹⁰⁴, l'admission de la faute simple a aussi pu paraître beaucoup plus sévère pour l'État qui voit sa responsabilité engagée plus facilement.

Néanmoins précisons que l'admission de la faute simple par les juges n'empêche pas ces derniers de prendre en compte les conditions dans lesquelles l'opération de sauvetage s'est déroulée ainsi que les éventuelles difficultés auxquelles elle a dû faire face.

Par ailleurs, il faudra être prudent dans l'appréciation de l'existence d'une faute éventuelle. En effet, des erreurs peuvent être commises dans l'organisation et l'exécution des secours en mer sans pour autant qu'elles puissent être considérées comme fautives. Une erreur de

¹⁰⁰ CE, juillet 1984, M. Renucci, req no47835.

¹⁰¹ CE, 2 oct. 1970, Ministre des Transports c/ Dame Simon: DMF 1971, p.205.

¹⁰² CE, 4 juin 1976, Ministre des transports c/ Consorts Wadier, Rec. Lebon p.467 et 27 septembre 1995, M. et Mme Le Corre n° 148104.

¹⁰³ CE, 13 mars 1998, navire « François Vieljeux » : DMF 1998, p. 788, note P. Chaumette.

¹⁰⁴ Argument de JH. Stahl dans l'affaire M. Jean Marc Theux du 21.06.1997.

l'État n'est pas forcément une faute et n'engage pas nécessairement sa responsabilité. Il a été jugé que les difficultés parfois considérables des opérations de sauvetage font que « l'erreur n'est pas nécessairement une faute »¹⁰⁵.

La question s'est aussi posée dans l'arrêt « Navire François Vieljeux » de l'existence d'une responsabilité pour risque ou autrement dit d'une responsabilité sans faute de l'État. Dans les faits, le 14 février 1979, après avoir lancé plusieurs messages de détresse, le navire François Vieljeux coule au large des côtes espagnoles (environ 50km) soit à plus de 800km des côtes françaises. Ce naufrage a causé la mort et la disparition des personnes à son bord. Les ayants-droits des personnes décédées ou disparues vont rechercher la responsabilité l'État français en raison des préjudices subis en soulignant les « *défauts des opérations matérielles d'assistance et de sauvetage du navire* ». La question était alors de déterminer si la responsabilité de l'État français pouvait être engagée ? Le Conseil d'État a répondu par la négative. L'État français n'avait pas à intervenir en lieu et place de l'État espagnol qui était responsable du sauvetage. L'argument défendu par les ayant-droits était que l'État français en n'intervenant pas dans la conduite des secours, exposait les navires français et leurs passagers à un risque lorsqu'ils naviguaient dans des zones où les secours à la charge d'autres États pouvaient se révéler moins efficaces. Pour ces derniers, à partir du moment où l'État français reçoit une alerte l'informant que certains de ses ressortissants se trouvent en détresse dans un endroit où la fiabilité des secours peut être remise en question, il devrait intervenir¹⁰⁶. Comme souligné précédemment on ne peut pas faire dépendre un sauvetage d'une nationalité. Par ailleurs, il apparaît totalement fantasque et extrême d'attendre de l'État français qu'il porte secours à ses ressortissants dans toutes les mers et océans, on ne peut lui imposer une telle responsabilité sans faute.

§2. La responsabilité indirecte de l'État, la notion de collaborateur occasionnel de service public

L'État peut aussi voir sa responsabilité engagée du fait de personnes qui ont participé à une opération de sauvetage en mer sous ses ordres. Ces personnes ayant pris part à une mission de service public de secours en mer peuvent être reconnues comme collaborateur occasionnel du service public.

¹⁰⁵ Comm. Gouv. CE 13 mars 1998.

¹⁰⁶ Ibid note 101.

Dans l'arrêt du Conseil d'État, Mme Chevillard du 12 octobre 2009¹⁰⁷, s'est posée la question de la qualification de collaborateur occasionnel du service public.

En l'espèce, la navire Cap Saint Pierre alors qu'il naviguait dans le golfe de Guinée a lancé un appel au CROSS d'Étel afin d'évacuer l'un de ses marins blessé. Le CROSS a alors sollicité la société Elf-Gabon qui s'est portée au secours du blessé en envoyant un hélicoptère. Malheureusement alors que l'hélicoptère effectuait une manœuvre destinée à évacuer le blessé, son pilote Mr Bancherelle va décéder suite à la chute de l'appareil dans la mer. Ses ayants droits vont alors demander à l'État une indemnisation de leurs préjudices moral et économique résultant de ce décès en défendant que Mr Bancherelle avait la qualité de collaborateur occasionnel du service public au moment de l'accident. Le conseil d'État va lui reconnaître cette qualification et va condamner l'État à réparer les préjudices subis par les ayants droits. Pour accorder cette qualité au pilote de l'hélicoptère, il a été jugé que Mr Bancherelle a « *volontairement accepté* » de participer au sauvetage et a « *personnellement pris part* » à une mission de service public. En effet, il a été sollicité par le CROSS Etel qui a organisé et coordonné l'opération de secours. Ainsi, Mr Bancherelle a agi sur les instructions du CROSS Etel qui lui-même a agi pour le compte de l'Etat. Il est donc justifié que la responsabilité de l'État soit engagée.

Cette notion de collaborateur occasionnel du service public résulte d'une évolution jurisprudentielle¹⁰⁸ consacrée par l'arrêt Commune de Saint-Priest-La-Plaine¹⁰⁹.

Dans cet arrêt il a été reconnu que « *l'accident survenu à des particuliers qui, ayant accepté bénévolement sur demande du maire de tirer un feu d'artifice ce à l'occasion d'une fête locale, ont été blessés par l'explosion prématurée d'un engin sans qu'aucune imprudence puisse leur être reprochée, engage la responsabilité de la commune, car le dommage a été subi par les intéressés alors qu'ils assuraient l'exécution du service public dans l'intérêt de la collectivité locale et conformément à la mission qui leur avait été confiée par le maire* ».

Malgré l'absence de définition légale, le collaborateur occasionnel de service public pourrait être défini comme « *celui qui en sa seule qualité de particulier, apporte une*

¹⁰⁷ CE, 12 octobre 2009, Mme Chevillard et consorts Bancherelle: le régime de responsabilité pour risque au profit des collaborateurs occasionnels du service public a été instauré par l'arrêt Commune de Saint-Priest-la-Plaine.

¹⁰⁸ H. Laroque, «*Sur la SNSM jugée partiellement responsable de la perte d'un navire de plaisance qu'elle a tenté de déséchouer lors d'une opération d'assistance maritime* », DMF, 2017, n°790.

¹⁰⁹ CE, 22 novembre 1946, Rec. P. 279.

contribution effective à un service public dans un but d'intérêt général soit concurremment avec des agents publics, soit sous leur direction, soit spontanément »¹¹⁰.

On peut dégager des conditions préalables à cette qualification¹¹¹ :

- La participation à « *un véritable service public* »: Tout d'abord, la collaboration occasionnelle doit être apportée à une mission de service public¹¹². Le commissaire du gouvernement dans l'arrêt du 25 septembre 1970, Commune de Batz-sur-mer et Dame Veuve Tesson¹¹³, reconnaît que la notion de service public « *recouvre une mission d'intérêt général confiée par le législateur à une autorité publique (...). Dès lors qu'une personne accomplit une mission dont la responsabilité incombe à l'autorité publique, elle collabore au fonctionnement du service public* ». Une opération de secours en mer est effectuée dans l'intérêt général et sous le contrôle de l'État et peut donc être considérée comme une mission de service public susceptible d'engager la responsabilité de l'État à l'égard des personnes y ayant participé¹¹⁴.
- La participation d'un bénévole c'est-à-dire d'un particulier qui doit agir de manière désintéressée¹¹⁵. Catherine de Salins dans l'affaire Mme Chevillard indique que « *par bénévole, il faut entendre celui qui fait preuve de bon vouloir, sans être rémunéré pour cette action* »¹¹⁶. Ainsi, la participation d'un bénévole à une mission de secours en mer permet de lui reconnaître la qualité de collaborateur occasionnel du service public¹¹⁷. Précisons que celui qui intervient ne doit pas exercer de façon habituelle et permanente une activité de service public. Par exemple, la SNSM qui n'exerce pas de manière occasionnelle sa mission de service public de secours en

¹¹⁰ CE, Ass. 22 novembre 1946 n°74725 – Commune de Saint-Priest-la-Plaine, GAJA/ 17/2009/0058, les grands arrêts de la jurisprudence administrative, 17^{ème} édition 2009, p. 365.

¹¹¹ https://actu.dalloz-etudiant.fr/fileadmin/actualites/pdfs/GrandsArrets_n__58.pdf

<https://www.territoires-groupama.fr/sites/uploads/2017/12/livre-blanc-collaborateurs-occasionnels-et-communes.pdf>

¹¹² JL. Pissaloux, « De l'approfondissement de la notion de collaborateur occasionnel du service public », La Base Lextenso, 2009.

¹¹³ Lebon 540; D. 1971. 55, concl. Morisot ; RGDA 1970. II. 16525, note ; AJDA 1971. 55. Chron. Labetoulle et Cabanes. – V. ROCHE, Les communes victimes des sauveteurs bénévoles, D. 1971. Chron. 257 : un médecin s'était noyé en portant secours à un enfant en mer

¹¹⁴ Art. L. 742-8 du Code de sécurité intérieur.

¹¹⁵ Fiches d'orientation Dalloz, Collaborateur occasionnel du service public, septembre 2016.

¹¹⁶ CE, sect. 12 oct. Req. n°297075, Mme Chevillard, Lebon 387 - Répertoire de la responsabilité de la puissance publique – T. Olson.

¹¹⁷ CE section du contentieux, 12 oct. 2009, n°297075 : JurisData n°2009-011048 ; Rev.dr.transp . 2020, comm. 228, note S. Carré.

mer pour laquelle elle possède un agrément et reçoit des subventions ne peut bénéficier du statut de collaborateur occasionnel du service public¹¹⁸.

- La collaboration doit avoir été sollicitée¹¹⁹ ou acceptée¹²⁰ par l'autorité publique à moins qu'il n'y ait une urgence¹²¹. Il doit y avoir une demande ou une acceptation d'intervention de la part de l'Etat et le collaborateur doit agir sous son autorité. Autrement dit la collaboration doit avoir été initiée et coordonnée par l'Etat. Dans l'affaire du Célacante, s'est posée la question de savoir si l'armateur d'un chalutier qui s'était porté au secours d'un skipper blessé à bord d'un voilier, pouvait être reconnu comme collaborateur occasionnel du service public. En l'espèce, il a été reconnu que son opération revêtait le caractère d'une opération de sauvetage. Par ailleurs, son intervention a été sollicitée par le CROSS Corsen et a été placée sous ses ordres, son action se confondait ainsi avec celle de l'Etat. De ce fait, la Cour administrative lui a reconnu la qualité de collaborateur occasionnel du service public¹²². A l'inverse, une personne ayant agi dans l'urgence, se portant spontanément au secours d'une personne sans demande ni même acceptation d'une personne publique, a pu se voir reconnaître cette qualité. C'est le cas dans l'arrêt Commune de Batz-sur-mer et Dame Veuve Tesson¹²³ dans lequel un homme qui en tentant de porter secours à un enfant a été emporté par la mer et s'était vu reconnaître la qualité de collaborateur occasionnel du service public.
- La participation du collaborateur occasionnel doit être active.
- La mission de service public de secours en mer peut être exercée en dehors des zones relevant de l'autorité de l'Etat français¹²⁴.

