

LA JURISPRUDENCE DES JURIDICTIONS JUDICIAIRES SUR LA QUESTION DE L'ENLEVEMENT DES EPAVES

Avant-propos

Pour mémoire, la définition d'épave maritime telle que donnée par Maître Scapel et Monsieur le Professeur Bonassies dans leur traité de droit maritime paragraphe 525 repose sur la perte de possession de l'objet :

« 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 trouvés en mer, marchandises tombées ou jetées en mer. Le critère retenu est donc la perte de possession en mer. »

Cette définition englobe non seulement la perte de possession mais aussi la perte accidentelle et volontaire ; marchandises tombées ou jetées à la mer. Cette définition étant large, il convient également d'y intégrer les conteneurs perdus en mer.

Autre critère à prendre en considération : celui de la perte de l'aptitude à affronter les périls de la mer.

En effet selon Monsieur le Professeur Jean-Pierre Beurier : *« les épaves de navires sont des bâtiments qui anciennement navires ont physiquement perdu leur aptitude à affronter les périls de la mer ».*

● REGIME LEGAL :

Le régime juridique a d'abord été posé par la loi du 24 novembre 1961.

Cette loi a ensuite été révisée par le décret du 21 juin 1985. La loi du 24 novembre 1961 et son décret d'application du 26 décembre 1961 ont prévu un régime d'application stricte. En cas de découverte d'une épave, cette procédure est définie par l'article 2 (chapitre deux du décret de 1961) :

« 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. »

Cet article impose une obligation de mise en sûreté. Le sauveteur qui met en sécurité une épave peut percevoir une rémunération comme en matière d'assistance. En effet la Convention de 1989 couvre non seulement *« les activités d'assistance à un navire mais vise aussi tout autre bien en danger dans des eaux navigables ou dans n'importe quelles autres eaux »*.¹

A ce titre le sauveteur/assistant dispose d'un privilège maritime sur l'épave.

¹ Convention internationale de 1989 sur l'assistance article 1 paragraphe a

Cet article a été codifié selon l'article L5142-1 al 2 du code des transports :

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

Cette définition repose sur trois critères :

- la non flottabilité donc l'épave peut être submergée ou encore échouée

- l'absence d'équipage à bord

- l'inexistence de mesures de garde et de manœuvre.

Exemples : les ancres, les chaînes, les débris de navires, de plateformes pétrolières, les débris d'oléoducs, toutes les marchandises jetées ou tombées à la mer notamment les conteneurs.

Les cadavres ne sont pas considérés comme des épaves ainsi que les câbles télégraphiques.

Quant au régime spécifique des épaves d'intérêt historique ou archéologique il a été confié au code du patrimoine. L'article L532-2 du code du patrimoine dispose que : « Les biens culturels maritimes situés dans le domaine public maritime dont le propriétaire n'est pas susceptible d'être retrouvé appartiennent à l'Etat.

Ceux dont le propriétaire n'a pu être retrouvé, à l'expiration d'un délai de trois ans suivant la date à laquelle leur découverte a été rendue publique, appartiennent à l'Etat. Les conditions de cette publicité sont fixées par décret en Conseil d'Etat ».

Pour autant, toute personne qui a découvert et déclaré un bien culturel maritime dont la propriété est attribuée à l'Etat en application de l'article L. 532-2 peut bénéficier d'une récompense dont la nature ou le montant est fixé par l'autorité administrative.

Ce régime ne doit pas être confondu avec celui des navires abandonnés qui s'applique aux navires et bateaux de plaisance abandonnés depuis plus d'un an dans les ports qui relèvent de la loi du 31 décembre 1903 relative à la vente de certains objets abandonnés, modifiée par la loi du 20 juin 2016 n° 2016- 816 pour l'économie bleue.

● PRINCIPE :

1. Le propriétaire doit payer les frais d'enlèvement de l'épave.

Le propriétaire doit être distingué de l'exploitant du navire. En effet l'épave est directement liée à la notion de propriété car elle n'est pas un bien sans maître (*res nullius*).

