



HAL
open science

Le retirement des épaves maritimes pour la protection de la mer

Sandrine Drapier

► **To cite this version:**

Sandrine Drapier. Le retirement des épaves maritimes pour la protection de la mer. Patrick Chaumette. Transforming the Ocean Law by Requirement of the Marine Environment Conservation - Le Droit de l'Océan transformé par l'exigence de conservation de l'environnement marin, Marcial Pons, 2019, 978-84-9123-635-1. halshs-02398386

HAL Id: halshs-02398386

<https://shs.hal.science/halshs-02398386v1>

Submitted on 7 Dec 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

CHAPTER 26

LE RETIREMENT DES ÉPAVES MARITIMES POUR LA PROTECTION DE LA MER

Sandrine DRAPIER

*MCF HDR en Droit privé à l'Université du Mans
Membre associé CDMO de l'Université de Nantes*

ABSTRACT : *In contrast to the original source of values that treasure hunters track down, lies the wreckage, a source of discomfort and impoverishment, pollution and danger. The abundance of provisions applicable to these wrecks in domestic and international law is matched only by the remaining flutter of legal qualification. In domestic law, its state results from the meeting of three criteria: the non-buoyancy, the absence of crew on board and the absence of custody or manoeuvring measures, which applies to a diversity of goods found in France. Apart from any assistance issue, international law has had to take into account the reality of the oceans and the diversity of marine waste to specifically manage wreck removal, through the Nairobi Convention of 18 May 2007, built in France on May 18, 2016. The properties described as wrecks are not abandoned, they have an owner responsible for their recovery, removal or dismantling. To put out of water a wreck thus supposes to settle the question of the prerogatives of the owner on her, in perspective with the urgency or the dangers that it represents for the marine circulation or the environment in particular. However, the costs of the wreckage at sea exceed those related to its abduction, as envisaged by the 2007 Nairobi Convention. Clarifications will be offered on the issues of obligations and responsibilities of the owner of the wreck.*

Keywords : *removal of maritime wrecks ; protection ; sea.*

RÉSUMÉ : *À l'opposé de la source originaires de valeurs que les chasseurs de trésors traquent, se trouve l'épave, source de gêne et d'appauvrissement, de pol-*

lutions et de dangers. Le foisonnement des dispositions applicables à ces épaves maritimes, en droit interne et international, n'a d'égal que les flottements restants en matière de qualification juridique. En droit interne, son état résulte de la réunion de trois critères : la non flottabilité, l'absence d'équipage à bord et l'absence de mesures de garde ou de manœuvre, ce qui s'applique à une diversité de biens retrouvés en mer. En dehors même de toute question d'assistance, le droit international a dû prendre en compte la réalité des océans et la diversité des rebuts maritimes pour gérer spécifiquement l'enlèvement des épaves, à travers la convention de Nairobi du 18 mai 2007, intégrée en France le 18 mai 2016. Les biens qualifiés d'épaves n'étant pas abandonnés, ils ont un propriétaire chargé de leur récupération, enlèvement ou démantèlement. Mettre hors d'eau une épave suppose donc de régler la question des prérogatives du propriétaire sur elle, en perspective avec l'urgence ou les dangers qu'elle représente pour la circulation maritime ou l'environnement particulièrement. Cela étant, les frais faisant suite au trouble créé par l'épave en mer dépassent largement ceux liés à son enlèvement, tel qu'envisagé par la convention de Nairobi de 2007. Des clarifications seront proposées sur les questions d'obligations et de responsabilités du propriétaire de l'épave.

Mots-clés : *retirement des épaves maritimes ; protection ; mer.*

Tant de récits ont été consacrés aux navires, partis pour des courses aussi lointaines que risquées et, finalement, victimes d'infortune en mer. Peu importe le courage déployé par les équipages, la mer généralement victorieuse emporte avec elle leurs embarcations qui seront *de facto* reléguées au rang d'épaves¹. Disséminées dans les profondeurs des fonds, celles-ci hantent l'imaginaire collectif depuis la nuit des temps.

Les épaves de bateaux sont très tôt exondées comme source d'enrichissement par leurs découvreurs. Mais ce n'est qu'au milieu du vingtième siècle que la découverte d'épaves « à caractère » commence à être encadrée au titre de la protection du patrimoine culturel mondial², en raison de leur intérêt archéologique, historique ou culturel. Plus tard, dans les années soixante-dix, avec l'apparition de navires construits dans des matériaux moins nobles, les épaves sont devenues des sources de dangers et de pollutions, difficilement recyclables, peu valorisables

¹ Voir « épave », du latin *exavidus* « épouvanté », tout d'abord appliqué aux animaux effrayés, égarés. L'expression « épave de mer » est connue de la langue française depuis 1581 ; elle correspond à la coque d'un navire naufragé, à un objet abandonné en mer ou rejeté sur le rivage. *Le Petit Robert de la langue française*, éd. 2016. Sur ce thème : DU PONTAVICE, E. (1960), *Les épaves maritimes, aériennes et spatiales en droit français*, thèse Paris, LGDJ ; de JUGLART M., et du PONTAVICE, E. (1965), *Le régime des épaves maritimes*, JCP, G, I, 1942 ; RIGAMBERT, C. (1998), *Le droit des épaves maritimes de l'Antiquité au XXI^e siècle*, ADMO, t. XVI, 371 et s. ; REZENTHEL, R. (2007), *Le régime des épaves maritimes*, DMF, 195 et s. ; HA NGOC, J. (2017), *Épaves maritimes*, Juris Classeurs Transport, fasc. 1140.

² Par ex, voir Convention de La Haye sur les lois et coutumes de la guerre sur terre de 1907, spéc. pour la spécificité des biens culturels, art. 27 et 56 ; Convention pour la protection des biens culturels en cas de conflit armé, signé le 14 mai 1954 à La Haye et entrée en vigueur le 7 août 1956 ; Cons. déjà, « Instructions de Lieber » (pour le comportement des armées des États-Unis d'Amérique en campagne) proclamées par le Pst A. Lincoln, le 24 avril 1863.

et source d'embarras³. D'où les deux facettes de l'épave : le navire, tour à tour « source de créances, puis source de dettes »⁴, peut être envisagé, une fois sombré, comme trésor maritime ou, à l'opposé, comme rebut des mers.

Les conditions de leur mise hors d'eau relèvent aujourd'hui de deux codifications différentes, tenant compte du caractère polysémique du terme « épave ». En présence d'épaves « à caractère », communément perçues comme des trésors, mais qualifiées juridiquement de biens culturels maritimes⁵, le retraitement est strictement régi par le code du patrimoine⁶. À l'opposé de la source originaire de valeurs, très recherchée et disputée, le sort de l'épave contemporaine est réglé par le code des transports⁷.

Pendant longtemps, seule l'épave, source de créances⁸, à travers sa découverte, sa conservation et les droits de l'inventeur, a semblé digne d'intérêt pour le législateur⁹. Il a ici suivi le même schéma qu'en matière d'archéologie préventive pour éviter la dispersion du patrimoine commun de l'Humanité. À l'image du droit de l'archéologie terrestre¹⁰, articulé sur la stratégie de protection du patrimoine et des connaissances, le droit des biens culturels maritimes reprend un schéma de prévention contre les fouilles incontrôlées. Comme la mise hors d'eau des choses ainsi recouvrées est susceptible de provoquer leur disparition¹¹, trois règles essentielles sont posées : l'autorisation préalable des prospections, la prescription d'office de mesures conservatoires et l'obligation de déclaration des découvertes.

