

# LES EPAVES DANGEREUSES DE NAVIRES DANS LES PORTS MARITIMES

**Charlotte LALLEMENT**  
**Doctorante au C.D.M.O.**

En 1993, le sol de la Manche, où plus de 300 navires circulent chaque jour, était jonché de 3500 épaves <sup>1</sup>.

Celles-ci encombrant les chenaux d'accès aux ports, causent des dégâts aux installations portuaires, et sont une source de risque constant pour la navigation.

Il est dès lors important de bien définir l'épave maritime.

L'article premier du décret n°61-1547 du 26 décembre 1961, dans la rédaction que lui donne le décret du 3 août 1978, distingue cinq catégories d'épaves maritimes.

Seule la première va retenir notre attention :

*"Sous réserve des conventions internationales en vigueur, constituent des épaves maritimes soumises à l'application du présent décret :*

*1° - Les engins flottants et les navires en état de "non flottabilité" et qui sont abandonnés par leur équipage, qui n'en assure plus la garde ou la surveillance, ainsi que leurs approvisionnements et leurs cargaisons."*

La préoccupation majeure des juristes et des autorités maritimes aujourd'hui est la neutralisation des dangers que l'épave peut présenter : elle est souvent volumineuse, et si elle est échouée dans un port, un chenal d'accès ou un passage maritime fréquenté, on imagine facilement le danger que cette épave représente.

C'est pour cela que l'article 2 du décret de 1961 (modifié par la loi n° 96-151 du 26 février 1996) dispose que :

*"Toute personne qui découvre une épave est tenue, dans la mesure où cela est possible, de la mettre en sûreté, et notamment de la placer hors des atteintes de la mer.*

*Elle doit immédiatement, et au plus tard dans les quarante-huit heures de la découverte (...), en faire la déclaration à l'officier ou inspecteur des affaires maritimes, ou au chef du service des affaires maritimes", en vue du sauvetage ou du transport de l'épave.*

De plus, l'article 2 de la loi du 24 novembre 1961 relative à la police des épaves maritimes précise que dans les ports maritimes, les officiers de port et les officiers de port adjoints sont habilités à constater par procès-verbaux les infractions à ses dispositions et à celles des décrets pour son application.

L'article 5 du décret de 1961 modifié en 1985 dispose quant à lui que :

*"Lorsqu'une épave maritime présente, en totalité ou en partie, un caractère dangereux pour la navigation, la pêche ou l'environnement, l'accès à un 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."*

Cela est vrai à plus forte raison quand elle constitue un danger grave et imminent (article 9 du décret de 1961).

Ainsi le propriétaire doit-il s'acquitter de la demande qui lui est faite par voie de mise en demeure de faire retirer l'épave (I).

Si le propriétaire n'assume pas ses responsabilités, l'administration, qui est dotée des pouvoirs nécessaires pour intervenir sur l'épave source de risques, procédera elle-même au retrait de l'épave (II).

## **I - L'INTERVENTION DU PROPRIETAIRE**

D'après l'article 5, l'intervention du propriétaire constitue pour lui une obligation, qui est précédée par une mise en demeure au contenu bien spécifique.

Cette mise en demeure est adressée par différentes personnes (A) et revêt des formes variées selon le cas d'espèce (B).

De plus, il convient d'étudier le contenu et les effets de la mise en demeure (C).

### **A - LES AUTORITES COMPETENTES POUR PROCEDER A LA MISE EN DEMEURE**

Le propriétaire de l'épave dangereuse est dans l'obligation de procéder à sa récupération, son enlèvement ou sa destruction.

Il en est mis en demeure, selon l'article 3 du décret n° 87-830 du 6 octobre 1987, d'après la localisation de l'épave et par :

- le préfet maritime dans les ports militaires,
- le président du conseil général pour les ports départementaux,
- le directeur du port autonome,
- le préfet du département pour les ports non autonomes relevant de la compétence de l'État,
- le maire, pour les ports communaux.

S'il existe un doute sur la limite de partage des compétences entre l'une de ces autorités et le préfet maritime, l'autorité présumée compétente et le préfet interviennent conjointement : c'est le cas dans les chenaux d'accès.