Malgré ces quelques critères, cette notion reste assez floue laissant planer des ambiguïtés.

La question du régime de la responsabilité sans faute ou pour risque au profit des collaborateurs occasionnels du service public s'est ensuite posée. La responsabilité du collaborateur occasionnel du service public n'est pas engagée en raison des conséquences

¹¹⁸ J. Belda, «*La responsabilité de l'Etat dans le fonctionnement des secours en mer : l'incidence de la réduction des subventions à la SNSM*», DMF, 2017, n°790.

¹¹⁹ Arrêt Commune de Saint-Priest-la-Plaine.

¹²⁰ CE, 27 novembre 1970, Consorts Appert-Collin, Rec. P. 709.

¹²¹ CE, 25 septembre 1970, Commune de Batz-sur-mer c/ Dame veuve Tesson, Rec. P. 540

¹²² « Service public de sauvetage en mer : quand le collaborateur occasionnel « se dissimule » derrière l'Etat », DMF, n°807, 1er novembre 2018.

¹²³ Ibid note 119.

¹²⁴ Arrêt du Conseil d'Etat Mme Chevillard et consorts Bancherelle du 12 octobre 2009.

dommageables de son intervention sauf en cas de faute personnelle de sa part¹²⁵.

En l'application de ce régime, la jurisprudence a pu exclure la responsabilité de l'Etat en cas de faute du collaborateur occasionnel du service public. Dans l'affaire Mme Chevillard, aucune faute ne pouvait être reprochée à Mr Bancherelle dans l'exécution de sa mission et donc l'État ne pouvait bénéficier d'une cause d'exonération¹²⁶.

La question a pu se poser concernant la responsabilité de la personne sauvée.

Section 2: La responsabilité de la personne sauvée

On constate que certaines opérations de sauvetage ont lieu du fait de l'imprudence, de la négligence voire même d'une faute de la victime. On peut se poser la question de savoir si la responsabilité de la personne sauvée peut être recherchée dans ces hypothèses ?

Dans la logique, ces hypothèses devraient être sanctionnées et ce d'autant plus dans le cas où elles impliquent la vie d'autres personnes notamment des sauveteurs qui prennent des risques pour venir à leur secours. Une sanction pourrait donc être justifiée. Cette question nécessite une réflexion qui ne sera pas développée dans ce mémoire. Précisons néanmoins que quoi qu'il en soit, quelle que soit l'origine de la situation de détresse d'une personne, un secours doit être porté.

Le sauvetage en mer passe aussi par la prévention des dangers de la mer, une des missions principale de la SNSM. La prévention est une solution pour éviter les accidents en mer.

Le transporteur maritime qui réalise un sauvetage en mer peut faire valoir une cause d'exonération.

Section 3: L'exonération de responsabilité du transporteur maritime

L'article 4 alinéa 2 de la Convention de Bruxelles de 1924¹²⁷ prévoit que « *Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant : (...) d'un sauvetage de vies ou de biens en mer* ». Ce cas excepté est repris à l'article L. 5422-12 du Code des transports qui indique que le transporteur maritime s'exonère de sa responsabilité lorsqu'il prouve que les dommages ou les pertes subis par la marchandise résultent « *d'un acte ou d'une tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ou de déroutement à cette fin* ». Précisons que seul le déroutement pour porter secours

¹²⁵ « Service public de sauvetage en mer : quand le collaborateur occasionnel « se dissimule » derrière l'Etat », DMF, n°807, 1er novembre 2018.

¹²⁶ CE, 6 févr. 1953, Giacobetti, Reçu. CE 1953, p. 57.

¹²⁷ Convention de Bruxelles du 25 août 1924 Pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance et protocole de signature (« Règles de La Haye »).

à des personnes est justifié contrairement au déroutement pour porter assistance à des biens. Le déroutement doit aussi être raisonnable et ne doit pas se poursuivre au-delà de ce qui est nécessaire pour porter secours aux personnes¹²⁸.

L'absence de jurisprudence en la matière n'est que révélatrice de l'attitude des intérêts cargoiers ou des assureurs qui, respectueux du devoir de secours, n'exercent pas de recours contre le transporteur maritime. Le transporteur maritime qui remplit son obligation en se dérivant et en se portant au secours des personnes en détresse en mer ne doit pas en supporter les conséquences. L'idée étant que le transporteur maritime favorise la sauvegarde de la vie humaine à la sauvegarde des marchandises transportées qui pourraient éventuellement subir des pertes ou des dommages lors de l'opération de sauvetage. Le transporteur maritime pourra se prémunir contre toute réclamation des ayants droits à la marchandise invoquant le sauvetage de la vie humaine en mer comme cause d'exonération de sa responsabilité.

Pour illustrer cette idée, nous pouvons nous appuyer sur l'affaire ayant inspiré la rédaction de ce mémoire. Le Marfret MARAJO, alors qu'il se dérivait pour aller porter secours à deux plaisanciers se trouvant en détresse à bord de leur navire a dû faire face à de très mauvaises conditions météorologiques (vents forts et vagues importantes) causant ainsi l'endommagement de certains conteneurs. Nous avons par la suite reçu des réclamations. Cependant, ces dommages ayant été causés du fait de l'opération de sauvetage, nous avons donc invoqué cette cause d'exonération.

De cette obligation légale pénalement sanctionnée, on comprend que la sauvegarde de la vie humaine est une des principales préoccupations du monde marin. Cependant, au-delà des responsabilités qui peuvent être engagées à l'occasion d'opérations de sauvetage en mer, des coûts vont aussi naître. Il s'agira de déterminer par qui doivent-ils être supportés.

TITRE 2 : LE COUT DU SAUVETAGE DE LA VIE EN MER

Les opérations de secours en mer ont un coût. Le sauvetage des personnes en mer est gratuit (chapitre 1), ce qui n'exclut pas pour autant l'indemnisation des frais et des préjudices subis par le sauveteur (chapitre 2).

¹²⁸ <https://www.erudit.org/fr/revues/cd1/2000-v41-n4-cd3824/043621ar.pdf>

Chapitre 1 : Le principe de gratuité du sauvetage de vie en mer, l'affirmation de la non-rémunération du sauveteur

Malgré un fondement charitable (section 1), ce principe de gratuité suscite quelques critiques (section 2). Nous ne remettons pas en cause ce principe mais nous tenterons uniquement d'exposer objectivement les critiques qui ont pu être formulées.

Section 1 : Un fondement charitable

Le principe légal de non-rémunération devenu « principe de gratuité » prévoit que la personne secourue n'a pas à payer son sauveteur et ce dernier ne pourra réclamer aucune rémunération¹²⁹. « *Le principe est que le sauvetage des personnes est gratuit.*

*En conséquence, les frais exposés pour celles-ci restent à la charge de ceux qui sont intervenus »*¹³⁰.

Cette règle est inscrite dans les textes internationaux. La Convention de Bruxelles de 1910 est la première à prévoir ce principe de gratuité dans son article 9 « *Il n'est dû aucune rémunération par les personnes sauvées* ». Ce principe sera repris dans la Convention de Londres de 1989 sur l'assistance dans son article 16 « *aucune rémunération n'est due par les personnes dont les vies ont été sauvées sauf disposition contraire dans la législation nationale* ». On peut tout d'abord noter la formulation « *par la personne sauvée* », qui sous-entend la possibilité pour le sauveteur de recevoir une rémunération non par la personne sauvée mais par toute autre personne. On remarque ensuite que l'article 16 de la Convention de Londres de 1989 précise que ce principe de non-rémunération s'applique « *sauf disposition contraire dans la législation nationale* » laissant ainsi la possibilité aux États de déroger à ce principe. Il semblerait que le droit britannique ait décidé de tirer parti de l'option offerte par cet article en accordant une indemnité spéciale au sauveteur de personnes qui n'aurait pu être récompensé en l'absence d'assistance aux biens¹³¹.

Cependant, cette opportunité de prévoir une rémunération pour les sauveteurs ne reste qu'une exception à la règle. Elle n'est donc utilisée que très rarement et de manière inédite par les droits nationaux qui préfèrent consacrer le principe de non-rémunération du

¹²⁹ Sentence arbitrale, 31 octobre 196,7 « Nautilus », DMF 1969 ; CA Rennes, 27 juin 1973, « La Paimpolaise », DMF 1974 ; Cass. Com, 10 décembre 1952 « Tadorne », DMF 1952

¹³⁰ C. Belhache, « Droit des baignades », Traité pratique, Sofiac, Paris 1999, n°659, p.487.

¹³¹ A. Montas, « *La prochaine vague est peut-être la dernière* », DMF, 2011, n°721 : système en place depuis 1894 et s'applique que lorsque l'acte de sauvetage concerne un navire britannique ou un navire étranger dans les eaux britanniques.

sauvetage des personnes en mer. C'est le cas du droit français qui prévoit dans l'article L. 5132-8 du Code des transports « *qu'il n'est dû aucune rémunération pour les personnes sauvées* ». A travers cet article, le droit français se montre encore plus strict par l'utilisation de la préposition « pour » qui élimine toute chance pour le sauveteur de percevoir une rémunération de quelque personne que ce soit.

Le principe de gratuité se justifie par deux fondements :

- Le principe de gratuité repose sur la tradition maritime de solidarité des gens de mer tel qu'exprimé par Antoine Vialard : « *le sauvetage de la vie humaine en mer est une institution reflétant l'esprit de solidarité* »¹³². Imposé par le devoir d'humanité, on peut donc penser que « *le sauvetage des vies humaines en mer trouve en lui-même sa récompense* »¹³³.
- Par ailleurs, on peut considérer que la vie humaine prime sur toute autre considération notamment financière. L'idée partagée par plusieurs auteurs étant alors que la vie humaine n'a pas de prix, elle est inestimable¹³⁴. Dans l'assistance aux biens, la rémunération de l'assistant est fixée en fonction de la valeur des biens sauvés. Ce calcul de la part contributive est inapplicable au sauvetage des personnes du fait de « *l'impossibilité d'estimer les valeurs humaines* », la « *vie humaine n'étant pas susceptible d'évaluation* »¹³⁵. Ainsi, l'impossibilité d'« *évaluer pécuniairement le corps humain ferait obstacle à la détermination de la part contributive de chacun des sauvés* »¹³⁶ dans l'attribution d'une éventuelle rémunération.

Cependant, il a pu être considéré que le sauveteur qui a subi des dommages lors de l'intervention a pris des risques qu'il n'aurait pas dû. Estimant qu'il est allé au-delà de l'obligation que lui impose le droit, on a estimé qu'il ne devait pas être indemnisé pour les préjudices subis. Nous ne partageons pas cette position qui nous semble excessive.

