

Université d'Aix Marseille  
Faculté de Droit et de Science politique

Pôle Transports  
Centre de Droit Maritime et des Transports

## L'ENLEVEMENT DES EPAVES



*Photo prise à Houlgate en 2016*

Mémoire pour l'obtention du Master 2 Droit Maritime

Par

**Marine DUBS**

Sous la direction de Maître Christian SCAPEL et du Professeur Pierre  
BONASSIES

*Année universitaire 2015-2016*

Université d'Aix Marseille  
Faculté de Droit et de Science politique

Pôle Transports  
Centre de Droit Maritime et des Transports

# **L'enlèvement des épaves**

Par Marine DUBS

Sous la direction de Maître Christian SCAPEL et du Professeur Pierre BONASSIES

*Année universitaire 2015-2016*

## **Remerciements**

Je tiens à remercier mes Professeurs Christian SCAPEL et Pierre BONASSIES pour l'ensemble des conseils que ces derniers m'ont apportés tout au long de l'année.

Mes remerciements s'adressent également à ma maître de stage, Mademoiselle Sophie BOURLIERE, pour m'avoir accueillie dans son équipe et d'avoir accepté de m'apporter son aide et ses conseils dans mon travail.

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

# Sommaire

Remerciements .....	3
Liste des abréviations .....	5
<b>Introduction .....</b>	<b>6</b>
<b>PARTIE I : LE RÉGIME NATIONAL .....</b>	<b>13</b>
<b><i>Chapitre 1 : La notion d'épave.....</i></b>	<b>13</b>
Section 1: la définition de l'épave.....	13
Section 2: les différents évènements à l'origine de l'épave.....	17
<b><i>Chapitre 2: le régime français de l'enlèvement des épaves .....</i></b>	<b>20</b>
Section 1: L'évolution du droit positif français .....	20
Section 2: La responsabilité du propriétaire.....	31
<b>PARTIE II: L'ÉVOLUTION DU RÉGIME INTERNATIONAL.....</b>	<b>35</b>
<b><i>Chapitre 1 : Le régime international de 1910 à 2007.....</i></b>	<b>35</b>
Section 1 : De la Convention de 1910 sur l'assistance et le sauvetage maritime à la Convention de Montego Bay de 1982 : une évolution lente et limitée .....	35
Section 2 : De la Convention de 1989 sur l'assistance à la Résolution du Parlement Européen de 2003 .....	40
<b><i>Chapitre 2: La Convention de Nairobi du 18 mai 2007: premier régime juridique international.....</i></b>	<b>46</b>
Section 1: Une réglementation quasi complète.....	46
Section 2: L'entrée en vigueur de la Convention de Nairobi en France: des conséquences multiples sur le régime français.....	61
Section 3: Les limites de la Convention de Nairobi.....	70
<b>Conclusion.....</b>	<b>73</b>
Bibliographie .....	74
Table des Matières .....	75

## Liste des abréviations

- **Ap.JC**: après Jésus Christ
- **Ccass**: Cour de Cassation
- **CE**: Conseil d'Etat
- **CA**: Cour d'Appel
- **TGI**: Tribunal de Grande Instance
- **PE**: Parlement Européen
- **ZEE**: Zone Economique Européenne
- **DRASSM**: Département des Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous-marines
- **DIRM**: Directions Interrégionales de la mer Méditerranée
- **RIE**: Registre International Français
- **P&I**: Protection and Indemnity
- **Obs**: observations
- **DME**: Droit Maritime Français

## **Introduction**

Selon l'UNESCO environ trois millions d'épaves gisent dans le fond des océans<sup>1</sup>. Un nombre, pour le moins, impressionnant.

Nos eaux sont ainsi peuplées de navires, d'avions, d'objets divers sans que nous en soyons véritablement conscients.

Toutes ces épaves n'ont pas été retirées et cela pour différentes raisons. Soit, par exemple, elles ne causeraient aucun danger pour le trafic des navires ou que les moyens techniques étaient insuffisants.

Lorsqu'une nouvelle épave apparaît, notamment s'il s'agit d'une épave de navire, l'intérêt de la relever peut être de deux ordres. En effet, soit cette dernière est un danger pour la navigation soit elle cause une pollution pour l'environnement marin.

Il est alors important dans l'un comme dans l'autre de ces deux cas, de procéder au relèvement de l'épave. En effet, pour ce qui est du danger la navigation, cela renvoie notamment à la possibilité d'une nouvelle collision avec un ou plusieurs autres navires. Tel a été notamment le cas avec le naufrage du « Tricolor ».

Lorsqu'une épave est source de pollution, cela peut provenir du fuel du navire ou des hydrocarbures ou autres substances nocives que ce dernier transportait.

Cependant, parfois, même si une épave devrait être relevée, cela n'est pas toujours possible. En effet, la profondeur des eaux peut être trop importante par exemple. Ou encore, l'opération de retirement est trop complexe et les moyens techniques pour procéder au relèvement sont insuffisants ou trop coûteux. L'impossibilité de retirer une épave peut être également due au fait que cette action risquerait d'endommager ou de détruire une épave présentant un intérêt particulier comme un intérêt historique.

Si dans la plupart des cas, relever une épave est dans l'intérêt de l'environnement ou de la sécurité du trafic, il arrive, parfois, que cette dernière soit au contraire bénéfique à l'environnement marin.

Il convient de préciser que, cet aspect positif des épaves, ne sera traité que brièvement dans notre exposé. En effet, nous resterons concentrer sur les notions de danger des épaves et de nécessité de les relever.

---

<sup>1</sup>Patrimoine culturel subaquatique/épaves: [www.unesco.org](http://www.unesco.org)

Lorsqu'il est nécessaire de retirer une épave, il convient de déterminer la personne qui en sera responsable.

Il a été convenu depuis les premiers régimes établis, que c'est au propriétaire d'être responsable de relèvement de son épave. Cependant, si déterminer qui est le propriétaire pose peu de difficultés aujourd'hui cela n'a pas toujours été le cas.

En effet, par le droit de naufrage, le roi ou un de ses seigneurs s'appropriait la propriété de l'épave. Le droit de naufrage, selon Rodière, consistait pour le roi ou un seigneur, à « *s'approprier par l'occupation les épaves provenant d'un naufrage* »<sup>2</sup>.

Selon ce dernier, le droit de naufrage aurait existé avant l'Empereur Antonin<sup>3</sup> (86 ap JC-161 ap JC) puis aurait été combattu par l'Empereur Justinien<sup>4</sup> (483 ap JC - 565 ap JC).

Cependant, sous ce dernier, si le propriétaire souhaitait abandonner son bien, il perdait dès lors tout droit de propriété. En effet, selon les Institutes de Justinien, « *les choses jetées dans le dessein d'alléger le navire pour le sauver du péril restent la propriété de leurs maîtres parce qu'elles n'ont pas été jetées dans l'intention de les abandonner* »<sup>5</sup>.

Cette règle se justifiait dans la mesure où, le propriétaire manifestait son intention de se séparer de son bien. Ainsi, lorsque son épave était récupérée par une autre personne, il ne pouvait la réclamer.

Après Justinien, le droit de naufrage serait réapparu pendant le Haut Moyen Age puis combattu à nouveau<sup>6</sup>. On le retrouve également au XVI<sup>e</sup> siècle en Provence où, selon C.Beaucourt, « *la dévolution des biens naufragés avait lieu au profit du Roi et que leur propriétaire ne pouvait rien réclamer dès l'instant qu'il y avait bien eu naufrage* »<sup>7</sup>.

Par la suite est apparue l'ordonnance de la Marine de 1681. Cette dernière est venue poser de nouvelles règles en matière de propriété des épaves. En effet, elle a organisé le droit de propriété entre trois parties, le propriétaire, le seigneur et le roi. Pour cela, elle a

---

<sup>2</sup>R.Rodière, *Traité de droit maritime*, Traité, 1976

<sup>3</sup>R.Rodière, *Traité de droit maritime*, Traité, 1976

<sup>4</sup>R.Rodière, *Traité de droit maritime*, Traité, 1976

<sup>5</sup> R.Rodière, *Traité de droit maritime*, Traité, 1976

<sup>6</sup>R.Rodière, *Traité de droit maritime*, Traité, 1976

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

effectué une distinction entre les biens naufragés et les épaves afin de déterminer qui est le propriétaire et donc qui est responsable de l'enlèvement de l'épave.

Tout d'abord, pour ce qui est des biens naufragés, C.Beaucourt rappelle dans son ouvrage, que n'étaient pas considérées comme des épaves, les « *biens naufragés dont les maîtres sont connus ou susceptibles de l'être (...). Ils échappent donc aux droits du seigneur haut-justicier et éventuellement des riverains mais non à ceux de l'Amirauté ou du roi* »<sup>8</sup>.

Ainsi, pour avoir le statut de biens naufragés, un bien doit réunir deux conditions. En effet, ce dernier doit avoir subi un naufrage et son propriétaire doit être connu ou être susceptible d'être connu.

Sa qualité de biens naufragés va lui permettre d'échapper aux droits du seigneur. Cependant cela n'empêche pas le roi d'exercer les siens. Cela signifie que le souverain, si sa valeur était intéressante, il transférerait la propriété tout ou partie du bien naufragé à son profit. Cependant, le roi étant le propriétaire, c'était alors à lui de procéder à l'enlèvement du bien naufragé.

A contrario, une épave était alors un bien ayant subi un naufrage dont le propriétaire était inconnu ou susceptible de pas l'être. Le statut d'épave avait pour conséquence le transfert de propriété au seigneur. Ainsi, c'était ce dernier qui était responsable du relèvement de l'épave.

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

- *Les « gros poissons » et « poissons à lard » rejetés sur les grèves. Entendons ici qu'il pouvait s'agir de baleines, narvals, cachalots, susceptibles de comporter une certaine valeur (...)*
- *les effets et navires abandonnés en pleine mer par leur équipage, à la condition qu'ils ne soient pas considérés comme des prises et ne soient pas réclamés par leurs propriétaires.*
- *Les effets et navires tirés du fond de la mer sous réserve de deux exceptions, dont l'une a trait aux ancres abandonnées sans orin pour les signaler et l'autre prévue par une Déclaration royale postérieure à l'Ordonnance a trait à la situation des effets ou navires entièrement submergés sans que leur propriétaires aient manifesté leur intention de les relever dans le délai de deux mois et commencé à le*

---

<sup>8</sup> C.Beaucourt, *Le « Secret de l'épave » ou l'étrange évolution du régime de sa propriété*, DMF, 1986

*faire dans le délai de six mois, auquel cas la propriété entière de l'épave sera attribuée à quiconque en accomplira le retirement avec la permission du secrétaire d'Etat à la Marine »<sup>9</sup>.*

Pour ce qui est des « *gros poissons* » et « *poissons à lard* », il paraît assez surprenant que des poissons aient le statut d'épaves.

Ainsi, dès lors qu'un « *gros poisson* » telle qu'une baleine venait s'échouer sur le rivage, elle était qualifiée d'épave.

Cette qualification était certainement liée au fait que ces poissons représentaient une grande valeur à cette époque. Ainsi, le seigneur par le statut d'épaves, se réservait leur propriété.

Il convient de préciser que désormais, à notre époque, le statut d'épaves pour les gros poissons n'est plus reconnu.

Concernant, les effets et navires abandonnés en pleine mer par leur équipage, deux conditions devaient être remplies pour que la propriété des ces objets et/ou navires soit transférée au seigneur. En effet, tout d'abord, ils ne devaient pas être considérés comme des prises. Cela renvoie au cas où, par exemple, des pirates venaient s'emparer du navire. Ainsi, la propriété du navire était transférée à celui qui est responsable de la prise de ce dernier.

De plus, les effets et navires ne devaient pas avoir été réclamés par leurs propriétaires. Cela signifie que les propriétaires, même en cas d'abandon de leurs effets, possédaient toujours leurs droits sur leurs biens. Ces droits, ils pouvaient les réclamer afin de récupérer leurs effets ou le navire. Il convient de noter que cette règle est différente de celle posée par Justinien.

Ainsi, le droit de propriété est ici protégé par l'Ordonnance de la Marine de 1681. Cela venait contrer les droits du seigneur.

Enfin, pour les effets et navires tirés du fond de la mer (sauf les ancres ), ces derniers vont revêtir la qualification d'épaves, entraînant ainsi l'application des droits du seigneur.

Il convient de préciser la différence entre cette catégorie d'épaves et la précédente. En effet, dans le cas présent, il s'agissait d'épaves entièrement submergées alors que dans

---

<sup>9</sup>C.Beaucourt, *Le « Secret de l'épave » ou l'étrange évolution du régime de sa propriété*, DMF, 1986

le précédent la submersion totale n'était pas nécessaire. Il suffisait seulement que les objets et/ou le navire aient été abandonnés en mer.

Comme pour la présente catégorie, les droits seigneuriaux se trouvaient limités. En effet, une Déclaration Royale postérieure à l'Ordonnance de la Marine de 1681, venait protéger les premiers propriétaires de ces effets ou navires.

Dans le cas où le navire ou les effets étaient entièrement submergés, le propriétaire avait deux mois pour manifester sa volonté de retirer son épave. Puis il devait mettre en application cette volonté en retirant l'épave dans un délai de six mois.

Cette disposition permettait au propriétaire d'échapper aux droits du seigneur sur son bien. On voit également ici apparaître clairement le fait que c'était bien au propriétaire qu'il appartenait de procéder à l'enlèvement de son épave.

Cependant, dans le cas où le propriétaire ne respectait pas ces délais, la propriété de l'épave était transférée à la personne qui la retirerait.

Ainsi, dans les deux cas, l'enlèvement des épaves était directement lié à la propriété.

Il convient de noter que pour les épaves ou les biens naufragés, ce n'était pas un droit de naufrage qui s'appliquait. En effet, ce n'était pas le naufrage lui-même qui entraînait des droits pour le seigneur et le roi mais c'était leur qualification d'épaves ou de biens naufragés.

Ainsi, l'Ordonnance de la Marine de 1681, ne reprend pas le droit de naufrage dans sa réglementation. En effet, cette dernière tente au contraire de poser un régime de propriété des épaves plus protecteur envers le premier propriétaire et non le roi ou le seigneur.

Si la propriété se trouvait quelque peu protégée contre le droit de naufrage, le niveau de protection restait faible comparé à notre régime actuel. En effet, ce dernier est marqué par une forte protection du droit de la propriété.

Cette protection se retrouve même en matière d'épaves. Le droit de naufrage étudié précédemment n'existe plus. En effet, le naufrage n'entraîne plus le transfert de la propriété de l'épave au chef de l'Etat. Ce n'est plus non plus la qualification d'épaves ou de biens naufragés qui va permettre de déterminer le propriétaire.

Aujourd'hui, il y a une nuance importante entre deux termes: la possession et la propriété.

Lorsqu'un navire fait naufrage, le propriétaire en perd la possession et non la propriété. Cette nuance est très importante car elle permet de constater le fait que la perte d'un bien en mer n'engendre pas nécessairement une destitution de droit de propriété. Cependant, si le bien a été abandonné en mer, par le propriétaire, dans ce cas ce dernier ayant manifesté son intention de se séparer de son bien, définitivement, la propriété lui est alors retirée. Dans ce cas, la personne trouvant le bien abandonné devient le nouveau propriétaire.

Il convient de rappeler que le droit de propriété selon l'article 17 de la Déclaration des Droits de l'Homme de 1789 est un droit sacré et inviolable. Les dérogations à ce droit sont rares et très encadrées.

Ainsi, il est important de permettre la conservation de ce droit de façon la plus absolue. C'est la raison pour laquelle des droits comme le droit de naufrage ne sont plus aujourd'hui reconnus.

Si nous avons cherché à déterminer qui est le propriétaire de l'épave, c'est afin de savoir qui est responsable du relèvement de cette dernière.

En effet, depuis le droit romain c'est le propriétaire qui a la responsabilité de faire relever son épave dans la mesure où celle-ci présente un danger pour la navigation. Cependant, il n'a pas toujours été facile de déterminer qui était le propriétaire d'une épave. Aujourd'hui, lorsque qu'un navire s'échoue ou fait naufrage, retrouver le propriétaire pose peu de difficulté. En effet, les navires étant immatriculés, il suffit simplement d'accéder au registre d'immatriculation pour trouver le nom et coordonnées du propriétaire. Cela permet donc une plus grande simplicité de la procédure.

Connaissant désormais les raisons pour lesquelles une épave doit être retirée et la personne responsable de cette opération, il faut désormais s'intéresser au régime applicable en cas de relèvement d'épave.

Retirer une épave est une action avec un enjeu important: la sécurité.

La sécurité comprend désormais deux volets. En effet, si seule la sécurité de la navigation était prise en compte, il est, aujourd'hui, nécessaire d'y intégrer la sécurité de l'environnement marin. En effet, celui-ci peut s'avérer parfois très touché par le naufrage d'un navire. La pollution par les substances nocives, par exemple, affecte la population marine. Cependant, la pollution n'est pas la seule cause possible de dommages. En effet, l'échouement d'un navire contre une barrière de corail, par

exemple, entraîne d'importants dommages. Ainsi, la protection de l'environnement marin, doit être assurée dans le régime du relèvement des épaves.

Cet important enjeu entraîne la nécessité de l'établissement d'un régime spécifique. En effet, une procédure précise doit être établie afin de permettre un retraitement rapide et efficace des épaves dangereuses tant pour la navigation que pour l'environnement marin.

Cette réglementation doit également permettre de poser les règles de compétences et de responsabilités entre l'Etat et le propriétaire, cela dans le but de déterminer le champ d'action possible de chacun.

Par ailleurs, des obligations et droits doivent être posés afin de protéger les intérêts des différentes parties notamment comme ceux du sauveteur de l'épave.

L'intérêt de traiter du sujet de relèvement des épaves, est de montrer l'importance d'un régime complet et précis. Or si le régime français a été établi dès 1961, ce dernier a besoin d'être adapté aux besoins d'aujourd'hui. Quant au régime international, ce dernier a été long à s'établir.

Ainsi, notre exposé sera tourné vers la question de l'évolution du régime national et international.

C'est ainsi que nous traiterons, tout d'abord le régime national (**Partie I**) avant de traiter du régime international (**Partie II**).

# **Partie I : Le régime national**

Le terme d'épave déterminant le champ d'application du régime, il convient alors de commencer par étudier la notion d'épave (Chapitre 1) avant d'analyser le régime de son relèvement (Chapitre 2).

## **Chapitre 1 : La notion d'épave**

Nous nous intéresserons tout d'abord à la définition de l'épave (section 1) avant de nous concentrer sur les causes étant à l'origine d'une épave (section 2).

### **Section 1: la définition de l'épave**

Nous étudierons la définition française de l'épave (I) afin de la comparer avec la définition anglaise (II).

#### **I- La définition française de l'épave**

La notion d'épave fait l'objet de plusieurs définitions doctrinales (A) mais le code des transports vient nous offrir une définition légale (B).

##### **A- Les différentes définitions doctrinales**

Nous nous concentrerons seulement sur deux définitions doctrinales. Ces dernières permettent de définir l'épave en utilisant des critères distincts.

1. Nous citerons tout d'abord la définition de Maître Scapel et de Monsieur Le Professeur P.Bonassies, « *les épaves maritimes ce sont tous les objets dont le propriétaire a perdu la possession en mer, épaves de navires mais aussi épaves d'aéronefs, débris de navires ou d'aéronefs trouvées en mer, marchandises tombées ou jetées en mer* »<sup>10</sup>.