Si le propriétaire demande aux affaires maritimes de procéder eux-mêmes à l'enlèvement de l'épave, il doit en supporter les frais. S'il ne respecte pas cette obligation, il sera déchu de son droit de propriété comme le prévoit l'article 1 §5 de la loi du 24 novembre 1961 relative à la police des épaves maritimes :

« Dans les cas prévus à l'alinéa précédent ou lorsque l'existence d'une épave remonte à plus de cinq ans, la déchéance des droits du propriétaire peut être prononcée par décision du ministre chargé de la marine marchande ».

2. Le caractère imminent du danger

Lorsque l'enlèvement de l'épave présente un caractère imminent et grave en raison d'un danger quelconque, c'est l'administrateur des affaires maritimes qui va organiser le sauvetage mais aux frais et risques du propriétaire.

Ce principe se renforce en cas de danger.

Le propriétaire doit procéder à l'enlèvement immédiat de l'épave si elle présente un danger pour la navigation et pour l'environnement. Il sera responsable de tous les frais peu importe celui qui aura procédé au retraitement de l'épave.

Si le propriétaire demeure impossible à identifier dans un délai de trois mois, l'épave sera vendue par les affaires maritimes. La répartition des frais entre les différents créanciers sera arbitrée par la juridiction consulaire compétente.

Avant d'aborder les principales décisions recensées sur les conditions de mise en cause de la responsabilité des propriétaires d'épaves, il convient de s'interroger sur la question de la définition du navire :

Il n'existe pas de définition universelle de la notion de navire. La convention sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), ni la convention de Montego Bay du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer ne donnent une définition du navire.

La Cour d'appel de Montpellier, dans un arrêt du 16 octobre 2001² a considéré qu'au sens de l'article L 110-4II du code de commerce, la notion de navire s'applique à toutes les parties de l'assemblage destiné à la navigation. Ainsi la jurisprudence judiciaire prévoit que le navire est exposé aux risques et périls de la mer mais elle se réfère néanmoins à la notion de navire lorsqu'il est en construction³.

S'agissant du porte-avions Clémenceau celui-ci était destiné à être conduit sur un chantier de démolition. Il n'était donc plus destiné au transport et de ce fait ne devait plus être qualifié de « navire ». Il devait donc être considéré comme un « déchet » au sens de l'article L541-1-II du code de l'environnement.⁴

² CA de Montpellier 16 octobre 2011- 2^{ème} Ch.A. juris data numéro 2001-169737

³ Cour de cassation, chambre sociale 3 novembre 2005 n°04-4.345

⁴ CE 13 février 2006 DMF 2006 page 457

PANORAMA DES JURISPRUDENCES JUDICIAIRES

➤ 1ère INTERROGATION

Lorsque l'épave est enlevée par l'État ou par l'administrateur des affaires maritimes et que les frais liés à ces opérations sont opposés au propriétaire, ce dernier peut-il opposer une limitation de responsabilité accordée aux armateurs?

La Convention de Londres sur la limitation de responsabilité du 19 novembre 1976 est favorable à cette limitation :

Article. 2 Créances soumises à la limitation

1. Sous réserve des articles 3 et 4, les créances suivantes, quel que soit le fondement de la responsabilité, sont soumises à la limitation de la responsabilité:

d) créances pour avoir renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord;

e) créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du navire

Cependant, la France s'est réservé la possibilité d'exclure du champ de la limitation, les créances pour enlèvement de navire ou de cargaison du navire⁵.

1/ POSITION DE LA JURISPRUDENCE SUR LA QUESTION DE L'INTERPRETATION DE CETTE RESERVE :

- **1987 - PETROLIER VITORIA – CA de Bordeaux 08/09/1987**
Observations Antoine VIALARD DMF 1998 page 591

LES FAITS :

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

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

Infirmant la décision du tribunal de commerce qui avait jugé que le fonds de limitation ne pouvait être opposé aux créances représentant le cout des opérations de renflouement, d'enlèvement et de neutralisation de l'épave, la Cour d'Appel de Bordeaux, par son arrêt du 8

⁵ Réserve déposée par la France le 1^{er} juillet 1981 à l'OMI

septembre 1987⁶ rappela très fermement que dans le système de la Convention de Londres de 1976, « les créances de renflouement ou d'enlèvement d'une épave figurent très précisément dans celles entrant dans la masse constituant la créance globale limitée ».