¹³² A. Vialard, *Droit maritime*, n°43, p.53.

¹³³ R. Bout., « La convention dite d'assistance », n°62, p.210 : le « devoir moral exclusif d'une récompense » - G. Rupert, *Droit Maritime*, tome III, n°2149, pp.127-128.

¹³⁴ M. Remond-Gouilloud, *Droit maritime*, Études internationales, Pedone, 1988, p. 206, n°365 : « *La tradition voulait qu'aucune rémunération ne soit due pour le sauvetage des personnes, une vie humaine étant inestimable* » ; P. Le Tourneau, « Contrats d'assistance » n°159, p.30 : « *Le sauvetage des personnes ne donne lieu à aucune rémunération, la valeur humaine n'ayant pas de prix* ».

¹³⁵ A. Montas, « Le quasi-contrat d'assistance : essai sur le droit maritime comme source de droit », 2005, p.40.

¹³⁶ JL. Pissaloux, « De l'approfondissement de la notion de collaborateur occasionnel du service public », La Base Lextenso, 2009.

« *L'acceptation des risques ne peut être valablement opposée pour refuser le droit à l'indemnisation du préjudice subi* »¹³⁷.

Section 2 : Des critiques justifiées

Ce principe de gratuité moralement honorable n'est pas très motivant pour les sauveteurs qui pourraient être découragés de porter secours sans contrepartie financière.

La non-rémunération du sauvetage des personnes en mer a fait naître des critiques.

Ce principe a pu être jugé « *déraisonnable et inéquitable* »¹³⁸.

De même, il a pu être jugé « *choquant de laisser sans aucune rémunération le sauvetage de personnes humaines* »¹³⁹. Le professeur Vialard en traitant de la gratuité du sauvetage maritime parle même d'« *un tabou du droit maritime* ».¹⁴⁰

Tout d'abord, ce principe pourrait paraître injuste en comparaison avec l'assistance aux biens qui elle est susceptible d'être rémunérée. Un sauveteur pourrait alors privilégier l'assistance aux biens au détriment du sauvetage des personnes qui le prive d'une rémunération pour service rendu récompensant le temps passé et les efforts déployés. Nous partageons l'idée de certains auteurs selon laquelle « *outré les sanctions pénales, le moyen plus sûr pour inciter le sauvetage des personnes est encore l'appât du gain* »¹⁴¹.

Le fait de prévoir une rémunération pour le sauveteur ayant accompli son devoir de secours pourrait être une source supplémentaire de motivation. Nous devons néanmoins garder en mémoire l'essence morale de cette obligation, le sauveteur doit agir par solidarité et non dans le but d'obtenir une récompense. Ainsi, autoriser une rémunération pourrait être perçu comme une source de profit pour le sauveteur qui pourrait assimiler la rémunération à un salaire. Une autre critique qui apparaît fondée repose sur le fait que celui qui accomplit son obligation en se portant au secours d'une personne en danger en mer peut engager des frais et subir des préjudices pour lesquels il ne sera pas compensé. Il apparaît alors « *injuste que celui qui a tiré son prochain du danger supporte seul son préjudice* »¹⁴². De même, Martine Remond-Gouilloud précise donc dans son ouvrage qu'« *un navire qui s'est dérouteré et qui a engagé des frais pour se porter au secours de personnes en détresse ne*

¹³⁷ A. Montas, « La prochaine vague est peut-être la dernière », Lamy, DMF, 2011, n°721

¹³⁸ *Traité de droit commercial*, tome VI, 4 éd., LGDJ, Paris 1912 n°1078.

¹³⁹ G. Ripert, *Droit Maritime*, tome III.

¹⁴⁰ A. Montas, « Le quasi-contrat d'assistance : essai sur le droit maritime comme source de droit », 2005.

¹⁴¹ Ibid, note 138, p.39.

¹⁴² Y. O'Mahony, « De la réparation du préjudice subi par celui qui, bénévolement, porte aide ou secours à autrui », p.27-28.

doit pas être pénalisé »¹⁴³. En effet, dans le cas qui a inspiré la rédaction de ce mémoire, le navire Marfret MARAJO suite à son déroutement pour porter secours a engagé des frais (frais de combustible pour le déroutement, dépenses concernant l'équipage : salaires, frais de nourritures...) mais a aussi subi d'importants dommages ayant nécessité des réparations. Suite à cet évènement, nous n'avons pas cherché à obtenir une rémunération pour cette opération de sauvetage mais seulement un remboursement des frais engagés.

La nécessité de rémunérer le sauvetage des personnes en mer apparaît à peu près unanimement défendue par la doctrine française¹⁴⁴. Cependant, le principe de gratuité est fermement ancré dans la tradition maritime « *reflétant des principes établis depuis fort longtemps, qui ont supporté l'épreuve de la durée et qui ne devraient pas être changés sans une très claire justification* »¹⁴⁵.

Il n'en demeure pas moins que le sauveteur pourrait toutefois demander une indemnisation des frais et des dommages subis afin de lui éviter de subir un « *appauvrissement injuste* »¹⁴⁶.

En accomplissant son devoir, celui qui porte secours aux personnes en détresse en mer ne souhaite pas être lésé par cette opération. La pratique a donc tenté de contourner ce principe de non-rémunération en utilisant divers fondements permettant de justifier d'une indemnisation des préjudices subis par le sauveteur.

Chapitre 2 : Le principe de gratuité du sauvetage de vie en mer, la possibilité d'une indemnisation du sauveteur

Le principe de non-rémunération imposé par les textes n'interdit pas l'octroi d'une indemnisation du sauveteur pour les frais exposés et les préjudices subis par ce dernier¹⁴⁷. En effet, ces deux notions ne partagent pas la même logique. Alors que la rémunération désigne un paiement pour un travail fourni ou un service rendu induisant l'idée d'un profit, l'indemnisation correspond au remboursement des dépenses engagées et la réparation des

¹⁴³ M. Remond-Gouilloud, *Droit maritime*, Études internationales Pedone 1988, p. 338, n°591.

¹⁴⁴ R. Rodière, *Evènement de mer*, n°184 ; A. Vialard, *Droit maritime*, 1997, n°96 ; M. Remond-Gouilloud, *Droit maritime*, Études internationales Pedone 1988, n°365 n°375.

¹⁴⁵ A. Vialard, « La gratuité du sauvetage maritime des personnes, étude d'un tabou », ADMA 1989, tome X, Pédone, Paris 1989, p.139.

¹⁴⁶ La circulaire de la Marine Marchande du 17 oct. 1962.

¹⁴⁷ E. Le Lay, « Régimes du sauvetage et de l'assistance aux personnes et biens en péril en mer », *juristourisme*, 2019, n°216.

préjudices permettant d'éviter tout « appauvrissement injuste »¹⁴⁸. L'indemnisation suppose nécessairement l'existence d'un préjudice subi par le sauveteur lors de son intervention.

La nécessité d'indemniser celui qui a subi un préjudice en portant secours à autrui ne fait aucun doute. Néanmoins si le devoir de secours est établi, la question du fondement de l'indemnisation se pose toujours. Dans le silence de la loi, différentes techniques juridiques ont été utilisées pour permettre d'accorder une indemnisation au sauveteur préjudicié. Certains fondements ont été tirés du droit commun tels que les quasi-contrats (section 1) et de la convention d'assistance bénévole (section 2) ou encore de la notion de collaborateur occasionnel du service public (section 3). Par ailleurs malgré le principe de gratuité, le droit maritime prévoit étonnamment une éventuelle rémunération du sauveteur en cas d'assistance maritime mixte (section 4).

Section 1 : Les quasi-contrats de droit civil comme fondement juridique de l'indemnisation

Le sauveteur peut demander l'indemnisation du préjudice subi lors d'une opération de sauvetage en mer en invoquant le fondement du droit des quasi-contrats¹⁴⁹ tel que la théorie de la gestion d'affaires ou encore celle de l'enrichissement sans cause (§2).

§1. La théorie de la gestion d'affaires comme fondement de l'indemnisation

La notion de gestion d'affaires a pu être invoquée pour justifier l'indemnisation du préjudice subi par le sauveteur. Les ayant-droit d'un baigneur, qui s'était noyé alors qu'il tentait de porter secours à des enfants en mer, ont obtenu réparation du préjudice subi sur le fondement de la gestion d'affaire¹⁵⁰.

Cette notion inscrite dans l'article 1301 nouveau du Code civil¹⁵¹ pousse « *les personnes à s'entraider en leur assurant le remboursement de leurs dépenses* »¹⁵². L'idée étant alors

¹⁴⁸ A. Montas, « Le quasi-contrat d'assistance : essai sur le droit maritime comme source de droit », 2005, p. 42 et 68 : L'idée de rétribution (rémunération) s'oppose à l'idée de dédommagement (indemnisation)

¹⁴⁹ Arrêt *Peninsular and Orient Steam Navigation v. Overseas oil* 25 avril 1977, *DMF* 1979 : L'armateur du paquebot l'*Overseas Carrier* alors qu'il s'était dérouteré pour se porter au secours d'un marin malade à bord d'un autre navire, a demandé à la Cour d'Appel de New-York un remboursement des frais de combustibles engagés lors de cette opération sur le fondement du droit des quasi-contrats. La Cour d'Appel avait accepté sa demande en lui accordant une indemnisation de ces frais.

¹⁵⁰ Cass. Ch.1^{re} civ 28 janv. 2010, n°08-16.844.

¹⁵¹ Art. 1103 Code civil : « *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* ».

que celui qui a subi des préjudices en portant secours à autrui pourra être indemnisé en se faisant « *rembourser toutes les dépenses nécessaires ou utiles qu'il a faites* »¹⁵³. Pour cela le sauveteur préjudicié devra néanmoins établir qu'il a « *utilement géré l'affaire d'autrui* »¹⁵⁴. Les juges retiennent des conditions strictes pour l'application de cette notion estimant que la gestion d'affaires s'applique uniquement à « *quiconque a volontairement agi au nom et pour le compte d'autrui* »¹⁵⁵.

La gestion d'affaire implique l'intention de gérer l'affaire d'autrui. Une attitude volontaire et spontanée est donc exigée de la part du prétendu gérant d'affaires pour l'application de ce régime. La question se pose ainsi de savoir si ce fondement est applicable au sauveteur qui porte secours à autrui en exécutant une obligation légale. La réponse semble être unanime, « *celui que la loi oblige à intervenir dans les affaires d'autrui n'est pas gérant de ses affaires* » ou encore que « *la gestion d'affaires est incompatible avec l'exécution d'une obligation légale* »¹⁵⁶. On comprend bien que celui qui porte secours n'agit pas spontanément puisqu'il agit en exécution d'un devoir qui lui est imposé par la loi. De même que son intervention peut être sollicitée et donc il n'agirait pas non plus de sa propre initiative. Les juges écartent régulièrement le fondement de la gestion d'affaires pour ce motif. Par exemple, il a pu être jugé dans une affaire que l'intervention d'un skipper qui était « intervenu à la demande du Comité de course en accomplissant une obligation légale de porter secours » se caractérisait par l'absence de spontanéité. Ce dernier ne pouvait bénéficier du régime de la gestion d'affaire¹⁵⁷. Néanmoins, il pourrait être admis que si le sauveteur a subi un dommage c'est qu'il a volontairement décidé de prendre un risque. En outrepassant l'obligation, son intervention pourrait alors être vue comme volontaire et spontanée et donc entrer dans le champ d'application de la gestion d'affaires.

