

ACTIVITÉ MARITIME

RÉGIMES DU SAUVETAGE ET DE L'ASSISTANCE AUX PERSONNES ET BIENS EN PÉRIL EN MER

Le sauvetage des personnes repose sur un principe de gratuité et l'incitation à porter secours est surtout assurée par un régime répressif. Une indemnisation du sauveteur peut toutefois être envisagée. L'assistance aux biens et aux navires est, quant à elle, encouragée par une véritable rémunération et une liberté contractuelle contrôlée.



AUTEUR Erwan Le Lay
TITRE Avocat au barreau de Paris,
LL.M Trinity College of Dublin,
Hascoët & Associés

Du plaisancier aux écoles nautiques, du loueur de navires et autres engins de plage au simple baigneur, en passant bien sûr par les entreprises d'assistance spécialisée et la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) dont c'est la mission, chacun peut être amené à porter secours à une personne ou un navire en détresse en mer ou à être sauvé lui-même. L'urgence efface souvent, le temps de l'action, quelques réflexes juridiques. C'est naturel et sain et cela s'explique par la tradition

des gens de mer et une humanité élémentaire. Pourtant, connaître en amont le régime du secours et de l'assistance permettra, selon que l'on soit assisté ou assistant, d'éviter d'engager sa responsabilité voire même d'espérer un gain. Bien que les termes d'assistance et de sauvetage soient souvent confondus, y compris par les textes, on distinguera le terme générique de l'assistance de celui de sauvetage. Le sauvetage concerne les personnes tandis que l'assistance porte sur les biens « trouvée(s) en mer en danger de se perdre »¹. Ce péril, qui est apprécié largement, conditionne l'application des deux régimes².

SAUVETAGE DES PERSONNES : L'INCITATION PAR LA SANCTION ET L'ABSENCE DE RÉMUNÉRATION

L'incitation au sauvetage des personnes est assurée par un régime répressif obligeant à secourir les vies humaines en détresse. Si le sauvetage reste gratuit, le sauveteur pourra toutefois réclamer l'indemnisation de ses éventuels frais et préjudices et même s'exonérer de certaines responsabilités.

Obligation de sauvetage : le régime répressif

Au risque de rappeler une évidence³, le sauvetage des personnes en détresse en mer est une obligation qui s'impose en premier lieu au capitaine⁴ ainsi qu'à toute personne⁵.

1. C. transp., art. L. 5262-2 (pour les personnes) ; V. C. transp., art. L. 5132-3 - Il pour le principe similaire appliqué aux biens « en danger ».
2. Paris, 3 nov. 2016, RG n° 15/07715 ; Com., 29 mai 2001, n° 99-10.691, RTD com. 2001.1050, obs. P. Delebecque ; Civ. 1^{re}, 17 nov. 1987, n° 85-17.957 ; Com. 25 oct. 1961 n° 58-12.757.

3. Cf. la coutume de solidarité des gens de mer.

4. C. transp., art. L. 5262-2.

5. C. pén., art. 223-6.
6. V. par ex. Convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (Solas), art. 10.1 et Arr. du 23 nov. 1987, JO du 27, art. 229-V.04 qui posent cette obligation pour la plupart des capitaines

de navires de plus de 500 tonneaux.

7. *Ibid.* sur les procédures à suivre en cas de signal de personne en détresse en mer. Principes applicables à la plupart des navires de plus de 500 tonneaux, mais recommandés à tous.

8. C. transp., art. L. 5262-4 s.

9. C. pén., art. 223-6.

10. Crim. 13 mars 2007, n° 06-86.210.

11. Rennes, 3^e ch. corr., 25 janv. 2005, chautier *Vierge de l'Océan*, DMF 2006.488-498.

12. C. transp., art. L. 5132-8 ; Convention de Bruxelles de 1910, art. 9 : « il n'est dû aucune rémunération par les personnes sauvées » ; Convention de Londres de 1989 sur l'assistance, art. 16 : « aucune rémunération n'est due par les personnes

Le capitaine qui reçoit un message de détresse doit en principe se porter « à toute vitesse au secours des personnes en détresse en mer »⁶ et relayer ce message si nécessaire.