L'autorité compétente pour adresser la mise en demeure doit adapter sa forme en fonction de son destinataire : il s'agit de distinguer selon que le propriétaire de l'épave est connu ou non (B).

### **B - LA FORME DE LA MISE EN DEMEURE**

#### **1 - Si le propriétaire est connu**

Ce cas est prévu par l'article 7 alinéas 1 et 2 du décret de 1984, et les réponses varient en fonction de la nationalité du propriétaire :

- si le propriétaire est Français : la mise en demeure fait l'objet d'une notification,
- si le propriétaire est étranger : la notification est adressée au consul de l'État dont il est ressortissant,
- si le propriétaire est étranger et de nationalité différente de celle de l'État d'immatriculation du navire : la notification est adressée au consul de l'État dont le navire bat le pavillon.

#### **2 - Si le propriétaire est inconnu**

Ici, c'est l'alinéa 4 du même article 7 qui dispose que la mise en demeure relève de l'appréciation souveraine de l'autorité qui doit y procéder.

Lorsque l'épave constitue un danger grave et imminent pour la navigation, la pêche ou l'environnement, l'Administration intervient en cas de carence du propriétaire inconnu ou ne pouvant être avisé en temps utiles.

Dans ce cas la mise en demeure n'est pas nécessaire (article 8 alinéa 3 du décret de 1985) mais quand elle a lieu, elle est faite par voie d'affiches ou d'insertions dans la presse.

On citera en exemple l'arrêt du Conseil d'État du 23 octobre 1987, dans lequel un navire abandonné bourré d'explosifs dérivait, à demi-submergé, et fut détruit par la Marine Nationale : le Conseil d'État donna raison à la Marine Nationale d'avoir agi immédiatement sans mettre en demeure le propriétaire, car il y avait un danger grave et imminent<sup>2</sup>.

Si le navire devenu épave est étranger, la notification est faite au consul de l'État d'immatriculation.

Lorsque la notification est impossible, la mise en demeure est faite uniquement par voie d'affiches ou d'insertions dans la presse.

Cette mise en demeure a un contenu et des effets bien particuliers (C).

### **C - CONTENU ET EFFETS DE LA MISE EN DEMEURE**

La mise en demeure impartit un délai au propriétaire pour l'accomplissement des opérations indispensables (article 8 du décret de 1985).

Les textes ne donnent aucune indication sur le délai de mise en demeure, celui-ci peut être très variable en fonction des circonstances : il peut aller d'une à quelques heures, d'un jour à plusieurs semaines.

Le juge ne sanctionnerait le cas échéant que l'erreur manifeste d'appréciation, en cas de délai trop court.

La mise en demeure est considérée restée sans effet lorsque les travaux de relèvement ou de démolition n'ont pas été commencés ou achevés dans les délais (article 7 arrêté 1965).

La déchéance des droits du propriétaire de l'embarcation peut être prononcée par décision du Ministre chargé de la Marine Marchande, à l'expiration du délai que celui-ci aura fixé au propriétaire pour exécuter les mesures prescrites.

Si le propriétaire n'accomplit pas les opérations nécessaires passé ce délai, l'autorité compétente peut intervenir pour les faire effectuer (article 8 alinéa 2 du décret de 1985).

Il convient donc d'étudier les cas dans lesquels l'administration interviendra (II).

## **II - L'INTERVENTION DE L'ADMINISTRATION**

L'efficacité de l'action de l'administration a été accrue par le décret n° 78-847 du 3 août 1978, modifié par le décret n° 85-632 du 21 juin 1985 (A).

Le propriétaire ne peut plus faire abandon de l'épave depuis la loi du 3 janvier 1967 (B), mais il dispose toutefois de certains moyens pour limiter sa responsabilité (C).

## **A - LES MODES D'INTERVENTION DE L'ADMINISTRATION**

Le décret du 3 août 1978 donne à l'administration la possibilité de procéder "à la récupération, à l'enlèvement, à la destruction ou à toutes autres opérations nécessaires" en vue de supprimer le caractère dangereux de tout ou partie de l'épave.