³ REMOND-GUILLOU, M. (1979), *La protection de la mer contre les épaves de navires*, RJE, 91-101, spéc. 92 : « L'épave, depuis toujours source de convoitise, partant source de rêves, (n'est) plus aujourd'hui qu'une source d'ennuis. Aujourd'hui en effet, l'épave obstrue, l'épave pollue, l'épave n'est plus qu'une triste ordure » ; Sur l'utilité d'enlever les épaves maritimes, voir GRIGGS, P. (2006), *Le projet de Convention sur l'enlèvement des épaves*, DMF, 683 et s.

⁴ Sur l'idée d'une épave, « source de créances à sources de dettes », voir les réflexions de REMOND-GUILLOU, M. (1979), spéc. son article intitulé « La protection de la mer contre les épaves des navires », RJE, n° 2.

⁵ Convention sur la protection du patrimoine culturel subaquatique de 2001 dans le cadre de l'UNESCO, adoptée le 2 novembre 2001, entrée en vigueur le 2 janvier 2009 et ratifiée par la France (D n° 2013-394 du 13 mai 2013).

⁶ La loi du 27 septembre 1941, et les textes en précisant les conditions d'application, pour les trésors découverts au fond des mers ou sur ses rivages, a été modifiée par la loi du 1^{er} décembre 1989, *relative aux biens culturels maritimes* ; codifiée aux art. L. 532-1 s. C. du Patrimoine avec l'Ord. n° 2004-178 du 20 février 2004.

⁷ Art. L. 5142 et s. C. Transports.

⁸ C'est aux magistrats de régler, au fil des naufrages, le sort de l'épave, source de dettes, à travers les démêlés entre l'administration et les propriétaires de navires coulés qui s'en désintéressaient.

⁹ Né de la loi du 24 novembre 1961 *relative à la police des épaves maritimes* : loi n° 61-1262 du 24 novembre 1961 (D. 1961, 352) et son décret n° 61-1547 du 26 décembre 1961 (D. 1962, 41) complété par un arrêté du 4 février 1965 (D. 1965, 106), lui-même modifié par l'arrêté du 9 janvier 1987 (D. 1987, 117). La loi de 1961 est issue d'une refonte de la législation de l'Ancien droit qui remontait à l'Ord. sur la Marine de 1681, liv. IV, tit. IX, à laquelle l'art. 717 C. civ. en 1804 renvoyait. Voir plus récemment les décrets n° 78-847 du 3 août 1978 (D. 1978, 375), n° 85-632 du 21 juin 1985 (D. 1985, 347) et n° 91-1226 du 5 décembre 1991 (D. 1992, 3) modifiant celui de 1961. *Adde* la loi n° 96-151 du 26 février 1996, *relative aux transports* (D. 1996, 91).

¹⁰ La Convention sur la protection du patrimoine culturel subaquatique de 2001 dans le cadre de l'UNESCO, adoptée le 2 novembre 2001 (Ann. CMI 2002, 154 et s.) reflète le besoin d'assurer la même protection au patrimoine culturel submergé que celle déjà accordée au patrimoine culturel terrestre.

¹¹ Voir les objectifs de la convention de l'Unesco du 2 novembre 2001, Ann. CMI 2002, 154 et s.

Sont ici concernés toute sorte de biens culturels maritimes¹² et tout type de prospections, fouilles ou sondages, qu'ils soient recherchés à l'aide de matériels de détection ou découverte fortuite. Une autorisation ou une déclaration à l'autorité administrative est impérative pour pouvoir les mettre hors d'eau¹³. Cette obligation s'applique à toute découverte et en toutes circonstances¹⁴.

Le règlement de la valeur a même fini par limiter définitivement les droits de l'inventeur. La propriété est attribuée à l'État par décision du ministre de la culture¹⁵ : soit après expropriation du bien culturel appartenant au propriétaire privé, soit à l'issue de trois années suivant la date à laquelle la découverte a été rendue publique¹⁶, quand le propriétaire n'est pas susceptible d'être retrouvé. En contrepartie, l'autorité administrative pourra accorder au découvreur une récompense, dont la nature et le montant seront fixés unilatéralement¹⁷.

Là où les biens culturels maritimes doivent naturellement être laissés sur place, sauf mise hors d'eau accidentelle¹⁸, à l'inverse, il faut plutôt s'empresse de retirer l'épave contemporaine qui ressemble davantage à une charge financière. Des enjeux économiques, diplomatiques et écologiques poussent à retirer le plus rapidement possible les épaves « sans caractère », ou tout autre engin maritime flottant, trouvés en mer ou sur le littoral.

Sans doute cette épave « rebut » est celle dont le traitement juridique apparaît le plus préoccupant aujourd'hui et fera seule l'objet de cette étude. En effet, la taille des bateaux, comme la nature des marchandises transportées, ne font qu'accroître les risques pesant sur l'environnement et la sécurité maritime¹⁹. L'opération, qui consiste à retirer hors d'eau des navires échoués, ou des conteneurs trouvés en mer, devient cruciale. Comme un écho à la dégradation généralisée de l'environnement, menaçante, le retraitement de l'épave est alors traité sous le signe de l'urgence.

¹² C'est-à-dire les gisements, épaves, vestiges ou généralement tout bien qui, présentant un intérêt pré-historique, archéologique ou historique, est situé dans le sol ou le sous-sol du domaine public maritime ou au fond de la mer dans la zone contiguë : art. L. 532-1 et 532-12 C. patr., soit jusqu'à douze milles marins pour le domaine public maritime et vingt-quatre milles à partir des lignes de base pour la zone contiguë. Voir spéc. GARCIN, C., *La protection du patrimoine culturel sous-marin depuis la loi n° 89-874 du 1^{er} décembre 1989*, ALD 1990, 135. LAVIALLE, C., *La loi n° 89-874 du 1^{er} décembre 1989 relative aux biens culturels maritimes*, JCP 1991, I, 3489. GURUN, G., *L'épave, bien culturel maritime : une notion à découvrir*, ADMO, 1995, t. XIII, 269 et s.

¹³ Au plus tard dans les quarante-huit heures de la découverte ou de l'arrivée au premier port.

¹⁴ CE, 30 mars 2016, n° 377945 (*navire Thésée*) : DMF, n° 794, 1^{er} sept. 2017, note V. NEGRI ; AJDA 2016, 1666 et s.

¹⁵ Art. L. 532-11 C. du patrimoine.

¹⁶ Art. L. 532-2 C. du patrimoine.

¹⁷ Art. 716 C. Civil inapplicable ici, cons. art. 532-6 C. du patrimoine : le souverain n'hésitant pas, en l'occurrence, à se tailler « la part du lion », ignorant au passage les règles élémentaires du partage égalitaire... prévalant même entre pirates !

¹⁸ Art. L. 532-3 et art. L. 532-7 et s. C. du patrimoine, ainsi que L. 542-1 et s. C. du patrimoine sur l'utilisation de techniques de détection.