Ainsi, le critère retenu est la perte de possession en mer. Cette définition précise bien qu'une épave peut être constituée d'un navire ou débris de navire, ou encore d'un aéronef ou débris d'aéronefs. Elle indique également que les marchandises tombées ou jetées à la mer sont également considérées comme des épaves maritimes. Par ailleurs, il est à noter que le terme de marchandise étant large cela permet d'intégrer les conteneurs.

---

<sup>10</sup>P.Bonassies et C.Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traité, 3e édition, 2010, §525

2. Contrairement à Messieurs Scapel et Bonassies, Monsieur Jean-Pierre Beurier utilise le critère de la perte de l'aptitude à affronter les périls de la mer. En effet, selon ce dernier « *les épaves de navires sont des bâtiments qui anciennement navires ont physiquement perdu leur aptitude à affronter les périls de la mer* »<sup>11</sup>.

Ainsi, cette définition est à mettre en parallèle avec la définition du navire. En effet, le critère principal retenu pour donner le statut de navire est l'aptitude à affronter les périls de la mer<sup>12</sup>. Ainsi, une épave par définition n'étant plus un navire, perd sa qualité principale d'aptitude à affronter les périls de la mer.

Ces deux définitions permettent de cerner la notion d'épave selon différents angles. Cependant une définition légale est nécessaire afin d'éviter toute insécurité juridique quant à la qualification d'épave.

## B- La définition légale

La définition légale a été posée pour la première fois par l'Ordonnance de la Marine en 1681 puis une définition plus moderne a été établie en 1961 pour être ensuite révisée en 2010 par le code des transports. C'est ainsi que nous étudierons l'évolution de la définition (1) avant de nous intéresser à son application concrète (2).

### 1- L'évolution de la définition

Nous étudierons la définition donnée par le Décret du 26 décembre 1961 (a) avant de nous concentrer sur celle du code des transports représentant le droit en vigueur aujourd'hui (b).

#### a- La définition donnée par le Décret du 26 décembre 1961

3. La Loi n°61-1262 du 24 novembre 1961 sur la police maritime est « *une loi cadre destinée à donner compétence à un Décret pour réglementer la matière* »<sup>13</sup>. C'est ainsi, que le Décret d'application n°61-1547 du 26 décembre 1961 nous donne une première définition des épaves.

En effet selon son article premier alinéa 1, sont considérées comme des épaves:

---

<sup>11</sup> J.P.Beurier, *Droits maritimes*, Dalloz, Précis, 3e édition, 2014,322.09

<sup>12</sup> En ce sens :

- Ccass, Chambre Commerciale, arrêt n°1161. 16 novembre 2010. Pourvoi n°09-71.285. Cassation partielle bulletin 2010, IV, n°173
- Ccass, Chambre Commerciale, arrêt n°709, 0octobre 1984. Pourvoi n° 83-15.370.

<sup>13</sup> R.Rodière, *Traité Général de Droit Maritime*, Traité, 1976, chapitre III

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

- les embarcations, machines, agrées, ancres, chaînes, engins de pêche abandonnés et les débris des navires et aéronefs
- les marchandises jetées ou tombées à la mer; et généralement tous objets y compris ceux d'origine antique, dont le propriétaire a perdu la possession et qui sont soit échoués sur le rivage dépendant du domaine public maritime, soit trouvés flottant ou tirés du fond de la mer dans les eaux territoriales, soit trouvés flottant ou tirés du fond en haute mer et ramenés dans les eaux territoriales ou sur le domaine public maritime ».

4. Nous pouvons tout d'abord relever que cette définition ne comprend pas seulement les épaves de navires mais tous les objets dont le propriétaire a perdu la possession. La perte de possession, critère de la définition de Messieurs Scapel et Bonassies.

Ensuite, concernant la définition de l'épave de navire, le critère retenu est l'innavigabilité, critère proche de l'aptitude à affronter les périls de la mer.

Puis, l'article nous donne une liste d'objets pouvant être considéré comme une épave tels que les ancres et chaînes.

Enfin dans son alinéa 2, l'article 1er nous donne une précision concernant les objets. En effet, « les marchandises et objets volontairement abandonnés ou jetés en mer ou sur le reliage en vue de les soustraire à l'action de la douane ». Ainsi, si la perte en mer de l'objet ou marchandise est volontaire et frauduleuse cela ne constitue pas une épave.

Cette définition établit ce que peut être une épave, mais n'établit pas de critères pour qualifier un objet ou bâtiment d'épave.

Le code des transports est venu combler cette lacune.

#### b- La définition du code des transports

5. Nous trouverons la définition des épaves maritimes à l'article L5142-1 alinéa 2: « l'état d'épave résulte de la non-flottabilité, de l'absence d'équipage à bord et de l'inexistence de mesures de garde et de manoeuvre, sauf si cet état résulte d'un abandon volontaire en vue de soustraire frauduleusement, le navire, l'engin flottant, les marchandises et cargaisons ou l'aéronef à la réglementation douanière ».

6. Cette définition appelle à deux observations. Tout d'abord elle est basée sur trois critères: la non-flottabilité, ce qui signifie que l'épave peut être submergée comme échouée, l'absence d'équipage à bord, l'inexistence de mesures de garde et de manoeuvre.

Enfin, elle ne comprend pas seulement les épaves de navires mais également d'autres engins flottants n'ayant pas la qualité de navire ainsi que les marchandises, cargaisons ou aéronefs. Cependant comme dans la définition précédente, si l'abandon ou la perte est volontaire afin de soustraire à la douane, il ne s'agit pas d'une épave.

7. Contrairement à la précédente définition, cet article ne donne pas d'exemple d'objets pouvant être une épave.

## 2- L'application concrète de la définition légale

8. Nous pouvons citer des objets susceptibles de devenir des épaves<sup>14</sup>.

- les ancres
- les chaînes
- les débris de navires et d'aéronefs
- toutes les marchandises jetées ou tombées à la mer

Pour ce qui est de la dernière catégorie, cela comprend toutes les marchandises et notamment les conteneurs tombés à la mer. Nous pouvons, ainsi, considérer que la conteneurisation a créé une nouvelle catégorie d'épaves.

9. Cependant, certains objets ne sont pas considérés comme des épaves même s'ils répondent aux critères énoncés par le code des transports. En effet tel est le cas pour les cadavres<sup>15</sup>. Ils ne sont pas considérés comme des épaves. Cependant les objets trouvés sur eux peuvent avoir le statut d'épaves. Les câbles télégraphiques ne sont également pas considérés comme des épaves<sup>16</sup>.

## II- La définition anglaise de l'épave

10. Selon l'article 510 du Merchant Shipping Act de 1894, une épave de navire mais également tous objets identifiables ou non, jetés volontairement ou non, d'un navire en danger et flottant autour de l'épave du navire sont considérés comme des épaves<sup>17</sup>.

11. On retrouve une définition similaire à la définition française par le fait qu'une épave peut être constituée par un navire ou un objet.

---

<sup>14</sup>Mémoire- «enlèvement des épaves» d'Adeline Jude, 2007/2008

<sup>15</sup>Mémoire- «enlèvement des épaves» d'Adeline Jude, 2007/2008

<sup>16</sup>Mémoire- « enlèvement des épaves » d'Adeline Jude, 2007/2008

<sup>17</sup> J.F. Reborá, Thèse « La Convention de 1989 sur l'assistance maritime », PUAM, Thèse, 2003, chapitre I, section I, §1-2-2

Cependant, contrairement à la définition française, l'objet peut être jeté volontairement. La définition française comme nous l'avons vu, ne considère pas un objet comme une épave s'il a été jeté volontairement en vue de soustraire à l'action de la douane. Or, la définition anglaise ne donne aucune précision, seulement qu'un objet peut être considéré comme une épave même s'il a été jeté volontairement. Ainsi, nous pouvons envisager que même un objet jeté à la mer de façon frauduleuse sera considéré au regard du droit anglais comme une épave.

## Section 2: les différents événements à l'origine de l'épave

Nous devons désormais nous concentrer sur la question de l'origine des épaves. En effet un navire devient une épave le plus souvent par cause accidentelle (I) mais cela n'est pas toujours le cas (II).

### I- Les causes accidentelles

**12.** Un navire deviendra une épave de façon accidentelle dans la plupart des cas. En effet, cela peut résulter d'un défaut d'entretien, de la rupture d'une pièce, d'un feu à bord, et encore bien d'autres, les causes pouvant être multiples<sup>18</sup>. La cause accidentelle principale reste essentiellement la collision avec un autre navire, ou tout autre engin flottant ou même contre des roches comme cela a été le cas pour le sinistre du Costa Concordia.

**13.** Une des causes accidentelles que nous rencontrons aujourd'hui sont les naufrages de navires de migrants.

Très souvent, ce type d'embarcations, généralement en mauvais état, accueille un nombre de passagers beaucoup trop important pour leur capacité, ce qui conduit malheureusement à des naufrages sans précédent, coûtant la vie à de nombreuses personnes. Ces événements entraînent également une hausse importante du nombre d'épaves dans la mer méditerranée.

A titre d'illustrations, le 3 juin 2016 à soixante-quinze mille milles marins du sud de la Crète, un naufrage a entraîné trois cent vingt morts<sup>19</sup>.

**14.** Une autre cause accidentelle que nous rencontrons aujourd'hui sont les crashes d'aéronefs. Il convient de préciser qu'à compter du moment où un aéronef chute dans

---

<sup>18</sup> R.Rezenthel « Le régime des épaves maritimes », DMF mars 2007 n°679

<sup>19</sup> L'hebdomadaire de l'économie maritime «Le marin », n°3595, 10 juin 2016

un océan ou une mer, la qualité d'épave maritime lui est attribuée en application de l'article L5142-1 alinéa 2 du code des transports. Il en va de même pour tous les objets ou parties de l'aéronef (article 1 du Décret du 26 décembre 1961)<sup>20</sup>.

Les causes accidentelles sont généralement à l'origine de la création d'une épave. Cependant il existe des exceptions.

## II- Les causes non accidentelles

**15.** La première cause non accidentelle que nous pouvons citer sont les attaques en temps de guerre.

La seconde guerre mondiale est à l'origine d'un grand nombre d'épaves, se trouvant toujours aujourd'hui dans les fonds marins. La majorité des épaves sont des épaves de navires ou d'aéronefs.



Certaines de ces épaves, ayant entraîné avec elles, dans leur naufrage, des marins, ont la qualité de sanctuaires marins, la profondeur des eaux ne permettant pas, le plus souvent, de relever l'épave et de restituer les corps aux familles.

Ces épaves ont aujourd'hui une valeur très importante, c'est pourquoi le statut d'épave d'intérêt historique, archéologique et artistique leurs sont attribués. Des expéditions sont organisées afin de les retrouver. Selon le journal le Figaro, les internautes peuvent même financer les recherches pour retrouver ces épaves. Cela a notamment été le cas pour l'épave du Vendémiaire, sous-marin à vapeur de la Marine nationale française coulé en 1912<sup>21</sup>.

**16.** Parmi les causes non accidentelles nous trouvons également le naufrage volontaire d'un navire afin de constituer des frayères pour les poissons<sup>22</sup>. Il est vrai que ce type d'épaves n'est pas courant. Toutefois, ces épaves ont démontré un vrai bénéfice pour les populations marines et sont maintenant acceptées dans le domaine maritime comme un apport certain pour la biodiversité marine<sup>23</sup>.

---

<sup>20</sup>Article premier du Décret d'application du 26 décembre 1961, « *constituent des épaves maritimes soumises à l'application du présent décret, (...) 3e (...) les débris des aéronefs* »

<sup>21</sup> « Les internautes pourront financer une expédition pour retrouver une épave historique » par Mathilda Golla, publié le 02/05/2015, [www.lefigaro.fr](http://www.lefigaro.fr)

<sup>22</sup> R.Rezenthel, «le régime des épaves maritimes », DMF mars 2007 n°679

<sup>23</sup> « Immergées, les carcasses de navires deviennent de biotopes » [www.lexpress.fr](http://www.lexpress.fr)

Ainsi, par ce chapitre, nous avons pu analyser la notion d'épave, notion relativement large en droit français permettant d'inclure d'autres éléments que les épaves de navires. Le terme d'épave étant défini, il nous est désormais possible d'étudier le régime français du relèvement des épaves.

## **Chapitre 2: le régime français de l'enlèvement des épaves**

Lors de ce chapitre nous étudierons l'évolution du droit positif français (section 1) avant de nous intéresser plus spécifiquement à la responsabilité du propriétaire (section 2).

### **Section 1: L'évolution du droit positif français**

Le régime français a été posé par la Loi du 24 novembre 1961 et de son Décret d'application du 26 décembre 1961 (I), puis sera révisé par le Décret du 21 juin 1985 (III). Enfin le régime spécifique des épaves d'intérêt historique et archéologique sera quant à lui confié au code du patrimoine (III).

#### **I- La Loi du 24/11/1961 et son Décret d'application du 26/12/1961 : premier véritable régime français**

Le régime de 1961 impose une procédure stricte en cas de découverte d'une épave (A) . Cependant, ce dernier offre des droits au sauveteur de celle-ci (B) ainsi qu'une protection spécifique aux épaves d'intérêt archéologique, historique ou artistique (C).

##### **A- Une procédure stricte en cas de découverte d'une épave**

**17.** Comme nous l'avons précisé précédemment, la Loi du 24 novembre 1961 est une Loi cadre nécessitant un Décret d'application. C'est ainsi que le Décret du 26 décembre 1961 vient instaurer un régime légal sur les épaves.

**18.** C'est le chapitre II de ce Décret qui vient poser la procédure à suivre lorsqu'une épave est découverte.

Selon l'article 2, « *toute personne qui découvre une épave est tenue de la mettre en sûreté dans la mesure du possible et notamment de la placer hors des atteintes de la mer* ».

Ainsi, cet article vient poser une obligation de mise en sûreté, obligation non accompagnée de sanctions en cas de non exécution.

Néanmoins, comme le relève Monsieur J.P. Beurier, dans les cas où une épave n'est pas mise en sûreté lors de sa découverte par un tiers, la qualité de « sauveteur » ne lui sera pas accordée et il ne pourra percevoir de rémunération<sup>24</sup>.

Par conséquent, il n'est pas de l'intérêt de celui qui a découvert l'épave de ne pas suivre la procédure applicable.

---

<sup>24</sup>JP. Beurier , *droits maritimes* , Dalloz, précis, 3e édition, 2014 ,§322-13

**19.** L'obligation de mise en sûreté de l'épave comporte quatre exceptions. Il s'agit des interdictions de sauver ou récupérer l'épave sans l'accord de l'Etat.<sup>25</sup>

La première exception est constituée lorsque des dangers sont susceptibles d'être encourus en raison tant l'épave que son contenu (article 2 ali 1 du Décret). Seul l'Etat est en mesure de prendre les mesures nécessaires afin d'éviter tout dommage.

Un danger possible serait, par exemple, une cargaison qui pourrait exploser.

La deuxième exception se rencontre, lorsque l'épave a été vendue et l'autorité compétente conclut un contrat de concession (article 16). Le contrat de concession étant un contrat de droit public faisant intervenir l'Etat, il paraît alors justifié que l'accord de ce dernier soit nécessaire pour relever l'épave.

La troisième exception est établie lorsque l'épave constitue par son importance « *un gisement archéologique* » (article 26). Nous étudierons plus tard que les épaves ayant un intérêt historique, archéologique ou artistique ont un régime particulier. Il est notamment interdit de la sauver ou de la récupérer sans l'accord de l'Etat.

Enfin, la quatrième exception correspond à l'hypothèse où le propriétaire de l'épave est l'Etat (article 20).

**20.** Après l'obligation de mise en sûreté, l'article 2 impose une obligation de déclaration. Il convient de noter que cette obligation existait déjà sous le régime de l'Ordonnance de la Marine de 1681<sup>26</sup>.

Ainsi, après la découverte de l'épave, le sauveteur doit déclarer cette dernière aux Affaires Maritimes dans les quarante-huit heures après sa découverte ou de son arrivée au premier port. Il convient de préciser que l'article 31, 1° du Décret de 1961, nous indique qu'en cas de non déclaration, le sauveteur perdra alors tous ses droits à l'indemnité de sauvetage.

Par conséquent le non-respect d'une des obligations de mise en sûreté et de déclaration de l'épave n'ouvre pas le droit au sauveteur à une rémunération.

**21.** Une fois l'épave déclarée, elle est placée sous la responsabilité de l'Administrateur des Affaires Maritimes qui prendra « *toutes les mesures utiles pour le sauvetage et veillera à la conservation des objets sauvés* » (article 3). Cependant l'alinéa 2 précise que les objets restent sous la responsabilité du propriétaire, ce qui signifie qu'il ne

---

<sup>25</sup>JP. Beurrier, *droits maritimes*, Dalloz, précis, 3e édition, 2014, § 322-14

<sup>26</sup> C.Beaucourt, « le « secret de l'épave » ou l'étrange évolution du régime de sa propriété », DMF, 1986, p 451

pourra demander de dommages-intérêts pour les préjudices matériels qui pourraient intervenir sur le bien lors des mesures de sauvetage.

**22.** L'administrateur étant informé de la présence d'une épave, son sauvetage doit désormais être organisé. Deux hypothèses se présentent. Si le propriétaire n'est pas connu ou n'a pas revendiqué ses droits sur l'épave alors c'est à l'administrateur de prévoir le sauvetage de cette dernière.

Si le propriétaire est présent ou représenté et revendique ses droits sur l'épave alors, selon l'article 4, l'administrateur maritime ne pourra procéder au sauvetage de l'épave que dans deux cas.

Le premier est lorsque la mise en demeure du propriétaire est restée sans effet dans le délai imparti. Dans ce cas, l'administrateur pourra procéder au sauvetage de l'épave si, elle constitue un obstacle à la navigation ou à la pêche ou si la récupération présente un intérêt général et un caractère d'urgence.

Le second cas se rencontre lorsque le propriétaire demande à l'administrateur de sauver l'épave, car celui-ci ne dispose pas de moyens de sauvetage suffisants et s'il y a urgence à agir pour éviter la dépréciation ou la perte de l'épave.

**23.** Des règles particulières vont s'appliquer dans le cas où l'épave est échouée ou coulée ou constitue un obstacle dans un port. Selon l'article 5, le représentant de l'administration des ponts et chaussées met en demeure le propriétaire de procéder au relèvement ou à la démolition de l'épave et fixe les délais impartis pour le commencement et l'achèvement des travaux. Si le propriétaire ne s'exécute pas, il s'agit là d'une contravention de grande voirie (dommage à un bien public)<sup>27</sup>.

Ainsi, lorsque l'épave se situe dans un port, les obligations du propriétaire se trouvent renforcées par le fait que cette dernière peut devenir un véritable danger de collision avec les autres navires et peut interrompre le trafic normal du port.

L'article 5 prévoit également le cas où le propriétaire est inconnu ou refuse d'exécuter les travaux, le représentant de l'administration des ponts et chaussées peut y procéder lui-même mais bien entendu aux frais et risques du propriétaire sauf exercice par ce dernier du droit d'abandon<sup>28</sup>.

Il convient de préciser, que s'il s'agit d'un port militaire, l'autorité compétente sera l'autorité militaire.

---

<sup>27</sup>Ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation et adaptation des livres III et IV du code des ports maritimes (partie législative), art. L. 331-1

<sup>28</sup> **Droit d'abandon:** abandon de la propriété de l'épave par le propriétaire à une autre personne. Ce droit se retrouve notamment dans les polices d'assurance.

## B- Les droits du sauveteur

Le sauveteur en mettant en sécurité l'épave et en la déclarant, peut percevoir une rémunération (1) et afin de protéger ce droit, le régime lui réserve un privilège sur l'épave (2).