Par ailleurs, le terme « affaires » n'est pas approprié à une opération de secours en mer visant à sauvegarder la vie humaine. En effet, lors d'une opération de secours, le sauveteur tente de sauver la vie d'une personne. Cette notion ne semble envisager que des valeurs patrimoniales excluant ainsi toute valeur humaine dont il question lors d'un sauvetage.

¹⁵² A. Montas, « La prochaine vague est peut-être la dernière », *DMF*, n°721, 1^{er} janvier 2011.

¹⁵³ Cass. Civ., 28 oct. 1942.

¹⁵⁴ Cass. Civ 16 nov. 1955.

¹⁵⁵ Ibid note 151.

¹⁵⁶ Cass. Civ. 1^{ère}, 17 juill. 1996.

¹⁵⁷ Lamyline « Assistance Course au large Naufrage Skipper en danger Assistance légale (oui) effets » ; TGI Quimper 12 janv. 2010, *DMF* 2011, 13, obs. A. Montas

Une vie humaine n'est pas une affaire et reconnaître l'inverse viendrait à déformer la notion d'affaires¹⁵⁸.

On constate que le fondement de la gestion d'affaire est donc inadapté pour justifier toute demande d'indemnisation du sauveteur en mer préjudicié.

§2. La notion d'enrichissement sans cause comme fondement de l'indemnisation

Le recours à la notion d'enrichissement sans cause a aussi été envisagé pour justifier l'indemnisation du sauveteur¹⁵⁹.

A l'origine uniquement jurisprudentielle, cette notion a été codifiée suite à la réforme du droit des obligations à l'article 1303 nouveau du code civil qui prévoit l'hypothèse dans laquelle une personne s'enrichit aux dépens d'une autre qui s'est appauvrie¹⁶⁰. On parle alors d'enrichissement injustifié. Cette notion est basée sur le principe selon lequel « *nul ne peut s'enrichir injustement aux dépens d'autrui* ». Ainsi, si une personne subit un appauvrissement au profit d'une autre, elle devra obtenir une indemnité compensant cet appauvrissement.¹⁶¹

Cependant, cette technique juridique ne paraît pas adaptée à l'indemnisation du sauveteur. Tout d'abord, la notion d'enrichissement sans cause a un caractère patrimonial qui ne correspond pas au sauvetage de la vie humaine en mer. Il est en effet impossible de déterminer la valeur de l'enrichissement de la personne sauvée puisque l'avantage qu'elle tire de l'opération de sauvetage c'est le fait d'être restée en vie. Sa vie n'est pas évaluable. De plus, nous partageons la vision d'Arnaud Montas pour qui « *il est difficile de voir la sauvegarde de la vie humaine en mer comme un enrichissement de la personne sauvée aux dépens du sauveteur* »¹⁶². Par ailleurs, ce fondement ne règle pas entièrement la question de l'indemnisation du sauveteur puisqu'en cas d'échec du sauvetage, le sauveteur

¹⁵⁸ Idée de M. Le Tourneau.

¹⁵⁹ Cass. Civ 1^{ère}, 16 novembre 1955, JCP 1956. II. 9087. Obs. Esmein.

¹⁶⁰ Art. 1303 Code civil : « *En dehors des cas de gestion d'affaires et de paiement de l'indu, celui qui bénéficie d'un enrichissement injustifié au détriment d'autrui doit, à celui qui s'en trouve appauvri, une indemnité égale à la moindre des deux valeurs de l'enrichissement et de l'appauvrissement* ».

¹⁶¹ Cass. req. 15 juin 1892 : « *Il suffit, pour rendre recevable [l'action de in rem verso], que le demandeur allègue [...] l'existence d'un avantage qu'il aurait, par un sacrifice ou un fait personnel, procuré à celui contre lequel il agit* ».

¹⁶² A. Montas, « Le quasi-contrat d'assistance : essai sur le droit maritime comme source de droit », 2005, p.296.

n'obtiendrait pas réparation de ses préjudices puisqu'il n'aura pas permis à la victime de tirer un avantage de son intervention.

Le fondement de l'enrichissement sans cause ne semble ni adapté, ni adaptable à la justification d'une indemnisation du sauveteur. Ce qui explique que cette technique soit rarement retenue par la jurisprudence.

Ces fondements du droit des quasi-contrats n'emportent pas une approbation générale. On comprend aisément que les juges puissent refuser d'utiliser les fondements de l'enrichissement sans cause et de la gestion d'affaires pour fondement de l'indemnisation du sauvetage en mer.

Par ailleurs, la convention d'assistance bénévole a aussi pu être utilisée.

Section 2: La convention d'assistance bénévole comme fondement juridique de l'indemnisation

Consacrée par le droit commun des obligations et « *dûment reconnue par le droit positif* »¹⁶³ depuis un arrêt du 27 mai 1959¹⁶⁴, la convention d'assistance bénévole a aussi pu servir de fondement à l'indemnisation du préjudice subi par le sauveteur. Dans une affaire, où une personne avait été blessée en portant secours à une autre en danger, les juges avaient reconnu qu'il s'était formé entre elles une convention d'assistance bénévole¹⁶⁵. Cette dernière emporte alors l'obligation pour l'assisté de réparer les dommages subis par l'assistant à l'occasion d'une assistance¹⁶⁶.

Cependant la convention d'assistance bénévole reste une « *institution controversée* »¹⁶⁷. En effet, une convention d'assistance suppose un accord de volonté entre deux parties, en l'espèce entre la personne qui porte secours et celle qui l'accepte.

Cependant, au vu des conditions particulières dans lesquelles se déroulent généralement un sauvetage, la volonté contractuelle de la personne en détresse peut être remise en cause.

Reprenons l'exemple de la noyade donné par le Professeur Bout¹⁶⁸, une personne qui est en train de se noyer est-elle réellement capable d'exprimer sa volonté de contracter ?

¹⁶³ P. Delebecque, note, Cass. Civ 1ère, 17 déc. 1996, D. 1997, somm. p.288.

¹⁶⁴ Cass. Civ. 1ère, 27 mai 1959, JCP 1959. II. 11187, note Esmein.

¹⁶⁵ Obs. sous Tr. Com. Seine, 23 janvier 1913.

¹⁶⁶ Cass. Civ. 1ère., 19 janv. 1999, Juris-Data n°000276.

¹⁶⁷ A. Montas, « Le quasi-contrat d'assistance : essai sur le droit maritime comme source de droit », 2005, p.188.

¹⁶⁸ https://www.persee.fr/doc/juro_0990-1027_1999_num_12_3_2530

Pourtant seuls les contrats légalement formés tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faits¹⁶⁹. La volonté de contracter doit émaner d'une personne capable. Concernant la personne en situation de péril, on peut avoir des doutes quant à sa réelle intention de s'engager dans ce contrat et donc d'indemniser l'assistant des dommages qu'il pourrait subir. Son accord souvent forcé par l'urgence de la situation peut être considéré comme vicié puisque donné sous la pression du danger. Des auteurs ont donc pu estimer qu'en l'espèce « *le consentement contractuel est artificiel ; la sollicitation du sauveteur et plus encore l'acceptation de l'assisté sont douteuses* »¹⁷⁰.

Par ailleurs, prenons l'hypothèse dans laquelle une personne est incapable de manifester sa volonté car inconsciente. Son acceptation de contracter à la convention d'assistance bénévole a pu être présumée. En effet, en dérogation à l'adage « *en droit, qui ne dit mot ne consent pas* », on a pu estimer que le silence de l'assisté vaut acceptation et ce dès lors que l'assistance a été faite dans son intérêt exclusif. La convention d'assistance bénévole tacite a alors été retenue « *dès lors que l'assistance se fait dans l'intérêt exclusif du sauvé* »¹⁷¹. On ne pense pas que le seul fait de porter secours à une personne dans son intérêt exclusif suffise à présumer son acceptation. Ainsi, comme l'a souligné Arnaud Montas, avec cette convention d'assistance bénévole on est passé de « *la rencontre des consentements des parties à la rencontre de leur intérêt* »¹⁷², critique étant faite que la notion d'offre « *tellement faite dans l'intérêt exclusif (de l'assisté) que toute la construction n'a qu'un but : le rendre débiteur* »¹⁷³.

Ainsi, la question de la volonté des parties¹⁷⁴ pose problème en l'espèce et apparaît donc inconciliable avec le secours en mer. Il apparaît en effet que la convention naisse souvent en l'absence du consentement de la personne sauvée.

Par ailleurs, si le sauveteur n'agit pas spontanément et de sa propre initiative alors son intervention ne peut être qualifiée d'assistance « bénévole ». C'est ce qui a été jugé dans l'arrêt voilier VM et PRB du TGI de Quimper du 12 janvier 2010¹⁷⁵. Au cours du Vendée Globe, Vincent Riou à bord de son voilier VM s'était dérouteré pour porter secours à Jean Le

¹⁶⁹ Art. 1103 Code civil.

¹⁷⁰ P. Malaurie et L. Aynes, *Cours de Droit civil*, t. VI, n°349, p.202.

¹⁷¹ E. Le Lay, « Régimes du sauvetage et de l'assistance aux personnes et biens en péril en mer », *juristourisme*, 2019, n°216.

¹⁷² A. Montas, « Le quasi-contrat d'assistance : essai sur le droit maritime comme source de droit », 2005, p.196.

¹⁷³ F. Chabas, note sous Cass. 1^{ère} civ. 27 janv. 1993, *Gaz. Pal.* 1993, 2, p.434.

¹⁷⁴ Lamilyne les principes et les règles applicables à l'assistance maritime

¹⁷⁵ TGI Quimper 12 janv. 2010, *DMF* 2011, 13, obs. A. Montas – lamilyne « assistance Course au large Naufrage Skipper en danger Assistance légale (oui) effets »

Cam à bord de son voilier PRB. Lors de son intervention, Vincent Riou a subi des dommages et a donc cherché à obtenir une indemnisation sur le fondement de la convention d'assistance bénévole. Les juges n'ont pas reconnu la convention d'assistance bénévole estimant que le caractère bénévole était exclu de son intervention. Ils ont estimé que puisqu'il était légalement obligé de porter secours, il n'avait pas agi spontanément de sa propre initiative.

Au-delà de ces fondements qui n'emportent pas franchement l'adhésion, un auteur a proposé pour fonder l'indemnisation du préjudice subi et le remboursement des frais engagés par le sauveteur la création d'un nouveau quasi-contrat : le quasi-contrat d'assistance maritime¹⁷⁶. Une notion de droit public a aussi pu être utilisée comme technique justifiant l'indemnisation du sauveteur.