La limitation de responsabilité s'applique bien, en droit maritime international, aux créances de renflouement et de traitement des épaves dangereuses, et il importe alors peu que l'intervention sur l'épave concernée ait été effectuée sur demande directe du propriétaire de l'épave ou d'une autorité publique.

La Cour d'appel de Bordeaux a considéré que la France avait voulu préciser qu'elle se réserverait d'avoir ultérieurement recours à l'article 18 de la convention du 19 novembre 1976 autorisant les exclusions si, pour ce qui nous occupe, la limitation des créances de renflouement se révélait préjudiciable aux intérêts ou à l'ordre public : que pour le moment ces créances entrent dans la limitation.

La Cour d'appel de Rouen, 2^{ème} ch civile, dans un arrêt du 5 septembre 2002 adopte le même fondement s'agissant du navire JERBA mais pas pour longtemps.

- **2006 REVIREMENT - LA SAGA du NAVIRE JERBA- C. CASS. 11 juillet 2006 n°02-20.389.**
Voir DMF 2006 page 884

En 2006, la Cour de cassation est venue rétablir la valeur juridique de la réserve effectuée par la France dans un arrêt du 11 juillet 2006 navire JERBA.

LES FAITS :

Analysant la réserve française, la première chambre civile de la Cour de cassation a considéré : « malgré le caractère ambigu de cette formulation dans la langue française, elle constitue de la part de l'État français, non pas une simple déclaration d'intention dépourvue d'effet juridique mais une décision unilatérale visant à exclure comme l'ont fait d'autres pays signataires, l'application du texte précité, de sorte que l'agent judiciaire du Trésor ne pouvait se voir opposer une limitation de responsabilité.

En conclusion, et depuis cet arrêt de la Cour de cassation considère que la limitation de responsabilité ne peut être opposée par le propriétaire d'une épave à l'Etat.

Cette décision est parfaitement légitime puisque l'enlèvement d'une épave est particulièrement onéreux. Cette limitation de responsabilité obligerait ainsi l'État à supporter des frais très importants pour un bien qui n'est pas sa propriété.

De plus le propriétaire est généralement assuré pour le cas où une autorité lui imposerait le relèvement d'une épave. De plus la règle de limitation de responsabilité de l'armateur s'applique à un armateur de navire. Or par définition, l'épave n'est plus un navire, c'est donc le bon sens qui commande cette décision.

⁶ V° cette décision, également référencée Navire *Terutoku-Maru*, au DMF 1988. 591.

In fine, tous les frais et risques de l'enlèvement de l'épave incombent au propriétaire.

APPLICATION DU DROIT COMMUN DE LA RESPONSABILITE au lieu et place de la Convention de Londres : La notion de garde l'emporte sur la notion de propriété.

1. Application du droit commun de la responsabilité civile

- **COUR D'APPEL DE ROUEN 5 JUIN 2008 n°04/5001**
DMF 2008 numéro 696 pages 804 observations Pierre Bonassies.

Le 24 janvier 2002, le navire de pavillon tunisien « le Jerba », exploité par la société Tunisian Seat Transport Company (TSCT) s'est incliné brutalement alors qu'il se trouvait dans les eaux du port autonome de Rouen, faisant chuter 800 billes de bois dans la mer. Faute d'avoir pu obtenir amiablement une caution bancaire de la société TSTC, le Préfet maritime et l'Agent judiciaire du Trésor représentant l'Etat français ont diligenté une procédure de saisie conservatoire du navire. Parallèlement et par ordonnance du 31 janvier 2002, le président du Tribunal de commerce de Rouen, saisi par la société TSTC, a constaté la constitution d'un fonds de limitation de responsabilité tel que prévu par la Convention de Londres du 19 novembre 1976. Sur appel de cette décision et par arrêt infirmatif du 5 septembre 2002, la Cour d'appel de Rouen a ordonné la mainlevée de la saisie conservatoire du navire et la libération de la garantie mais cette décision a été cassée par la Cour de cassation dans toutes ses dispositions.