### 1- Le droit à une rémunération

**24.** L'intérêt, pour la personne qui a découvert une épave, de suivre la procédure établie par le Décret de 1961 est de percevoir une rémunération.

Dès lors que ces obligations sont exécutées, la qualité de « *sauveteur* » lui sera automatiquement attribuée. Cette qualité ayant pour conséquence, l'ouverture à un droit à rémunération.

Auparavant sous l'empire du droit à l'épave, c'était la qualité de « *capteur* » qui était attribuée et permettait d'obtenir la propriété d'une certaine part de la chose trouvée<sup>29</sup>. Ce droit n'existe plus et la qualification d'épave ne retire pas la propriété.

**25.** La rémunération du sauveteur sera calculée en fonction des frais exposés par ce dernier y compris la rémunération du travail accompli, de l'habileté déployée, le risque encouru, l'importance du matériel de sauvetage utilisé et la valeur de l'état de l'épave sauvée (article 17).

La fixation de la rémunération sera différente si le propriétaire a réclamé l'épave dans les délais impartis ou non (article 18). En effet, si tel est le cas la fixation s'opérera amiablement entre le propriétaire et le sauveteur. En cas de désaccord, le tribunal de commerce du lieu où l'épave a été trouvée ou amenée sera compétent.

Si le propriétaire n'a pas revendiqué l'épave, la fixation sera faite en fonction des critères cités ci-dessus par l'autorité compétente : le directeur de l'inscription maritime ou le chef du service de l'inscription maritime. En cas de non acceptation du montant par le sauveteur, le tribunal de commerce est compétent.

L'article 19 prévoit le cas où un navire a contribué au sauvetage de l'épave. Dans ce cas la rémunération est répartie entre l'armateur, le capitaine et l'équipage. Les autorités et le tribunal compétents demeurent les mêmes que précédemment.

Pour ce qui est des épaves appartenant à l'Etat, les autorités compétentes peuvent interdire leur sauvetage ou si elles ont été sauvées, elles peuvent fixer elles-mêmes la rémunération forfaitaire du sauveteur (article 20).

---

<sup>29</sup>C.Beaucourt, « le « secret de l'épave » ou l'étrange évolution du régime de sa propriété », DMF, 1986, p 451

26. Depuis la Loi du 7 juillet 1967, la rémunération du sauveteur est conditionnée au résultat utile du sauvetage. On retrouvera cette notion dans les « LLOYD'S standard form of salvage agreement » : « no cure - no pay ».

Le CE reprendra cette notion notamment dans l'arrêt du 15 avril 2011, navire Xing Qing Dao<sup>30</sup>. Cet adage signifie que dans l'hypothèse où un sauvetage n'a pas permis à l'épave d'être sauvée ou que sa valeur de démolition est nulle ou négative, il n'y aura pas lieu de verser une indemnisation. Il s'agit de la notion d'épave négative<sup>31</sup>.

La question de la rémunération entraîne un grand nombre de contentieux.

La rémunération n'est pas le seul droit qu'ouvre la qualité de sauveteur. En effet, ce dernier dispose également d'un privilège.

## 2- le droit à un privilège

27. La Loi de 1961 prévoit un privilège au bénéfice du sauveteur. En effet selon son article 1 §6 « *la réglementation pourra aussi garantir, par un privilège sur la valeur de l'épave, la créance des auteurs ainsi que celle des administrations qui procéderaient aux travaux de sauvetage* »

Selon l'article 21 du Décret d'application de 1961, le propriétaire ne pourra obtenir la restitution de l'épave sauvée qu'après avoir effectué le paiement de la rémunération au sauveteur (article 21).

Ce privilège vient protéger le droit du sauveteur à une rémunération. Cette protection témoigne de l'importance accordée à cette possibilité.

Le régime que nous venons d'étudier ne s'applique qu'aux épaves ordinaires. Une réglementation spécifique est mise en place pour les épaves d'intérêt archéologique, historique ou artistique.

## C- La protection spécifique des épaves d'intérêt archéologique, historique ou artistique

28. Il est important de préciser que le régime français, vient dès 1961, protéger les épaves d'intérêt archéologique, historique ou artistique.

Le régime de ce type d'épaves se trouve dans le chapitre V du décret. En effet, il est prévu que lorsque le propriétaire est inconnu ou n'est pas susceptible d'être retrouvé,

---

<sup>30</sup> CE, 15/04/2011, navire Xing Qing Dao

<sup>31</sup> Tribunal de commerce de Paris, 17 mai 2006

l'épave appartient à l'Etat (article 24). La propriété lui est alors transférée automatiquement.

**29.** Lorsqu'une épave revêt d'une importance particulière en constituant par exemple un gisement archéologique tel qu'un navire entier et sa cargaison, l'article 26 prévoit l'enlèvement de l'épave par l'Etat ou par un concessionnaire.

S'il s'agit d'un concessionnaire, les travaux s'effectueront sous la surveillance du directeur régional des antiquités ou de son représentant (article 29). De plus le concessionnaire aura droit à une rémunération prévue par le contrat de concession. Cette rémunération peut être déterminée en fonction de la valeur de l'épave (article 30).

Ainsi, l'Etat est responsable de la préservation de ces épaves.

Cela permet de protéger ces dernières puisque l'Etat possède de meilleurs moyens d'intervention afin qu'elles ne subissent aucun dommage lors de leur relèvement.

Ces types d'épaves sont donc différenciés des autres et possèdent des règles particulières. Leur valeur est différente des épaves classiques ce qui explique une protection par l'Etat plus importante.

Ainsi, le régime de 1961 pose les principales règles sur le relèvement des épaves. Cependant ce dernier a besoin d'être adapté et complété. Cette modification sera faite par le Décret du 21 juin 1985.

## II- Le Décret de modification du 21/06/1985: complétant et adaptant le régime de 1961

Le Décret de 1985 vient traiter de l'épave en tant que danger (A) et vient également intégrer la notion de conteneur dans le régime français (B).

### A- L'épave en tant que danger

**30.** L'épave en tant que danger n'est pas traitée par la loi de 1961 ni par son décret d'application. Or une épave constitue bien souvent un danger tant pour la navigation que pour l'environnement marin.

C'est pourquoi une adaptation du régime des épaves était nécessaire sur ce point.

**31.** L'article 5 du Décret de 1961 dispose désormais que « *lorsqu'une épave maritime présente en totalité ou en partie, un caractère dangereux pour la navigation, la pêche*

*ou l'environnement, l'accès au port ou le séjour dans un port, le propriétaire de l'épave a l'obligation de procéder à la récupération, l'enlèvement, la destruction ou toute autre opération en vue de supprimer le caractère dangereux de cette épave ».*

Ainsi, l'article 5 vient poser une véritable obligation pour le propriétaire de procéder à l'enlèvement de l'épave afin de mettre fin au danger provoqué par cette dernière.

**32.** Dans le cas où l'épave est un danger grave et imminent pour la navigation, la pêche ou l'environnement, l'article 9 du Décret de 1961 prévoit désormais dans ce cas que l'administrateur des affaires maritimes puisse procéder immédiatement « *à la récupération, l'enlèvement, la destruction ou toutes les opérations nécessaires en vue de supprimer le caractère dangereux de tout ou partie de l'épave* ». Ainsi, c'est l'autorité compétente et non le propriétaire qui intervient. Cela permet une intervention rapide sur l'épave afin d'éviter tout autre accident.

Il convient de préciser que ces opérations se feront aux frais et risques du propriétaire. En effet, l'épave reste sous la responsabilité de son propriétaire.

Cette possibilité offerte par l'article 9 permet une intervention plus rapide que la procédure de mise en demeure du propriétaire d'enlever l'épave dangereuse.

Après avoir intégré la notion de danger dans le régime français il a également fallu adapter le régime des épaves à l'arrivée des conteneurs. Un conteneur tombé en mer, selon la définition de l'épave, constitue une épave maritime.

### B- L'apparition de la notion de conteneur

**33.** La notion d'épave de conteneur est traitée par l'article 10. Selon cet article, si le propriétaire ne peut être identifié, l'autorité compétente fait procéder à l'ouverture du conteneur. Deux hypothèses apparaissent. Soit le contenu ne présente pas de caractère dangereux, toxique ou polluant. Dans ce cas le conteneur est considéré comme une épave ordinaire ainsi l'application du régime des épaves ordinaires s'appliquera. Soit le contenu présente un caractère dangereux, toxique ou polluant. Dans ce cas, l'autorité compétente a la possibilité de faire procéder à la récupération, destruction ou toutes les opérations nécessaires en vue de supprimer le caractère dangereux de l'épave. Ainsi, c'est le régime des épaves dangereuses qui s'applique.

**34.** Les événements de chute de conteneurs ne sont pas considérés comme anecdotiques. Il peut également arriver que, pour des raisons de sécurité, le capitaine décide de jeter à la mer des conteneurs afin d'éviter un naufrage du navire. Dans ce cas, il s'agira d'une avarie commune. Ainsi, les propriétaires de la marchandise sauvée devront proportionnellement contribuer à la réparation des dommages subis par les propriétaires de la marchandise jetée en mer.

Il convient de préciser que lorsqu'un conteneur est en mer, il devient alors une épave maritime et il est difficile de le récupérer. Le plus souvent ils viennent s'échouer sur les côtes. Dans ce cas, le relèvement de ce dernier sera à effectuer afin notamment de récupérer la marchandise et de déterminer l'ampleur des dommages.

**35.** Toutes les dispositions que nous venons d'étudier sont désormais réunies dans le code des transports dans la partie V chapitre 2 et forment le droit positif actuel.

Le Décret de 1961 prévoyait des dispositions particulières sur les épaves présentant un intérêt historique, archéologique et artistique. Le code des transports précise qu'un régime particulier pour ce type d'épaves est applicable. En effet, ces dernières sont régies par le code du patrimoine.

### III- Le code du patrimoine offrant une protection spécifique aux épaves d'intérêt préhistorique, archéologique ou historique

Le code du patrimoine vient offrir une protection encadrée et protectrice de ces épaves (A). Néanmoins ces dispositions ne permettent pas d'enrayer la triste problématique du pillage de ces dernières (B). Toutefois, les recherches d'épaves peuvent être organisées afin de retrouver des objets ou navires appartenant à l'histoire (C).

#### A- Une procédure encadrée et protectrice

**36.** Le code des transports en son article L 5142-1 précise que les épaves ayant la qualité de biens culturels maritimes sont soumises aux dispositions du Livre V, Titre III, chapitre II du code du patrimoine.

**37.** Selon l'article L 532-1 du code du patrimoine pour qu'une épave ait la qualité de bien maritime culturel, elle doit présenter un intérêt préhistorique, archéologique ou historique et doit être située dans le domaine public maritime ou au fond de la mer dans la zone contiguë. Ainsi, la qualité de bien culturel est conditionnée par la réunion de ces deux conditions cumulatives.

**38.** Dès lors qu'une épave constitue un bien culturel maritime, un régime spécifique est applicable. Ce régime reprend notamment certaines règles déjà posées par le Décret de 1961.

Comme dans le précédent régime de 1961, si le propriétaire est inconnu ou est susceptible de ne pas être retrouvé, l'épave appartient à l'Etat (article L 532-2 du code du patrimoine).

Le code du patrimoine vient préciser le régime de 1961. Tout d'abord, selon l'article L532-3 « *la personne qui découvre un bien culturel maritime est tenue de le laisser en place et de ne pas y porter atteinte* ».

Cela vient déroger à la première obligation du sauveteur: la mise en sécurité de l'épave.

L'obligation de déclaration dans les quarante-huit heures est conservée tout comme le droit pour le sauveteur de bénéficier d'une rémunération (article L 532-6).

**39.** Malgré la reprise des règles du précédent régime, le code du patrimoine vient offrir une plus grande protection à ce type d'épaves. En effet, selon l'article L532-7 il est interdit d'effectuer des fouilles ou sondages sans autorisation administrative. Il en va de même pour tout déplacement ou prélèvement d'un bien.

Des règles spécifiques vont s'ajouter lorsque le propriétaire est connu. En effet, son accord sera nécessaire avant d'effectuer toute intervention sur le bien (article L532-9). Cependant, selon l'article L 532-11, l'autorité administrative pourra sous certaines conditions, déclarer d'utilité publique un bien maritime culturel. Le transfert de propriété sera prononcé par les tribunaux judiciaires de droit commun moyennant une indemnité couvrant l'intégralité du préjudice (le droit de propriété étant un droit sacré).

Le code du patrimoine vient donc compléter le régime offert par le Décret de 1961 afin de permettre une meilleure protection de ce type d'épaves. Cependant, ce régime protecteur ne permet pas d'enrayer le pillage d'épaves.

### **B- Le pillage d'épaves : un problème toujours d'actualité**

**40.** Malgré la réglementation des épaves d'intérêt préhistorique, archéologique ou historique, le pillage d'épaves maritimes reste un fléau important. Or comme nous l'avons vu, les épaves d'intérêt préhistorique, historique, archéologique ne doivent pas être touchées mais seulement déclarées aux affaires maritimes.

**41.** Les objets les plus convoités sont les porcelaines, les bijoux, les pièces antiques, les poteries. Il est difficile de lutter contre ces pillages. Les paroles du directeur du département de recherche archéologiques subaquatiques et sous-marines (DRASSM), Michel L'HOUE, mettent en lumière cette difficulté. En effet selon ce dernier : « *la mer est le grand musée du monde. Mais c'est aussi le seul qui ne dispose ni de gardien*

*permanent ni de système d'alarme* »<sup>32</sup>. Il est impossible d'assurer une protection sur les épaves maritimes.

**42.** Le pillage d'épaves n'est pas nouveau. Dès les années 1980 le trafic d'amphores était très important. Les plongeurs utilisaient deux principales méthodes<sup>33</sup>: Ils étaient souvent avertis par les pêcheurs qui trouvaient des débris antiques dans leurs filets. Ainsi, les pêcheurs indiquaient le secteur et les pilliers allaient plonger pour récupérer les objets. Une méthode plutôt efficace. Comme l'énonçait le docteur en Droit Claude Beaucourt, « *rien n'est plus facile que de s'adonner à des fructueuses (et lucratives!) opérations de récupération d'amphores sous le couvert d'une quelconque excursion de pêche sous marine* »<sup>34</sup>.

La deuxième méthode était la recherche dans les archives. Les archives leur permettaient de localiser une épave de navire contenant des objets de valeurs.

**43.** Par la suite, une période d'accalmie a été observée avant une reprise dans les années 2000, les plongeurs étant désormais suréquipés. Le développement des technologies a permis aux plongeurs de disposer de matériels suffisamment précis pour repérer une épave. En effet, les plongeurs disposent aujourd'hui de bateaux dotés d'équipements très sophistiqués. Comme l'énonce M.L'HOUE « *avec les données de localisation disponibles sur internet ils n'ont qu'à plonger pour faire leur marché* »<sup>35</sup>.

**44.** Aujourd'hui des moyens sont mis en oeuvre afin de lutter contre les pilliers d'épaves notamment par la DRASSM (Département des Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous-Marines) qui est en contact étroit avec la douane et les services de police. Les sites de vente sur internet sont notamment surveillés afin de repérer les pilliers qui revendent par la suite les objets trouvés<sup>36</sup>.

Cependant, l'identification des pilliers reste une tâche difficile. En effet, tous les pilliers ne cherchent pas à revendre l'épave, ces derniers les conservent. Dans ce cas, il est quasiment impossible d'identifier le pillier.

A titre d'illustration, un homme s'est emparé de quatre cent pièces d'or à bord du Jeanne Elisabeth et a conservé son butin plusieurs années avant de décider d'en vendre

---

<sup>32</sup> La chasse aux pilliers d'épaves, Sabine Wolf, [www.lejdd.fr](http://www.lejdd.fr)

<sup>33</sup>La chasse aux pilliers d'épaves, Sabine Wolf, [www.lejdd.fr](http://www.lejdd.fr)

<sup>34</sup>C.Beaucourt, « le « secret de l'épave » ou l'étrange évolution du régime de sa propriété », DMF, 1986, p 451

<sup>35</sup>La chasse aux pilliers d'épaves, Sabine Wolf, [www.lejdd.fr](http://www.lejdd.fr)

<sup>36</sup>La chasse aux pilliers d'épaves, Sabine Wolf, [www.lejdd.fr](http://www.lejdd.fr)

une partie<sup>37</sup>. C'est cette décision qui a permis aux autorités de l'identifier. Si ce dernier avait gardé les pièces, il aurait été impossible pour les autorités d'identifier le pilleur et ainsi de restituer à l'Etat ces pièces d'or.

**45.** La loi interdit les fouilles et réprime le pillage des épaves cependant il est très difficile de mettre en application cette protection.

Il convient de préciser que pour tous les objets (épaves) trouvés dans le domaine public, les principes d'inaliénabilité et d'imprescriptibilité des biens publics s'appliquent<sup>38</sup>. Ainsi, toute action en revendication par exemple ne sera jamais prescrite. L'inaliénabilité permet de justifier l'interdiction de vendre un bien culturel maritime par exemple.

Nous venons d'étudier les effets néfastes de la recherche d'épaves (le pillage) il convient désormais de nous intéresser aux bénéfiques que cela peut également apporter.

### C- La recherche des épaves au bénéfice de l'histoire

**46.** Comme nous l'avons précisé précédemment, avant d'effectuer des fouilles il faut une autorisation administrative.

Organiser des fouilles reste coûteux et pour cela certains ont trouvé une solution adéquate. En effet, un financement par les internautes a été organisé afin de retrouver l'épave du Vendémiaire (sous-marin à vapeur de la Marine Nationale Française coulé en 1912). Cet exemple illustre parfaitement comment l'utilisation des moyens modernes de communication peut apporter un réel bénéfice à l'histoire.

Il faut souligner que la plupart des épaves d'intérêt historique sont des épaves de navires ou aéronefs de guerre.

**47.** Ces recherches permettent également de reconstituer des navires devenus des épaves. Aujourd'hui les nouvelles technologies offrent la possibilité de reconstitution en 3D et permettent d'obtenir des images des navires avant le naufrage.

La reconstitution des épaves peut également s'effectuer en taille réelle ce qui permet de redonner une vie à ces navires historiques.

Cela est notamment le cas lors de l'Armada organisée à Rouen tous les cinq ans. En effet, plusieurs voiliers présents lors de cet événement sont des reproductions à

---

<sup>37</sup> « Moi, Pierre, pilleur d'épaves » par Sarah Finger le 17 décembre 2008, [www.liberation.fr](http://www.liberation.fr)

<sup>38</sup> [Ccass, crim, 14 janvier 2014, n°12-87.782](#)

l'identique d'anciennes épaves. C'est le cas notamment du Gotheborg, construit entre 1995 et 2003, voilier suédois coulé en 1745 dans le port de Göteborg<sup>39</sup>.

Ainsi, les moyens technologiques qui existent aujourd'hui permettent à la fois le pillage d'épaves mais également la reproduction de quelques navires historiques.

Notre section 1 nous a permis d'étudier le droit positif concernant la procédure du relèvement des différentes épaves. Il convient désormais de nous intéresser à la responsabilité du propriétaire quant au retraitement de son épave.

## Section 2: La responsabilité du propriétaire

Le propriétaire est responsable des frais d'enlèvement de son épave (I) mais pourra également répondre d'une éventuelle responsabilité contractuelle (II) ou délictuelle (III) en cas de dommages causés par son épave.

### I- Le propriétaire: responsable des frais de l'enlèvement de l'épave

**48.** Le propriétaire comme nous l'avons vu, est responsable de l'enlèvement de l'épave. Il convient de noter que c'est le propriétaire qui est responsable et non l'exploitant du navire. Comme précédemment exposé, l'enlèvement de l'épave est directement lié à la notion de propriété, et ce depuis le droit romain.