¹⁹ Des échouages tristement connus, comme l'Amoco Cadiz, ou plus récemment le Costa Concordia, témoignent des enjeux économiques, écologiques et politiques drainés par ces bateaux devenus dangereux.

La gestion de l'opération d'enlèvement dépend étroitement de la qualification que le juriste entend donner aux biens ayant fait naufrage. En effet, la catégorie d'épaves englobe divers engins flottants et sa définition présente des contours variables selon la zone maritime exactement concernée par l'échouage et les textes juridiques applicables.

Le régime juridique propre à l'opération de retraitement elle-même reste ainsi déterminé par la zone de situation de l'épave dans la logique de la convention de Montego Bay sur le droit de la mer de 1982²⁰. Si l'on excepte la règle selon laquelle la loi du pavillon s'applique aux épaves des navires de guerre et autres navires d'État appartenant ou exploités par un État à des fins gouvernementales et non commerciales, il n'existe aucun texte général régissant aujourd'hui l'extraction des épaves en haute mer. En revanche, si elle se situe dans la zone économique exclusive, c'est la convention de Nairobi, adoptée le 18 mai 2007 et intégrée en France par le décret n° 2016-615 du 18 mai 2016²¹, qui s'applique. En dehors de cette zone, en mer territoriale précisément, l'État côtier peut recourir à son droit interne et, pour prendre l'exemple français, à l'Art. L. 5141-1 du Code des transports²².

Tout particulièrement, en comparant les dispositions de la convention de Nairobi de 2007 et celles du Code des transports, la première donne une définition de l'épave moins restrictive. En même temps qu'elle présente l'avantage d'apporter des règles communes aux grandes puissances maritimes pour gérer l'enlèvement des épaves propres aux navires de gros tonnage, elle pose l'obligation d'une assurance pour garantir le remboursement aux États des frais engagés au titre du retraitement. S'il en découle des charges supplémentaires en matière de risques assurables, tant les dangers, et donc les coûts, augmentent avec les tailles de navires et les nouvelles routes maritimes empruntées, cette convention ne règle pas tout. Elle renvoie notamment aux États la question du régime de responsabilité au titre des dommages causés par l'épave, en matière environnementale par exemple²³.

Outre cet aspect financier, l'enjeu sera ici de comparer les règles du droit interne avec le dispositif issu de la convention de Nairobi de 2007 pour préciser la notion même d'épave maritime, dont les contours juridiques restent variables (1). Les règles conventionnelles sur l'enlèvement pouvant également s'appliquer dans les eaux territoriales si les États le souhaitent, le champ de la responsabilité du propriétaire de l'épave sera examiné pour les dommages causés au-delà de la seule obligation de retraitement (2).

²⁰ LEGENDRE, V. C. (1975), *Les épaves et le droit international maritime*, DMF, 195 et s.

²¹ Voir le décret n° 2016-615 du 18 mai 2016 portant publication de la convention internationale sur l'enlèvement des épaves adoptée à Nairobi le 18 mai 2007, signée par la France le 24 septembre 2008, dite convention de Nairobi et publié au JO n° 0116 du 20 mai 2016. La Convention peut entrer en vigueur en France, ayant été ratifiée par plus de dix États conformément aux exigences de l'art. 18, § 1. Elle concerne aujourd'hui plus de 24 États signataires, dont les principales puissances maritimes mondiales.

²² À moins de 12 milles des côtes.

²³ Indemnisation due au titre du préjudice écologique, tel qu'il est prévu aux art. 1386-19 et s. C. Civil.

1. LA NOTION D'ÉPAVE MARITIME

Là où la belle épave maritime doit continuer à rester immergée, il faut pressentiment retirer des flots l'épave sans caractère en raison des dangers potentiels qu'elle recèle. Le foisonnement des règles applicables aux épaves maritimes²⁴ n'a d'égal que les flottements restants en matière de qualification. Se pencher sur cette qualification, qui concerne les navires modernes, les cargaisons flottantes ou les plates-formes à la dérive, implique de fournir les critères de référence (1.1). Le critère prioritaire pour définir l'épave maritime passe de la non flottabilité de l'engin perdu en mer, exigée en droit interne, à celui de menace imminente résultant de l'engin échoué ou à la dérive, préférée en droit international (1.2).

1.1. De la variété des épaves maritimes

Le code des transports envisage seulement les épaves sans caractère au moyen d'une énumération à la manière anglo-saxonne²⁵. L'actuel Art. L. 5142-1 dénombre trois catégories précisément identifiées : d'un côté, les épaves de navires ou autres engins maritimes flottants, de l'autre les marchandises et cargaisons et, enfin, les épaves d'aéronefs trouvés en mer ou sur le littoral maritime.

Précisément, au cours des cycles de son existence, un bateau passe ainsi du statut de navire, dès sa commercialisation, à celui de déchet à la fin de son exploitation, jusqu'à prendre celui d'épave s'il connaît un naufrage entre temps. C'est en fin de vie qu'il risque le plus de connaître cette dernière qualification, au cours de son dernier voyage vers le pays choisi pour son démantèlement.

Le passage juridique d'état de navire à épave « sans caractère » est en soi parfaitement mesurable. Au-delà de son apparence, l'état d'épave maritime résulte de trois critères²⁶ : la non flottabilité, l'absence d'équipage à bord et l'inexistence de mesures de garde ou de manœuvre, sauf si cet état fait suite à un abandon volontaire en vue de soustraire l'engin flottant à la réglementation douanière²⁷.

Pour reprendre la première caractéristique, le navire ou l'engin flottant doit avoir perdu toute flottabilité. L'état matériel du navire doit attester qu'il n'est plus

²⁴ Voir spéc. deux textes de droit communautaire susceptibles de s'articuler avec la convention de Nairobi de 2007 : la directive 2002/59/CE du 27 juin 2002 *relative au système communautaire de suivi du trafic des navires* et la directive 2009/20/CE du 23 avril 2009 *relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes*. À cela viennent se juxtaposer la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures et le protocole du 2 novembre 1973, intégrés à l'art. L. 218-72 C. Environnement.

²⁵ Les épaves de navires ; les aéronefs en état d'innavigabilité ; les embarcations, machines, agrès, ancres, chaînes, engins de pêche abandonnés, et les débris des navires et aéronefs ; les marchandises jetées ou tombées à la mer et, enfin, les objets perdus ou abandonnés.

²⁶ Art. L. 5142-1 C. Transp. : « 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 manœuvres ».

²⁷ Art. L. 5142-1 al. 2 C. Transp.

manœuvrable, ni réellement apte à affronter les risques de la mer. Cet élément objectif vise les seuls cas d'innavigabilité totale et irrémédiable. *A contrario*, les navires échoués, ou semi-submergés, restent qualifiés de navires, et non d'épaves, s'ils se trouvent en mesure de se déséchouer par leurs propres moyens ou par une aide extérieure comme un remorquage.

Ensuite, le navire doit avoir été abandonné par son équipage ou celui qui en avait la garde. Ce critère traduit l'attitude du personnel à bord, qui a quitté le navire et n'assure plus la surveillance, ni la maîtrise de la chose. Il conduit à la perte du *corpus* de la chose par son gardien ou propriétaire. Ce faisant, l'hypothèse classique du navire à la dérive, en partie immergé, ne peut être qualifiée d'épave s'il est en mesure de reprendre la mer moyennant réparation.