Elle peut également intervenir à la demande du propriétaire (article 8 alinéa 3 du décret de 1985) mais dans ce cas, la demande doit être formulée par écrit et le propriétaire doit s'engager à financer l'opération lui-même (article 8 de l'arrêté de 1965).

Toutes ces interventions sont à la charge du propriétaire : en effet, l'administration n'assume pas les risques de ses interventions car elle n'est pas un sauveteur ordinaire ni un gérant d'affaires.

Cette précision met à l'abri l'administration d'éventuelles poursuites que pourraient exercer des particuliers à son encontre du fait d'une erreur de manipulation de sa part, surtout en matière de cargaisons dangereuses : en matière de sauvetage ordinaire en effet, le sauveteur serait responsable de sa maladresse envers les propriétaires de l'épave (ou à l'égard des tiers), si celle-ci entraînait la perte ou des avaries supplémentaires à l'épave<sup>3</sup>

De même, l'administration n'est pas un gérant d'affaires au sens de l'article 1372 du Code civil : elle n'a pas à se soumettre aux obligations qui résulteraient d'un mandat exprès que lui aurait donné le propriétaire.

L'administration intervient donc aux frais et risques du propriétaire, qui ne peut plus faire abandon de l'épave depuis la condamnation définitive de cet abandon par la loi du 3 janvier 1967 (B).

## **B - LE PROPRIETAIRE DE L'EPAVE NE PEUT PLUS EN FAIRE ABANDON**

### **1 - Les hésitations antérieures à la loi du 3 janvier 1967**

Avant la loi du 12 août 1885 qui ajoutait un alinéa à l'article 216 du Code de commerce, le Conseil d'État jugeait que la créance de l'État pour les frais d'enlèvement de l'épave contre l'armateur ne naissait pas de l'événement de mer ayant amené le naufrage ou l'échouement, mais du refus de l'armateur de se soumettre à la sommation de l'Administration de faire enlever l'épave.

Il s'agissait donc d'un acte personnel du capitaine, et l'abandon n'était plus possible<sup>4</sup>.

Suite aux plaintes de l'armateur, l'article 216 lui permettait de faire usage de la faculté d'abandon :

*“En cas de naufrage du navire dans un port de mer ou havre, dans un port maritime ou dans les eaux qui lui servent d'accès, comme aussi en cas d'avaries causées par le navire aux ouvrages d'un port, le propriétaire du navire peut se libérer même envers l'État, de toutes dépenses d'extraction ou de réparation, ainsi que de tous dommages-intérêts, par l'abandon du navire et du fret des marchandises à bord”.*

L'Administration, soutenue par la jurisprudence du Conseil d'État, fit valoir que l'article 216 du Code de commerce visait l'abandon d'un navire mais non celui d'une épave<sup>5</sup>.

Cette jurisprudence a fait l'objet de critiques, souvent fondées sur “le désir de ménager les finances publiques” : le propriétaire devait supporter sans limite les frais d'enlèvement ou de destruction d'une épave dangereuse.

Par le biais du décret d'application (de la loi du 24 novembre 1961) du 26 décembre 1961, l'abandon des épaves eut de nouveau le droit de cité, les articles 4 et 5 l'envisageant formellement :

- dans le cas où après mise en demeure infructueuse de l'administrateur des affaires maritimes au propriétaire de rembourser les dépenses faites par l'Administration pour enlever ou détruire une épave gênante, le premier fait procéder au sauvetage (article 4 alinéa 1),

- et dans le cas où le service des ponts et chaussées a agi de même à l'encontre d'un propriétaire inconnu ou qui refuse ou néglige de faire les travaux ou ne les exécute pas dans les délais fixés (article 5 alinéa 2).

En-dehors de ces deux hypothèses, l'abandon n'était pas accepté : quand le propriétaire de l'épave lui-même demandait à l'Administration d'enlever l'épave, le droit d'abandon n'existait plus.

Ainsi la jurisprudence pouvait-elle maintenir la position qu'elle avait adoptée dès après la loi du 12 août 1885 permettant au propriétaire d'un navire devenu épave d'opposer à l'État la faculté d'abandon, dans la mesure où la loi française était applicable.