Cependant ce dernier peut demander aux affaires maritimes de procéder à son enlèvement mais cela s'effectue à ses propres frais. Il doit être également souligné que dans l'hypothèse où le propriétaire ne respecterait pas cette obligation, il risquerait de se voir prononcer la déchéance de sa propriété (article 1 § 5 de la Loi de 1961).

Lorsque l'enlèvement de l'épave a un caractère imminent et grave c'est également l'administrateur des affaires maritimes qui organise son sauvetage, cependant aux frais et risques du propriétaire.

Ainsi, le propriétaire, ayant le devoir de procéder à l'enlèvement de l'épave dès lors qu'elle entraîne un danger pour la navigation et/ou pour l'environnement, sera responsable de tous les frais peu importe celui qui a procédé au retraitement de l'épave.

---

<sup>39</sup> [www.armada.org](http://www.armada.org)

49. La question qui se pose concerne l'opposabilité par le propriétaire de la limitation de responsabilité accordée aux armateurs, lorsqu'il s'agit d'une créance de l'Etat. Cette problématique intervient lorsque l'épave a été retirée par l'Etat, ou par l'administrateur des affaires maritimes et que les frais ont été opposés au propriétaire.

La France n'est pas favorable à l'idée d'accorder une limitation de responsabilité au propriétaire d'une épave. Cependant la Convention LLMC de 1976 reconnaît cette possibilité par son article 18. Néanmoins, la France a opposé une réserve sur ce point : « Conformément l'art 18§1, le gouvernement de la République française se réserve le droit d'exclure l'application des alinéas d et e du §1 de l'art 2 »<sup>40</sup>.

La question de l'interprétation de cette réserve a été posée. Ainsi, il convient d'étudier l'évolution de la jurisprudence sur ce point.

Tout d'abord, la Cour d'Appel de Bordeaux par un arrêt du 8 septembre 1987 considère qu' « il ne s'agit pas là d'une exclusion mais que la France a simplement voulu préciser qu'elle se réserverait d'avoir ultérieurement recours à l'art 18 de la Convention autorisant les exclusions, si, pour ce qui nous occupe, la limitation des créances de renflouement se révélait préjudiciable aux intéressés ou à l'ordre public: que pour le moment ces créances entrent dans la limitation »<sup>41</sup>.

Ainsi, pour la CA de Bordeaux, la limitation de responsabilité de l'armateur s'applique pour les créances d'enlèvement des épaves. En effet, cette dernière considère que la réserve effectuée par la France peut être utilisée mais qu'elle ne reflète pas une véritable volonté de ne pas appliquer la limitation aux créances de retirement.

Cependant, la cour de cassation vient rétablir la valeur juridique de la réserve effectuée par la France lors de son arrêt rendu le 11 juillet 2006, navire Jerba. En effet, selon la cour « malgré le caractère ambigu de cette formulation dans la langue française, elle constituait de la part de l'Etat français, non pas une simple déclaration d'intention dépourvue d'effet juridique mais une décision unilatérale visant à exclure, comme l'ont fait d'autres pays signataires, l'application du texte précité, de sorte que l'agent judiciaire du Trésor ne pouvant se voir opposer une limitation de responsabilité »<sup>42</sup>.

Ainsi, la limitation de responsabilité ne peut être opposée par le propriétaire d'une épave à l'Etat.

---

<sup>40</sup> Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 19 novembre 1976

<sup>41</sup> CA, Bordeaux, 8/09/1987, obs. A. Vialard, DMF 1998.584

<sup>42</sup> Ccass, Chambre Commerciale, 11/07/2006, navire Jerba, n°02-20389, DMF 2006, p 884

Cette décision est certainement motivée par le fait que l'enlèvement d'une épave est très coûteux. S'il est possible de limiter sa responsabilité, l'Etat devra alors supporter des coûts importants pour un bien qui ne lui appartient pas. Par ailleurs, il convient de souligner que le propriétaire est généralement assuré pour les situations où une autorité lui impose le relèvement d'une épave.

Cette décision est sur le point juridique justifiée car la limitation de responsabilité de l'armateur est accordée lorsque ce dernier est l'armateur d'un navire or l'épave n'est plus, par définition, un navire. Il paraît ainsi justifié de ne pas attribuer de limitation de responsabilité au propriétaire d'une épave.

Cette réglementation revient ainsi à attribuer tous les frais et risques de l'enlèvement de l'épave au propriétaire. Cependant il convient de préciser que cette attribution n'intervient que dans le cas où le propriétaire est connu ou est susceptible d'être connu et si ce dernier revendique ses droits sur l'épave.

Dans le cas contraire l'épave sera vendue afin de rembourser les frais avancés ainsi que la rémunération du sauveteur (chapitre III du décret de 1961).

A la suite d'un naufrage, une responsabilité contractuelle peut être également recherchée envers le propriétaire.

## II- Une éventuelle responsabilité contractuelle

**50.** Comme le soulève Monsieur le Professeur Bonassies des relations contractuelles peuvent intervenir à propos d'une épave. En effet, ce type de situation se présentera lorsqu'un contrat de relèvement a été conclu. Dans ce cas, la loi applicable sera celle choisie par les parties. Si les parties n'ont pas prévu de loi applicable, le contrat sera régi par la loi du pays où l'entreprise de relèvement a son administration centrale (article 4 du traité de Rome de 1980).<sup>43</sup>

Cependant, en cas de dommages, le plus souvent c'est sur le plan extra-contractuel que la responsabilité du propriétaire sera recherchée.

## III- La responsabilité délictuelle fondée sur les articles 1382 et 1384 du code civil

**51.** Tout d'abord, la responsabilité du propriétaire peut être recherchée sur le fondement de l'article 1382 du code civil.

---

<sup>43</sup> P.Bonassies, « épave maritime », répertoire de droit international, 2003

Le propriétaire étant responsable de l'état d'épave de son navire, il peut voir sa responsabilité délictuelle engagée. C'est ce que confirme l'arrêt de la cour de cassation du 16 décembre 2008, navire Sherbo. Selon cet arrêt, si le propriétaire est responsable des frais de l'enlèvement de l'épave, cela « *ne fait pas obstacle au droit que l'Etat tient des articles 1382 et suivant du code civil, de rechercher la responsabilité de l'armateur dont la faute est à l'origine du sinistre* »<sup>44</sup>.

Ainsi, l'Etat peut engager la responsabilité du propriétaire à la condition qu'une faute de ce dernier soit démontrée.

**52.** La responsabilité délictuelle du propriétaire peut être recherchée également sur le fondement de la responsabilité du fait des choses déterminé par l'article 1384 du code civil.

Afin de qualifier le propriétaire de gardien, conformément à la jurisprudence de l'arrêt Frank du 2 décembre 1941, il doit avoir l'usage, la direction et le contrôle du navire<sup>45</sup>.

Selon P.Delbecque, « *le propriétaire de l'épave reste maître et gardien* ». Cela signifie que dès lors que le propriétaire avait la garde du navire, cette garde est maintenue lorsque le navire devient épave<sup>46</sup>.

La responsabilité délictuelle sur le fondement de la responsabilité du fait des choses sera retenue par la jurisprudence<sup>47</sup>.

Par ce second chapitre nous avons étudié le régime national de l'enlèvement des épaves. Ce régime vient poser les principales règles nécessaires à un régime cohérent. Cependant ce dernier reste incomplet. En effet, aucune disposition n'est prévue pour la localisation et à la signalisation de l'épave, mais également pour les couvertures d'assurance nécessaires ou encore pour l'obligation étatique de retirer toute épave dangereuse.

Un régime international complet applicable en France a permis de combler ces lacunes. Cependant, l'établissement d'une régulation internationale sur l'enlèvement des épaves a été un processus long et est toujours en cours.

---

<sup>44</sup> Ccass, Chambre Commerciale, 16/12/2008, navire Sherbo, n°07-21943

<sup>45</sup> Ccass, chambres réunies, 2/12/1941

<sup>46</sup> P.Delbecque, *Droit Maritime*, Précis de droit privé, Dalloz, 13e édition, 2014

<sup>47</sup> En ce sens : TGI Quimper, 12 /01/2010, Voiliers VM et PRB n°09-01368

## **Partie II: l'évolution du régime international**

Les premières réglementations spécifiques ont été mises en place de 1910 à 2007 (Chapitre 1) cependant il a fallu attendre la Convention de Nairobi de 2007 pour qu'un régime international sur le retraitement des épaves voit le jour (Chapitre 2).

### **Chapitre 1 : Le régime international de 1910 à 2007**

Afin d'étudier le régime international de l'enlèvement des épaves, il convient d'étudier les différentes Conventions qui sont intervenues au fil du temps. Nous aborderons les textes établis de 1910 jusqu'à 1982 (section 1) puis ceux fixés de 1989 à 2003 (section 2).

#### **Section 1 : De la Convention de 1910 sur l'assistance et le sauvetage maritime à la Convention de Montego Bay de 1982 : une évolution lente et limitée**

L'évolution du régime international de 1910 à 1982 montre une lente progression vers l'établissement d'une véritable réglementation. Nous commencerons par étudier la Convention de 1910 sur l'assistance et le sauvetage en mer et les Conventions de Genève de 1958 (I), avant de nous concentrer sur la Convention de 1969 sur l'intervention en haute mer et le Protocole de Londres de 1973 (II), pour finir par analyser la Convention de Montego Bay de 1982 (III).

##### **I- La Convention de 1910 sur l'assistance et le sauvetage en mer et les Conventions de Genève de 1958 : l'enlèvement des épaves n'étant pas une priorité**

**53.** La Convention Internationale pour l'Unification de Certaines Règles en matière d'Assistance et de Sauvetage maritime signée à Bruxelles le 23 septembre 1910, ne traite pas directement de l'enlèvement des épaves. Cependant elle pose quelques règles en matière d'assistance et de sauvetage des navires en mer. Or le relèvement d'une épave est une opération de sauvetage.

Il convient de préciser les termes « *sauvetage* » et « *assistance* ».

En effet, l'assistance peut être définie comme les secours qu'un navire peut porter à un autre navire en danger. Ainsi, l'assistance consiste à apporter une aide à un navire afin

d'éviter que celui-ci devienne ne une épave, tandis que le sauvetage est une opération qui intervient lorsque le navire est déjà à l'état d'épave.

Pour Rodière « *l'assistance est une opération urgente qui se fait par temps difficile. Le sauvetage est l'objet d'une moindre sollicitude, il se fait dans une moindre hâte; on peut prévoir les moyens le moment* »<sup>48</sup>.

La distinction entre assistance et sauvetage est importante cependant, ces deux notions peuvent parfois être confondues.

**54.** Le retraitement d'une épave étant une opération de sauvetage, la Convention de 1910 lui est applicable. Cependant, elle ne pose aucune règle directe sur l'enlèvement des épaves. La Convention vient essentiellement traiter de la rémunération du sauveteur.

**55.** La rémunération faisant partie de l'opération de sauvetage d'une épave, il convient d'étudier les dispositions de la Convention sur ce point.

Selon son article 2, c'est le caractère utile de l'opération de sauvetage qui va permettre un droit à une rémunération pour le sauveteur.

Comme dans le régime national, la rémunération est fixée entre les parties ou en cas de désaccord c'est au juge de la déterminer (article 6).

**56.** Il convient de préciser que la Convention ne s'applique pas (comme les autres Conventions internationales) aux navires de guerre ou d'Etat. En effet, ces navires relèvent de la souveraineté des Etats, ainsi le droit applicable sera le droit national.

**57.** La Convention de 1910 a permis dans un premier temps de protéger le sauveteur en lui garantissant un droit à une rémunération. Cependant, aucunes règles précises et complètes concernant l'enlèvement des épaves n'ont été adoptées.

**58.** Après la Convention de 1910, les instances internationales ont mis en place les Conventions de Genève de 1958 sur le droit de la mer. Ces dispositions auraient pu combler les lacunes existantes. Toutefois ces Conventions n'ont apporté aucune disposition particulière sur l'enlèvement des épaves, ne faisant ainsi pas évoluer le régime international.

Les premières Conventions n'ayant pas permis d'apporter des dispositions précises sur l'enlèvement des épaves, ce sont donc les régimes nationaux qui vont s'appliquer.

Le régime français que nous avons étudié prévoit une réglementation pour les épaves cependant elle reste incomplète.

---

<sup>48</sup> R.Rodière, *Traité Général de Droit Maritime*, Traité, 1976, chapitre III

## II- La Convention de 1969 sur l'intervention en haute mer et le Protocole de Londres de 1973 : la première réglementation des épaves polluantes

**59.** La Convention de 1969 sur l'intervention en haute mer ainsi que le Protocole de Londres de 1973 vont permettre une première avancée dans la réglementation internationale des épaves.

En effet, selon l'article 1 de la Convention de 1969 les Etats « *peuvent prendre en haute mer les mesures nécessaires pour prévenir, atténuer, ou éliminer les dangers graves et imminents que présentent pour leurs côtes ou intérêts connexes une pollution ou une menace de pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures à la suite d'un accident de mer (...)* », l'article 2 vient préciser la notion d'accident de mer qui s'entend notamment comme un échouement.

Par conséquent, par cette nouvelle Convention internationale, les Etats peuvent intervenir si l'échouement d'un navire entraîne ou est considéré comme une menace de pollution des eaux sous leur souveraineté par les hydrocarbures.

Il convient de noter que le champ d'application de la Convention est limité à une pollution par les hydrocarbures. Cela signifie donc que les produits chimiques par exemple ne font pas partie du champ d'application de ces Conventions.

Autre précision, selon l'article 1§2 la Convention ne s'applique pas aux navires appartenant à l'Etat et aux navires de guerre. Comme nous l'avons indiqué précédemment, cela est habituel dans les Conventions internationales car il convient de protéger la souveraineté des Etats.

**60.** Avec l'arrivée de la Convention de 1969, nous observons donc une première évolution du régime international sur les épaves. C'est ainsi que la notion d'épave polluante apparaît.

Cependant, il convient de préciser que la Convention de 1969 et le Protocole de 1973 qui la complète ne traitent pas directement du relèvement des épaves polluantes mais cela peut faire partie des mesures que l'Etat a la possibilité de mettre en oeuvre afin de protéger ses côtes.

La raison pour laquelle les épaves ne sont pas directement traitées est le fait que la principale préoccupation de ces deux Conventions est la protection de l'environnement marin.

**61.** Cette première préoccupation des épaves polluantes est importante cependant il convient de préciser que le texte parle seulement d'une possibilité pour les Etats d'intervenir et non d'un devoir. Ainsi, on peut imaginer que, si l'Etat n'est pas désireux d'enlever une épave polluante, aucune obligation internationale ne s'appliquera.

62. Par ailleurs, l'Etat peut intervenir seulement en cas de « *dangers graves et imminents* »<sup>49</sup>. Ainsi, la possibilité pour l'Etat d'intervenir est seulement en cas d'extrême urgence.

63. Le Protocole de Londres vient compléter la Convention de 1969 notamment en étendant « *aux substances autres que les hydrocarbures* » (article 1) comme les substances susceptibles de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire à la faune et la flore marine (article 1§2). Cette extension est importante car elle permet d'élargir le champ d'intervention de l'Etat.

64. Par conséquent, la Convention de 1969 et le Protocole de 1973 sont les premiers pas vers un régime international sur les épaves et constituent la première conscience internationale sur les dangers que peuvent entraîner les épaves.

Cependant, le régime est encore loin d'être complet même en ce qui concerne les épaves polluantes. En effet, aucune disposition sur la signalisation, sur la procédure d'enlèvement par exemple ne sont présentes ce qui renvoie donc aux régimes nationaux qui sont eux mêmes incomplets. Ainsi, le vide juridique continue de subsister.

Cependant, la Convention de Montego Bay de 1982 vient effectuer un pas supplémentaire vers un régime international de l'enlèvement des épaves.

### III-La Convention de Montego Bay de 1982 : la première réglementation des épaves d'intérêt historique et archéologique

65. La Convention de Montégo Bay va reprendre les dispositions internationales développées précédemment concernant la pollution. En effet selon son article 221, la Convention énonce qu'elle ne porte pas atteinte « *aux droits qu'ont les Etats en vertu du droit international, tant coutumier que Conventionnel, de prendre et faire appliquer au-delà de la mer territoriale des mesures proportionnées aux dommages qu'ils ont effectivement ou dont ils sont menacés afin de protéger leur littoral ou les intérêts connexes, y compris la pêche, contre la pollution ou menace de pollution dont on peut raisonnablement attendre des conséquences préjudiciables* ».

De plus, elle précise qu'un échouement est compris dans la notion d'accident de mer.

Ainsi comme nous l'avons étudié précédemment, les Etats sont autorisés à relever une épave polluante ou menaçant de polluer leurs côtes.

---

<sup>49</sup> Article 1 de la Convention de 1969 sur l'Intervention en Haute Mer

**66.** Cependant, cet article a une portée plus large en ce qu'il autorise les Etats à intervenir en haute mer. Elle intègre également dans son champ d'application les dommages causés à la pêche.

Par ailleurs, l'intervention n'est pas limitée à un danger grave et imminent mais seulement aux conséquences préjudiciables. Ce qui signifie une plus large application de la Convention et donc une marge de manœuvre plus grande pour les Etats.

**67.** La réglementation qui nous intéresse particulièrement dans cette Convention n'est pas tant les épaves polluantes mais les objets archéologiques et historiques découverts en mer. Ces objets qui sont au regard de la définition légale française des épaves maritimes (article 1, 3° du Décret du 26/12/1961: « (...) *constituent des épaves (...) généralement tous objets y compris ceux d'origine antique* »).

Nous trouverons ces dispositions à l'article 303. Par cet article la Convention de Montégo Bay offre une première protection internationale des épaves d'intérêt archéologique ou historique. En effet, selon l'alinéa 1 « *les Etats ont l'obligation de protéger les objets de caractère archéologique ou historique découverts en mer et coopèrent à cette fin* ».

Nous pouvons tout d'abord noter qu'à la différence des précédents textes internationaux, la Convention de 1892 impose une obligation de protection à l'encontre des Etats et non une simple autorisation d'intervention. Cela signifie que la Convention instaure une responsabilité de l'Etat quant au sort de ces épaves.

**68.** La Convention de Montégo Bay permet de faire évoluer le régime international sur les épaves en évoquant les épaves archéologiques ou historiques. Cependant, elle ne traite que des objets trouvés en mer. Ainsi, il ne s'agit que d'une partie des épaves archéologiques ou historiques, les épaves de navire sont exclus. Cela est certainement justifié par le fait que ce sont les objets qui sont les plus faciles à saisir et donc susceptibles de vols.

Nous sommes désormais en 1982 et nous avons observé quelques petites évolutions des règles internationales sur les épaves, cependant cela reste insuffisant pour créer un véritable régime international.

Une évolution importante aurait pu se produire avec l'arrivée de la Convention de 1989 sur l'assistance, cependant elle ne répond pas aux attentes espérées.

## Section 2 : De la Convention de 1989 sur l'assistance à la Résolution du Parlement Européen de 2003

Les prochains textes vont s'inscrire dans l'évolution du régime international.

La Convention de 1989 sur l'assistance va faire entrer les épaves dans son champ d'application (I). La Convention sur le Patrimoine Culturel Subaquatique de 2001 va elle venir traiter des épaves d'intérêt archéologique et historique (II) tandis que la Résolution du Parlement Européen de 2003 vient réagir à l'évènement du « Prestige » et ainsi rendre compte d'une première prise de conscience internationale du danger des épaves (III).

### I- L'application de la Convention de 1989 sur l'assistance aux épaves

La Convention de 1989 fait entrer les épaves dans son champ d'application par son article premier (A), néanmoins elle va contribuer à la confusion entre les notions d'assistance et de sauvetage (B).