Section 3 : La théorie du collaborateur occasionnel du service public comme fondement de l'indemnisation

Cette notion a pu être retenue comme fondement pour l'indemnisation du sauveteur préjudicié. Elle a été admise pour la première fois dans la jurisprudence « Commune de Saint-Priest-la-Plaine »¹⁷⁷. Dans cet arrêt, « des particuliers ayant bénévolement accepté, à la demande du maire de la commune, de tirer un feu d'artifice à l'occasion de la fête locale avaient été blessés au cours de cette fête, par suite de l'explosion prématurée d'un engin, sans qu'une imprudence puisse leur être reprochée », ont pu être indemnisés de leur préjudice. Cette solution a ensuite été reprise notamment dans l'arrêt « Navire Cap Saint Pierre »¹⁷⁸. Le pilote de l'hélicoptère qui était décédé alors qu'il tentait d'évacuer une personne en détresse en mer a été reconnu par les juges comme collaborateur occasionnel du service public. De ce fait, les ayant-droits du pilote se sont vu reconnaître le droit à une indemnisation des préjudices matériel et moral consécutifs au décès du pilote.¹⁷⁹ De même, les ayant-droit d'un baigneur décédé après avoir tenté de porter secours à un enfant qui se noyait¹⁸⁰, ont demandé réparation du préjudice que leur a causé le décès en soutenant que l'homme avait agi en qualité de collaborateur occasionnel du service public. On constate ainsi que la qualité de collaborateur occasionnel du service public permet à la

¹⁷⁶ A. Montas, « Le quasi-contrat d'assistance, essai sur le droit maritime » : nous ne développerons pas ce quasi-contrat qui a déjà fait l'objet d'une thèse par A. Montas.

¹⁷⁷ CE, 22 nov, 1946.

¹⁷⁸ CE 12 octobre 2009 navire Cap Saint Pierre, req. N°297075.

¹⁷⁹ DMF 2011. 314, obs. Rezenthel.

¹⁸⁰ CE, 25 sept. 1970, Batz-sur-Mer, Lebon 540.

personne ayant participé à un sauvetage en mer ou à ses ayant-droits si cette dernière est décédée au cours cette opération de se retourner contre l'État pour obtenir une indemnisation de leur préjudices¹⁸¹.

Le droit commun semble être plus généreux que le droit maritime lorsqu'il s'agit de proposer des fondements permettant l'indemnisation des préjudices subis par une personne apportant son aide à autrui. Cependant, on peut quand même s'interroger à savoir si l'on peut appliquer ces règles de droit commun en lieu et place des règles spécifiques du droit maritime lorsqu'il est question d'un sauvetage en mer.

Section 4: L'assistance maritime mixte

Après avoir posé le principe de non-rémunération, le droit maritime évoque néanmoins le cas de l'assistance maritime mixte qui laisse entrevoir l'espoir d'une petite rémunération pour le sauveteur de vies humaines.

L'assistance maritime mixte désigne une assistance qui est portée à la fois à des biens et à des personnes mélangeant donc deux régimes : celui du sauvetage des personnes en mer et celui de l'assistance aux biens. Si l'assistance aux biens est susceptible d'ouvrir une rémunération aux assistants, cela n'est pas le cas pour le sauvetage des personnes.

Ainsi, « *l'application rigoureuse du principe de non-rémunération aurait été forte injuste lorsque, dans une même opération, des personnes et des biens ont été sauvés* »¹⁸².

Un respect strict de ce principe aurait donc fait naître une inégalité entre les assistants aux biens¹⁸³ qui auraient perçu une rémunération et les sauveteurs des personnes qui s'en seraient vus priver. Le professeur Vialard tire ainsi la triste conclusion que « *la beauté morale du sauvetage gratuit [...] n'empêchera pas toujours le sauveteur de se livrer à une réflexion assez sordide lorsqu'il calculera que, non seulement, il ne gagne rien à se dévouer et à exposer sa propre vie, mais encore, qu'il aura à payer de ses deniers les frais engagés pour le succès du sauvetage* »¹⁸⁴.

Les textes ont donc trouvé une solution. L'article L. 5132-8 du Code des transports tout comme l'article 16-2 de la Convention de Londres de 1989 ont prévu que « *le sauveteur de vies humaines qui a participé aux services rendus à l'occasion de l'accident ayant donné*

¹⁸¹ CE 12 oct. 2009, n°297075: JurisData n°2009-011048 ; Lebon.

¹⁸² H. Cauwes, « Du sauvetage et de l'assistance maritimes », p.56.

¹⁸³ Les biens désignent le navire et sa cargaison.

¹⁸⁴ A. Vialard, « la gratuité du sauvetage maritime des personnes – Étude critique d'un tabou », p. 133 et s.

lieu aux opérations d'assistance a droit à une part équitable du paiement alloué à l'assistant pour avoir sauvé le navire ou d'autres biens ou pour avoir prévenu ou limité les dommages à l'environnement ». Ainsi, lorsqu'une assistance aux biens s'accompagne d'un sauvetage de personnes, le sauveteur des vies humaines a droit à une part équitable de la rémunération accordée aux assistants des biens sauvés.

Le professeur Vialard voit en ce fondement de l'assistance maritime mixte une règle « réaliste, ne voulant pas imposer au sauveteur le choix cornélien entre un sauvetage de personnes sans espoir de rémunération et une assistance aux biens susceptible de lui procurer en abondance espèces sonnantes et trébuchantes »¹⁸⁵. Cette règle a été utilisée à plusieurs reprises notamment dans une sentence arbitrale du 13 mars 1951 « Tebourba »¹⁸⁶ dans laquelle une partie de la rémunération d'assistance a été accordée à un navire qui a pris l'équipage à son bord mais aussi à un autre navire qui avait apporté son aide à l'équipage sans pouvoir le prendre à son bord.

Précisons que le sauvetage des personnes doit être concomitant à l'assistance aux biens pour pouvoir être rémunéré. L'assistance et le sauvetage doivent avoir lieu au cours d'une même opération puisque s'ils « se succèdent sans corrélation, le sauveteur de personnes n'a droit à rien »¹⁸⁷.

Ainsi, toute rémunération est en principe interdite pour le sauvetage de personnes en mer sauf en cas d'assistance maritime mixte. Comme le constate justement le professeur Vialard « la rémunération obtenue en cas de sauvetage « mixte » est la preuve parfaite que le sauveteur de personnes peut prétendre et droit à une rémunération »¹⁸⁸. Le fondement de l'assistance maritime mixte a d'ailleurs pu être vu comme « un moyen détourné de rémunérer le sauvetage de la vie humaine en mer »¹⁸⁹.

De plus, on peut relever le raisonnement bancal de ce fondement qui repose sur l'idée que si aucun bien n'a été sauvé au cours des opérations alors les sauveteurs de personnes ne percevront aucune rémunération. Ce fondement d'assistance maritime mixte faisant dépendre la rémunération des sauveteurs de personnes au succès de l'assistance aux biens¹⁹⁰ est difficilement admissible.

¹⁸⁵ A. Vialard, *Droit maritime*, n°58, p.61.

¹⁸⁶ Sent. Arb. 13 mars 1951, navire Tebourba, *DMF* 1951. 340, note Ripert.

¹⁸⁷ A. Montas, « Le quasi-contrat d'assistance, essai sur le droit maritime », 2005, p106.

¹⁸⁸ A. Vialard, *Droit maritime*, n°59, p.62

¹⁸⁹ De Juglart et Villeneau, *Répertoire méthodique et pratique de l'assistance en mer*, 1962, LGDJ, p.302

¹⁹⁰ CA Rennes, 27 juin 1973, « La Paimpolaise », *DMF* 1974, p.154 : « en cas d'échec de l'assistance maritime aux biens, il n'y aura aucune rémunération ni pour les assistants ni pour les sauveteurs »

Aucun des fondements présentés ci-dessus n'apporte de réponse juridique adaptée à la problématique du fondement de l'indemnisation du sauveteur en mer préjudicié¹⁹¹. Si l'on souhaite aboutir à une réelle indemnisation du sauveteur, il faudra donc une modification juridique des textes internationaux.

¹⁹¹ A. Montas, « Le quasi-contrat d'assistance, essai sur le droit maritime », 2005.

CONCLUSION

L'institution du sauvetage de la vie humaine en mer est donc née de l'impérieuse nécessité de solidarité entre les gens de mer et ce du fait du danger que représente la mer pour l'homme qui n'est pas dans son milieu naturel. Le devoir de secours en mer met ainsi en exergue deux notions fondatrices du droit maritime : le risque de mer et la solidarité maritime qui en découle et qui perdure au fil des décennies.

Autrefois dominée par la coutume, l'exécution de ce devoir ne dépendait que de la volonté et de la morale des hommes, chacun étant libre de se porter spontanément et de sa propre initiative au secours de toute personne en détresse en mer. Ce devoir moral va se muer en véritable obligation juridique mentionnée à plusieurs reprises dans les textes internationaux et nationaux. Cette obligation légale pénalement sanctionnée ne s'adresse plus uniquement aux capitaines de navire mais aussi aux États qui ont un rôle essentiel à jouer dans son exécution. Une véritable organisation internationale du sauvetage en mer va naître basée sur la coopération et la coordination des États. De nos jours, les opérations de sauvetage sont désormais, souvent initiées et coordonnées par les États. L'objectif est d'assurer la sauvegarde de la vie humaine partout en mer grâce à des secours en mer efficaces et rapides.

Cependant, malgré l'évolution et la concrétisation de cette obligation, le cadre juridique originel était prévu pour des victimes d'évènement de mer. Il ne semble donc plus être adapté au contexte actuel marqué par les migrations par voie maritime. Ces lacunes du droit international pourraient fragiliser la pérennité de cette obligation maritime.

De plus, le sauvetage de la vie humaine en mer de par son régime juridique particulier soulève encore des incertitudes. Obligatoire et gratuit en son principe, il se retrouve en totale opposition avec sa notion voisine d'assistance aux biens, qui elle est facultative et susceptible de donner lieu à une rémunération. L'obligation générale de sauvetage des personnes en mer et sa sanction pénale permettent d'assurer le respect effectif du devoir de secours en mer. Sa limite légale de risque justificatif n'est pas encore très bien admise par les juridictions pouvant donc faire de ce devoir une obligation absolue. La question des responsabilités pouvant être engagées suite à une opération de sauvetage en mer est toujours discutée. Par ailleurs, l'affirmation de la non-rémunération du sauvetage de vie en mer n'emporte pas l'approbation générale. Critiqué et critiquable, des alternatives ont dû

être trouvées pour contourner cette interdiction. Une multitude de fondements empruntés au droit commun ont donc été utilisés pour justifier une indemnisation des préjudices subis par celui qui porte secours à autrui. Cependant, ces techniques ne sont généralement pas adaptées au secours en mer. Et malgré le fait que la majorité s'accorde sur l'idée que celui qui porte secours à autrui ne doit pas être lésé alors qu'il accomplit son obligation, c'est bel et bien au droit maritime de prévoir un fondement spécifique pour justifier une indemnisation du sauveteur préjudicié.

Ainsi, l'essence solidaire et pourtant honorable de cette obligation ne peut tout justifier. Malgré une évolution notable, ce devoir de secours reste perfectible. Les discussions à son sujet sont donc amenées à se poursuivre.