Suite à l'arrêt de la Cour de Cassation, les parties reviennent devant la Cour d'appel de Rouen.

Il est jugé que l'armateur qui s'est vu confier le transport maritime de grumes a la direction et le contrôles desdites grumes pendant les opérations de transport maritime. Gardien de ses grumes, sa responsabilité envers l'Etat, obligé de sécuriser la zone où elles ont été précipitées, est donc engagée sur le fondement de l'ancien article 1384 alinéa 1, (1242 nouveau) du Code civil.

2/ AUTRES DECISIONS IMPORTANTES FAISANT APPLICATION DE L'ARRET FRANCK ET RETENANT LA RC DU PROPRIETAIRE SUR LE FONDEMENT DE LA RC DELICTUELLE DU DROIT COMMUN

La responsabilité délictuelle du propriétaire va être recherchée sur le fondement de la responsabilité du fait des choses déterminées par l'ancien article 1384 (nouveau 1242) du Code civil conformément à la jurisprudence de l'arrêt Franck du 2 décembre 1941, le propriétaire pour être qualifié de gardien, doit avoir l'usage, la direction et de contrôle du navire.

Dès lors que le propriétaire a la garde du navire, cette garde se poursuit lorsque le navire devient épave. Cette analyse est confirmée par Monsieur le Professeur Philippe Delebecque : « le propriétaire de l'épave reste maître et gardien ». En conséquence la responsabilité délictuelle sur le fondement de la responsabilité du fait des choses est retenue par la jurisprudence.

- **2008 - NAVIRE SHERBRO – C. CASS CHAMBRE COMMERCIALE – 16 DECEMBRE 2008 N°07-21.943.DMF 2009. Page 701**

LES FAITS :

Le porte-conteneurs **SHERBO**, propriété de la société SCAC Delmas-Vieljeux ayant perdu en mer, après avoir quitté le port du Havre, des conteneurs dont certains contenaient des produits toxiques ou dangereux, les autorités maritimes françaises, ont après avoir enjoint au navire de se dérouter sur le port de Brest, mis en demeure la société SCAC Delmas-Vieljeux de prendre toutes les mesures nécessaires pour lutter contre la pollution représentée par les produits tombés en mer.

La loi du 24 novembre 1961, qui rend le propriétaire d'une marchandise tombée d'un navire à la mer débiteur envers l'Etat, des conséquences des opérations de sauvetage, de récupération... ne fait pas obstacle au droit que l'Etat, qui a procédé à de telles opérations, tient des articles 1382 ancien, (1240 nouveau) et suivants du Code civil, de rechercher la responsabilité de celui qui est à l'origine du sinistre.

La mise en cause de la responsabilité délictuelle du propriétaire de l'épave est confirmée par la Cour de cassation. Cette décision a été unanimement saluée par la doctrine. Le professeur Bonassies l'a également approuvé en relevant que « *quand un conflit apparaît entre un régime spécifique et un régime général, conflit qui n'est résolu par aucun texte, il apparaît légitime de faire prévaloir le régime le plus général sur le régime spécifique, le régime de la responsabilité extra contractuelle sur le régime des épaves* ».

- **2008 - NAVIRE AMALFI** - COUR D'APPEL D'AIX-EN-PROVENCE DU 20 MARS 2008

➤ Absence de transfert de garde au propriétaire

Dans cette affaire, la cour d'appel d'Aix-en-Provence déboute la ville de Cannes de sa demande en remboursement d'une somme de 339 000 Fr. au titre des frais de destruction et d'enlèvement d'une épave maritime.