En pratique, l'épave maritime recouvre alors plusieurs réalités : le navire en tant que tel, mais aussi les marchandises transportées ou tout engin flottant coulé, dérivant en mer ou retrouvé sur le rivage. Aussi bien, distinguer l'épave de la *res derelicta*, volontairement abandonnée, jetée en mer ou sur le rivage, apparaît presque toujours comme un exercice imposé.

Un tel risque de confusion est bien réel, à tel point que la loi du 3 juillet 1985²⁸ a créé une catégorie intermédiaire, celle de « navire abandonné », de manière à renforcer les pouvoirs de l'État sur ces navires, au détriment des droits du propriétaire. Cette loi vise le navire, ou tout autre engin, en état de flottabilité, avec aucun équipage à bord, ni mesure de garde et de manœuvre, présent dans les eaux territoriales ou les eaux maritimes intérieures et présentant un danger. Un régime particulier pour ces navires abandonnés, en état de flottabilité, s'est ainsi imposé. Ils peuvent être réduits à de simples déchets, mais ne sauraient être qualifiés d'épaves dès lors qu'ils sont encore navigables. Si l'abandon est caractérisé et s'il y a urgence, résistance ou négligence du propriétaire, l'administration peut intervenir et les mettre hors d'eau aux frais et risques de celui-ci, de l'armateur ou de l'exploitant²⁹.

En vérité, cette qualification de navire abandonné est une réponse directe apportée à certains propriétaires « indéliçats » qui, ne pouvant plus exploiter leur navire, le laissent croupir dans les eaux portuaires, intérieures ou territoriales, sans surveillance. Cette pratique rejoint d'ailleurs la situation des navires en fin de vie, qui pose naturellement la question de leur traitement et de leur démantèlement ; l'état de flottabilité les excluant *ipso facto* de la catégorie d'épave.

²⁸ Loi n° 85-662 du 3 juillet 1985 et décret n°87-830 du 6 octobre 1987, repris par l'art. L. 5141-1 et 2 C. Transp ; TASSEL, V. Y. (1989), *Des navires et engins flottants abandonnés dans les eaux territoriales et les eaux intérieures (loi du 3 juillet 1985)*, ADMO, université de Nantes t. X, 189 et s.

²⁹ Art. L. 5242-16 C. Transp ; Cons., TASSEL, Y. (1989), *Des navires et engins flottants abandonnés dans les eaux territoriales et les eaux intérieures*, ADMA, université de Nantes, 189 et s.

1.2. L'épave : de la non flottabilité à la menace imminente

La conception française de l'épave, reposant en grande partie sur l'état de non flottabilité, est peut-être satisfaisante en son principe, mais elle n'a pas levé toutes les incertitudes pratiques. Pour faire face aux transferts de plus en plus dangereux, vers des pays lointains, chargés de démanteler les navires en fin d'exploitation, en raison de l'optimisation économique constamment recherchée, le juriste devrait répondre par des exigences particulières, communes aux pays de l'Union européenne. Les navires, en fin de cycle, devraient être astreints à déclarer au préalable leur itinéraire et peut-être obligés de suivre des routes prédéfinies, en raison des dangers qu'ils représentent au cours de leur transfert³⁰.

En effet, dans l'espace maritime où, par définition, les frontières relèvent bien souvent des seules facultés d'abstraction et de l'imaginaire des juristes, l'épave, au fil des courants, risque naturellement de traverser plusieurs zones maritimes et d'être saisie par plusieurs législations. C'est pourquoi, pour s'en tenir à l'espace maritime de l'Union européenne, il serait sans doute opportun de qualifier les épaves de manière commune, pour régler les conditions de leur retraitement par voie de directive ou, mieux encore, de règlement, tant les attentes et les enjeux semblent de première importance.

Partant de cette qualification commune, une procédure accélérée de retraitement des épaves, uniforme pour tous les États membres, pourrait s'imposer, aux frais et charge de leur propriétaire, sur le modèle de la convention de Nairobi de 2007. Ce texte européen, unique, à écrire, aurait ainsi le mérite de fixer un cadre lisible pour tous ceux qui naviguent dans les eaux européennes, qu'ils soient à la recherche de trésors ou qu'ils soient tentés par un dernier voyage... en transit vers un pays de démantèlement.

Plus en avance sur cette question, en dehors même de toute question d'assistance³¹, le droit international a dû tenir compte de la diversité des rebuts maritimes pour gérer spécifiquement l'enlèvement des épaves, à travers la convention de Nairobi du 18 mai 2007. Pour les pays l'ayant ratifiée, dont la France³², les dispositions y afférentes s'appliquent à la zone économique exclusive, à la zone adjacente aux eaux territoriales, dans la limite de 200 milles de la ligne de base. Si les eaux territoriales de chaque État sont par principe exclues, la Convention leur réserve cependant la possibilité de les intégrer³³.

La notion d'épave y est envisagée de manière bien moins restrictive qu'en droit interne, mettant l'accent sur le danger qu'elle peut représenter. Selon son ar-

³⁰ CE, 13 février 2006 : *DMF* 2006, 457, obs. REZENTHEL, R. (affaire du porte-avion Clémenceau). TOURE, B. (2008), « Le démantèlement des navires en fin de vie », *Rev. Dr. Transports*, dossier n° 2.

³¹ Régulée par la convention de Londres du 28 avril 1989, relative à l'assistance maritime.

³² Décret n° 2016-615 du 18 mai 2016 portant publication de la convention internationale sur l'enlèvement des épaves adoptée à Nairobi le 18 mai 2007, signée par la France le 24 septembre 2008 : *JO* n° 0116 du 20 mai 2016.

³³ TOURE, B., « Le démantèlement des navires en fin de vie », *Rev. Dr. Transports*, février 2008, dossier 2.

ticle premier, il s'agit de tout ou partie d'un navire naufragé, ou échoué, ou sur le point de l'être, y compris tout objet perdu en mer par un navire et qui est submergé, ou échoué, ou à la dérive³⁴. Quant à la cause de ce changement d'état juridique, l'accident de mer, il se définit comme un abordage, un échouement ou tout autre incident de navigation survenu à bord, ou à l'extérieur d'un navire, qui entraîne une menace imminente de dommages matériels pour un navire ou sa cargaison³⁵.

Nulle référence n'est faite ici à l'état de flottabilité ou d'abandon. L'essentiel est ailleurs ; la précision réside dans la définition de la notion de danger. Pas moins de quatorze critères servent à cerner cette notion, comme la vulnérabilité de la zone, la densité du trafic ou la nature de la cargaison. Ces critères rejoignent d'ailleurs ceux déjà utilisés pour déclarer des « zones maritimes particulièrement vulnérables », en raison de l'importance reconnue de leurs caractéristiques écologiques, socio-économiques ou scientifiques et de leur éventuelle vulnérabilité³⁶. La liste dressée par la Convention reste même ouverte sur toute autre circonstance pouvant nécessiter l'enlèvement de l'épave³⁷.

Les deux seules exclusions notables, inhérentes même au champ d'application de la convention, sont, d'un côté, la haute mer³⁸ et de l'autre, les navires et bâtiments de guerre³⁹ ; les épaves restant alors soumises, en principe, à la loi du pavillon du navire.