#### A- L'article 1 entraînant l'application de la Convention aux épaves : une faible conséquence sur le régime international des épaves

**69.** L'article premier de la Convention donne les définitions des termes importants : l'assistance, le navire, le bien, et le dommage à l'environnement.

Pour les besoins de notre développement, nous étudierons seulement les termes de « *bien* » et « *assistance* ».

Ainsi, selon l'article 1, un bien « *signifie tout bien qui n'est pas attaché de façon permanente et intentionnelle au littoral et comprend le fret en risque* ».

C'est cette définition qui va permettre de faire entrer les épaves dans le champ d'application de la Convention de 1989.

La définition de l'expression « *opération d'assistance* » fait entrer le relèvement des épaves dans le champ d'application de la Convention. En effet, « *opération d'assistance signifie tout acte ou activité entrepris pour assister un navire ou tout autre bien en danger dans des eaux navigables ou dans n'importe quelles autres eaux* ». C'est l'expression « *ou tout autre bien* » qui permet de faire entrer le relèvement des épaves dans le champ d'application de la Convention, car comme nous l'avons vu, une épave n'est, par définition, plus un navire.

70. Ainsi, les épaves et leur relèvement se voient appliquer le régime de la Convention de 1989. Cependant, cela entraîne-t-il une évolution du régime international sur le relèvement des épaves ? Malheureusement nous devons répondre par la négative.

En effet, aucune disposition de la Convention ne traite des épaves et des opérations de relèvement. La Convention de 1989 se contente seulement de rappeler les précédentes règles internationales comme le droit à une rémunération si l'opération a eu un résultat utile et l'intervention de l'Etat côtier. Elle impose également une obligation d'assistance par le capitaine d'un navire, obligation qui est similaire à l'obligation de mise en sûreté de l'épave au moment de sa découverte.

Ainsi, la Convention de 1989 qui aurait pu permettre une importante évolution, ne vient que confirmer le vide juridique international existant.

Par ailleurs, elle va entraîner la confusion définitive entre les termes assistance et sauvetage.

### B- La confusion entre assistance et sauvetage

71. Les termes d'assistance et sauvetage comme nous l'avons étudié précédemment, sont deux termes différents renvoyant à deux situations distinctes. En effet, l'une renvoie à une activité exercée lorsque le navire possède toujours sa qualité de navire (l'assistance) tandis que l'autre intervient lorsque le navire est à l'état d'épave (le sauvetage).

Cependant la tendance a été de confondre les deux termes en utilisant l'assistance pour l'ensemble des activités.

La Convention de 1910 résiste encore à cette tendance, cependant la Convention de 1989 vient y mettre un terme.

L'assistance étant l'expression utilisée dans le langage courant, la Convention reprend cette confusion même si en principe il s'agit de deux termes juridiquement différents.

En effet, La Convention de 1989 comme l'indique son intitulé traite de l'assistance et la définition qu'elle offre dans son article premier, des opérations d'assistance englobent à la fois l'assistance au navire ainsi que le sauvetage des épaves.

Suite à l'adoption de la Convention de 1989 sur l'assistance, une nouvelle Convention a été rédigée en 2001, la Convention sur la Protection du Patrimoine Culturel Subaquatique.

## II- La Convention sur la Protection du Patrimoine Culturel Subaquatique de 2001

72. La Unesco Draft Convention on Underwater Cultural Heritage de 2001 est la première Convention internationale se consacrant aux épaves d'intérêt archéologique ou historique.

Elle est motivée par la protection du patrimoine culturel subaquatique. En effet, l'importance de cette protection est rappelée à plusieurs reprises et ce, dès le préambule. Cette dernière est entrée en vigueur le 2 novembre 2009<sup>50</sup>.

Cette Convention vient, pour la première fois, reconnaître la nécessité de l'évolution du régime des épaves, notamment par le fait que de nombreux vols ont lieu et que les progrès technologiques sont tels qu'il est plus aisé de découvrir et de s'approprier le patrimoine culturel subaquatique : « *profondément préoccupée par l'intensification de l'exploitation du patrimoine culturel subaquatique et, en particulier par certaines activités tendant à la vente ou le troc d'éléments du patrimoine culturel.*

*Sachant que les progrès technologiques facilitent la découverte du patrimoine culturel subaquatique et l'accès à celui-ci »<sup>51</sup>.*

73. La Convention insiste également sur la sensibilisation du public à ce patrimoine, ce qui est une nouveauté. En effet, elle l'évoque à plusieurs reprises et lui consacre même l'article 20 intitulé « *devoir des Etats de sensibiliser le public* ».

Cette sensibilisation est importante car c'est le public qui porte atteinte à ce patrimoine. Il est donc essentiel que le public soit sensibilisé sur l'importance de ce patrimoine et sur les règles et sanctions qui y s'appliquent.

74. La Convention vient définir précisément la notion de patrimoine culturel subaquatique dans son article premier. Il s'agit de « *toutes traces d'existence humaine présentant un caractère culturel, historique ou archéologique qui sont immergés, partiellement ou totalement, périodiquement ou en permanence depuis 100 ans au moins* ». Ainsi par la notion de patrimoine culturel subaquatique on entend les épaves en tant que bien maritime (terme du régime français).

Par ailleurs, l'article premier après cette définition d'ordre général, vient préciser ce qui fait partie ou non du patrimoine culturel subaquatique. Ainsi, est considéré comme patrimoine, « *les sites, structures, bâtiments, objets et restes humains, ainsi que leur*

---

<sup>50</sup><http://www.delegfrance-unesco.org>

<sup>51</sup> préambule de la Convention sur la Protection du Patrimoine Culturel Subaquatique de 2001

*contexte archéologique et naturel (i) »*. Il convient de noter que la Convention reconnaît le statut d'épave aux restes humains contrairement à la loi française.

Les « *navires, aéronefs, autres véhicules ou toute partie de ceux-ci, avec leur cargaison ou autre contenu, ainsi que leur contexte archéologique et culturel (ii) »* en font également partie. Il est nécessaire de préciser que les cargaisons sont prises en compte, cela peut notamment renvoyer à des pièces d'or. Enfin font partie du patrimoine culturel subaquatique « *les objets de caractère préhistorique »* (iii).

Au contraire ne sont pas considérés comme faisant partie du patrimoine culturel, les pipelines et les câbles, posés sur les fonds marins (b) ainsi que les installations autres que les pipelines ou câbles, placées sur les fonds marins et encore en usage (c)

**75.** Elle va également préciser la compétence des Etats. En effet selon l'article 7, les Etats ont un droit exclusif pour réglementer et autoriser les interventions sur le patrimoine culturel subaquatique présent dans leurs eaux intérieures, leurs eaux archipélagiques et leur mer territoriale.

**76.** La Convention vient poser les règles quant à la déclaration du patrimoine quand ce dernier se trouve dans la zone contiguë. En effet, elle impose que les Etats exigent de leurs nationaux ou un navire battant leur pavillon de déclarer la découverte ou l'intervention (article 9). Il en va de même lorsque l'épave se trouve dans la Zone (article 11). La Zone étant les fonds marins et leur sous-sol au delà des limites de la juridiction nationale.

**77.** Enfin la Convention prévoit des sanctions pour toutes les infractions aux mesures qu'elle met en place (article 17). De plus elle précise que les sanctions attribuées doivent être « *suffisamment rigoureuses pour garantir le respect de la présente Convention et de décourager en quelque lieu que ce soit »*.

**78.** Nous pouvons conclure que la Convention de 2001 vient apporter un réel progrès sur le régime international des épaves. Pour la première fois une Convention internationale établit des règles efficaces pour protéger les épaves en tant que patrimoine culturel subaquatique. Elle impose de véritables obligations de protection aux Etats. Cela signifie que ce sont les Etats qui doivent par leur régime national établir les règles de protection de ce patrimoine. En effet, la Convention ne donne pas d'instructions précises sur la protection mais vient plutôt imposer un devoir de responsabilité aux Etats.

La France a ratifié la Convention le 28 décembre 2012<sup>52</sup> et cette dernière a été publiée le 13 mai 2013.<sup>53</sup> Ainsi, cette dernière est applicable en France.

Par cette Convention, au moins une partie du régime international des épaves est établie. Cependant elle ne traite que des épaves en tant que patrimoine culturel subaquatique, les autres épaves n'ayant toujours pas de véritable régime international.

Une seconde étape importante sera apportée par la Résolution du Parlement Européen effectuée à la suite de l'évènement du « *Prestige* » de 2002.

### III- La Résolution du Parlement Européen de 2003 après l'évènement du Prestige

**79.** A la suite du naufrage du « *Prestige* » (19 novembre 2002), le Parlement Européen (PE) a adopté la Résolution 2003-2066 afin de renforcer la sécurité maritime.<sup>54</sup>

Il faut noter que les naufrages du « *Tricolor*<sup>55</sup> », du « *Nicola* » et du « *Vicky* » sont intervenus la même année. Il est alors apparu urgent de combler le vide juridique qui existait.

Nous rappellerons tout d'abord les faits du naufrage du « *Prestige* » avant de nous intéresser aux dispositions de la Résolution.

**80.** Le 19 novembre après avoir dérivé pendant six jours par mauvais temps, le pétrolier le « *Prestige* » coulait au large de la côte de Galice en Espagne.

Un an et demi plus tard, le bateau contenait toujours 35 000 tonnes de fioul qui s'écoulait au rythme d'une tonne par jour.

Il faudra deux mois et vingt-six plongées pour boucher, colmater et fermer les vannes et clapets avec des outils conçus à partir des observations réalisées lors des premières explorations des épaves<sup>56</sup>.

---

<sup>52</sup> Loi de ratification du 28/12/2012, n°2012-1476

<sup>53</sup> Décret de publication du 13/05/2013, n°2013-394

<sup>54</sup> PE, Résolution 2003-2066 sur le renforcement de la sécurité maritime à la suite du naufrage du prestige

<sup>55</sup> Naufrage du Tricolor le 14 décembre 2002 qui a par la suite provoqué le naufrage du Nicola ainsi que le Vicky le 1 janvier 2003

<sup>56</sup> Interventions sur l'épave du Prestige, [www.ifremer.fr](http://www.ifremer.fr)

Au 31 juillet 2000 la phase de pompage principal avant et arrière est terminée permettant l'extraction de 10 080t de fioul lourd des cuves. A cette étape il n'y a pas de relèvement de l'épave mais une neutralisation du danger de pollution.

**81.** La Résolution du PE reflète la première prise de conscience du danger que peuvent entraîner une épave. En effet, dans son article 83 elle souligne « *la nécessité de renflouer les épaves dangereuses qui se trouvent dans des eaux européennes dans le souci de la sécurité maritime de l'environnement* ».

Le PE met en lumière les deux dangers des épaves. Tout d'abord le danger quant à la sécurité maritime. En effet, elles peuvent entraîner de nouveaux accidents. A titre d'illustration, l'épave du « *Tricolor* » a entraîné le naufrage de deux navires : le « *Nicola* » et le « *Vicky* ».

Enfin, le danger environnemental. Les navires ont nécessairement du fuel dans les soutes et peuvent également en transporter. Ces hydrocarbures peuvent à la suite de l'accident être rejetés entraînant alors une pollution marine et sous-marine.

Des règles doivent ainsi être prises afin d'encadrer les mesures nécessaires pour éviter tout dommage.

Nous nous dirigeons vers la dernière étape de l'évolution du régime international par l'arrivée d'une nouvelle Convention: la Convention de Nairobi de 2007.

Cette dernière a été adoptée à la suite des événements décrits ci-dessus.

Il a donc fallu attendre que de nombreux accidents de nature importante et médiatisée pour que naisse une conscience internationale d'établir un régime juridique sur l'enlèvement des épaves.

## **Chapitre 2: La Convention de Nairobi du 18 mai 2007: premier régime juridique international**

La Convention de Nairobi va constituer le premier élément international traitant spécifiquement de l'enlèvement des épaves.

Elle vient combler un vide juridique qui existait. En effet, « *l'enlèvement des épaves au-delà de la mer territoriale souffrait d'une absence d'instruments permettant à l'État côtier de contraindre le propriétaire d'un navire échoué à en enlever l'épave, ou, en cas de passivité de ce dernier, à effectuer d'office l'opération d'enlèvement et de se faire rembourser* »<sup>57</sup>.

Après son adoption en 2007, elle ne rentrera en vigueur que le 14 avril 2014 avec le dépôt du dixième élément de ratification effectué par le Danemark. La France la ratifiera à son tour par une loi du 7 juillet 2015<sup>58</sup> et par un Décret de publication du 18 mai 2016<sup>59</sup>.

Ainsi la Convention de Nairobi revêt une grande importance en offrant pour la première fois un véritable régime international sur l'enlèvement des épaves.

De ce fait, nous commencerons par étudier les dispositions de la Convention pour démontrer sa volonté d'établir un régime complet, clair et précis (section 1), avant d'étudier les conséquences de son entrée en vigueur dans le régime français (section 2).

### **Section 1: Une réglementation quasi complète**

Nous étudierons la Convention par étape en commençant par son champ d'application et ses définitions (I), puis ses objectifs et principes généraux (II). Ensuite nous nous intéresserons à la déclaration des épaves par le capitaine (III), et aux critères de détermination de danger d'une épave (IV). Enfin nous terminerons par étudier les mesures de localisation et de signalisation (V), la procédure d'enlèvement des épaves (VI) et l'obligation d'assurance (VII).

---

<sup>57</sup>Michel Djomeni, le 05/27/2015, <http://sentinelle-droit-international.fr>

<sup>58</sup> Loi n° 2015-820 du 7 juillet 2015 autorisant la ratification de la Convention Internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves

<sup>59</sup> Décret n°2016-615 du 18 mai 2016 portant sur la publication de la Convention Internationale sur l'enlèvement des épaves adoptée à Nairobi le 18 mai 2007

## I-Le champ d'application et les définitions: les prémices d'une Convention claire et précise

La Convention de Nairobi vient nous offrir tout un panel de définitions afin de s'assurer que tous les termes primordiaux y soient définis (A).

Ainsi, après avoir étudié les différentes définitions il nous faut nous intéresser à son champ d'application spécifique (B).

### A-Les treize définitions de l'article 1

La Convention de Nairobi nous donne treize définitions. Cela permet à cette dernière d'être précise et claire.

Nous nous concentrerons sur quatre définitions: « *accident de mer* », « *épave* », « *navire* », et « *enlèvement* ».

**82.** Selon la Convention, une épave survient à la suite d'un accident de mer. Il convient ainsi de définir la notion d'accident de mer.

L'accident de mer a déjà été défini dans les précédentes Conventions en incluant notamment l'échouement. Cependant la Convention élargit cette notion en incluant « *tout évènement survenu à bord ou à l'extérieur d'un navire qui entraîne des dommages matériels ou une menace imminente de dommages matériels pour un navire ou sa cargaison* »<sup>60</sup>. Ainsi, l'échouement n'est pas le seul évènement de mer qui peut créer une épave. Cela permet d'intégrer tous les accidents en mer pouvant avoir pour conséquence la création d'une épave comme une fuite à bord, un problème technique du navire ou encore un feu à bord etc...

Concernant la notion d'épave nous devons tout d'abord relever le fait qu'il s'agit de la première définition internationale. Cela est une grande étape dans l'évolution du régime international.

Ainsi, selon le troisième paragraphe de l'article 1 de la Convention de Nairobi, « *une épave désigne:*

- *un navire naufragé ou échoué ou*
- *toute partie d'un navire naufragé ou échoué, y compris tout objet se trouvant ou s'étant trouvé à bord de tel navire.*
- *tout objet qui est perdu en mer par un navire et qui est échoué, submergé ou à la dérive en mer; ou*

---

<sup>60</sup> Convention de Nairobi du 18 mai 2007, article 1er §3

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

Nous pouvons tout d'abord noter que cette définition est plus large que la définition française. En effet, elle comprend les parties qui peuvent se détacher du navire. De plus, un navire sur le point de couler ou s'échouer est au sens de la Convention une épave. La Convention vient ainsi anticiper l'état d'épave d'un navire.

La définition de la Convention de Nairobi offre une large définition permettant de donner la qualité d'épave à tout navire ou objet ou cargaison ayant subi un accident de mer. Cette définition est d'autant plus large car elle va de pair avec la définition du navire. En effet, selon le paragraphe 2 de l'article 1er, le terme navire « *désigne un bâtiment de mer de quelque type que ce soit et englobe les hydroptères les aéroglisseurs, les engins submersibles les engins flottants et les plates-formes sauf lorsque ces plates-formes se livrent à des activités d'exploration, d'exploitation ou de production des ressources minérales* ».

La Convention ainsi est complète et permet d'intégrer tous les types d'épaves.

**83.** Nous terminerons en étudiant la définition d'enlèvement. Cette notion comme la notion d'épave est pour la première fois définie. Ainsi, selon le paragraphe 7 de l'article 1er, l'enlèvement « *désigne toute forme de prévention, d'atténuation ou d'élimination du danger créé par une épave (...)* ».

Cette définition est à mettre en parallèle avec celle de danger qui est également définie par l'article 1 comme « *toute circonstance ou menace qui présente un danger ou un obstacle pour la navigation ou dont on peut raisonnablement attendre des conséquences préjudiciables graves pour le milieu marin ou des dommages pour le littoral ou les interdits connexes d'un ou plusieurs Etats* ». Par conséquent, l'enlèvement est une mesure qui permet de mettre fin à un danger tant pour la navigation que pour l'environnement. Il s'agit alors d'une mesure essentielle.

**84.** Le fait que la Convention définisse l'ensemble des termes importants et notamment qu'elle offre pour la première fois une définition internationale des épaves montre la volonté internationale d'offrir un véritable régime sur les épaves, complet et clair.

Après avoir posé les principales définitions, il convient d'étudier le champ d'application de la Convention.

## B- Le champ d'application de la Convention (article 3 et 4)

**85.** Le premier paragraphe de l'article 3 établit le champ d'application de la Convention, un champ restreint à la Zone Economique Européenne (ZEE) des Etats. Cependant, le second paragraphe précise qu'il est possible pour un Etat d'élargir le champ d'application de la Convention à sa mer territoriale. Dans ce cas, l'Etat doit adresser une notification au Secrétaire Général, cette notification pouvant être retirée à tout moment (paragraphe 5).

La France a, en principe, l'intention d'utiliser cette possibilité afin de permettre l'application du régime de la Convention à sa mer territoriale ainsi qu'à sa ZEE. Cela permettrait une cohérence du régime applicable sur les différentes zones sous la responsabilité de l'Etat français. Cependant la France n'a pas encore effectué cette démarche.

**86.** Il convient de noter que la Convention ne s'applique pas en pleine mer. Ainsi, c'est le principe de liberté qui s'applique. Ce sera donc, à l'Etat dont les intérêts menacés par une épave se trouvant en pleine mer, de prendre toutes les mesures nécessaires afin de mettre fin au danger.

Il convient de préciser, que dans le régime français, dès lors qu'une épave est ramenée sur le territoire français il y aura application de la Loi française<sup>61</sup>.

**87.** L'article 4 précise les exclusions du champ d'application de la Convention, notamment les mesures prises en vertu de la Convention internationale de 1969 et du protocole de 1973 étudiés précédemment. Ainsi, le régime des épaves polluantes reste sous le champ d'application de ces deux textes.

Comme traditionnellement, les navires d'Etat et de guerre sont exclus par la Convention. Cependant, l'Etat a la possibilité d'en décider autrement. Seulement, le champ d'application de la Convention ne pourra s'étendre à la mer territoriale de l'Etat.