En effet, la cour d'appel considère que le navire AMALFI avait été déplacé pour les besoins de l'organisation d'un événement nautique, en rade de Cannes sur un corps mort immergé.

Ce déplacement du navire depuis son poste à quai, jusqu'à un corps mort, n'avait pas été effectué par son propriétaire. L'amarrage avait été effectué au moyen d'une chaîne de mouillage sous dimensionnée.

Or, cette chaîne de mouillage s'était rompue sous l'effet du vent et de la houle dès le lendemain, le navire avait été purement et simplement détruit et enlevé par les soins de la ville de Cannes. La cour d'appel d'Aix-en-Provence infirme le jugement rendu par le tribunal de grande instance de Grasse considère que le propriétaire du navire avait perdu la garde du navire, sa direction et son contrôle au moment du déplacement de son poste d'amarrage dans le Vieux-Port de Cannes au mouillage jusqu'en rade. Ce n'était pas lui qui avait pris cette décision. Il n'était pas à bord au moment du déplacement du navire, et n'était pas intervenu pour décider des modalités du mouillage provisoire.

La ville de Cannes été déboutée de sa demande de condamnation à rembourser les frais de destruction.

- **NAVIRE PATRICIA S – COUR D’APPEL DE RENNES DU 14 FEVRIER 2017 N°14-09.134**

- Le cas du navire affrété
- Chute de conteneurs depuis un navire affrété

Le 2 octobre 2005, le navire PATRICIA S, battant pavillon ANTIGUA ET BARBUDA et appartenant à la société de droit allemand PATRICIA CONSHIP GMBH & CO REEDER KG, a perdu 14 conteneurs au large du secteur de Penmarch. Les conteneurs constituant un danger pour la navigation, le préfet maritime a déployé des moyens aériens et maritimes pour les récupérer. Cinq conteneurs ont pu être ramenés le jour même au port de Brest. Au moment de la perte de cargaison, le navire PATRICIA S avait été affrété coque nue et sous affrété à temps.

Le 17 mai 2006, la direction du commissariat de la marine de Brest adresse à la société exploitante (sous affréteur à temps), une demande en remboursement des frais engagés par l’État français pour récupérer les conteneurs. L’affréteur refuse tout paiement au motif qu’au moment de l’incident il n’était pas propriétaire des conteneurs concernés.

En première instance, le tribunal fait droit à la demande de l’agent judiciaire de l’État. En appel, la cour d’appel de Rennes considère qu’en sa qualité d’affréteur chargé de la gestion commerciale du navire, il avait donc un pouvoir d’usage, de direction et de contrôle sur la marchandise embarquée et devait répondre des dommages occasionnés par celle-ci (la marchandise) sauf à rapporter la preuve d’un manquement du fréteur à ses propres obligations de fournir un navire en bon état de navigabilité.

La cour retient la responsabilité de plein droit de l’affréteur pris en sa qualité de gardien de la marchandise engagée sur le fondement de l’ancien article 1384 alinéa un (1242 nouveau) du Code civil et ce, sans qu’il soit nécessaire de caractériser l’existence d’une faute.

La cour d’appel de Rennes a choisi d’assimiler le conteneur à une marchandise car elle sanctionne la responsabilité du gardien de la marchandise embarquée.

Mais cette motivation permettait à l’Etat d’exercer son action en recouvrement à l’encontre du gardien de la marchandise et d’éviter tout débat portant sur l’identification du propriétaire de la marchandise tombée à la mer⁷.

⁷Evolution des textes : L’événement concernant le PATRICIA S était survenu en 2005. À cette époque la qualification juridique du conteneur tombé à la mer soulevait encore des interrogations. Désormais il n’est plus nécessaire de qualifier la nature juridique du conteneur tombé à la mer dès lors que celui-ci de manière intrinsèque, présente un risque à l’environnement. Il semble dorénavant admis que les mesures de police maritime d’urgence, consacré par le nouvel article L218-72 du code de l’environnement, confère à l’État intervenant dans l’exercice de sa mission de service public, le statut de victime de plein droit autorisé à agir contre le transporteur maritime, gardien responsable du conteneur tombé à la mer.