³⁴ Selon l'art. 1^{er} de la convention de Nairobi préc., le « navire » est désigné comme « 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 flottantes sauf lorsque ces plates-formes se livrent sur place à des activités d'exploration, d'exploitation ou de production des ressources minérales des fonds marins ».

³⁵ *Ibid.*

³⁶ Conformément à la réglementation européenne, la France a ainsi déclaré de nombreuses zones protégées au titre de Natura 2000 et leur a accordé une protection particulière. Voir par ex. le parc naturel marin d'Iroise, éloigné d'une quarantaine de nautiques de la zone de naufrage des navires Maersk Searcher et Shipper, deux navires danois remorqués en vue de leur transfert par la mer d'Iroise vers un chantier en Turquie pour leur démantèlement et coulant au large de l'île de Sein : Rapport n° 010951-01, « Naufrage des navires Maersk Searcher et Maersk Shipper, transferts de déchets et déconstruction des navires, leviers juridiques et bonnes pratiques techniques », *IGAM*, n° 2017-107, juillet 2017, établi par BERTHET, J. M.; KBAIER, R., et VEILLE, J. L.

³⁷ Art. 6 de la Convention de Nairobi préc.

³⁸ En cas de danger grave, de risque d'atteinte au littoral ou aux intérêts connexes, l'État concerné risque, comme, dans le modèle français, de mettre en demeure le propriétaire du navire, ou son exploitant, pour qu'il prenne les mesures adéquates. Le cas échéant, la puissance publique palliera la carence du propriétaire.

³⁹ D'une toute autre façon, les épaves des navires et bâtiments de guerre coulés font l'objet d'une immunité, quand bien même ils constitueraient une grave menace pour l'environnement marin en se transformant en de véritables cimetières marins, comme par exemple, les sous-marins à propulsion nucléaire coulés en mer Baltique. Sont ainsi protégés de toute qualification d'épave maritime les bâtiments de guerre, navires d'État et les navires utilisés à des fins de service public non commercial vis-à-vis de tout État autre que celui du pavillon, en haute mer comme lors de l'exercice de droit de passage inoffensif dans la mer territoriale. Voir l'art. 96 de la convention de Montego Bay. Sur le sujet, voir l'étude approfondie de SYMONIDES, J. et M., « Droits de l'État du pavillon sur les épaves des navires de guerre et des autres navires d'État utilisés à des fins non commerciales », REDNMA, déc. 2011 (<http://rednma.eumed.net>) : « Ces épaves peuvent-elles être sujettes à une extraction sans l'autorisation de l'État du pavillon et sans celle de l'État côtier ? L'État côtier n'acquiert aucun droit de propriété sur une épave d'un navire ou d'un aéronef en raison de sa localisation sur les terres ou les fonds marins sur lesquels il exerce sa souveraineté ou sa juridiction. L'accès à ces navires de guerre et autres navires, ainsi qu'à leurs cargaisons, situés dans des eaux archipélagiques étrangères, des mers territoriales ou des zones contiguës, est soumis au contrôle de l'État côtier conformément au droit international. C'est la politique de la plupart des

2. L'OBLIGATION DE RETIRER L'ÉPAVE EN CAS DE DANGER

Mettre hors de l'eau l'épave suppose que soit réglée la question de son emprise par son propriétaire, titulaire, comme pour toute chose, de l'usus et de l'abus et, en conséquence, de son obligation d'assumer les coûts du retraitement (2.1). Il va sans dire que sa responsabilité peut aller bien au-delà de ses seuls coûts d'enlèvement en l'obligeant à réparer les troubles que l'épave retirée a pu laisser (2.2).

2.1. L'obligation de retirer en qualité de propriétaire de l'épave

L'épave n'étant pas *res nullius*, le propriétaire du navire reste propriétaire de son épave. Il est dans l'obligation de procéder à la récupération, l'enlèvement ou la destruction de l'épave, dès lors qu'il est mis en demeure par les autorités maritimes d'y procéder⁴⁰. Il sera passé outre ce formalisme dans l'éventualité d'un danger grave et imminent. Précisément, en vue du sauvetage de l'épave ou de la cessation des dangers qu'elle représente, l'État français pourra, en mer territoriale, procéder à la réquisition des personnes ou des biens par l'autorité judiciaire⁴¹.

D'une manière plus saisissante, si le propriétaire est récalcitrant ou inconnu, il sera même procédé à la déchéance de la propriété sur le navire, ainsi que sur tout ce qu'il contient. L'État pourra alors prendre toutes les mesures nécessaires pour enlever l'épave, aux frais du propriétaire déchu⁴². Sans doute faut-il voir ici une illustration topique de la théorie de l'abus de droit appliquée en mer ; le propriétaire étant privé de son *abusus* en raison d'exigences supérieures à son seul intérêt particulier, telles la liberté d'accès au port ou la liberté de circulation en mer.

Cette procédure n'est pourtant pas toujours suffisante ; loin s'en faut. À titre d'exemple, à la suite du passage de l'ouragan Irma sur l'île de Saint-Martin le 6 septembre 2017, mille bateaux environ ont été sinistrés dans les différents ports de l'île, principalement dans la baie de Marigot pour la partie française⁴³. Cinq

gouvernements d'honorer les demandes des États souverains en respectant ces navires et aéronefs coulés ou en autorisant leurs visites ».

⁴⁰ Art. L. 5142-2 C. Transp. La mise en demeure présente des difficultés différentes selon la nationalité du propriétaire ou du navire. En effet, s'il est étranger, elle passe par le consulat de l'État dont le propriétaire est ressortissant. S'il est étranger et de nationalité différente du pays d'immatriculation du navire, la mise en demeure est adressée au consulat de l'État d'immatriculation du navire. Enfin, si le propriétaire est inconnu, il peut être procédé par voie de presse ou d'affichage.

⁴¹ Art. L. 5242-17 C. Transp. (Y compris en ce qui concerne le contentieux du droit à indemnité).

⁴² V. Cass. 1^{er} civ., 20 septembre 2017 (n^o 16-19.058) : la Cour rappelle que le Conseil d'État est compétent s'agissant du remboursement des frais d'enlèvement à l'État. - Rapp. CE, 15 avril 2011 (*navire Xing Ding Dao*) : DMF 2011, n^o 726, 552, obs. BONASSIES, P. - CAA Nantes, 28 octobre 2011 : DMF 2012, n^o 732, 14, obs. BONASSIES, P. Comp. l'affaire particulière du « Célacante », navire de pêche envoyé sur zone par le CROSS pour le sauvetage d'un voilier en détresse, tous deux victimes de naufrages ; l'État étant tenu de rembourser les sommes engagées à la suite de la mission de sauvetage : CAA Nantes, 20 juillet 2018 (n^o 17NT01562).

⁴³ Voir l'article intitulé « Saint-Martin, plus de 1 000 bateaux de plaisance sinistrés », Le Marin, 19/10/2017, www.lemarin.fr.

cents ont été répertoriés comme épaves par les autorités et leurs propriétaires ont été invités, dès décembre 2017, à procéder au retraitement dans les meilleurs délais. Une telle opération est devenue rapidement matériellement impossible au regard de difficultés ponctuelles quasi insurmontables... La question de la gestion des déchets et du transfert pour démantèlement et recyclage reste aussi en suspens. Il est difficile, en ces conditions, pour la collectivité territoriale de Saint-Martin, de mettre en œuvre les moyens de contraintes prévus.