Après avoir étudié les définitions et le champ d'application de la Convention de Nairobi, il convient de se concentrer sur les objectifs et principes généraux.

## II- Les objectifs et principes généraux (article 2): la notion de mesures proportionnées

**88.** Selon l'article 2, les Etats peuvent « *prendre toutes les mesures (...) en ce qui concerne l'enlèvement d'une épave qui présente un danger dans la zone visée par la Convention* ».

---

<sup>61</sup>R.Rodière, *Traité Général de Droit Maritime*, Traité, 1976, chapitre III

Cette possibilité pour les Etats n'est pas nouvelle puisqu'en effet nous l'avons déjà rencontrée précédemment. Cependant dans son second paragraphe, l'article 2 vient apporter une nouvelle notion : la notion de mesure proportionnée au danger.

Cette notion est définie dans le paragraphe 3 comme ne devant pas « *aller au-delà de celles qui sont raisonnablement nécessaires pour enlever une épave qui présente un danger et elles doivent prendre fin dès que l'épave a été enlevée ; elles ne doivent pas porter atteinte de manière injustifiée aux droits et intérêts d'autres Etats y compris l'Etat d'immatriculation du navire et de toute personne physique ou morale intéressée* ».

Ainsi, les mesures entreprises par les Etats doivent être adaptées au danger et doivent s'arrêter dès que le danger a cessé d'exister.

La Convention protège également la souveraineté des Etats puisque ces derniers ne peuvent prendre de mesures pouvant porter atteinte aux droits d'un autre Etat.

La notion de mesures proportionnées est essentielle car elle permet d'encadrer les actions que les Etats peuvent prendre.

Après avoir étudié les objectifs et principes généraux de l'article 2 de la Convention de Nairobi, il convient de nous intéresser à l'obligation de déclaration des épaves pour le capitaine.

### III- La déclaration des épaves (article 5): l'obligation du capitaine

**89.** L'article 5 de la Convention impose au capitaine d'un navire, battant le pavillon d'un Etat partie, d'adresser le plus rapidement possible un rapport lorsque le navire a causé un accident de mer pouvant entraîner une épave.

Ce dernier doit donner toutes les informations nécessaires afin de permettre à l'Etat de décider si l'épave présente un danger au sens de l'article 6 (que nous étudierons plus tard dans notre développement).

Il doit également préciser l'emplacement et le type d'épave, les dommages causés, la nature de la cargaison notamment si celle-ci a un caractère dangereux ou nocif, ainsi que la quantité d'hydrocarbures.

**90.** Toutes les informations données par le capitaine ont un caractère essentiel car elles permettent d'informer un Etat de façon la plus précise possible. C'est à la suite de ces informations que ce dernier prendra la décision du retraitement de l'épave ou de toutes autres mesures nécessaires afin d'éviter ou de faire cesser le danger.

La Convention, ainsi, impose une responsabilité des capitaines dont le navire est à l'origine d'une épave. Cela permet aux Etats d'avoir une information immédiate de l'accident.

A partir de cette information, l'Etat doit déterminer le danger de l'épave.

#### IV- La détermination du danger (article 6) par des critères précis

**91.** L'article 6 offre toute une liste de critères que l'Etat affecté doit prendre en compte afin de déterminer si l'épave constitue un danger.

La détermination du danger est l'étape la plus importante car celle-ci va déterminer les actions sur le navire. L'enlèvement de l'épave ne sera ainsi ordonné par l'Etat que si cela est nécessaire afin de mettre fin au danger que cette dernière a pu entraîner.

**92.** Ainsi, l'article 6 nous donne quinze critères utilisables pour qualifier une épave d'épave dangereuse.

Le premier critère concerne le type, la dimension et construction de l'épave. Il est important de connaître ces informations. En effet par exemple plus la taille de l'épave est grande et plus elle est un danger pour la circulation.

Le second critère est la profondeur de la zone où l'épave se situe. Si cette dernière s'est placée dans de grandes profondeurs ainsi les autres navires n'encourent aucun danger quant à un éventuel abordage.

Le troisième critère correspond à l'amplitude de la marée et des courants dans la zone où se situe l'épave. Ce critère permet de déterminer si l'épave est amenée à être déplacée dans une zone dangereuse pour le trafic des navires ou pour l'environnement marin par les courants par exemple.

Le quatrième critère concerne les zones maritimes particulièrement vulnérables identifiées. Il va sans dire que si l'épave se trouve dans une zone où l'environnement marin est protégé, l'enlèvement de cette dernière sera nécessaire.

Le cinquième critère est la proximité de routes maritimes ou de voies de circulation établies. Plus l'épave est proche d'une route maritime plus elle sera dangereuse (sauf si la profondeur des eaux est suffisante pour empêcher toute collision).

Le sixième et septième critère sont la densité, la fréquence et le type de trafic. Ces derniers sont liés au précédent. En effet, plus le trafic est dense et plus le risque de multiples collisions est grand.

Le huitième critère concerne la nature et la quantité de la cargaison de l'épave, la qualité et le type d'hydrocarbures à bord de l'épave. Cela renvoie également aux dommages que pourrait entraîner la libération de la cargaison ou des hydrocarbures dans le milieu marin.

Le neuvième critère est la vulnérabilité des installations portuaires.

Le dixième critère correspond aux conditions météorologiques et hydrographiques du moment. Si les conditions météorologiques sont mauvaises, le sauvetage de l'épave peut s'avérer très difficile.

Le onzième est la topographie sous-marine de la zone.

Le douzième critère concerne la hauteur de l'épave au dessus ou au-dessous de la surface de l'eau à la plus basse marée astronomique. Une épave peut devenir un danger lorsque la marée est basse, il est donc important de connaître cette information.

Le treizième critère correspondant aux profils acoustiques et magnétiques de l'épave. Ces différentes caractéristiques vont permettre de déterminer si l'épave sera un danger pour l'environnement marin.

L'avant dernier critère est la proximité au large, de pipelines, de câbles de télécommunication et d'ouvrages analogues. Cela renvoie au fait que l'épave peut également constituer un potentiel danger à ces différentes installations.

Enfin le quinzième critère correspondant à toute autre circonstance pouvant nécessiter l'enlèvement de l'épave. Ce dernier permet à la liste d'être non exhaustive et d'intégrer tous autres éléments permettant de déterminer le danger d'une épave.

**93.** Cet article en nous offrant une liste précise de critères mais non exhaustive permet de guider les Etats dans la détermination des dangers de l'épave.

Ce dernier s'inscrit dans la ligne directrice de la Convention d'offrir un régime complet et précis sur l'enlèvement de l'épave. La détermination du danger est un point essentiel.

Dès lors qu'une épave a été déclarée, il convient de la localiser et le cas échéant de la signaler.

## V- La localisation (article 7) et la signalisation de l'épave (article 8): deux mesures nécessaires traitées pour la première fois

**94.** La localisation de l'épave est traitée par l'article 7 de la Convention.

Cet article ne donne pas d'instructions précises quant à la localisation de l'épave. En effet, cette dernière laisse le choix des moyens aux Etats pour, à la fois diffuser l'information de la présence d'une épave ainsi que pour la détermination de l'emplacement de l'épave.

Cependant, pour la première fois, une Convention internationale prévoit une obligation pour les Etats affectés par la présence d'une épave, de localiser cette dernière de façon précise. La localisation étant nécessaire lorsque l'épave constitue un danger.

**95.** Ainsi, la présence d'une épave impose à l'Etat de suivre plusieurs étapes.

Tout d'abord il lui faut déterminer le caractère dangereux de l'épave afin de prendre une éventuelle décision d'enlèvement de cette dernière. Dans le cas où l'épave est dangereuse, l'Etat doit ensuite diffuser l'information aux autres navires dans la zone où se situe l'épave. Puis ce dernier doit veiller à ce que « *toutes les mesures possibles soient prises pour déterminer l'emplacement précis de l'épave* »<sup>62</sup>.

La prochaine étape pour l'état sera de s'assurer que l'épave est signalisée.

**96.** La signalisation est prévue par l'article 8 de la Convention. Cet article commence par imposer un devoir aux Etats affectés de s'assurer « *que toutes les mesures raisonnables sont prises pour signaler l'épave* ».

Puis son alinéa 2 impose aux Etats de veiller à ce que « *les marques utilisées soient conformes au système de balisage accepté au niveau international qui est en vigueur dans les eaux où se trouve l'épave* ».

Enfin par son dernier alinéa, l'article 8 précise que les Etats doivent « *diffuser les détails de la signalisation de l'épave (...) y compris au moyen des publications nautiques pertinentes* ».

**97.** Nous pouvons considérer que l'article 8 est complet en ce qu'il guide les Etats dans les différentes étapes à suivre sur la signalisation de l'épave. Cependant, comme pour la localisation, les moyens utilisés restent au choix des Etats. Néanmoins, la Convention impose toujours que les moyens soient adaptés et non contraires aux règles internationales.

Comme dans le régime français, le propriétaire est responsable de l'enlèvement de son épave si cette dernière revêt un caractère dangereux.

---

<sup>62</sup> Convention de Nairobi du 18 mai 2007, article 7

## VI- La procédure de l'enlèvement de l'épave et les obligations du propriétaire (article 9)

**98.** L'article 9 précise la procédure à suivre tant pour l'Etat affecté que pour le propriétaire de l'épave. Il convient de préciser que cet article ne s'applique que si l'épave constitue un danger. Ainsi, la prochaine étape pour l'Etat est de suivre une procédure quant à l'enlèvement.

**99.** L'article 9 commence par imposer une obligation à l'Etat.

En effet, dès lors que ce dernier a qualifié le danger de l'épave, il « *doit immédiatement:*

- *en informer l'Etat d'immatriculation du navire et le propriétaire inscrit*
- *procéder à des consultations avec l'Etat d'immatriculation du navire et les autres Etats affectés par l'épave au sujet des mesures à prendre à l'égard de l'épave »*

Puis, il impose une obligation au propriétaire de l'épave de procéder à son relèvement.

Il convient de préciser que c'est bien sur le propriétaire que cette obligation repose et non sur l'exploitant du navire. Cela peut se justifier par le fait que le nom du propriétaire est plus facile à retrouver (par l'immatriculation du navire) que celui de l'exploitant.

Cette obligation se retrouve dans le régime français étudié précédemment. Cependant l'alinéa 3 vient imposer une nouvelle obligation au propriétaire: la fourniture de la preuve d'une assurance ou autre garantie financière à l'autorité compétente. Il s'agit d'une importante obligation que nous traiterons plus tard dans notre développement.

Le propriétaire a la possibilité, selon l'alinéa 4, de passer un contrat d'entreprise d'assistance pour enlever l'épave. Cependant « *l'Etat peut fixer les conditions afin de s'assurer de la sécurité et de la protection du milieu marin (alinéa 4) »*.

**100.** L'Etat possède également des obligations envers le propriétaire. En effet celui-ci doit :

- *« fixer un délai raisonnable dans lequel le propriétaire inscrit doit enlever l'épave, compte tenu de la nature du danger*
- *informer par écrit le propriétaire inscrit du délai fixé, en lui précisant que s'il n'enlève pas l'épave dans ce délai il pourra lui-même enlever l'épave aux frais du propriétaire inscrit*
- *informer par écrit le propriétaire inscrit de son intention d'intervenir immédiatement dans le cas où le danger deviendrait particulièrement grave »*

**101.** Ainsi, l'obligation d'enlèvement de l'épave qui repose sur le propriétaire doit être encadrée par l'Etat qui en détermine les détails.

Nous pouvons noter que la possibilité pour l'Etat de retirer l'épave aux frais du propriétaire est également présente dans le régime français comme nous l'avons étudié précédemment dans notre chapitre 2. Cependant, les deux autres obligations ne se retrouvent pas dans notre régime. Ainsi, la Convention de Nairobi offre une procédure plus détaillée que celle du régime français de 1961.

**102.** L'alinéa 7, comme dans le régime français, prévoit la possibilité pour l'Etat de procéder à l'enlèvement de l'épave dans le cas où le propriétaire ne l'exécute point mais également si ce dernier ne peut être contacté. La possibilité d'intervention s'étend même dans le cas où il est urgent de retirer l'épave. Cependant dans ce cas, l'Etat a toujours un devoir d'information à l'Etat d'immatriculation et au propriétaire.

**103.** L'article 9 prévoit également le devoir pour les Etats d'imposer dans leur législation des règles permettant le respect des dispositions de la Convention par les propriétaires inscrits. Ainsi la Convention fait poser sur les Etats une responsabilité quant au respect de la Convention par les propriétaires. Cela impose également l'adaptation des régimes nationaux à la Convention.

Le propriétaire n'est pas seulement responsable du retraitement de son épave mais également de tous les frais engagés à la suite de cette action.

## VII - La responsabilité du propriétaire concernant les frais engagés

Nous étudierons tout d'abord la responsabilité du propriétaire (A) avant de déterminer si ce dernier a la possibilité de la limiter (B).

### A- la responsabilité du propriétaire (article 10)

**104.** La Convention de Nairobi vient traiter de la responsabilité du propriétaire dans un champ limité aux différents frais exposés.

En effet, selon l'article 10, 1° le propriétaire est responsable des frais de localisation, de signalisation et de l'enlèvement de l'épave. L'épave lui appartenant, il paraît alors justifié que le paiement de ces frais lui revienne.

Cet article vient mettre une limite à la responsabilité du propriétaire : si ce dernier « prouve que l'accident de mer qui a causé l'épave :

- résulte d'un acte de guerre, d'hostilité, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel exceptionnel inévitable et irrésistible

- *résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage ; ou*
- *résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable commise par un gouvernement ou autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autre aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction »*

Nous pouvons noter que l'une des exceptions possibles est la force majeure (« *un phénomène naturel exceptionnel inévitable et irrésistible* »).

Cependant, la charge de la preuve pèse sur le propriétaire ce qui peut s'avérer être une difficulté notamment concernant la force majeure qui est traitée restrictivement par les Tribunaux français.

**105.** Ainsi, repose sur le propriétaire une responsabilité quant aux frais concernant l'épave qualifiée de dangereuse, car si cette dernière ne l'était point, les mesures de localisation, signalisation et d'enlèvement ne seraient pas mises en place.

Malgré la limite que nous venons d'étudier, des exceptions à cette responsabilité existent également.

En effet l'article 11, «*le propriétaire inscrit n'est pas tenu en vertu de la présente Convention de payer les frais mentionnés au paragraphe 1 de l'article 10 si, et dans la mesure où l'obligation de payer ces frais est incompatible avec*

- *la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, telle que modifiée*
- *la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, telle que modifiée*
- *La Convention internationale de 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie, telle que modifiée, ou la Convention de Vienne relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires, telle que modifiée, ou la législation nationale régissant ou interdisant la limitation de responsabilité en matière de dommages nucléaires ou*
- *La Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute telle que modifiée »*

Ainsi, si l'une des ces Conventions ne rend pas le propriétaire responsable des frais, cette Convention s'appliquera.

Lorsque la responsabilité de l'armateur est engagée, se pose nécessairement la question de sa limitation de responsabilité.

### B- La limitation de responsabilité du propriétaire : une possibilité offerte par la Convention de Nairobi

**106.** La Convention de Nairobi vient confirmer la position adoptée lors de la Convention internationale de 1976 sur la limitation de responsabilité.

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

Ainsi, le propriétaire est en droit de limiter sa responsabilité à l'encontre de l'Etat lorsque ce dernier a engagé des frais de localisation, de signalisation et de relèvement de l'épave.

**107.** Cependant comme nous l'avons étudié précédemment, le régime français ne reconnaît pas ce droit au propriétaire. La Convention de 1976 offre cette possibilité au propriétaire, mais la France ayant apposé une réserve sur ce point, cela ne s'applique pas en droit français.

La question est de savoir si désormais avec la Convention de Nairobi, le droit pour le propriétaire de limiter sa responsabilité en matière de créances maritimes publiques sera reconnu en France.

Il nous faut répondre à cette question par la négative. En effet, l'article 10, 2° que nous venons d'énoncer fait référence au droit du propriétaire inscrit en vertu soit du droit national soit du régime international tel que la Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité.

Or, le droit national ne reconnaît pas la limitation de responsabilité au propriétaire d'une épave. Quant au droit international, il le reconnaît mais la France a posé une réserve sur ce point. Ainsi, même si la Convention de Nairobi autorise la limitation de responsabilité, cela ne s'applique pas en France.

Ayant étudié la responsabilité du propriétaire quant aux frais, nous allons désormais nous concentrer sur l'obligation d'assurance.

## VIII- L'obligation d'assurance ou garantie d'assurance financière: une obligation nouvelle du propriétaire

Il s'agit là d'une véritable nouveauté: l'obligation d'assurance.

Les montants de relèvement des épaves sont très élevés. A titre d'illustration, le relèvement du « *Costa Concordia* » a coûté plus d'un milliard de dollars, ou encore le retirement du « *Tricolor* » a coûté plus de 72 millions de dollars.

Le propriétaire d'un navire dans la plupart des cas, même en vendant son épave, ne sera pas en mesure de supporter le montant des frais de relèvement. C'est pourquoi l'assurance joue un rôle essentiel et la Convention de Nairobi le reconnaît et prévoit un régime précis, complet, et strict.



Epave du Costa Concordia

Ainsi, nous examinerons tout d'abord les conditions d'application de l'obligation d'assurance (A), avant de nous intéresser aux différents documents attestant la souscription d'une assurance ou autre garantie financière (B). Le principal document étant le certificat d'assurance, il conviendra d'en analyser les éléments (C). Enfin, il faut nous intéresser au montant de la garantie financière (D).

### A- Les conditions d'application de l'obligation d'assurance

**108.** L'article 12 de la Convention de Nairobi ne s'applique pas à tous les navires. En effet, seules deux conditions doivent être réunies. Le navire doit avoir une jauge brute égale ou supérieure à 300 et il doit battre le pavillon d'un Etat Partie à la Convention

Ainsi, tous les « *propriétaires inscrits d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 et battant le pavillon d'un Etat Partie est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière 5 (...)* »<sup>63</sup>.

Cela signifie a contrario que tous les propriétaires inscrits dont le navire a une jauge inférieure à 300 ne sont pas tenus de souscrire à une assurance. De même, tous les navires ne battant pas le pavillon d'un Etat Partie ne sont pas tenus par cette obligation. Pour rappel seulement 29 Etats ont ratifié cette Convention<sup>64</sup>.

---

<sup>63</sup> Convention de Nairobi du 18 mai 2007, article 12 §1

<sup>64</sup> <http://imo.org>

Après les conditions d'application il nous faut nous intéresser aux différents documents pouvant être émis.

### B- Les documents attestant d'une souscription d'assurance ou autre garantie financière

**109.** Selon l'article 12 alinéa 2, un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière en cours de validité doit être émis. L'alinéa premier de l'article 12 précise le terme d'« *autre garantie financière* ». Il s'agit en effet « *d'un cautionnement à une banque ou d'une autre institution financière* ».

**110.** Le certificat d'assurance est le document mis en lumière par la Convention. En effet, le certificat d'assurance est un document possédant une véritable valeur juridique et financière. C'est la personne qui le détient qui a la preuve que son navire est assuré. C'est un document très important. C'est pourquoi l'article 12 vient nous détailler tous les éléments que ce dernier doit contenir.

### C- Les éléments du certificat d'assurance

**111.** Tout d'abord il doit être délivré par « *l'autorité compétente de l'Etat d'immatriculation du navire* » (article 12 §3).