La seule limite à l'obligation de sauvetage réside dans la présence de danger sérieux pour le sauveteur, son éventuel navire ou les tiers. Dans cette hypothèse, le capitaine veillera à expliquer immédiatement les raisons de son inaction aux autorités et dans son journal de bord⁷.

Le manquement à cette obligation est réprimé par des textes spéciaux applicables aux capitaines⁸, ainsi que par des textes généraux applicables à tous. La répression la plus sévère envisageable est le délit de non-assistance à personne en péril, le prévenu pouvant encourir jusqu'à cinq ans d'emprisonnement et 75 000 euros d'amende, cette peine encourue étant portée à sept ans d'emprisonnement et 100 000 euros d'amende lorsque la personne en péril a moins de quinze ans⁹.

C'est ainsi qu'a été condamné le capitaine qui s'était limité à signaler un naufrage qu'il avait provoqué et à « lancer inutilement à la mer deux bouées-couronnes » sans mettre en œuvre tous les moyens en sa possession pour sauver les naufragés¹⁰. De même, le patron pêcheur qui se borne à donner du paracétamol à son marin victime d'un accident vasculaire, plutôt que de requérir un avis médical précis par radio, encourt la répression¹¹.

L'obligation de sauvetage étant assortie d'un principe de gratuité, c'est bien ce régime répressif qui assure l'incitation au sauvetage en mer des personnes.

Gratuité du sauvetage : les possibilités d'indemnisation et d'exonérations de responsabilité

Si le principe de gratuité du sauvetage des personnes en mer interdit la rémunération du sauveteur¹², il a toutefois été aménagé afin d'éviter de décourager les sauveteurs potentiels.

Ainsi, l'absence de « rémunération » n'interdit pas l'« indemnisation » des préjudices et frais exposés par le sauveteur, pour autant que soient invoqués les mécanismes juridiques pertinents selon les situations¹³.

Par exemple, la convention d'assistance bénévole tacite existant dès lors que l'assistance se fait dans l'intérêt exclusif du sauvé implique l'« obligation pour l'assisté de réparer le dommage subi par l'assistant à l'occasion de son acte de dévouement, obligation étendue à

la prise en charge du préjudice causé par l'assistant à un tiers dans le cours de l'entraide »¹⁴.

De même, les ayants droit d'un baigneur noyé au cours de sa tentative périlleuse de sauver des « enfants, juchés sur un engin de plage, [qui] ne parvenaient pas à rejoindre le rivage », ont obtenu réparation auprès des parents de ceux-ci sur le fondement de la gestion d'affaire¹⁵.

Par ailleurs, la qualité de collaborateur occasionnel du service public de secours en mer permet aux participants à un sauvetage initié ou coordonné par l'État de se retourner contre ce dernier pour obtenir réparation de leurs préjudices. Tel est le cas des ayants droit d'un marin décédé alors que son navire participait à un sauvetage sous la coordination d'un centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (Cross)¹⁶ ou d'un baigneur qui « n'a pu être ramené vivant » après avoir « tenté de porter secours à un enfant emporté par la mer et un sauveteur »¹⁷.

Ce régime de collaborateur du service public permet aussi d'éviter certaines responsabilités encourues par l'assistant. Le 20 juillet 2018, la cour administrative d'appel de Nantes a ainsi refusé de faire droit à la créance réclamée par la préfecture maritime de l'Atlantique au titre des frais de dépollution et de sécurisation de l'épave¹⁸ du *Célacante* échouée sur le récif des Pierres Noires. En effet, ce chalutier remorquait avant le naufrage, sous la supervision d'un Cross, un voilier dont la barre était bloquée et le skipper blessé¹⁹.

Le transporteur maritime pourra également s'exonérer de sa responsabilité au titre de la perte ou des dommages subis par les marchandises en raison « d'un acte ou d'une tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ou de détournement à cette fin »²⁰.