Concevoir le retraitement de l'épave dans le seul rapport qui unit le propriétaire à sa chose paraît bien insuffisant pour protéger l'environnement, les populations locales et restaurer la libre circulation en mer à Saint-Martin. À l'avenir, pour faire face à des catastrophes d'une telle ampleur et accélérer le processus de déblaiement et de nettoyage, peut-être serait-il utile de mettre en place un plan de prévention des risques d'échouage des bateaux dans les ports ou rades, comme en matière d'incendie ou d'inondation. Non seulement ce cadre permettrait de recenser les propriétaires de navires au mouillage, mais il serait accompagné d'un plan d'action avec des moyens d'intervention publics d'envergure, prédéfinis et immédiatement mobilisables, pour gérer l'enlèvement jusqu'au démantèlement. Rien n'empêcherait d'intégrer *ab initio*, dans ce plan, les conditions de répartition de la charge financière entre les collectivités territoriales impliquées, le propriétaire de l'épave et son assureur.

La notion de danger, que l'État est censé évaluer avant d'obliger le propriétaire au retraitement, demeure au cœur des dispositifs sur l'enlèvement d'épaves. L'illustration en est faite par les quatorze critères pour décrire le danger⁴⁴, énoncés par la convention de Nairobi de 2007⁴⁵. Ceux-ci permettent d'englober toute sorte de menaces potentielles pesant sur l'environnement ou l'économie locale, dans une conception élargie de l'obligation de retraitement. C'est une manière de répondre aux exigences des États d'imposer quasi systématiquement l'enlèvement de l'épave, ainsi que la restauration de la zone touchée, au-delà de l'exigence d'un danger imminent. Faut-il y voir un souhait de recouvrer plus de souveraineté éta-

⁴⁴ Art. 6 de la convention de Nairobi préc. : « Pour établir si une épave présente un danger, l'État affecté tient compte des critères ci-après : a) Type, dimensions et construction de l'épave ; b) Profondeur d'eau dans la zone ; c) Amplitude de la marée et courants dans la zone ; d) Zones maritimes particulièrement vulnérables identifiées et, le cas échéant, désignées conformément aux directives adoptées par l'Organisation, ou zone clairement définie de la zone économique exclusive où des mesures spéciales obligatoires ont été adoptées en application du paragraphe 6 de l'article 211 de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 ; e) Proximité de routes maritimes ou de voies de circulation établies ; f) Densité et fréquence du trafic ; g) Type de trafic ; h) Nature et quantité de la cargaison de l'épave, quantité et types d'hydrocarbures (par exemple, hydrocarbures de soute et huiles de graissage) à bord de l'épave et, en particulier, dommages que pourrait entraîner la libération de la cargaison ou des hydrocarbures dans le milieu marin ; i) Vulnérabilité des installations portuaires ; j) Conditions météorologiques et hydrographiques du moment ; k) Topographie sous-marine de la zone ; l) Hauteur de l'épave au-dessus ou au-dessous de la surface de l'eau à la plus basse marée astronomique ; m) Profils acoustiques et magnétiques de l'épave ; n) Proximité d'installations au large, de pipelines, de câbles de télécommunications et d'ouvrages analogues , et o) Toute autre circonstance pouvant nécessiter l'enlèvement de l'épave ».

⁴⁵ L'État signataire peut aussi choisir de s'en remettre aux dispositions de la Convention pour sa zone territoriale.

tique sur les mers et de maîtriser les zones littorales face au développement des risques engendrés par de nouvelles activités en mer ?⁴⁶.

La convention de Nairobi impose ainsi une procédure prédéfinie à l'État affecté pour enjoindre le propriétaire de l'épave dangereuse de la retirer⁴⁷. L'État affecté reste seul maître de l'évaluation du danger, de l'appréciation de la nécessité de retirer l'épave, des délais de l'opération, des méthodes envisagées pour y procéder, comme du résultat souhaité. Il décide des mesures nécessaires « pour s'assurer que l'opération se déroule d'une manière qui respecte [...] la sécurité et la protection du milieu marin »⁴⁸, tout en s'assurant de la proportionnalité entre les mesures prises et les dommages subis. Peu importe donc les droits premiers du propriétaire sur son épave !

Dans l'hypothèse d'un danger imminent ou d'un propriétaire récalcitrant, les pouvoirs de l'État impacté s'avèrent même renforcés. L'État concerné pourra procéder au retraitement par les moyens les plus pratiques et les plus rapides disponibles⁴⁹, aux frais du propriétaire. La décision de retraitement devient un acte juridique unilatéral indépendant de sa volonté⁵⁰. Le sort de l'épave et la décision de son retraitement finissent ainsi par échapper totalement aux prérogatives de son propriétaire⁵¹.

En d'autres termes, la convention de Nairobi pose le devoir de retirer et le principe de responsabilité financière à la charge du propriétaire de l'épave, qui peut être recherché pour tous les frais occasionnés par l'opération d'enlèvement. Il est même contraint de contracter une assurance de nature à garantir aux États le recouvrement des frais éventuels.

Ceci étant, dans le cadre de l'Union européenne, l'ambition pourrait être de renforcer, les obligations du propriétaire de navires pour canaliser les pratiques de certains acteurs économiques manquant de discernement quant à l'état de leur navire, au choix de la route maritime suivie ou aux circonstances en mer. Le manquement à une obligation communautaire de participer à un plan de prévention, de contribuer à un plan d'action ou même de vigilance, pourrait ainsi automatiquement générer la faute du propriétaire en cas de dommages causés par des biens échoués ou récupérés en mer.

D'ailleurs, les frais faisant suite au trouble provoqué par l'épave dépassent largement ceux liés au seul retraitement⁵², mais la convention de Nairobi n'en dit rien.

⁴⁶ La convention de Nairobi peut aussi concerner la zone maritime territoriale des États signataires, s'ils en décident ainsi.

⁴⁷ Art. 9, § 1 et 2 de la convention de Nairobi préc. : l'État d'immatriculation du navire, le propriétaire du navire et les éventuels autres États concernés, doivent être immédiatement informés.

⁴⁸ Art. 9, § 4 de la convention de Nairobi préc.

⁴⁹ Art. 9, § 7 et 8 de la convention de Nairobi préc.

⁵⁰ Sous réserve de la discussion des moyens techniques utilisés pour le retraitement et payés par le propriétaire de l'épave.

⁵¹ VIALARD, A., *Déclin du droit de propriété privée dans le nouveau régime juridique des épaves*, DMF 1983, 505 et s.

⁵² Cons. la directive 2009/20/CE du 23 avril 2009 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes.

2.2. La responsabilité du propriétaire pour les troubles laissés par l'épave retirée

La responsabilité du propriétaire de l'épave relève essentiellement du droit commun de la responsabilité civile pour les dommages causés aux choses ou aux personnes puisque l'épave a perdu sa qualité de navire⁵³.

