

## Les régimes juridiques des épaves maritimes

*La fin de vie d'un navire peut se manifester par l'abandon volontaire ou involontaire du navire ou par son démantèlement ou encore par son naufrage. L'abandon ou le naufrage se traduisent souvent par le statut d'épave des navires abandonnés. Elles peuvent être source de profit convoité et s'avérer d'une valeur patrimoniale et culturelle inestimable ou constituer un danger pour la navigation. A quel cadre légal les épaves répondent-elles ?*

### Éléments de contexte

La fin de vie du navire a davantage été réglementée ces dernières années en raison d'une plus grande prise en compte de l'impact environnemental. La Convention de Londres du 13 novembre 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et d'autres matières ainsi que le Protocole du 7 novembre 1996 durcissent les conditions de l'immersion. Ce Protocole interdit toutes les activités d'immersion sauf lorsqu'il s'agit de certains déchets autorisés, dont la liste est annexée au protocole. Les navires et plates-formes, font partie de cette liste. Cependant, un cadre réglementaire strict régit cette océanisation : audits sur la prévention de la production de déchets, examen des options existantes en matière de gestion des déchets, évaluation des incidences négatives possibles de ces activités d'immersion sur l'environnement, choix du lieu d'immersion, procédures de surveillance et octroi d'un permis. L'immersion d'un navire relève d'une procédure lourde, coûteuse et elle est souvent mal perçue par l'opinion publique qui considère cette action comme polluante.

Pourtant dans les années 90, les autorités encourageaient l'immersion des épaves gênantes comme celles issues des sorties de flottes à la pêche. En effet, des dizaines de navires de toutes tailles ont été immergées dans la fosse de Levy près de Cherbourg dans la Manche.

Aujourd'hui, les épaves ne coulent que rarement avec des coffres remplis d'or. En revanche, elles peuvent être source de danger en fonction de ce qu'elles renferment, hydrocarbures en soute, marchandises ou cargaisons plus ou moins toxiques. Comme le chimiquier *levoli Sun* qui sombra en 2000 en Manche Ouest avec 6000 tonnes de produits chimiques à bord et 200 tonnes d'hydrocarbures.

Les épaves peuvent constituer un danger à la navigation et parfois pénaliser le bon fonctionnement des installations portuaires. Elles sont susceptibles d'occasionner des contraintes pour certaines activités comme la pêche, la pose de câbles, les champs offshore... La menace de pollution aggrave encore ce risque. En France, le SHOM (Service hydrographique et océanographique de la Marine) recense les épaves et les positionne sur les cartes marines (portail data.shom.fr). Alors que le CEDRE classe et cartographie les épaves considérées comme dangereuses pour l'environnement. Le nombre d'épaves polluantes est statistiquement élevé.

Ceci est d'autant plus vrai lorsque l'on pense aux épaves des première et seconde guerres mondiales. A la fois lieux de sépultures et menace écologique potentielle, elles renferment pour certaines encore des munitions qui peuvent présenter un réel danger.

L'extraction des carburants dans les soutes de ces épaves est complexe et extrêmement coûteuse, d'où la relative inaction des États. De plus, la question de la responsabilité se pose. Les navires et aéronefs d'État disposent, en raison de leur fonction particulière, d'une immunité imprescriptible en droit international (immunité de juridiction et d'exécution). L'immunité de juridiction exclut toute possibilité pour un État d'être jugé par une juridiction étrangère et l'immunité d'exécution implique l'impossibilité de saisir un navire exploité par un État tiers. Cette immunité des navires d'État est limitée pour ce qui est des épaves, notamment lorsqu'elles se trouvent en mer territoriale d'un État tiers. Cependant, cette limitation de l'immunité n'est pas reconnue par tous les États, d'où de potentiels conflits entre l'État du pavillon et l'État côtier. Aucun traité international public ne s'applique aux épaves de guerre. La situation juridique est floue. Il est communément admis qu'un bâtiment de guerre appartient toujours à l'État du pavillon, même si ce navire a coulé dans les eaux territoriales d'un autre État. L'État du pavillon devrait alors assumer les dégâts occasionnés par son épave. Pourtant, dans le cadre d'un affrontement militaire, le droit de la guerre applicable stipule qu'il ne peut y avoir de responsabilité ultérieure pour l'État du pavillon.

En dehors d'un accord bilatéral entre l'État du pavillon et l'État côtier lésé, d'un point de vue strictement

juridique, l'État du pavillon n'est pas contraint d'agir. L'intervention ne se fait qu'en cas de fuite polluante, or le fond sous-marin peut être souillé. Ces épaves se dégradent de jour en jour. Au regard du nombre croissant d'épaves, il a fallu régler les obligations et responsabilités des propriétaires d'épaves ainsi que les pouvoirs de l'administration.