Par ailleurs, au-delà de l'indemnisation de ses frais et préjudices, le sauveteur de vie humaine pourra même espérer une part de la rémunération allouée à l'assistant lorsqu'il est intervenu en parallèle d'opérations d'assistance aux biens ou au navire²¹.

ASSISTANCE AUX BIENS : L'INCITATION PAR LA RÉMUNÉRATION ET LA LIBERTÉ CONTRACTUELLE

Le régime légal de l'assistance aux biens permet d'espérer une véritable rémunération marquée par les soucis d'équité et de protection de l'environnement. Il implique l'obligation de réaliser ●●●

dont les vies ont été sauvées ».

13. Outre les régimes ci-après évoqués, on peut aussi imaginer une indemnisation sur le fondement de la gestion d'affaire : Civ. 1^{re}, 28 janv. 2010, n° 08-16.844.

14. Agen, 7 oct. 2003, RG n° 01/1466 ; voir aussi arrêt de principe Civ. 1^{re}, 27 mai 1959, *Bull.* 1959, I, n° 271 (1), p. 225.

15. Civ. 1^{re}, 28 janv. 2010, n° 08-16.844.

16. CE 12 oct. 2009, *navire Cap Saint-Pierre*, req. n° 297075.

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

18. Sur ce régime v. *JT* 2018, n° 210, p. 35.

19. CAA Nantes, 20 juill. 2018, *Formation plénière*, req. n° 17NT01562.

20. C. transp., art. L. 5422-12.

21. C. transp., art. L. 5132-8.

22. C. transp., art. L. 5133-1 et s. ; Com., 22 juin 1999, n° 94-16.830, D. 2000. 211, note D. Ammar ; *Rev. crit. DIP* 1999. 774, rapp. J.-P. Rémy.

23. Rennes, 23 sept. 2015, RG n° 14/00815 pour un exemple de clause ainsi rédigée : « l'assureur doit rembourser les frais de sauvetage et d'assistance par des tiers que l'assuré pouvait

légitimement considérer comme nécessaires en cas de sinistre pour éviter le dommage ou le réduire ainsi que les frais de remorquage jusqu'au lieu de réparation le plus proche ».

24. Sauf en cas d'abordage, C. transp., art. L. 5262-6.

25. C. transp., art. L. 5132-3.

26. C. transp., art. L. 5132-4.



**EN MER, POUR SAUVER UNE VIE
CHAQUE MINUTE COMPTE.**

●●● les opérations d'assistance avec soin. Les parties pourront déroger à ce régime en optant pour des contrats de service plus ou moins flexibles.

Ces opérations de secours aux navires et aux biens sont des avaries communes permettant à l'amateur du navire assisté de partager les frais avec les ayants droit des marchandises transportées²².

La plupart des assureurs proposent aux plaisanciers une couverture des frais de secours plus ou moins large soit en option, soit dans leurs garanties de base²³. L'intérêt de souscrire une garantie efficace doit être sérieusement envisagé au regard des frais importants que peuvent représenter de telles opérations.

Régime légal de l'assistance en mer

L'assistance aux biens est facultative²⁴. L'assisté peut ainsi décliner une offre d'assistance pourvu que son refus soit expressément formulé et raisonnable²⁵.

Pour l'assistant, c'est l'argument financier qui joue un rôle incitatif. Comme l'admet le code des transports, « la rémunération est fixée en vue d'encourager les opérations d'assistance »²⁶. Tous les participants à l'opération peuvent espérer leur part du gain : le propriétaire du navire assistant, le capitaine, le marin, mais aussi les assistants non-navigants²⁷.