Si le dommage provient de l'inexécution d'une obligation à la charge du propriétaire, par exemple la perte de marchandises à bord, il met en jeu sa responsabilité contractuelle en vertu des Arts. 1231 et suivants du Code civil. Dans la situation courante où des rapports présentant un élément d'extranéité mettent en jeu les règles européennes en matière contractuelle, si les parties n'ont pas pris la précaution de choisir la loi applicable⁵⁴, le règlement européen de « Rome I » propose une multitude de critères de rattachement potentiellement applicables⁵⁵. Port de destination, port d'origine, nationalité du capitaine ou de l'armateur, pays d'immatriculation du navire ou devises utilisées pour les marchandises : autant de critères possibles... La solution pratique risque bien finalement de se perdre dans l'opportunité de la cause⁵⁶.

Par symétrie, en cas de mise en jeu de la responsabilité extracontractuelle du propriétaire de l'épave, celle-ci sera classiquement fondée en droit interne sur le fait personnel⁵⁷, le fait des choses en tant que gardien⁵⁸ ou la réparation du pré-

⁵³ En raison de l'obligation pesant sur les autorités administratives de retirer une épave dangereuse ou gênant la navigation, le tiers victime d'un rebut des mers resté sur site peut engager, en droit interne, la responsabilité de la puissance publique, en établissant la faute de l'administration : solution classique depuis CE, 22 mars 1907 (*Fournier*) : DP 1908, 3, 101. - CE, 23 octobre 1987 (Sté Nachfolger) : DMF 1988, 516, note P. CADENAT.

⁵⁴ Art. 3 du règlement européen n° 593/2008 du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles : JOUE du 4 juillet 2008 n° L. 177/6.

⁵⁵ S'il s'agit d'un contrat de transport de marchandises, la loi retenue sera celle du pays dans lequel le transporteur a sa résidence habituelle, pourvu que le lieu de chargement, ou le lieu de livraison, ou encore la résidence habituelle de l'expéditeur, se situe aussi dans ce pays : art. 5, § 1 du règlement européen n° 593/2008 du 17 juin 2008 préc. ; quant au § 2 du même art., il s'applique au contrat de transport de passagers. En ce cas, « à défaut de choix exercé conformément au deuxième alinéa du présent paragraphe, la loi applicable au contrat de transport de passagers est la loi du pays dans lequel le passager a sa résidence habituelle, pourvu que le lieu de départ ou le lieu d'arrivée se situe dans ce pays. Si ces conditions ne sont pas satisfaites, la loi du pays dans lequel le transporteur a sa résidence habituelle s'applique. Les parties ne peuvent choisir comme loi applicable au contrat de transport de passagers, conformément à l'article 3, que la loi du pays dans lequel : a) le passager a sa résidence habituelle, ou b) le transporteur a sa résidence habituelle, ou c) le transporteur a son lieu d'administration centrale, ou d) le lieu de départ est situé, ou e) le lieu de destination est situé ».

⁵⁶ Si ces conditions ne sont pas satisfaites, c'est la loi du pays dans lequel se situe le lieu de livraison convenu par les parties qui sera désignée. Enfin, s'il résulte de l'ensemble des circonstances que le contrat présente des liens manifestement plus étroits avec un pays autre que celui visé, c'est la loi de cet autre pays qui s'applique : v. le § 3 de l'Art. 5 du règlement européen n° 593/2008 du 17 juin 2008 préc.

⁵⁷ Au titre de l'art. 1240 C. civ.

⁵⁸ Selon l'art. 1242 C. civ. - Ex art. 1384 al. 1^{er} du Code civil dans l'arrêt Cass. 2^e civ., 2 juin 1966 : DMF 1966, 701. - Cass. 2^e civ., 5 janvier 1994 : Bull. civ. II, n° 13. - Pour la responsabilité de l'armateur dans le cas d'un conteneur mal arrimé, tombé à la mer : Cass. com., 16 décembre 2008 : Rev. Dr. Transport, 2009, comm. 55 ; DMF 2009, 221, obs. BONASSIES P., CA Rennes, 14 décembre 2017 (n° 14-09134) : l'affréteur à temps, en qualité de gardien de la marchandise embarquée à bord, doit répondre des dommages occasionnés par les conteneurs tombés à la mer et les frais engagés par l'État pour les récupérer.

judice écologique⁵⁹. Dans le cadre européen, la loi applicable est, par principe, celle du lieu de survenance du dommage⁶⁰, mais le règlement de « Rome II » ne permet de résoudre que difficilement le conflit de lois lorsque l'épave est située en dehors des eaux territoriales de pays membres. Dans la zone économique exclusive, la souveraineté des États n'y étant pas complète, il sera sans doute renvoyé, comme en haute mer, à la loi du for⁶¹.

La convention de Nairobi de 2007 n'apporte sur cette question aucun éclairage. Mis à part considérer le propriétaire de l'épave comme débiteur naturel des frais de localisation, signalisation et d'enlèvement⁶², elle ne fait que renvoyer aux régimes, international ou national, applicables pour tout ce qui relève de sa responsabilité.

Mieux encore, dans son Art. 4⁶³, il est bien précisé qu'elle ne s'applique pas aux cas d'avaries ou d'accidents en mer survenus à tout navire *ou engin* ayant à son bord des substances nocives, dangereuses ou des hydrocarbures⁶⁴. Partant de là, la question de la pollution provoquée par les soutes de l'épave demeure en suspens et, du même coup, celle de sa compatibilité avec la convention du 23 mars 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus aux hydrocarbures de soute⁶⁵.

En somme, une dichotomie apparaît en filigrane quant à la gestion des épaves. Pour leur enlèvement, priorité doit être accordée à la convention de Nairobi, mais les opérations de secours sur des navires en difficultés, transportant des hydrocarbures ou des substances dangereuses, devront être menées conformément au Code de l'environnement⁶⁶.

⁵⁹ Art. 1246 C. Civil : « Toute personne responsable d'un préjudice écologique est tenue de le réparer. »

⁶⁰ Art. 1^{er} du règlement européen de Rome II (CE) n° 864/2007 du 11 juillet 2007, sur la loi applicable aux obligations non contractuelles : *JOUE* du 31 juillet 2007, n° L. 199, 40 : « La loi applicable à une obligation non contractuelle résultant d'un fait dommageable est celle du pays où le dommage survient ».

⁶¹ La solution apportée par le règlement de Rome, en matière de dommages à l'environnement, est finalement peu convaincante. La loi désignée est celle du lieu du dommage ou celle du pays dans lequel le fait générateur s'est produit. Voir l'art. 7 du règlement européen de Rome II (CE) n° 864/2007 du 11 juillet 2007 préc. : « La loi applicable à une obligation non contractuelle découlant d'un dommage environnemental ou de dommages subséquents subis par des personnes ou causés à des biens est celle qui résulte de l'application de l'Art. 4, § 1, à moins que le demandeur en réparation n'ait choisi de fonder ses prétentions sur la loi du pays dans lequel le fait générateur du dommage s'est produit ». Ces deux seuls critères de rattachement risquent d'être inopérants pour les différents États impliqués lorsque l'épave est retrouvée sur des territoires géographiquement éloignés. Pour un exemple pratique, les débris du Boeing 777 (vol MH370) reliant Kuala Lumpur à Pékin, disparu dans l'océan Indien le 8 avril 2014, ont été retrouvés sur des plages de l'île de La Réunion en août 2015.

⁶² Art. 10 de la convention de Nairobi préc.