3/ EXCLUSION DES REGLES DE L'ABORDAGE

- **CONFIRMATION DE L'EXCLUSION DES REGLES DE L'ABORDAGE - ARRET DU TGI DE QUIMPER 12 JANVIER 2020 N°09-01.368 – VOILIER VM ET PRB**

DMF 2011page 13. Observations Arnaud Montas.

Un navire se caractérisant par sa capacité à flotter et à affronter la Mer, le voilier qui n'était plus en état de le faire n'était plus un navire au moment du choc mais une épave ; par conséquent les dispositions de la loi du 7 juillet 1967 relative à l'abordage sont inapplicables en l'espèce. La responsabilité du propriétaire de l'épave – qui ne peut bénéficier de la limitation de responsabilité au sens de la convention de Londres de 1976 puisqu'il n'est plus le propriétaire d'un navire – doit être recherché sur le fondement des règles du droit commun la responsabilité de (l'ancien article 1384 alinéa 1) nouveau 1242 du code civil en l'espèce.

4/ DOMMAGES CAUSES PAR DES CONTENEURS ECHAPPEES D'UN NAVIRE

- **NAVIRE AZIZAL – COUR D'APPEL DE RENNES 23 SEPTEMBRE 1992 DMF 1995 page 301**

- Application du régime juridique de la loi sur les épaves (non)
- Régime juridique de lutte contre la pollution marine accidentelle (oui)

LES FAITS :

Le 11 février 1992 au matin, au large de l'île d'Ouessant, le navire AZILAL armé par la COMANAV est pris dans une tempête et **perd successivement 15 conteneurs désarrimés de son pont**. Il se réfugie au port de Brest. Certains conteneurs renferment des matières toxiques potentiellement dangereuses. Le préfet maritime de Brest agissant vertu de la loi du 7 juillet 1976 déclenche les moyens aériens et maritimes nécessaires pour la recherche et leur repêchage.

Le tribunal de commerce de Brest autorise la préfecture à pratiquer une saisie conservatoire du navire AZILAL en garantie du remboursement des frais résultant des opérations effectuées par la marine nationale car les dommages provenaient du navire.

Quel régime juridique fallait-il appliquer à ce litige ?

Le régime juridique de la loi du 7 juillet 1976 relatif à la prévention et la répression de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuée par les navires et aéronefs et la lutte contre la pollution maritime accidentelle ou celui du décret du 26 décembre 1961 fixant le régime des épaves maritimes ?

Comme le souligne le commentateur de cette décision Monsieur Gérard Tantin, il est vrai que les deux régimes sont proches et les procédures comparables. Seul le débiteur diffère.

- Dans le régime de lutte contre la pollution marine accidentelle l'armateur ou le propriétaire du navire peut être mis en demeure de prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre fin aux dangers.
- Dans le régime des épaves maritimes, le propriétaire de l'épave a l'obligation de prendre les mesures nécessaires en vue d'en supprimer le caractère dangereux.

Dans le cas où l'épave constitue un danger grave et imminent, l'autorité compétente peut faire procéder aux mesures nécessaires aux frais et risques du propriétaire de l'épave. La réponse est dans les termes employés par ces deux textes. La loi du 7 juillet 1976 vise « tout navire ». L'article 10 du Décret n°61-1547 du 26 décembre 1961 n'exclue pas qu'un conteneur puisse être une épave mais à la condition qu'il n'y ait plus le rapport direct avec le navire transporteur.

Le décret du 26 décembre 1961 considère comme épaves maritimes « *les marchandises jetées ou tombées à la mer* ».

Il apparaît donc que dans le régime de la loi du 26 décembre 1961 les marchandises jetées ou tombées la mer sont épaves lorsqu'elles ont perdu tout rapport avec le navire qui les transporte.