L'article 12 dans son paragraphe 2 précise bien que le certificat d'assurance est obligatoire et doit être conforme au modèle qui est en annexe de la Convention. De plus « *il doit comporter les renseignements suivants:*

- *le nom du navire , numéro ou lettre distinctifs et port d'immatriculation*
- *jauge brute du navire*
- *nom et lieu de l'établissement du propriétaire inscrit*
- *numéro OMI d'identification du navire*
- *type et durée de la garantie*
- *nom et lieu de l'établissement principal de l'assureur ou de tout autre personne fournissant la garantie et le cas échéant, lieu de l'établissement apurés duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite*
- *la période de validité du certificat qui saurait excéder celle de l'assurance ou de la garantie* »

**112.** Concernant la langue du document, selon le paragraphe 4, il doit être « *établi dans la ou les langues officielles de l'Etat qui le délivre. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, le texte doit comporter une traduction dans l'une de ces langues* ». Ainsi, le document doit être compréhensible pour tous les Etats

Parties. De plus selon le Paragraphe 9, tous les Etats Parties doivent accepter les certificats délivrés par chacun d'entre eux. Cela signifie que le certificat a une valeur et une reconnaissance internationale.

**113.** Le certificat d'assurance doit se trouver à bord du navire, comme tel est le cas pour les voitures. Une copie doit être également déposée à l'autorité compétente qui tient le registre d'immatriculation du navire (paragraphe 5).

**114.** Le paragraphe 7, précise que c'est l'Etat d'immatriculation du navire qui doit fixer les conditions de délivrance et de validité du document. Ainsi, la Convention de Nairobi impose elle même un certain nombre de conditions de validité du document mais les Etats peuvent également en ajouter. De plus, ils ont l'obligation de fixer les conditions de délivrance. Cela montre la véritable importance du certificat.

Le dernier point à étudier sur le certificat ou les autres documents attestant une garantie financière, est le montant de la garantie.

#### D- Le montant de la garantie

La question qui se pose est de savoir quel est le montant maximum d'assurance et notamment si les assureurs ne seront tenus que par les montants de limitation de responsabilité?

**115.** Le paragraphe 1er considère que la garantie doit couvrir la responsabilité du propriétaire « *à raison d'un montant équivalent aux limites de responsabilité prescrit par le régime de la limitation nationale ou internationale applicable, mais n'excédant en aucun cas un montant calculé conformément à l'article 6 1) b) de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes telle que modifiée* ».

Cela signifie que pour un pays comme la France qui ne reconnaît pas le droit de limitation de responsabilité pour le propriétaire d'une épave, ce dernier devra supporter le surplus entre le montant réel et l'assurance accordée. En effet, l'assureur n'est tenu d'assurer que dans la limite du calcul posé par l'article 6 1) b) de la Convention de 1976, ce qui signifie qu'il ne couvrira pas entièrement les montants imposés au propriétaire.

Cette disposition protège les assureurs afin que ces derniers ne soient pas tenus de rembourser un montant non supporté par le propriétaire.

Cependant dans le cadre de la France, cela est défavorable au propriétaire. Nous pouvons supposer que si le celui-ci souhaite être entièrement couvert il devra supporter une surprime.

**116.** Ainsi, par l'étude des dispositions de la Convention nous pouvons conclure à un régime quasi complet de cette dernière. La Convention de Nairobi est non seulement le premier instrument international sur l'enlèvement des épaves, mais elle crée un véritable régime international qui est à la fois complet, précis et clair. Elle permet de combler le vide juridique qui existait jusqu'à présent.

Après avoir étudié les dispositions de cette dernière, il faut désormais étudier ses conséquences sur le régime français.

## Section 2: L'entrée en vigueur de la Convention de Nairobi en France: des conséquences multiples sur le régime français

La France par une loi du 7 juillet 2015 et un Décret de publication du 18 mai 2016, a ratifié la Convention de Nairobi du 18 mai 2007<sup>65</sup>. Par conséquent, cette Convention est désormais applicable en France. De ce fait, l'entrée en vigueur de la Convention de Nairobi aura des conséquences financières (I), économiques (II), environnementales (III), juridiques (IV) et administratives (V).

### I- Les conséquences financières: une protection complète de l'Etat contre les coûts élevés de l'enlèvement des épaves

**117.** Comme nous l'avons déjà noté précédemment, les coûts du relèvement d'une épave « *sont variables mais peuvent s'avérer considérables* »<sup>66</sup>. Or si le propriétaire n'a aucune obligation de supporter ces frais, c'est l'Etat qui en a la charge.

La Convention de Nairobi comme nous l'avons étudiée précédemment, impose une responsabilité civile du propriétaire. En effet, ce dernier doit supporter les frais de localisation, signalisation et d'enlèvement de l'épave.

Dans le régime français, le propriétaire était seulement responsable du relèvement de l'épave et non des autres frais pouvant intervenir. De plus, le régime national ne

---

<sup>65</sup> Loi n°2015-820 du 7 juillet 2015 parue au JO n°156 du 8 juillet 2015

<sup>66</sup> Etude d'impact de la Convention de Nairobi, <http://assemblee-nationale.fr>

s'applique que si l'épave se situe dans les eaux intérieures ou territoriales et non au-delà. La Convention de Nairobi vient étendre cette responsabilité jusqu'à la ZEE française.

Par conséquent, le régime français doit élargir la responsabilité du propriétaire aux frais de localisation et signalisation, et doit imposer cette obligation jusqu'à la ZEE française.

**118.** Ainsi la Convention de Nairobi vient compléter le régime français en offrant une plus grande protection à l'Etat en matière financière.

De plus, cette dernière impose désormais la souscription d'une assurance ou la preuve d'une autre garantie financière afin de permettre à l'Etat de recouvrer les frais qu'il a pu avancer.

Par conséquent la Convention de Nairobi vient « *garantir et faciliter le recouvrement par les Etats des frais engagés pour les opérations de localisation, signalisation et d'enlèvement des épaves* »<sup>67</sup>.

De plus elle va donner à « *l'obligation de remboursement des frais engagés par l'Etat un fondement international* »<sup>68</sup>.

## II- Les conséquences économiques: l'obligation d'assurance

L'une des grandes nouveautés apportée par la Convention est l'obligation d'assurance. Elle permet à l'Etat de s'assurer du remboursement des frais que ce dernier aurait avancés pour le relèvement de l'épave et ainsi d'éviter d'être confronté à l'insolvabilité du propriétaire.

Les conséquences économiques sont à étudier à la fois du côté des assureurs (A) et du côté des armateurs (B).

### A- De faibles conséquences pour les assureurs

**119.** L'assurance sur le retirement des épaves étant désormais obligatoire, la question qui se pose est celle de savoir si cela va entraîner l'arrivée de nouveaux assureurs ou si les polices d'assurance vont être modifiées moyennant une augmentation des primes?

La réponse sera plutôt négative car les assureurs spécialisés dans le retirement des épaves sont les P&I clubs. C'est l'une des couvertures essentielles que les P&I clubs proposent.

---

<sup>67</sup>Etude d'impact de la Convention de Nairobi, <http://assemblee-nationale.fr>

<sup>68</sup>Etude d'impact de la Convention de Nairobi, <http://assemblee-nationale.fr>

Les Imprimés Français Tous Risques Corps et Machines excluent de leur couverture le retirement des épaves (article 3). Cependant la Clause V<sup>69</sup> peut être ajoutée au contrat afin d'élargir la garantie, mais cela reste assez rare.

Les P&I étant reconnus comme les assureurs de l'enlèvement des épaves, il paraît assez peu probable que cela change.

Parmi les différentes « Rules »<sup>70</sup> nous pouvons citer la Rule 25 de STEAMSHIP MUTUAL:

*« Removal of wreck:*

*Costs and expenses of or incidental to or liabilities arising out of the actual, or attempted raising, removal, destruction, lighting or marking of:*

*(i) the wreck of an entered ship, including any part thereof; or,*

*(ii) cargo, equipment or other property carried on the entered ship, to the extent that the Member is unable to recover those costs from the owner of such property or from any other party;*

*Provided always that:*

*(a) Such raising, removal, destruction, lighting or marking is compulsory by law, or the costs thereof are legally recoverable from the Member; and*

*(b) The casualty or event giving rise to a claim under paragraph a of this Rule 25 xi occurred during the period of the ship's entry in the Club, and in the case of actual, constructive or compromised total loss of the entered ship the Member shall continue to be covered by the Club in respect of such liabilities notwithstanding the provisions of Rule 36 v »*

**120.** Il convient de préciser que toutes les Rules ou même la clause additionnelle française, ne vont couvrir le relèvement de l'épave seulement si cette mesure a été imposée par une décision d'une autorité compétente.

Dans notre exemple: *« Such raising, removal, destruction, lighting or marking is compulsory by law ».*

Ainsi, si le propriétaire d'une épave souhaite faire retirer celle-ci alors qu'elle ne présente aucun danger ni pour la navigation ni pour l'environnement (donc aucune obligation d'enlèvement ne lui sera imposée) cela ne sera pas couvert par les assureurs.

**121.** Nous pouvons donc conclure que la situation des assureurs P&I se trouvera peu changée en ce qu'aucune modification significative des risques n'est intervenue. Une des conséquences économiques possibles est l'arrivée de nouveaux assurés.

---

<sup>69</sup> cf: annexe n°6

<sup>70</sup> « Rules »: terme désignant les règles des P&I club

Pour les assureurs français, il est possible que certains assurés demanderont l'ajout de la Clause V ce qui entraînera une surprime.

Après avoir étudié les conséquences pour les assureurs il convient d'étudier celles pour les armateurs.

### B- De faibles conséquences pour les armateurs

**122.** Par conséquent la question qui se pose est de savoir si cette obligation va entraîner d'importants coûts supplémentaires pour les armateurs ?

Nous pouvons répondre à cette question par la négative. En effet, la plupart des armateurs notamment ceux propriétaires de navires de grande taille sont déjà assurés.

Ainsi, l'obligation d'assurance en pratique n'entraîne pas de conséquences notables.

Cependant, ce qui est important est que désormais, assurer son navire est une obligation et en cas non-respect, des sanctions pourront être infligées.

**123.** Malgré le fait que les armateurs soient déjà assurés, l'obligation d'assurance va entraîner des coûts supplémentaires concernant les frais de délivrance des certificats<sup>71</sup>. Ces coûts ne seront pas élevés mais sont à prévoir par les armateurs car le certificat est le document qui prouve la souscription de l'assurance et qui a ainsi une véritable valeur juridique et financière. Pour rappel, ce certificat doit suivre le modèle en annexe de la Convention ce qui signifie que les assureurs doivent modifier les certificats qu'ils émettaient auparavant.

De plus, comme nous l'avons étudié, c'est à l'Etat d'immatriculation du navire de fixer les conditions de délivrance. Ainsi des éventuels frais seront à prévoir.

Après avoir étudié les conséquences financières et économiques, il nous faut étudier les conséquences environnementales.

### III- Les conséquences environnementales : une protection renforcée de l'environnement

**124.** La protection de l'environnement est l'un des principaux objectifs de la Convention. En effet, les dispositions de cette dernière ne visent pas seulement la sécurité de la navigation mais également la protection de l'environnement et du milieu marin. Cela est rappelé dès son préambule : « *Conscients du fait que les épaves ne sont pas enlevées, risquent de présenter un danger pour la navigation ou pour le milieu marin* ».

---

<sup>71</sup>Etude d'impact de la Convention de Nairobi, <http://assemblee-nationale.fr>

Pour rappel, l'environnement marin sensible fait partie de l'un des critères de la détermination du danger d'une épave (article 6 d).

**125.** Une épave peut être un danger pour le milieu marin sur plusieurs niveaux. En effet, elle peut provoquer une pollution avec les hydrocarbures ou autres substances nocives qu'elle transportait. L'échouement d'une épave contre une barrière de corail, par exemple, peut également entraîner d'importants dégâts à l'environnement marin.

**126.** Rien que l'Atlantique nord, par exemple, contiendrait 25% des épaves potentiellement les plus dangereuses du monde<sup>72</sup>. Par conséquent il était nécessaire d'établir un régime complet permettant le relèvement de ces dernières afin de limiter la pollution marine. La Convention de Nairobi a pour objectif « *l'enlèvement rapide et efficace des épaves* »<sup>73</sup>.

**127.** Le régime français de 1961 n'évoque, en aucun cas, le relèvement des épaves pour cause de pollution ou de destruction du milieu marin. Un véritable vide juridique existait sur ce point dans le régime français. Ainsi, une importante adaptation de notre régime sera à effectuer sur ce point, la protection de l'environnement devant y être intégrée.

**128.** Cependant il convient de préciser, que la Convention de Nairobi ne fait pas obstacle aux dispositions de la Convention de 1969 et du Protocole de 1973 (précédemment étudié) sur la pollution des épaves par les hydrocarbures ou autres substance novices.

La Convention de Nairobi comporte plus de détails sur le relèvement de ce type d'épaves que les précédents textes. En effet, ces derniers permettent simplement aux Etats côtiers d'intervenir en cas de pollution ou de menace de pollution.

Après avoir étudié les conséquences financières, économiques et environnementales, il faut désormais nous intéresser aux conséquences juridiques.

#### IV- Les conséquences juridiques : l'adaptation du régime français

L'entrée en vigueur de la Convention de Nairobi et la volonté de la France d'appliquer cette dernière à sa mer territoriale<sup>74</sup>, va engendrer différentes conséquences juridiques.

---

<sup>72</sup> Détecter des épaves au fond des océans depuis l'espace, par Bernadette Arnaud, le 03/02/2016, [www.sciencesetavenir.fr](http://www.sciencesetavenir.fr)

<sup>73</sup> Préambule de la Convention de Nairobi

<sup>74</sup> Etude d'impact de la Convention de Nairobi par l'Assemblée Nationale : <http://assemblee-nationale.fr>

En effet, le régime français doit être modifié afin d'être en conformité avec cette dernière. Ainsi, une véritable adaptation du régime interne sur la définition même de l'épave (A), sur la procédure d'enlèvement (B), le champ d'application du régime (C) enfin sur le régime d'assurance (D) sera à effectuer.

### A- L'adaptation de la définition d'épave

**129.** Pour rappel, constitue une épave au sens de l'article L5142-1 du code des transports : « *une épave de navire ou autres engins flottants, aux marchandises et cargaisons et aux épaves d'aéronefs trouvés en mer ou sur le littoral maritime* ».

De plus, selon son alinéa 2, « *l'état d'épave résulte de la non flottabilité, de l'absence d'équipage à bord et de l'inexistence de mesures de garde et de manoeuvre* ».

**130.** Cette définition posée par le code des transports doit être adaptée à celle énoncée par la Convention de Nairobi. En effet, cette dernière offre une définition beaucoup plus large et plus précise que celle du code des transports. Ainsi, le terme d'épave de navire doit être précisé. Par ailleurs, la notion de « navire » doit être définie. En effet, il n'existe pas de réelle définition du navire en droit français mais la Convention de Nairobi définit ce terme (article 1) en y intégrant « *un bâtiment de mer de quelque type que ce soit et englobe les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, et les plateformes sauf lorsque ces plate-formes se livrent sur place à des activités d'exploration, d'exploitation ou de production des ressources minérales des fonds marins* ». Ainsi, une large définition du navire devra être intégrée en droit français ce qui entraînera, par voie de conséquence, une large définition de l'épave de navire.

Il faut également ajouter à la définition française le fait qu'une épave peut aussi être « *toute partie du navire naufragé ou échoué y compris tous les objets se trouvant ou s'étant trouvés à bord d'un tel navire* ». Ainsi, tout le navire et tout ce qu'il contient devient épave dès lors que ce dernier a subi un naufrage ou s'est échoué. Donc, les effets personnels des marins, les ancres, les machines, les portes, tous les objets et parties du navire peuvent devenir une épave.

De plus, la définition doit désormais intégrer également tous les objets qui sont perdus en mer.

Enfin, pareillement, il faut compléter la définition de l'épave en y ajoutant « *les navires qui sont sur le point de couler ou de s'échouer et dont on peut raisonnablement attendre le naufrage ou l'échouement* »

Ainsi, une nouvelle définition de l'épave est nécessaire en droit interne afin d'être en adéquation avec la Convention de Nairobi.

La définition de l'épave n'est pas le seul point à adapter dans le régime français. En effet, il en va de même pour la procédure d'enlèvement de l'épave.

## B- L'adaptation de la procédure d'enlèvement des épaves

Trois points seront à ajouter dans la procédure française. Le premier concerne l'obligation de déclaration du capitaine et de l'exploitant (1), le second est la détermination du danger de l'épave (2) et enfin le troisième correspond à la localisation et la signalisation de l'épave dangereuse (3).

### 1 - L'obligation de déclaration du capitaine et de l'exploitant

**131.** Dans le régime français de 1961, toute personne qui découvre une épave doit la mettre en sûreté et doit la déclarer dans les 48h aux affaires maritimes.

Cette disposition restera probablement inchangée. Cependant il convient de noter qu'il faudra y ajouter une nouvelle obligation qui concerne le capitaine.

En effet, comme nous l'avons étudié dans le chapitre 4, l'article 5 de la Convention de Nairobi institue une responsabilité du capitaine et de l'exploitant d'un navire battant le pavillon d'un Etat Partie. Ces derniers doivent déclarer à l'Etat si le navire a été impliqué dans un accident de mer qui a causé une épave.

Ainsi, le régime français doit intégrer cette obligation de déclaration qui doit intervenir le plus rapidement possible. Il conviendra peut-être au régime interne de préciser les délais de déclaration.

Notre régime national doit également permettre de déterminer le danger d'une épave.

### 2- La détermination du danger de l'épave

**132.** Comme nous l'avons étudié dans le chapitre 4, l'article 6 de la Convention vient lister des critères afin de permettre à un Etat de déterminer si l'épave est un danger à la fois pour la navigation mais également pour le milieu marin.

La détermination du danger est inexistante dans le régime français actuel. Ainsi, les critères de la Convention devront être intégrés dans notre régime. Il convient de préciser que la liste de l'article 6 n'est pas exhaustive, ainsi le régime interne peut en ajouter si cela est nécessaire.

Après avoir inséré l'obligation du capitaine ou de l'exploitant ainsi que les critères de détermination du danger d'une épave, la réglementation française doit également ajouter des dispositions concernant la localisation et la signalisation de l'épave.

### 3- La localisation et la signalisation de l'épave

**133.** Le régime français est également absent en ce qui concerne les règles de localisation et de signalisation de l'épave. Or ces deux étapes sont essentielles. Elles permettent de donner une information auprès des autres navires et également d'éviter toute nouvelle collision.

Notre régime national devra également préciser que ces deux étapes sont aux frais du propriétaire.

Après avoir adapté notre réglementation, il nous faut également préciser son champ d'application.

### C- Le champ d'application du nouveau régime

**134.** Il s'agit d'une question qui reste en suspens. En effet, en principe la France souhaite faire appliquer le régime de la Convention de Nairobi à ses eaux territoriales. Cependant, la procédure de déclaration n'a pas encore été déclenchée.

Selon l'étude d'impact établi par l'Assemblée Nationale, la déclaration de la France, *« devra être notifiée au Secrétaire général de l'OMI, (et) pourrait être formulée ainsi : « Conformément à l'article 3 paragraphe 2 de la Convention qui prévoit la possibilité pour un Etat Partie d'élargir la portée du champ d'application de la Convention, la France déclare que la Convention s'applique aux épaves se trouvant dans son territoire, y compris sa mer territoriale » »*<sup>75</sup>

**135.** Ainsi, en principe, toutes les modifications précédemment évoquées sont destinées à se produire.

Cependant, si la France finalement décide de ne pas utiliser la possibilité offerte par l'article 3 paragraphe 2 de la Convention de Nairobi, les dispositions de la Convention ne seront applicables que pour la ZEE française. Cela aura pour conséquences deux régimes différents entre les eaux territoriales et la ZEE.