### **Le régime juridique des épaves hors bien culturel**

#### ➤ En droit interne français

Le statut juridique et les conditions d'appropriation des épaves maritimes sont régis aux articles L 5142-1 et suivants du Code des transports et via le décret n°61-1547 du 26 décembre 1961 : "*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*". A noter deux exceptions en cas d'abandon volontaire et en présence d'épaves soumises au régime des biens culturels maritimes régis par le code du patrimoine.

La notion d'épave s'applique de manière indistincte à la fois au navire échoué ou sombré, mais également à d'autres engins maritimes flottants, à la cargaison ainsi qu'aux épaves d'aéronefs trouvées en mer ou sur le littoral. Un simple conteneur tombé à la mer constitue ainsi une épave. Apparaît la distinction entre l'épave de navire et l'épave maritime, la première étant une variété de la seconde.

L'épave n'est pas un *res nullius*, si bien que l'épave est objet de propriété. Son propriétaire pourra la revendiquer ainsi que les biens qui se trouvent à bord. Le propriétaire de l'épave pourra également être déclaré responsable sur la base de l'article 1242 du Code civil si elle cause un dommage à autrui ; idem si ces dommages sont causés à l'environnement, sa responsabilité sera engagée. Si l'épave est dangereuse, l'enlèvement par son propriétaire est une obligation. Une mise en demeure est alors adressée au propriétaire en lui donnant un délai pour l'accomplissement des opérations de sauvetage, de récupération, d'enlèvement ou de destruction. En cas d'inaction du propriétaire de l'épave ou si ce dernier est introuvable, l'autorité compétente peut se substituer à lui. Ces opérations se font aux frais et risques du propriétaire. Une procédure accélérée peut être enclenchée en cas d'urgence, si l'épave présente un "danger grave et imminent".

#### ➤ En droit international

La Convention de Nairobi du 23 mai 2007, entrée en vigueur en avril 2015, s'applique aux épaves situées

dans la ZEE d'un État ou dans la zone adjacente à la mer territoriale si l'État en est dépourvu. Elle confère aux États le droit de prendre les mesures propres à faciliter l'enlèvement et fixe leurs compétences en la matière. La notion d'épave y est plus large que celle décrite en droit français.

Dans la ZEE, si l'État impacté établit qu'une épave constitue un danger, il doit immédiatement en informer l'État du pavillon et le propriétaire. Il procède également à des consultations avec cet État et les autres États impactés par l'épave. Le propriétaire a alors l'obligation d'enlever son épave du fond. Il devra fournir à l'autorité compétente de l'État affecté la preuve de l'assurance ou de la garantie financière.

Le propriétaire dispose d'un délai raisonnable pour enlever l'épave en raison du danger qu'elle représente. En cas de carence du propriétaire ou d'un danger particulièrement grave, l'État peut intervenir aux frais du propriétaire.

La Convention de Nairobi sur l'enlèvement des épaves est muette sur la question des dommages causés aux tiers et de leur indemnisation. Est-ce que le droit de la responsabilité civile de l'État côtier s'applique ? Dans la ZEE, l'État côtier n'a de droits souverains qu'aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles, et n'exerce sa juridiction qu'en ce qui concerne la mise en place et l'usage d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages, de recherches scientifiques marines, ainsi que de la protection du milieu marin. Pour autant, il semblerait logique d'appliquer le droit de la responsabilité civile de l'État côtier, à la suite de la saisine de ces juridictions, par le biais de la *lex fori*. C'est-à-dire la loi de la juridiction dans laquelle l'action en justice est intentée. Parallèlement au régime juridique classique, certaines épaves, en raison de leur intérêt historique, relèvent d'un régime juridique spécifique ; celui des biens culturels immergés.

### **Le régime juridique des biens culturels immergés**

Depuis des millénaires, les hommes laissent sur leur passage des empreintes de leur existence. Une partie de ces témoignages du passé repose aujourd'hui au fond des océans, des mers et des lacs. En raison du manque d'oxygène du milieu marin, la conservation des vestiges archéologiques est bien meilleure que sur terre. Pour l'humanité, certaines de ces épaves sont de formidables capsules temporelles, présentant un intérêt historique, scientifique et également touristique.

Le patrimoine subaquatique peut être menacé par des périls d'origine naturelle (attaques bactériologiques, séismes sous-marins, modification des courants...), et humaine via les explorateurs d'épaves ou la pêche.