## **2 - Le cadre fixé par la loi du 3 janvier 1967**

Avec l'avènement de la loi du 3 janvier 1967 qui fait disparaître la technique de l'abandon du navire et du fret, et qui introduit dans la législation un système d'abandon en valeur fondé sur le tonnage ainsi que la constitution d'un fonds de limitation, la doctrine s'est interrogée pour savoir si la faculté d'abandon du décret de 1961 n'était pas elle-même abrogée.

Une partie de la doctrine, comme RODIÈRE ou CHAUVEAU, estimait que l'abandon prévu par le décret de 1961 n'avait aucun rapport avec l'abandon de l'article 216, sa disparition ne pouvant influencer sur l'abandon du décret de 1961.

Les armateurs ne pouvaient plus abandonner leurs navires mais pouvaient continuer à abandonner les épaves.

Le Conseil d'État, solidaire de l'Administration, en a conclu que le droit d'abandon prévu par le décret du 26 décembre 1961 au cas d'enlèvement ou de destruction de l'épave, avait disparu en même temps que l'article 216 du Code de commerce : cette position est constante depuis un arrêt de principe "SOCIÉTÉ MAREGIDA" du 23 juin 1972<sup>6</sup> :

*"Considérant que l'article 216 du Code de commerce qui instituait le droit d'abandon a été abrogé par l'article 72 de la loi du 3 janvier 1967, que les prescriptions des articles 4 et 5 du décret du 26 décembre 1961 relatif aux épaves maritimes, n'ont pas et n'auraient d'ailleurs pu légalement instituer un droit d'abandon distinct de celui prévu à l'article 216 précité, auquel elles se sont bornées à se référer par des dispositions qui ont implicitement mais nécessairement été abrogées par la loi du 3 janvier 1967, que le contrevenant ne peut dès lors invoquer aucun droit d'abandon pour échapper à la condamnation qu'il a encourue".*

Le décret du 3 août 1978 a explicitement consacré cette disparition en ne faisant plus cas du droit d'abandon des articles 4 et 5 du décret de 1961 mais en instituant un principe de limitation de responsabilité (C).

## **C - LE PROPRIÉTAIRE DE L'ÉPAVE PEUT LIMITER SA RESPONSABILITÉ**

L'épave elle-même peut être source de responsabilité quand elle porte atteinte au domaine public : il s'agit alors d'une responsabilité particulière qui s'attache aux

contraventions de grande voirie et qui relève exclusivement des juridictions administratives

<sup>7</sup>.

Les contraventions de grande voirie sont celles qui sanctionnent en vertu d'un texte toutes les atteintes portées aux dépendances du domaine public, autres que la voirie routière.

Elles prennent la forme d'un procès-verbal rédigé par l'administration et notifié au contrevenant par l'autorité compétente.

On citera par exemple l'affaire PARDO / GARCIA (Conseil d'État, 1<sup>er</sup> juillet 1966) dans laquelle un navire est coulé dans un port, ce qui rentre dans le cadre d'une contravention de grande voirie.

Cependant lorsque le responsable de l'épave qui a causé un dommage est une personne privée, il y aura réparation dans le cadre de la responsabilité civile, régie par les articles 1382 et suivants du Code civil.

Il en va de même lorsque le responsable de l'épave est un organisme public : la réparation se fera dans le cadre de la responsabilité administrative.

---

<sup>1</sup> Martine RÉMOND-GOUILLOUD, *Droit maritime*, éd. Pédone 1993

<sup>2</sup> Code perm. Eau, page 3869

<sup>3</sup> Chambre des Requêtes, 6 mai 1884, Dalloz Périodique 1884, I, 217

<sup>4</sup> Conseil d'État, 8 janvier 1863 et 8 février 1864, Recueil Lebon, Pages 15 et 118

<sup>5</sup> Conseil d'État, 15 février 1918, "BESSEL", revue Autron, XXXI, 180

<sup>6</sup> Droit Maritime Français 1973, page 8

<sup>7</sup> Conseil d'État, 19 juin 1974, "BORGHINI", Recueil Lebon, page 353