Nous sommes, ainsi, de l'avis d'une unification du régime des épaves dans les différentes eaux françaises, afin de permettre un régime cohérent.

---

<sup>75</sup>Etude d'impact de la Convention de Nairobi par l'Assemblée Nationale <http://assemblée-nationale.fr>

De plus, la Convention de Nairobi permettant un régime complet sur le relèvement des épaves dangereuses, son application aux eaux territoriales est donc en faveur d'une sécurité juridique du régime français.

La réglementation française doit également adapter son régime sur l'assurance maritime.

#### D- L'adaptation du régime de l'assurance sur les créances maritimes

**136.** Les armateurs, comme nous l'avons noté, sont déjà assurés, dans la plupart des cas auprès des P&I pour le relèvement des épaves. Cependant, cette obligation devra désormais figurer explicitement dans le régime français.

En ce qui concerne la preuve d'une souscription d'assurance ou autre garantie financière, il doit être précisé que la fourniture d'un certificat d'assurance ou autre document attestant une garantie financière doit être obligatoire. De plus, ce certificat doit comporter les mentions énoncées par l'article 12 paragraphe 2 de la Convention et doit être conforme au modèle en annexe de cette dernière.

Pour ce qui est des conditions de délivrance et de validité, l'article 12 paragraphe 7 de la Convention impose à l'Etat d'immatriculation du navire de poser ces conditions. Ainsi, la France devra établir les conditions de délivrance et de validité de ces certificats.

Ayant étudié les conséquences juridiques il nous faut désormais nous concentrer sur les conséquences administratives.

#### V- Les conséquences administratives: la délivrance de nouveaux certificats

Le régime sera différent selon qu'il s'agit d'un navire de pavillon français (A) ou de pavillon d'un Etat non partie à la Convention (B).

##### A- Le régime pour les navires de pavillon français

**137.** Selon l'étude d'impact de l'Assemblée Nationale, « *l'application de la Convention rendra nécessaire la délivrance de certificats par les directions interrégionales de la mer (DIRM) et le guichet unique du registre international français (RIF)* ».

Comme nous l'avons indiqué, les certificats doivent être conformes au modèle en annexe de la Convention et doivent être délivrés par l'administration française dès lors

qu'un navire est immatriculé au RIF. Les certificats peuvent être délivrés pour tous les navires mais seront seulement obligatoires pour ceux dont la jauge est supérieure à 300.

**138.** Selon cette étude d'impact, la délivrance de ces certificats n'entraînerait pas une charge de travail conséquente. Cependant, l'Assemblée Nationale prévoit à terme, une délégation à des organismes spécialisés.

Ainsi, les conséquences administratives restent relativement faibles.

Intéressons nous désormais au régime pour les navires ne battant pas le pavillon d'un Etat Partie à la Convention.

### B- Le régime pour les navires battant le pavillon d'un Etat non Partie à la Convention

**139.** Selon l'article 12 paragraphe 2, la Convention prévoit la possibilité pour un Etat Partie de délivrer des certificats à des navires d'Etats non Parties. Comme le souligne l'étude d'impact, la délivrance de certificats à des navires d'Etats non partie à la Convention n'est pas une obligation mais une faculté. Ainsi, selon l'Assemblée Nationale « *il ne sera pas fait droit à de telles demandes si la charge de travail que représente la délivrance de ces certificats devait s'avérer incompatible avec les nécessités du service* ». Cela signifie que la France pourra délivrer des certificats à des navires battant un pavillon d'un Etat non partie à la Convention. Cependant, elle ne sera pas tenue de le faire, notamment si la charge de travail concernant la délivrance des certificats pour les navires inscrits au RIF, est trop lourde.

**140.** Pour conclure sur cette section, de nombreux changements seront à effectuer par la France. Cependant, actuellement aucun texte quant à la modification de notre régime n'est encore apparu.

Après avoir détaillé la Convention et les conséquences de son application au régime français, il convient désormais de déterminer les limites de cette dernière

### Section 3: Les limites de la Convention de Nairobi

Malgré tous les bienfaits apportés par la Convention de Nairobi, nous pouvons noter deux limites à cette dernière. En effet, elle est limitée à la notion de danger (I) et offre un système de responsabilité du propriétaire incomplet (II)

## I- La Convention de Nairobi limitée à la notion de danger

**141.** La Convention de Nairobi est tournée autour de la notion de danger. Seules les épaves dangereuses pour la navigation ou pour le milieu marin sont concernées par cette Convention.

Cela signifie que les épaves d'intérêt historique et archéologique n'entrent pas dans le champ d'application de la Convention de Nairobi. Ainsi, elles restent régies par la Convention sur la Protection du Patrimoine Culturel Subaquatique de 2001.

**142.** Etant limitée à la notion de danger de l'épave, la Convention ne traite pas des épaves dont le danger serait de les retirer. En effet, il existe dans les fonds marins un certain nombre d'épaves dont l'enlèvement causerait des dommages sur la population marine. Ces dernières sont de véritables refuges pour les poissons.

Selon certains biologistes « *certaines épaves pas toutes hélas, peuvent proposer justement une intéressante diversité d'abris pour la vie marine* »<sup>76</sup>.

Ainsi, si l'enlèvement des épaves est nécessaire dans la plupart des cas, il peut s'avérer parfois être le contraire.

**143.** La limitation à la seule notion de danger, a pour conséquence également le fait que la Convention ne traite pas du renflouement des épaves, ni de leur démantèlement ou encore de leur fin de vie. Cela signifie que ces dispositions doivent être précisées par les Etats. Le but de la Convention est l'élimination rapide du danger que pourrait entraîner une épave<sup>77</sup>.

Pour la défense de la Convention, elle traite de ce qu'il y a de plus important et urgent : l'établissement d'un régime international sur les épaves dangereuses.

La Convention de Nairobi est limitée à la notion de danger et offre également un système de responsabilité du propriétaire de l'épave incomplet.

## II- Un système de responsabilité du propriétaire incomplet

**144.** La Convention ne rend le propriétaire de l'épave responsable que des frais. Cela signifie qu'elle n'institue aucune responsabilité quant au dommage que l'épave pourrait causer à un autre navire par exemple. De plus, elle ne traite pas d'une éventuelle

---

<sup>76</sup> <http://biologie.ffesm.fr>

<sup>77</sup> Rapport de N.Mamère <http://assemblée-nationale.fr>

responsabilité contractuelle du propriétaire lorsque ce dernier a conclu un contrat de retraitement de l'épave et qu'un dommage est apparu.

Le silence de la Convention sur une responsabilité délictuelle et ou contractuelle du propriétaire signifie que c'est aux Etats d'en déterminer les dispositions. Or, comme nous l'avons étudié, le droit français est également silencieux sur ce point.

## Conclusion

Le régime de l'enlèvement des épaves a été établi en France dès 1961. Cependant ce régime est incomplet et comporte de nombreuses lacunes. Les années qui ont suivi ont tenté d'en combler mais sans offrir un régime français complet sur l'enlèvement des épaves.

Sur le plan international, le régime du retraitement des épaves avant l'arrivée de la Convention de Nairobi de 2007 s'est avéré décevant. Jusqu'à 2007 aucun véritable régime international n'existait.

Cette Convention vient remplir tous les espoirs et donne enfin une dimension internationale aux épaves. Le danger que ces dernières peuvent causer tant pour la navigation que pour le milieu marin est enfin reconnu internationalement.

La dimension internationale vient donner une force supérieure et montre une prise de conscience collective.

Les épaves existent depuis que le premier navire ou embarcation a été mis à flot. La construction de navire n'a cessé d'augmenter.

Nous construisons des navires aux dimensions des plus impressionnantes, comportant des technologies permettant d'éviter un naufrage ou un échouement. Cependant cela n'empêche pas les accidents.

Plus le nombre de navires augmente plus le nombre d'épaves augmentera également. Le régime international de la Convention de Nairobi est crucial.

Néanmoins seulement vingt-neuf Etats l'ont ratifiée. Un premier pas a été effectué par son adoption mais le deuxième pas de la mise en conformité des droits nationaux avec cette dernière reste à faire. Ainsi, nous pouvons qu'encourager sa ratification.

Le chemin vers un régime international de l'enlèvement des épaves a été long. Cependant depuis 2007 une véritable prise de conscience s'est manifestée, prise de conscience au bénéfice de la sécurité et de l'environnement.

# **Bibliographie**

## **◆ Traités et Manuels**

- J.P. BEURIER, *Droits Maritimes*, Précis, Dalloz, 3e édition, 2014
- P. BONASSIES et C.SCAPEL, *Traité de droit Maritime*, Traité, LGDJ, 3e édition, 2014
- P. DELBECQUE, *Droit Maritime*, Précis de droit privé, Dalloz, 13e édition, 2014
- R. RODIERE, *Traité de droit maritime*, Traité, 1976

## **◆ Thèse et Mémoire**

- A. JUDE, « *Enlèvement des épaves* », mémoire, 2007-2008
- J.F. REBORA, « *la Convention de 1989 sur l'assistance maritime* », Thèse, PUAM, 2003

## **◆ Articles**

- C. BEAUCOURT, *le « secret de l'épave » ou l'étrange évolution du régime de sa propriété*, DMF, 1986
- R. REZENTHEL, *le régime des épaves maritimes*, DMF mars 2007, n°679

## **◆ Rapports publics**

- Etude d'impact de la Convention de Nairobi, Assemblée Nationale
- Rapport de N.MAMERE sur la Convention de Nairobi

## **◆ Site internet**

- <http://assemblee-nationale.fr>
- [www.armada.org](http://www.armada.org)
- <http://biologie.ffessm.fr>
- <http://www.delegance-unesco.org>
- [www.ifremer.fr](http://www.ifremer.fr)
- <http://imo-org>
- [www.liberation.fr](http://www.liberation.fr)
- [www.lefigaro.fr](http://www.lefigaro.fr)
- [www.lejdd.fr](http://www.lejdd.fr)
- [www.lexpress.fr](http://www.lexpress.fr)
- <http://sentinelle-droit-international.fr>
- [www.sciencesetavenir.fr](http://www.sciencesetavenir.fr)
- [www.unesco.org](http://www.unesco.org)

# Table des Matières

Remerciements .....	3
Liste des abréviations .....	5
<b>Introduction .....</b>	<b>6</b>
<b>PARTIE I : LE RÉGIME NATIONAL .....</b>	<b>13</b>
<b>Chapitre 1 : La notion d'épave .....</b>	<b>13</b>
SECTION 1: LA DÉFINITION DE L'ÉPAVE .....	13
<i>I- La définition française de l'épave .....</i>	<i>13</i>
A- Les différentes définitions doctrinales .....	13
B- La définition légale .....	14
1- L'évolution de la définition.....	14
a- La définition donnée par le Décret du 26 décembre 1961 .....	14
b- La définition du code des transports.....	15
2- L'application concrète de la définition légale .....	16
<i>II- La définition anglaise de l'épave .....</i>	<i>16</i>
SECTION 2: LES DIFFÉRENTS ÉVÈNEMENTS À L'ORIGINE DE L'ÉPAVE .....	17
<i>I- Les causes accidentelles.....</i>	<i>17</i>
<i>II- Les causes non accidentelles.....</i>	<i>18</i>
<b>Chapitre 2: le régime français de l'enlèvement des épaves .....</b>	<b>20</b>
SECTION 1: L'ÉVOLUTION DU DROIT POSITIF FRANÇAIS .....	20
<i>I- La Loi du 24/11/1961 et son Décret d'application du 26/12/1961 : premier véritable régime français .....</i>	<i>20</i>
A- Une procédure stricte en cas de découverte d'une épave .....	20
B- Les droits du sauveteur.....	23
1- Le droit à une rémunération.....	23
2- le droit à un privilège.....	24
C- La protection spécifique des épaves d'intérêt archéologique, historique ou artistique.....	24
<i>II- Le Décret de modification du 21/06/1985: complétant et adaptant le régime de 1961.....</i>	<i>25</i>

A- L'épave en tant que danger.....	25
B- L'apparition de la notion de conteneur .....	26
<i>III- Le code du patrimoine offrant une protection spécifique aux épaves d'intérêt préhistorique, archéologique ou historique.....</i>	<i>27</i>
A- Une procédure encadrée et protectrice .....	27
B- Le pillage d'épaves : un problème toujours d'actualité .....	28
C- La recherche des épaves au bénéfice de l'histoire.....	30
SECTION 2: LA RESPONSABILITÉ DU PROPRIÉTAIRE .....	31
<i>I- Le propriétaire: responsable des frais de l'enlèvement de l'épave....</i>	<i>31</i>
<i>II- Une éventuelle responsabilité contractuelle.....</i>	<i>33</i>
<i>III- La responsabilité délictuelle fondée sur les articles 1382 et 1384 du code civil.....</i>	<i>33</i>
<b>PARTIE II: L'ÉVOLUTION DU RÉGIME INTERNATIONAL .....</b>	<b>35</b>
<b>Chapitre 1 : Le régime international de 1910 à 2007 .....</b>	<b>35</b>
SECTION 1 : DE LA CONVENTION DE 1910 SUR L'ASSISTANCE ET LE SAUVETAGE MARITIME À LA CONVENTION DE MONTEGO BAY DE 1982 : UNE ÉVOLUTION LENTE ET LIMITÉE .....	35
<i>I- La Convention de 1910 sur l'assistance et le sauvetage en mer et les Conventions de Genève de 1958 : l'enlèvement des épaves n'étant pas une priorité.....</i>	<i>35</i>
<i>II- La Convention de 1969 sur l'intervention en haute mer et le Protocole de Londres de 1973 : la première réglementation des épaves polluantes .....</i>	<i>37</i>
<i>III-La Convention de Montego Bay de 1982 : la première réglementation des épaves d'intérêt historique et archéologique.....</i>	<i>38</i>
SECTION 2 : DE LA CONVENTION DE 1989 SUR L'ASSISTANCE À LA RÉOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN DE 2003.....	40
<i>I- L'application de la Convention de 1989 sur l'assistance aux épaves.</i>	<i>40</i>
A- L'article 1 entraînant l'application de la Convention aux épaves : une faible conséquence sur le régime international des épaves .....	40
B- La confusion entre assistance et sauvetage .....	41

*II- La Convention sur la Protection du Patrimoine Culturel Subaquatique de 2001* .....42

*III- La Résolution du Parlement Européen de 2003 après l'évènement du Prestige* .....44

**Chapitre 2: La Convention de Nairobi du 18 mai 2007: premier régime juridique international**.....46

SECTION 1: UNE RÉGLEMENTATION QUASI COMPLÈTE .....46

*I-Le champ d'application et les définitions: les prémices d'une Convention claire et précise* .....47

A-Les treize définitions de l'article 1 .....47

B- Le champ d'application de la Convention (article 3 et 4) .....49

*II- Les objectifs et principes généraux (article 2): la notion de mesures proportionnées*.....49

*III- La déclaration des épaves (article 5): l'obligation du capitaine* .....50

*IV- La détermination du danger (article 6) par des critères précis* .....51

*V- La localisation (article 7) et la signalisation de l'épave (article 8): deux mesures nécessaires traitées pour la première fois* .....53

*VI- La procédure de l'enlèvement de l'épave et les obligations du propriétaire (article 9)*.....54

*VII - La responsabilité du propriétaire concernant les frais engagés*....55

A- la responsabilité du propriétaire (article 10) .....55

B- La limitation de responsabilité du propriétaire : une possibilité offerte par la Convention de Nairobi .....57

*VIII- L'obligation d'assurance ou garantie d'assurance financière: une obligation nouvelle du propriétaire*.....58

A- Les conditions d'application de l'obligation d'assurance .....58

B- Les documents attestant d'une souscription d'assurance ou autre garantie financière .....59

C- Les éléments du certificat d'assurance .....59

D- Le montant de la garantie .....60

SECTION 2: L'ENTRÉE EN VIGUEUR DE LA CONVENTION DE NAIROBI EN FRANCE:  
DES CONSÉQUENCES MULTIPLES SUR LE RÉGIME FRANÇAIS .....61

<i>I- Les conséquences financières: une protection complète de l'Etat contre les coûts élevés de l'enlèvement des épaves.....</i>	<i>61</i>
<i>II- Les conséquences économiques: l'obligation d'assurance .....</i>	<i>62</i>
<i>A- De faibles conséquences pour les assureurs .....</i>	<i>62</i>
<i>B- De faibles conséquences pour les armateurs .....</i>	<i>64</i>
<i>III- Les conséquences environnementales : une protection renforcée de l'environnement .....</i>	<i>64</i>
<i>IV- Les conséquences juridiques : l'adaptation du régime français.....</i>	<i>65</i>
A- L'adaptation de la définition d'épave .....	66
B- L'adaptation de la procédure d'enlèvement des épaves .....	67
1 - L'obligation de déclaration du capitaine et de l'exploitant.....	67
2- La détermination du danger de l'épave .....	67
3- La localisation et la signalisation de l'épave .....	68
C- Le champ d'application du nouveau régime .....	68
D- L'adaptation du régime de l'assurance sur les créances maritimes..	69
<i>V- Les conséquences administratives: la délivrance de nouveaux certificats.....</i>	<i>69</i>
A- Le régime pour les navires de pavillon français .....	69
B- Le régime pour les navires battant le pavillon d'un Etat non Partie à la Convention .....	70
SECTION 3: LES LIMITES DE LA CONVENTION DE NAIROBI.....	70
<i>I- La Convention de Nairobi limitée à la notion de danger.....</i>	<i>71</i>
<i>II- Un système de responsabilité du propriétaire incomplet.....</i>	<i>71</i>
<b>Conclusion.....</b>	<b>73</b>
Bibliographie .....	74
Table des Matières.....	75

## Résumé

Trois millions d'épaves reposent dans le fonds des océans. Certaines d'entre elles ont une valeur historique ou archéologique, d'autres sont polluantes pour l'environnement marin ou encore peuvent causer un danger pour la navigation.

Les épaves existent depuis que le premier navire ou engin flottant a été mis à flot et continueront de subsister. C'est pourquoi il est important qu'un régime complet soit mis en place.

Le régime français a été posé dès 1961. Cependant, ce dernier doit être modifié et adapté aux besoins d'aujourd'hui.

Pour ce qui est du régime international, plusieurs Conventions sont intervenues mais sans jamais établir un véritable régime international sur le retraitement des épaves. Il faudra attendre 2007 avec la Convention de Nairobi. Cette dernière vient offrir un régime complet sur l'enlèvement des épaves représentant des dangers tant pour la navigation que pour l'environnement marin.

La Convention de Nairobi a été ratifiée en France par une Loi du 7 juillet 2015 et est entrée en vigueur dans notre régime par le Décret du 18 mai 2016. De ce fait, des modifications du régime français seront à effectuer afin que ce dernier soit en conformité avec la Convention.

*Three million wrecks are sleeping in the oceans' deep. Some of them are historical or archeological, others can pollute the marine environment or be a danger for navigation.*

*Wrecks exist since the first ship sailed the sea and even with new technologies, wrecks are not likely to disappear. It is therefore very important to create a binding regulation on wreck removal.*

*The current French regulation has been created in 1961. This regime, however, is obsolete, and no longer adequate in its ability to meet contemporary needs.*

*Examining the international regime, it appears that several mutually independent Conventions have been created, but a unified international regime on wreck removal has not been achieved.*

*Only in 2007 did the Nairobi Convention offer a real and precise regulation on the removal of dangerous wrecks.*

*The Nairobi Convention was ratified in France on the 7th July 2015 and entered into force by the Décret of 18 May 2016. The French regime has yet to be modified in order to be in compliance with the Nairobi Convention.*