⁶³ Il est prévu des causes exonératoires à l'Art. 11 de la convention de Nairobi préc. si le propriétaire démontre que ces frais sont incompatibles avec d'autres conventions internationales, telles celles de 1960 et 1963 sur les dommages nucléaires, celle de 1969 sur la pollution en mer, celle de 1996 sur le transporteur de marchandises dangereuses et celle de 2001 sur la pollution par les hydrocarbures de soute.

⁶⁴ Mesures prises en vertu de la Convention de Bruxelles de 1969, mise en œuvre en droit interne à l'art. L. 218-72 C. Environnement.

⁶⁵ Sur la définition, v. l'art. 1, § 5 de la Convention « Bunker » du 23 mars 2001, entrée en vigueur le 21 novembre 2008, sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute. - *Adde* Convention du 27 novembre 1992, sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Voir spéc. DOUAY, C., « Les sanctions en matière de pollution dans la zone économique exclusive », *DMF*, 1984, 3 et s.

⁶⁶ Art. L. 218-1 et s. C. envir.

À l'observation, il est peu de dire que l'enchevêtrement des règles relatives à l'intervention de sauvetage en mer, aux opérations de retraitement, à la responsabilité et à l'indemnisation en cas de pollution risque de nuire à l'efficacité recherchée et à la rapidité d'intervention. Pour répondre à des pratiques à forte probabilité de risques, lorsque des enjeux de sauvegarde de la vie humaine, de sécurité en mer ou de protection de l'environnement existent, quatre préconisations seront formulées en guise de conclusion.

Tout d'abord, dans des cas spéciaux de risques accrus, du fait de circonstances de mer ou de facteurs particuliers liés à l'état des navires, les États côtiers traversés devraient être informés à l'avance de la route prévue, particulièrement pour les navires en fin de cycle⁶⁷. Cette exigence d'une information complète des pays de transit⁶⁸ pourrait même être utilement étendue à la zone économique exclusive des États.

Ensuite, toujours dans des cas de risques accrus, un plan de vigilance⁶⁹ pourrait être rendu obligatoire, avant tout voyage, et communiqué aux pays de transit, de manière à identifier les risques envers la sécurité ou l'environnement. Cette obligation de vigilance pourrait ainsi être instaurée dans le cadre d'une réglementation européenne, afin d'imposer aux propriétaires et armateurs une norme de comportement dont la méconnaissance suffirait à établir leur faute. Tout manquement à leur obligation d'agir engendrerait ainsi automatiquement une faute d'abstention.

Il serait également nécessaire de faire converger dans le cadre européen les différentes conventions internationales traitant des accidents en mer⁷⁰. Tout particulièrement, le naufrage d'un navire devrait permettre d'anticiper sur sa qualification de déchet potentiellement dangereux, puisqu'il porte très souvent, en lui, indépendamment des marchandises transportées, des substances polluantes pour l'environnement marin⁷¹. Cette double qualification, d'épave et de déchet,

⁶⁷ En ce sens, les recommandations issues du rapport n° 010951-01, *IGAM*, n° 2017-107, juillet 2017, établi par BERTHET, J. M.; KBAIER, R., et VEILLE, J. L., spéc. 17.

⁶⁸ Sur la notion d'État de transit, voir le règlement n° 660/2014 du 15 mai 2014, modifiant le règlement n° 1013/2006 du 14 juin 2006, relatif au transfert de déchets transfrontaliers, qui intégrait la convention de Bâle du 22 mars 1989 sur le contrôle des mouvements transfrontaliers de déchets dangereux et de leur élimination, entrée en vigueur dans l'Union européenne le 7 février 1994.

⁶⁹ Sur cette idée « venue d'ailleurs », voir la loi n° 2017-399 du 27 mars 2017, *relative au devoir de vigilance des sociétés mères et des entreprises donneuses d'ordre*, *JORF*, n° 0074 du 28 mars 2017 : « Le plan comporte les mesures de vigilance raisonnable propres à identifier les risques et à prévenir les atteintes graves envers les droits humains et les libertés fondamentales, la santé et la sécurité des personnes ainsi que l'environnement, résultant des activités de la société et de celles des sociétés qu'elle contrôle au sens du II de l'Art. L. 233-16, directement ou indirectement, ainsi que des activités des sous-traitants ou fournisseurs avec lesquels est entretenue une relation commerciale établie, lorsque ces activités sont rattachées à cette relation ».

⁷⁰ La résolution A. 765 relative aux directives sur la sécurité des navires et autres objets flottants remorqués, y compris les installations, ouvrages et plates-formes en mer, adoptée à Londres le 4 novembre 1993, devrait être contraignante dans le cadre européen. Publiée par le décret n° 2014-330 du 13 mars 2014.

⁷¹ Décret n° 96-718 du 7 août 1996 portant publication du protocole de 1992, modifiant la convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (ensemble une annexe), faite à Londres le 27 novembre 1992 et signée par la France le 8 février 1993. - *Adde* la directive 2005/35, modifiée par la directive 2009/123, relative à la pollution causée par les navires et à l'intro-

induit inévitablement un cumul de dispositions juridiques applicables en cas d'accident⁷². Partant de là, l'Union européenne devrait mener, à titre interprétatif, une analyse de la compatibilité des différents textes entre eux⁷³, de manière à arriver à une articulation claire permettant de déterminer leur caractère complémentaire ou exclusif. Peut-être cette étude mettrait alors en lumière la nécessité d'un règlement unique sur la gestion des épaves, fussent-elles qualifiées de dangereuses, avec des déchets polluants en soute, pour répondre au mieux aux errements juridiques actuels.

Pour terminer sur un aspect pratique, visant l'accessibilité au droit, plus de transparence permettrait sans doute aux premiers intéressés, les propriétaires de bateaux, de mieux connaître leurs obligations. Faire en sorte qu'ils aient facilement accès à l'état actualisé des ratifications des conventions internationales applicables en matière d'accidents de mer et pollutions marines, éviteraient qu'ils ne les découvrent par hasard... tel un trésor au fond des mers.

duction de sanctions en cas d'infraction. Sur cet avis, le rapport n° 010951-01, *IGAM*, n° 2017-107, juillet 2017, établi par BERTHET, J. M.; KBAIER, R. et VEILLE, J. L., spéc. 37 et s. préc.

⁷² Voir la directive 2002/59/CE, sur la sécurité et l'efficacité du trafic maritime, prévoit que les États doivent avoir accès à toutes les informations importantes relatives aux mouvements et à la situation des navires, en particulier de ceux transportant des matières dangereuses ou polluantes. Elle instaure notamment une obligation pour les États de faire circuler certaines informations sur les navires victimes d'incidents ou d'accidents en mer et sur les navires susceptibles de compromettre la sécurité de la navigation ou de constituer un risque pour l'environnement. Cette directive ne contient aucune disposition spécifique sur les mesures que les États peuvent prendre pour intervenir sur les épaves et renvoie au droit international. Son champ d'application s'articule *a priori* avec celui de la convention de Nairobi, sans chevauchement.

⁷³ En ce sens, le rapport n° 010951-01, *IGAM*, n° 2017-107, juillet 2017, établi par BERTHET, J.-M.; KBAIER, R., et VEILLE, J. L., spéc. 37 et s. préc.