Au contraire comme dans le cas du navire AZILAL, lorsque des conteneurs de substance nocive sont susceptibles de créer un dommage pour le littoral et sont en rapport avec le navire qui vient de les perdre, de la même manière que les hydrocarbures, il y a lieu d'appliquer l'article 16 de la loi du 7 juillet 1976. De plus, la marchandise dans le conteneur est couverte par le connaissance émis par le transporteur maritime. Le dommage n'était pas causé par le navire, mais il provenait du navire puisque les conteneurs venaient de s'échapper de l'AZILAL.

5/ POUR MEMOIRE, QUALIFICATION D'EPAVES DES CONTENEURS PERDUS EN MER PAR LES JURIDICTIONS ADMINISTRATIVES

- **NAVIRE XING QING DAO – CAA NANTES 2 DECEMBRE 2008 N°07NT00511**
JurisData n° 2008-008561 ; DMF 2010, p. 114, obs. P. Bonassies
 - Jurisprudence de référence sur le régime de protection des biens culturels maritimes. Inopposabilité de l'article 2276 du Code Civil.
 - Cour de Cassation chambre criminelle du 14 janvier 2014 n°12-87.782 concernant le régime de protection des biens culturels maritimes.

Dans cet arrêt, la chambre criminelle de la Cour de cassation rappelle que les biens culturels maritimes relèvent du domaine public de l'État et qu'en conséquence ils sont soumis au principe d'imprescriptibilité et d'inaliénabilité qui assure la protection dudit domaine⁸.

⁸ Observations Monsieur Bonassies et Delebecque dans le droit positif français en 2013 DMF 2014 hors-série numéro 18 numéro 20 page 35.

En l'espèce le demandeur avait acquis auprès d'un numismate un médaillon d'or de l'époque romaine qu'il savait provenir du trésor de Lava en Corse. Au moment de l'information judiciaire ouverte à la suite de la mise illicite sur le marché des pièces d'or provenant de ce trésor, déclarés biens culturels maritimes et relevant du domaine public de l'État, le demandeur avait volontairement remis aux enquêteurs ladite pièce, dont il avait ensuite demandé la restitution en faisant valoir que cet objet provenait de la collection du vendeur qui, du fait de sa bonne foi avait obtenu la restitution de médaillon saisi représentant Claude deux le gothique

A l'occasion de la poursuite exercée à son encontre du chef de recel, le juge d'instruction a refusé de faire droit à cette demande. La chambre de l'instruction a confirmé cette ordonnance. Selon la chambre criminelle, cette décision est justifiée au regard de l'article 99 du code de procédure pénale car il appartient à la juridiction d'instruction appelée à statuer sur une requête en restitution de vérifier si le droit de propriété est sérieusement contesté et de refuser de faire droit à la demande dans le cas où il apparaît que le bien contesté appartient au domaine public régi par les principes d'imprescriptibilité et d'inaliénabilité qui font obstacle aux dispositions de l'article 2276 du Code civil.

- **NAVIRE OCEAN PRINCESS – CA DE PARIS 7 FEVRIER 1997**

Sur les dangers constitués par les épaves et les problèmes particuliers en cas de collision. Cour d'appel de Paris 25e chambre 7 février 1997 DMF 1998 page 11 observations Philippe Delebecque.

- Action en responsabilité intentée par les passagers d'un paquebot de croisière.

LES FAITS :

Le 1^{er} mars 1993 navire OCEAN PRINCESS a quitté le port du Belem avec à son bord le pilote du port. Le navire, un paquebot de croisière, heurtait une épave non identifiée, provoquant une importante entrée d'eau, qui justifiait la décision du commandant d'échouer son bâtiment sur la berge du fleuve pour permettre le débarquement des passagers à terre.

Certaines cabines furent envahies par les eaux entraînant la perte de tout ou partie de leurs bagages. Poursuivi par les passagers, les premiers juges considèrent qu'aucune faute n'est imputable à la société organisatrice de la croisière qui avait pris toutes les précautions de navigation nécessaires. Le transporteur est également mis hors de cause. Il s'agit de la compagnie des croisières Paquet. En cause d'appel, les passagers indiquent que le navire ne comportait pas les équipements nécessaires et que des imprudences inexcusables auraient été retenues à l'encontre du commandant.