La rémunération, qui ne pourra dépasser la valeur du navire et des biens sauvés, est fixée « compte tenu des critères suivants, sans tenir compte de l'ordre dans lequel ils sont mentionnés :

- 1° La valeur du navire et des autres biens sauvés ;
- 2° L'habileté et les efforts des assistants pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement ;
- 3° L'étendue du succès obtenu par l'assistant ;
- 4° La nature et l'importance du danger ;
- 5° L'habileté et les efforts des assistants pour sauver le navire, les autres biens et les vies humaines ;
- 6° Le temps passé, les dépenses effectuées et les pertes subies par les assistants ;
- 7° Le risque de responsabilité et les autres risques encourus par les assistants ou leur matériel ;
- 8° La promptitude des services rendus ;
- 9° La disponibilité et l'usage de navires ou d'autres matériels destinés aux opérations d'assistance ;
- 10° L'état de préparation ainsi que l'efficacité et la valeur du matériel de l'assistant »²⁸.

En pratique, l'assiette la plus importante de la rémunération reste « la valeur du navire et des autres biens sauvés ». « Le pourcentage accordé à l'assistant n'est pas fixé par la loi et peut varier de 2 % à

27. C. transp., art. L. 5123-7.

28. C. transp., art. L. 5132-4.

29. A. Montas, Événements de mer.

30. C. transp., art. L. 5132-3 ; Convention de Londres du 28 avril 1989 sur l'assistance, art. 12-2 ; CAA Nantes, 29 juin 2012, n° 10NTo2040 : « Considérant, d'une part, qu'il ne résulte pas de l'instruction que les deux citernes tombées

en mer remorquées jusqu'à la rade de Cherbourg, auraient conservé une valeur marchande ; que, dès lors, l'opération d'assistance, qui n'a pas eu un résultat utile au sens du paragraphe 1 de l'article 12 de la convention du 28 avril 1989 et de l'article 10 de la loi du 7 juillet 1967, désormais repris à l'article L. 5132-3 du code des transports, ne saurait

donner droit à une rémunération ».

31. C. transp., art. L. 5132-5 ; Convention de Londres du 28 avril 1989 sur l'assistance, art. 14 ; Com., 14 juin 2016, n° 14-28.966, D. 2017. 282, note P. Delebecque et J. A. Lévy.

32. C. transp., art. L. 5132-10 ; Convention de Londres du 28 avril 1989 sur l'assistance, art. 8.

33. Paris, 3 nov. 2016, RG n° 15/07715.

34. Com. 14 déc. 2010, n° 09-72.055, sur le premier moyen : à l'occasion d'une opération de déséchouage par un remorqueur, ce dernier se trouva en danger de perte. Le remorqué a utilement agi dans l'urgence afin d'assister le remorqueur. La Cour a qualifié un contrat d'assistance « peu important que [le remorqueur] ait été en opéra-

L'ESSENTIEL

■ L'incitation au sauvetage des personnes est assurée par un régime répressif obligeant à secourir les vies humaines en détresse.

■ L'assistance aux biens est facultative. L'assisté peut ainsi décliner une offre d'assistance pourvu que son refus soit expressément formulé et raisonnable.



60 % de la valeur du navire assisté » selon l'appréciation des autres circonstances susmentionnées²⁹.

En principe, ce gain est conditionné au « résultat utile » de l'assistance³⁰.

Cette règle dite du *no cure, no pay* est néanmoins aménagée si un navire en péril ou sa cargaison menace l'environnement puisque dans ce cas la tentative d'assistance, même sans résultat utile, donnera droit à une indemnité spéciale rémunératrice³¹.

Outre le risque d'efforts vains non rémunérés, l'assistant peut aussi engager sa responsabilité s'il n'exécute pas les opérations avec le soin voulu ou s'il ne cherche pas à obtenir l'aide d'autres assistants à chaque fois que les circonstances l'exigent³².

Par exemple, la Société nationale de sauvetage en mer, en sa qualité de professionnelle de l'assistance, est débitrice d'un devoir de conseil à l'égard du chef de bord assisté. Il a ainsi été jugé que la SNSM était coresponsable à 30 % de l'immersion d'une vedette dans la mesure où « les membres de la SNSM ont manqué de prudence en opérant un déséchouement alors que l'existence d'une voie d'eau pouvait légitimement être suspectée ». Ils auraient dû inciter le chef de bord assisté à procéder à « une vérification exhaustive de la coque avant d'entreprendre les opérations de déséchouement »³³.

dans ces circonstances, l'armateur peut conclure soit un contrat d'assistance maritime, soit un contrat de droit commun comme une convention de location ».