BIBLIOGRAPHIE

I. Traités et manuels

- JP. Beurier, *Droits maritimes*, Dalloz Action, 2e éd, 2009/2010, p.80, n°112.29
- P. Delebecque, *Droit maritime*, Dalloz Précis, 13e éd, 2014, p.692 et suivant
- A. Montas, *Droit maritime*, Vuibert Droit, 2e éd, 2015, p.160
- JP. Pancrario, *Droit de la mer*, Dalloz Précis, 1^{er} éd, 2010, p.113, n°150 et suivant
- M. Remond-Gouilloud, *Droit maritime*, Pedone, Études internationales, 1996
- R. Rodière, *Traité général de droit maritime, affrètement et transports*, t. I : Introduction, Les contrats d'affrètement, t. II : Les contrats de transport de marchandises, 1969
- P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, 2 éd., LGDJ, n°478

II. Thèses et mémoires

- A. Montas, « Le quasi-contrat d'assistance : essai sur le droit maritime comme source de droit », 2005
- C. Vieille, « Le secours en mer des plaisanciers », 1998

III. Documents officiels

- Convention SOLAS de 1974
- Convention SAR de 1979
- Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer de 1982.
- Convention internationale sur l'assistance maritime du 28 avril 1989.
- Code des transports
- Code de la sécurité intérieure

IV. Articles

- Bulletin des Transports et de la logistique, « Sauvetage en mer « Collaborateur public occasionnel » », n°3703, 10 septembre 2018

- DMF Hors-série n°23, juin 2019, p.60
- DMF, « Sauvetage en mer. Collaborateur du service public. Dommages. Indemnisation. Etat », n°23, 1^{er} juin 2019
- DMF, « Service public de sauvetage en mer : quand le collaborateur occasionnel « se dissimule » derrière l'Etat », n°807, 1^{er} novembre 2018
- ML. Basilien-Gainche « Les boat people de l'Europe. Que fait le droit ? Que peut le droit ? », La Revue des droits de l'homme, Revue du Centre de recherches et d'études sur les droits fondamentaux, 2016
- J. Belda, «La responsabilité de l'Etat dans le fonctionnement des secours en mer : l'incidence de la réduction des subventions à la SNSM », Lamyline, *DMF*, 2017, n°790
- P. Bonassies, «Les principes et les règles applicables à l'assistance maritime navire», Lamy, *DMF*, 1997, n°577
- P. Chaumette, « Non-assistance à matelot en danger, faute intentionnelle », Chalutier Vierge de l'Océan, Lamyline
- P. Chaumette, « Responsabilité de l'Etat pour les opérations de sauvetage en mer : abandon du régime de la faute lourde », Lamy, *DMF*, 1998, n°585
- Fiches d'orientation, gestion d'affaires, juin 2020
- Fiches d'orientation Dalloz, Collaborateur occasionnel du service public, septembre 2016
- A. Gallais Bouchet, « Le sauvetage maritime, Isemar, Note de Synthèse n°219, 2010
- L. Hugueney, « Omission de porter secours »
- Lamyline instruction du 10 janvier 1973 relative à l'organisation des recherches et de sauvetage des personnes en détresse en mer en temps de paix
- H. Laroque, «Sur la SNSM jugée partiellement responsable de la perte d'un navire de plaisance qu'elle a tenté de déséchouer lors d'une opération d'assistance maritime », Lamy, *DMF*, 2017, n°790
- O. Lasmoles et A. Sabelle, « La Méditerranée au défi de l'immigration illégale par voie maritime », Lamy, *DMF*, 2018, n°802
- M. Lescaudron , « Droit des réfugiés, droit des migrants, droit maritime : contraintes légales et cadre juridique du sauvetage des personnes en péril en Mer Méditerranée, le cas de SOS Méditerranée », SOS Méditerranée, 2016
- A. Legrégeois Loquen , « Fasc. 1022 : Marine marchande - Secours en mer », LexisNexis, JurisClasseur Transport, 2020

- P. Le Tourneau, « Relations quasi-contractuelles », Dalloz action Droit de la responsabilité et des contrats, chap. 3114, 2018/2019
- P. Malaurie et L. Aynes, « Cours de Droit civil », t. VI
- JP. Marcq, « L'obligation d'assistance défiée par les flux migratoires clandestins, nouvelles formes de piraterie ? Les armateurs victimes collatérales, une difficulté supplémentaire pour les arbitres maritimes », Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris, Gazette de la Chambre 2015, n°38
- JP. Marcq, « Histoire du sauvetage en mer », 2015
- A. Miron et B. Taxil « Requiem pour l'Aquarius. Les sauvetages en mer, entre instrumentalisation et criminalisation », La Revue des droits de l'homme, Revue du Centre de recherches et d'études sur les droits fondamentaux, 2019
- C. Moniolle, Répertoire de la responsabilité de la puissance publique, Enrichissement sans cause, Dalloz Action, Juin 2013 (actualisation : Février 2020)
- A. Montas, « Homicide involontaire et non-assistance à personne en danger au cours d'un évènement de mer », Lamy, *DMF*, 2007, n°686
- A. Montas, « La prochaine vague est peut-être la dernière », Lamy, *DMF*, 2011, n°721
- A. Montas et C. Genonceau, « L'Aquarius », Lamy, *DMF*, 2018, n°805
- K. Neri, « L'Aquarius et l'assistance en mer : quelle(s) obligation(s) pour l'Italie ? », Recueil Dalloz, 2018, p.1376
- JL. Pissaloux, « De l'approfondissement de la notion de collaborateur occasionnel du service public », La Base Lextenso, 2009
- MC. Rouault, « Les préjudices d'un salarié, collaborateur bénévole du service public doivent être intégralement réparés », Revue Le Lamy Collectivités territoriales, 2010, , n°54
- Répertoire de droit commercial, Dalloz, Section 1^{re} – Sauvetage des personnes
- Répertoire de droit pénal et de procédure pénal, Dalloz, Art. 2 – Sauvetage des personnes
- Répertoire de la responsabilité de la puissance publique – T. Olson, « Collaborateurs occasionnels ou bénévoles du service public – Champ d'application du régime des collaborateurs occasionnels ou bénévoles du service public », 2018
- R. Rezenthel, Régime du collaborateur occasionnel du service public de secours en mer, *DMF*, n°724, 1^{er} avril 2011

- A. Vialard, « La gratuité du sauvetage maritime des personnes, étude d'un tabou », ADMA 1989, tome X, Pédone, Paris 1989,

V. Jurisprudence

- Tr. Com. Seine, 23 janvier 1913
- Tr.corr. Abbeville, 12 juill. 1943
- Tr.corr. Mont-de-Marsan, 21 janv. 1959
- Tr corr. Caen 28 juin 1989
- TGI Quimper 12 janv. 2010
- Cass. Com, 10 décembre 1952 « Tadorne »
- Cass. Civ. 28 oct. 1942
- Cass. Civ 16 nov. 1955
- Cass. Civ. 1^{ère}, 27 mai 1959
- Cass. 1^{ère} civ. 27 janv. 1993
- Cass. Civ. 17 juillet 1996
- Cass. Civ. 19 janv. 1999
- Cass. Civ. 28 janvier 2010
- Cass. Crim. 23 mars 1953, JCP. G 1953, II, 784
- Cass.Crim. 21 janvier 1954. D. 1954 224
- Cass. Crim., 13 mars 2007, « Navire Beau rivage », n°06-86210
- CA Rennes, 27 juin 1973, « La Paimpolaise »
- CE, 22 nov. 1946, Commune de Saint Priest la Plaine, n°74725
- CE, 6 févr. 1953, Giacobetti
- CE, 25 septembre 1970, Commune de Batz-sur-mer c/ Dame veuve Tesson
- CE, 27 novembre 1970, Consorts Appert-Collin,
- CE, 2 oct. 1970, Ministre des Transports c/ Dame Simon
- CE, 4 juin 1976, Ministre des transports c/ Consorts Wadier
- CE, juillet 1984, M. Renucci, req n°47835
- CE, 27 sept. 1995, M. et Mme Le Corre n°148104
- CE, 13 mars 1998, navire « François Vieljeux »
- CE 12 oct. 2009, Mme Chevillard et consorts Bancherelle, n°297075
- Sent. Arb. 13 mars 1951, navire Tebourba
- Sent. Arb., 31 octobre 1967 « Nautilus »

- CA New-York, *Peninsular and Orient Steam Navigation v. Overseas oil*, 25 avril 1977

VI. Commentaires de jurisprudence

- C. Saas, « Omission de porter secours : non-lieu dans l'affaire du left-to-die boat », *Recueil Dalloz*, 2013, p.2915 - ordonnance rendue par le TGI de Paris 06/12/2013 n°2300/13/69

VII. Sites internet

- « L'actualité de la lutte contre les discriminations », infos-discriminations.fr
<https://infos-discriminations.fr/que-dit-la-loi-sur-le-sauvetage-des-migrants-en-mer-par-les-bateaux/>
- D. d'Allivy Kelly, « Disparus en mer : le naufrage des droits », *GITSI*, « Plein droit » - 2014, n° 100, p.35 à 38 – cairn.info
<https://www.cairn.info/revue-plein-droit-2014-1-page-35.htm>
- https://actu.dalloz-etudiant.fr/fileadmin/actualites/pdfs/GrandsArrets_n_58.pdf
- <https://www.territoires-groupama.fr/sites/uploads/2017/12/livre-blanc-collaborateurs-occasionnels-et-communes.pdf>
- N. Birchem « Que dit le sauvetage des migrants en mer ? » *la-croix.com*, 2018
<https://www.la-croix.com/Monde/Europe/dit-droit-sauvetage-migrants-mer-2018-06-14-1200947262>
- M. Blayo, « Tous les navires sont tenus de sauver les migrants » *La-croix.com*, 2019
<https://www.la-croix.com/Monde/Europe/Tous-navires-sont-tenus-sauver-migrants-mer-2019-07-18-1201036129>
- C. De Sèze, « Migrants : les défis de « l'Océan Viking », le nouveau navire de SOS Méditerranée », *L'express.fr*, 2019
https://www.lexpress.fr/actualite/societe/migrants-les-defis-de-l-ocean-viking-le-nouveau-navire-de-sos-mediterranee_2092156.html
- Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, « Sécurité maritime sauvetage, remorquage et assistance », 2008
https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Sauvetage_remorquage_assistance_4p_DEF_Web.pdf