La cour d'appel considère que les conditions dans lesquelles est survenu l'échouage de l'OCEAN PRINCESS relève indiscutablement de négligence de la part du commandant du navire notamment dans sa décision d'appareiller avant le moment propice de la marée et en raison de l'indifférence manifester devant les recommandations des pilotes.

La responsabilité de l'organisateur de croisière est mise hors de cause.

La Cour retient la limitation de responsabilité du transporteur de passagers en l'absence de faute inexcusable.

6/: QUALIFICATION DE LA NOTION D'ÉPAVE MARITIME ET EXONERATION DU GARDIEN POUR FORCE MAJEURE

- **NAVIREEL DJAZAIR II – CA D'AIX-EN-PROVENCE 5 DECEMBRE 1990 N°88-12.117**
 - Qualification de la notion d'épave maritime
 - Remorque routière tombée à la mer accidentellement n'est pas une épave

LES FAITS :

Affaire opposant la CNAN propriétaire d'un car-ferry dénommé EL DJAZAIR qui avait durant une manœuvre de présentation au poste 84 du port autonome de Marseille heurté un objet immergé dans la darse et identifiée en tant que remorque routière qui appartenait à une société hollandaise.

La Cour d'appel d'Aix-en-Provence confirme la décision du Tribunal de commerce de Marseille et condamne sur le fondement de l'ancien article 1382 et 1384 (nouveaux 1240 et 1242) du Code civil le propriétaire et gardien de la remorque abandonnée. Dans le port la cour considère qu'aucune disposition pour assurer la surveillance de la remorque précitée n'avait été prise et le port autonome l'a condamné pour avoir manqué à son obligation de surveillance de la remorque, pour ne pas avoir fait diligence pour la retirer de la darse. La Cour rappelle que le port autonome avait pour obligation d'assurer un entretien normal de ses installations et qu'elle devait assurer une mission de garde et de conservation des marchandises placées à quai. La question qui se posait était de savoir si le port autonome était responsable ou pas au regard de l'immersion d'une remorque qui avait été placée à quai sans son autorisation

Fort logiquement la Cour considère que dès lors que le port autonome n'avait pas eu connaissance de la présence inopinée de cette remorque immergée dans la darse, il ne pouvait se voir reprocher aucun comportement fautif. Dès lors, la Cour considère que la remorque ayant chuté à la mer huit jours avant l'arrivée du car-ferry, elle ne constituait pas, une fois tombée à l'eau, une épave flottante. Elle était, de plus, semi immergée. Dès lors, la CNAN est déboutée de ses demandes à l'encontre du port autonome de Marseille.

- **1984 - VOILIER ST BARTHELEMY - C. CASS CHAMBRE CIVILE 2 du 5 JANVIER 1994 N°92-13.853**
 - Conteneur stocké sur un quai, projeté à la mer suite à une tempête cyclonique
 - Heurt avec un voilier
 - Exonération du gardien pour force majeure, anomalie des cyclones.

Dans cette espèce, la deuxième chambre civile de la Cour de cassation affirme que : constitue un cas de force majeure permettant au gardien d'un conteneur projeté à la mer alors qu'il avait heurté un bateau qui dérivait, une anomalie dans la chronologie des cyclones.

Le fait pour l'épave d'être soumise à une tempête tropicale constituant une anomalie dans la chronologie des cyclones, ce qui caractérise l'imprévisibilité de ce phénomène dont la soudaineté avait empêché le gardien de retirer ses conteneurs du quai, ou ils étaient entreposés du fait de la rupture de la voie d'accès.

Synthèse rédigée par Me Béatrice FAVAREL, Avocat associé.

En collaboration avec Mlle Sofia Bonello, étudiante en Master 2 Droit et Management des Activités Maritimes à l'Université d'Aix-Marseille.