37. « Special Compensation Protection and Indemnity Clause », qui organise une rémunération fixe dans les cas d'opération de dépollution.

38. Rapport annuel de la Cour de

Liberté contractuelle contrôlée

Face à l'urgence de certaines situations de détresse, les parties à l'acte d'assistance sont souvent soumises, faute d'y avoir dérogé, au régime légal de l'assistance³⁴.

Ce régime constitue d'ailleurs un garde-fou face à la tentation d'abus de dépendance économique à l'égard du navire assisté qui, par définition, fait face à un péril.

Garde-fou d'abord par la mise en œuvre équitable des critères de rémunération de l'assistance. Garde-fou ensuite parce que les juges et les textes veillent à annuler toutes conventions et clauses dérogeant au régime légal conclues sous une trop grande contrainte ou à des conditions abusives³⁵.

Cela étant dit, les parties peuvent toujours aménager ou exclure le régime légal de l'assistance en concluant un contrat de droit commun comme une convention de location de remorqueur ou un contrat d'affrètement³⁶. « Il est même possible, par la voie d'une *scopie clause*³⁷, de passer à tout moment des opérations du régime de l'assistance maritime au régime d'un contrat de services »³⁸.

Par exemple, le choix d'un contrat de location de remorqueur permet aux parties de réduire l'incertitude induite par la règle du *no cure, no pay* en prévoyant une rémunération fixe, totale ou partielle, indépendamment du succès de l'opération³⁹.

Cependant, les juges auront tendance à mieux rémunérer l'assistant que le remorqueur qui aurait contractuellement dérogé à la condition de succès des opérations⁴⁰.

Par ailleurs, puisque les opérations de remorquage sont réputées intervenir sous la direction du remorqueur, ce dernier sera présumé responsable « des dommages de tous ordres survenus au cours des opérations », sauf s'il établit la faute du remorqué⁴¹.

Enfin, il faut distinguer le régime contractuel existant entre les parties du régime de responsabilité appliqué aux tiers. Même s'il existe une convention d'assistance entre deux parties⁴², c'est le régime du remorquage, avec sa présomption de faute du remorqueur, qui s'appliquera pour le tiers victime d'un abordage par un navire remorqué.

C'est ainsi que la SNSM qui « remorquait » un navire a été tenue d'indemniser les propriétaires de deux autres navires abordés de leur préjudice, « peu important que le remorquage du navire abordé ait eu pour origine une opération d'assistance maritime »⁴³. ■

tion de déséchouage du premier ».

35. C. transp., art. L. 5132-6 et Convention de Londres du 28 avril 1989 sur l'assistance, art. 7.

36. Com. 14 déc. 2010, n° 09-72.055, sur le 2^e moyen : « l'arrêt retient à bon droit qu'il s'agit d'une convention de location de remorqueur prévoyant une rémunération fixée par jour d'utilisation et que,

cassation 2011, 3^e partie, livre 2, titre 1, Chapitre 2. Solidarité sous-jacente. V. aussi Com., 14 juin 2016, n° 14-28.966, D. 2017. 282, note P. Delebecque et J. A. Lévy, pour une illustration de la mise en œuvre de cette clause.

39. Com. 14 déc. 2010, n° 09-72.055, sur le deuxième moyen.

40. Com., 29 mai 2001, n° 99-10.691, RTD

com. 2001. 1050, obs. P. Delebecque .

41. C. transp., art. L. 5342-4.

42. La Cour de cassation marque ainsi l'importance des relations contractuelles à l'égard des tiers : « quel qu'ait pu être [...] le type de convention qui puisse exister entre un navire remorqueur et le navire remorqué ».

43. Com. 21 mars 2006, n° 03-20.817.