- JA Duprat, « Confusion dans les zones SAR », L'Esprit du temps « Outre-Terre », 2017, n°52
<https://www.cairn.info/revue-outre-terre2-2017-3-page-49.htm>
- « Droit de la mer et assistance aux personnes en détresse », uclouvain.be
<https://uclouvain.be/fr/institues-recherche/juri/cedie/actualites/droit-de-la-mer-et-assistance-aux-personnes-en-detresse.html>
- <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/surveillance-et-sauvetage-en-mer>
- A. Feertchak, « Pavillon, débarquement, sauvetage en mer : que dit le droit dans le cas de l'Aquarius ? », lefigaro, 2018
<https://www.lefigaro.fr/actualite-france/2018/09/26/01016-20180926ARTFIG00229-pavillon-debarquement-sauvetage-en-mer-que-dit-le-droit-dans-le-cas-de-l-aquarius.php>
- R. Hasenknopf, « Migrants, les navires d'ONG à la recherche de solutions en Méditerranée », 2018
<https://www.la-croix.com/Monde/Europe/Migrants-navires-dONG-recherche-solutions-Mediterranee-2018-06-26-1200950354>
- N. Kiara, « Le droit international face aux nouveaux défis de l'immigration clandestine en mer », Revue Québécoise de droit international, volume 26-1, 2013 p.123 à 153
https://www.persee.fr/doc/rqdi_0828-9999_2013_num_26_1_1302
- C. Laffont, « ONG, les eaux troubles du droit international », Lexpress.fr, 2018
https://www.lexpress.fr/actualite/societe/ong-les-eaux-troubles-du-droit-international_2021480.html
- E. Le Lay, « Régimes du sauvetage et de l'assistance aux personnes et biens en péril en mer », juristourisme, 2019, n°216
- G. Levasseur, « Non-assistance à personne en péril », Cours de droit pénal spécial, Les cours de droit, Paris, 1967/1968
http://ledroitcriminel.fr/la_sciences_criminelle/penalites/la_loi_penale/infraction/pc_pales_incrim/evassuer_non_assist.htm
- OMI:
[http://www.imo.org/fr/About/Conventions/ListOfConventions/Pages//international-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-\(SAR\).aspx](http://www.imo.org/fr/About/Conventions/ListOfConventions/Pages//international-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-(SAR).aspx) Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes
- ONISEP : <http://www.onisep.fr/Equipes-edcatives/Ressourc-es-pedagogiques/SPORTEO/Travailler/SAUVETAGE-en-mer>

- O. Melennec, « Aquarius. « Le droit maritime n'est pas adapté à l'afflux des migrants en Méditerranée », ouest-France, 2018
<http://www.ouest-france.fr/monde/migrants/aquarius-le-droit-maritime-n-est-pas-adapte-l-aflux-des-migrants-en-mediterranee-5823431>
- « Les obligations des états en matière de secours en mer – Livret à destination de la société civile », 2020
<https://alliance-europa.eu/fr/publication/les-obligations-des-etats-en-matiere-de-secours-en-mer-livret-a-destination-de-la-societe-civile/>
- Livret pédagogique SOS Méditerranée SOS Sauvetage en Méditerranée
<http://www.sosmediterranee.fr/medias/LivretpedagogiqueSOSMEDITERRANEE.pdf>
- JP Pancrario, « Quels sont les droits des migrants en mer ? », vie-publique.fr, 2019
- <https://www.vie-publique.fr/parole-dexpert/271043-quels-sont-les-droits-des-migrants-en-mer>
- Parlement Européen, « Les migrants en Méditerranée: La protection des droits de l'homme », 2015
[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2015/535005/EXPO_STUD\(2015\)535005_FR.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2015/535005/EXPO_STUD(2015)535005_FR.pdf)
- « Projet de loi relatif à la convention sur l'assistance » Rapport n°167 (1999-2000) de M. André BOYER
https://www.senat.fr/rap/199-167/199-167_mono.html -
<https://www.erudit.org/fr/revues/cd1/2000-v41-n4-cd3824/043621ar.pdf>
- SNSM: <https://www.snsm.org/>
- SOS Méditerranée, « Interpellez votre gouvernement : Soyez humains, sauvez des vies en mer, respectez le droit ! »
<http://www.sosmediterranee.fr/medias/LEAFLETFR.pdf>
- F. Vallat par I. Dillman, « Sauver des vies », 2019
<http://www.cairn.info/revue-etudes-2019-5-page-7.htm>
- M. Vallerey, « Migrants en Méditerranée : que dit le droit international ? », 2018
Information.tv5monde.com
- « Les migrants, le droit de la mer et les Etats », Dalloz-actu-etudiant.fr
<https://actu.dalloz-etudiant.fr/focus-sur/article/les-migrants-le-droit-de-la-mer-et-les-etats>
- « Les réfugiés en situation de détresse en mer : agir et assister – conseils pour capitaines et équipages »

http://www.migreurop.org/IMG/pdf/trad_doc_pro_asyl_-_detresse_en_mer_-_ok.pdf

- « Sauver des vies. Protéger les droits. Comblent le manque de protection des réfugiés et des migrants en Méditerranée par le Commissaire aux droits de l’homme du Conseil de l’Europe »
<https://rm.coe.int/sauver-des-vies-protoger-les-droits-combler-le-manque-de-protection-de/168096883c>
- « Sauvetage en mer – Guide des principes et des mesures qui s’appliquent aux réfugiés et aux migrants », OMI et UNHCR
<http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/seamigration/Documents/RescueatSeaGuideFRANCAIS.pdf>
- Y. Tephany, « Sauvetage et migration maritime »
<https://humanseahypotheses.org/369>
- C. Torterat, « Sauvetage, remorquage, assistance, comment s’organisent les secours en mer ? », 2019
<https://www.bateaux.com/article/31476/sauvetage-remorquage-assistance-comment-s-organisent-les-secours-en-mer-02/07/2019>
- « Le « port sûr », point d’achoppement des sauvetages en mer »
<http://www.nouvelobs.com/société/20190814.AFP2456/migrants-le-port-point-d-achoppement-des-sauvetages-en-mer.html> - nouvelobs.com
- https://www.persee.fr/doc/juro_0990-1027_1999_num_12_3_2530

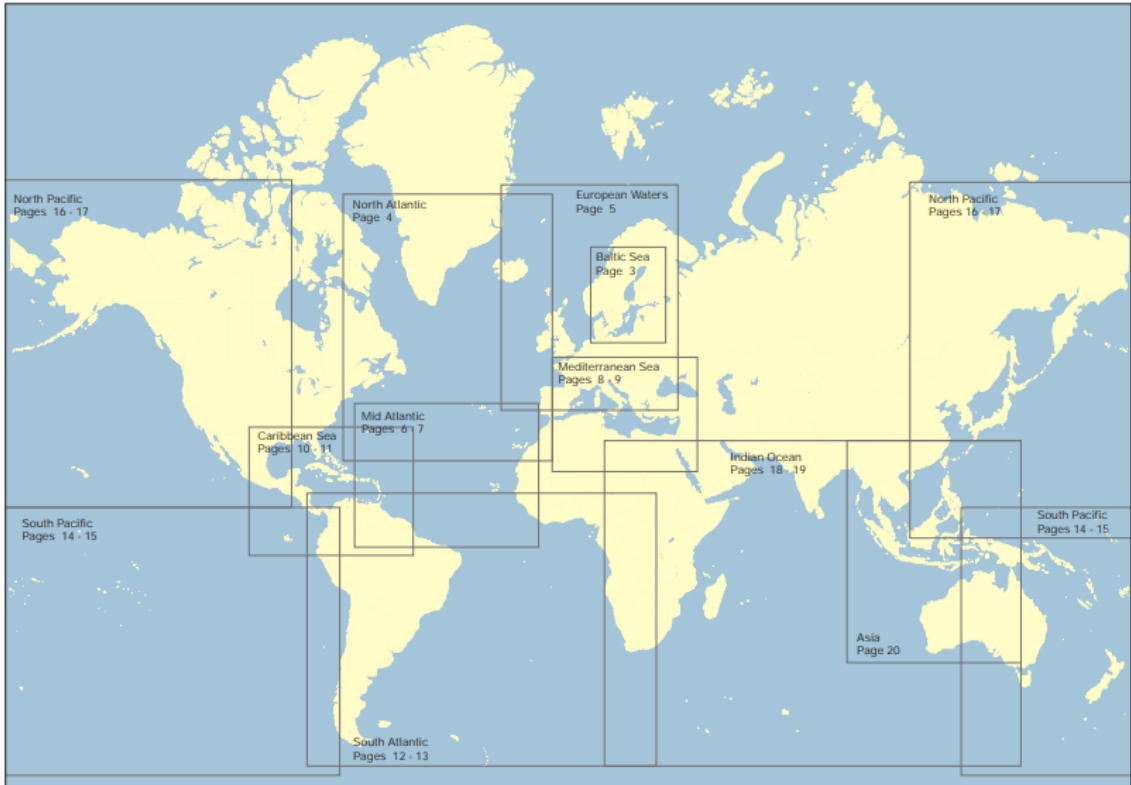
Sites consultés entre octobre 2019 et juillet 2020

TABLES DES ANNEXES

- Annexe 1 : Régions de recherche et de sauvetage.....	73
- Annexe 2 : Zones SAR en Méditerranée.....	74
- Annexe 3 : Organisation nationale de la recherche et du sauvetage en mer.....	75
- Annexe 4 : Numéros d’alerte.....	76
- Annexe 5 : Déclenchement du sauvetage en mer.....	77
- Annexe 6 : Représentation d’un sauvetage en mer.....	78

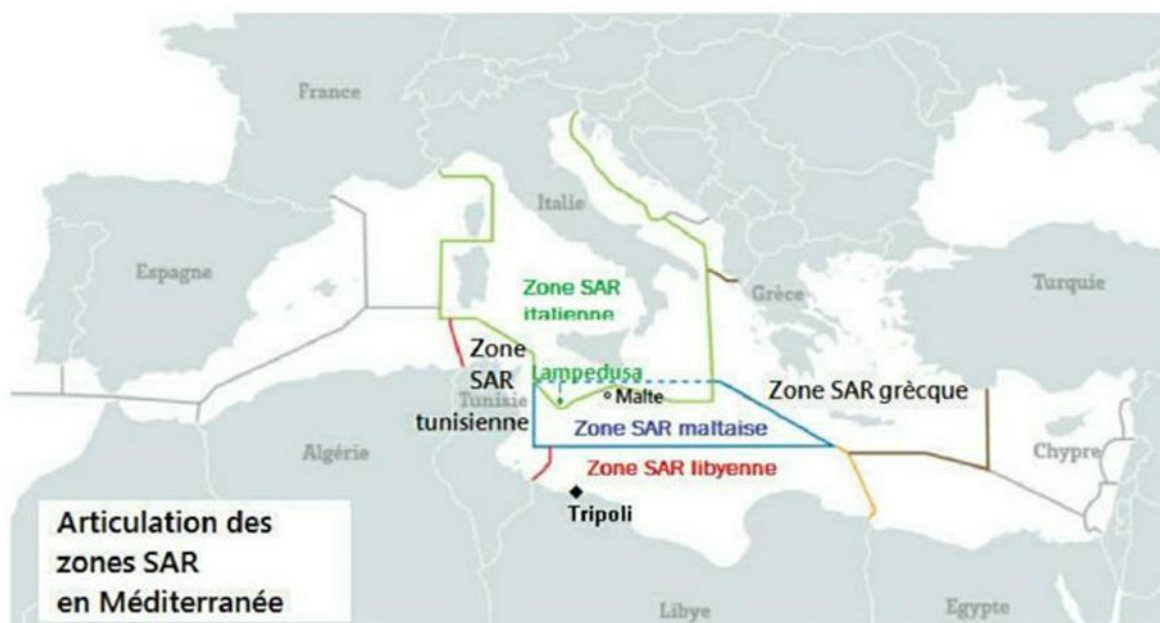
ANNEXES

Annexe 1 : Régions de recherche et de sauvetage



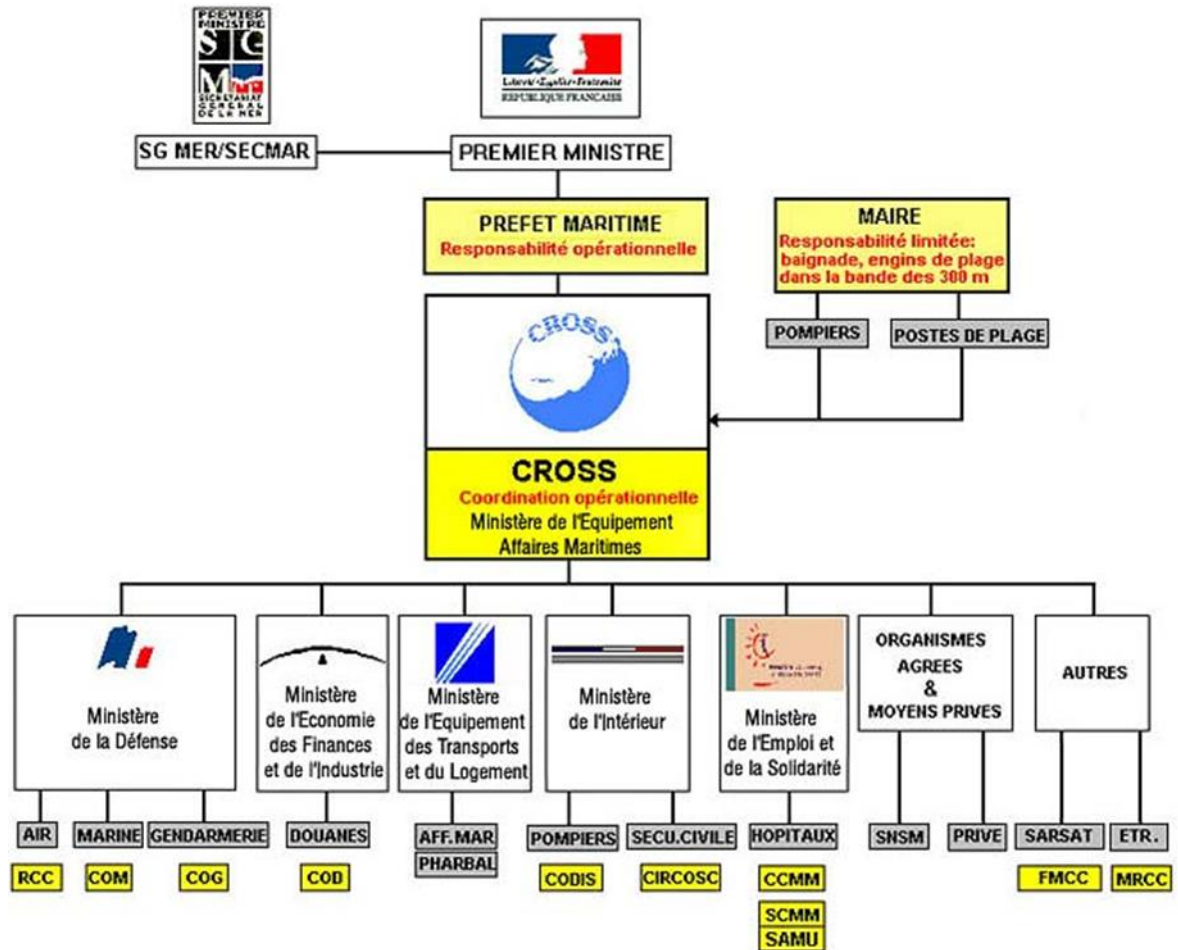
dco.uscg.milwww.dco.uscg.mil

Annexe 2 : Zones SAR en Méditerranée



cairn.info

Annexe 3 : Organisation nationale de la recherche et du sauvetage en mer



<https://smdsm.pagesperso-orange.fr/>

Annexe 4 : Numéros d'alerte



<https://www.snsn.org/>

Annexe 5 : Déclenchement du sauvetage en mer

Un numéro d'alerte : le 196

Le numéro d'alerte (196) permet de joindre directement les CROSS au moyen d'un téléphone.

Numéro d'alerte à bord d'un bateau : canal 16

À bord d'un bateau, les Sauveteurs en Mer préconisent l'utilisation de la VHF (canal 16), beaucoup plus sûre.

```
graph TD; A[Un numéro d'alerte : le 196] -.-> B[Les CROSS (centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage)]; C[Numéro d'alerte à bord d'un bateau : canal 16] -.-> B; B -.-> D[Les sauveteurs interviennent sur ordre des CROSS];
```

Les CROSS (centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage)

Les CROSS, cinq en métropole et deux en Outre-Mer, sont au cœur de ce dispositif. Ils ne disposent pas de moyens de sauvetage propre mais ont toute autorité pour mettre en œuvre les moyens qu'ils jugent les plus appropriés pour intervenir : bateaux sur zone, bateaux de sauvetage, hélicoptères.

Les sauveteurs interviennent sur ordre des CROSS

Annexe 6 : Représentation d'un sauvetage en mer



<https://www.chasse-maree.com/>

TABLE DES MATIERES

REMERCIEMENTS.....	3
SOMMAIRE.....	4
TABLE DES ABREVIATIONS.....	5
INTRODUCTION.....	6
PARTIE 1 : L'OBLIGATION DE SAUVETAGE DE VIE EN MER.....	10
<u>Titre 1</u> : L'obligation de sauvetage de vie en mer, un fondement juridique international...11	11
Chapitre 1 : L'origine conventionnelle de l'obligation.....	11
Section 1 : Une obligation individuelle incombant au capitaine.....	11
Section 2 : Une obligation étatique incombant aux Etats.....	13
§1. L'Etat du pavillon comme destinataire de cette obligation.....	13
§2. L'Etat côtier comme destinataire de cette obligation.....	13
Chapitre 2: Une législation internationale inadaptée face aux migrations par voie maritime.....	18
Section 1 : Le sauvetage des migrants en mer, entre flou et incertitude juridique.....	18
§1. La notion de détresse en mer, une notion subjective.....	18
§2. L'obligation de débarquement dans un « lieu sûr », une notion imprécise.....	20
Section 2 : Vers une mise en danger de l'obligation.....	23
<u>Titre 2</u> : L'obligation de sauvetage de vie en mer, une mise en œuvre étatique.....	25
Chapitre 1 : La prise en compte de cette obligation au travers d'instrument juridiques nationaux.....	25
Section 1 : L'obligation pesant sur le capitaine en droit français.....	25
Section 2 : L'Obligation à la charge de l'Etat français.....	26
Chapitre 2 : La mise en place de moyens opérationnels.....	26
Section 1 : L'organisation étatique du sauvetage de vie en mer.....	27
§1. Le rôle décisionnel du Comité Interministériel de la Mer et le Secrétariat Général de la Mer.....	27
§2. Le préfet maritime en tant que représentant de l'Etat en mer.....	28
§3. Le rôle central des CROSS.....	29
Section 2 : La complémentarité des acteurs.....	31
§1. La participation des acteurs publics relevant de l'État.....	31
§2. Le rôle important des acteurs privés.....	32
A. La prédominance de la SNSM, un acteur majeur du sauvetage en mer.....	32
B. La position délicate des ONG dans le sauvetage en mer.....	33
PARTIE 2 : LES OPERATIONS DE SAUVETAGE DE VIE EN MER.....	34
<u>Titre 1</u> : La responsabilité du sauvetage de vie en mer.....	35
Chapitre 1 : Une responsabilité individuelle d'ordre pénal.....	35
Section 1 : Le caractère obligatoire du sauvetage de vie en mer.....	35
§1. Un principe fort, l'obligation générale de sauvetage en mer.....	35
§2. Une limite légale au sauvetage en mer, la notion de risque.....	36
Section 2 : La sanction pénale de l'inexécution de cette obligation.....	39
Chapitre 2 : Les responsabilité pour les opérations de sauvetage de vie en mer.....	41
Section 1 : La responsabilité de l'Etat.....	42
§1. La responsabilité directe de l'Etat, le passage de la faute lourde à la faute simple.....	41
§2. La responsabilité indirecte de l'Etat, la notion de collaborateur occasionnel de service public.....	43
Section 2 : La responsabilité de la personne sauvée.....	47
Section 3: L'exonération de responsabilité du transporteur maritime.....	47
<u>Titre 2</u> : Le coût du sauvetage de vie en mer.....	48

Chapitre 1 : Le principe de gratuité du sauvetage de vie en mer, l'affirmation de la non-rémunération.....	49
Section 1 : Un fondement charitable.....	49
Section 2 : Des critiques justifiées.....	51
Chapitre 2 : Le principe de gratuité du sauvetage de vie en mer, la possibilité d'une indemnisation du sauveteur.....	52
Section 1 : Les quasi-contrats de droit privé comme fondement juridique de l'indemnisation.....	53
§1. La théorie de la gestion d'affaires comme fondement de l'indemnisation.....	53
§2. La notion d'enrichissement sans cause comme fondement de l'indemnisation.....	55
Section 2 : La convention d'assistance bénévole comme fondement juridique de l'indemnisation.....	56
Section 3 : La théorie du collaborateur occasionnel du service public comme fondement de l'indemnisation.....	58
Section 4 : L'assistance maritime mixte.....	59
CONCLUSION.....	62
BIBLIOGRAPHIE.....	64
TABLE DES ANNEXES.....	72
ANNEXES.....	73
TABLE DES MATIERES.....	79
RESUME.....	81

Résumé - L'homme en mer n'est pas dans son milieu naturel. Face à ce milieu hostile et périlleux, les hommes ont donc très vite été amenés à se porter secours. Né de la solidarité des gens de mer, ce devoir moral va se transformer en véritable obligation juridique inscrite dans les textes internationaux et nationaux. Le sauvetage de la vie humaine en mer est dominé par deux principes forts : l'obligation générale de secours en mer pénalement sanctionnée et l'affirmation de sa non-rémunération. De ce régime juridique relevant pourtant d'une obligation traditionnelle profondément ancrée dans la pratique maritime subsistent encore des incertitudes.

Summary - The man at sea is not in his natural habitat. Facing this hostile and perilous environment, men were very quickly called upon to help each other. Inherited from the seafarer's solidarity, this moral duty will turn into a real legal obligation enshrined in international and national texts. The rescue of human life at sea is dominated by two strong principles: the general obligation of rescue at sea punishable by law and the assertion of his non-remuneration. Even though this legal regime is part of a traditional obligation deeply rooted in maritime practice, the rescue of people at sea still raises uncertainties.

Mots-clés – Sauvetage de la vie humaine en mer, migration par voie maritime, obligation juridique, sanction de non-assistance à personne en danger, non-rémunération

Keywords – Rescue of life at sea, migration by sea, legal obligation, sanction of non-assistance to person in danger, non- remuneration