Les progrès techniques dans l'exploration sous-marine, facilitent l'accès à ce patrimoine, désormais accessible quelle que soit sa localisation. Dans certaines régions du monde les plus permissives, l'exploitation commerciale parfois lucrative et souvent périlleuse a mené à une perte infime de ce patrimoine.

Le patrimoine subaquatique peut également subir des destructions involontaires de la part de l'homme en raison des activités sur les fonds marins (pêche, installation de câbles et pipelines sous-marins, recherches géologiques...). La pratique du chalutage de fond est autant dangereuse que dévastatrice pour les vestiges subaquatiques.

Les fouilles archéologiques doivent être entreprises dans de bonnes conditions avec une méthodologie scientifique rigoureuse, des techniques et un matériel adapté, sous peine d'occasionner des dégâts irréversibles. En effet, des opérations de récupération systématiques ont conduit à détruire un certain nombre de biens culturels. Après un long séjour en mer, leur exposition à l'air a entraîné leur rapide détérioration et seuls des traitements spécifiques de désalinisation et de conservation peuvent les préserver sur du long terme. Aujourd'hui, les techniques ont largement évolué, nous sommes loin des 30 années de traitement au propylène-glycol du *Mary Rose* à Portsmouth.

Contrairement aux pratiques antérieures, la préservation sur site est considérée comme l'option prioritaire, si l'on ne dispose pas des moyens ad hoc pour en faire l'étude. Le maintien des biens *in situ* permet de conserver le contexte naturel et archéologique, quitte pour cela à en empêcher l'exploitation commerciale ou même la visite en plongée, comme c'est le cas pour l'épave du *CSS Alabama* coulé en 1864, en Manche. Chaque situation est appréhendée de manière particulière.

En France, c'est le DRASSM (Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines), qui est un service du ministère de la Culture en charge de la protection, de l'étude et de la mise en valeur des vestiges archéologiques retrouvés sous l'eau. C'est le plus ancien service d'archéologie sous-marine au monde. Créé en 1966 par André Malraux alors ministre de la Culture et qui participa également dans les années 20, au pillage de l'art khmers, drôle de retournement de situation...

Quoi qu'il en soit, ce patrimoine immergé en raison de sa diversité et de son importance pour l'humanité, doit être protégé et préservé pour les générations futures.

#### ➤ *Un encadrement juridique national*

L'encadrement juridique implique de réglementer les activités ayant un impact direct ou indirect sur le patrimoine culturel subaquatique et de créer les conditions de sa préservation sur le long terme.

Certains États, ont pris des mesures unilatérales dès les années 60 en élaborant des législations protectrices des biens culturels immergés. En considération du droit international de la mer, les États bénéficient de prérogatives plus ou moins importantes dans les espaces proches du rivage et notamment en mer territoriale. En droit français, les épaves présentant un intérêt préhistorique, archéologique ou historique sont réglementées par les articles L 532-1 et suivants du Code du patrimoine. Lorsque les États ne veulent ou ne peuvent intervenir en vue de protéger le patrimoine culturel subaquatique, ce sont les intérêts privés qui se voient consacrés. L'État joue un rôle majeur dans la protection des biens culturels immergés. En effet, l'absence de structure dédiée à l'archéologie subaquatique et la possibilité de vendre des objets suite à des fouilles incitent au pillage. Ce fut notamment le cas au Portugal au début des années 90. En effet, le patrimoine culturel immergé dans la zone des Açores, qui était au XVI<sup>e</sup> siècle une escale très fréquentée des galions espagnols et portugais revenant du Nouveau monde et d'Extrême-Orient, a été l'objet d'une intense exploitation commerciale, et ce pendant plusieurs années. Des changements politiques ont permis d'infléchir cette législation en 1997.

Les chercheurs d'épaves ont le mérite de partir en quête de ces artefacts mythiques. Cette (en)quête de toute une vie pour certain, peut être couronnée de succès comme totalement vaine et demeurer dans les limbes de l'histoire humaine. Elle mobilise des moyens financiers et humains colossaux et concourt à de formidables découvertes. En 1995, des sociétés, comme Blue Water, remontaient, avec l'aide d'Ifremer via la conception d'une pince "grande profondeur", au large des côtes Espagnoles, et avec l'accord du gouvernement ibérique, l'or du *RMS Douro*. Un navire à vapeur coulé 110 ans plus tôt avec un trésor composé de pièces et lingots d'or à son bord. Plus près de nous, en 2015, c'est en Namibie, qu'un trésor de cent tonnes de pièces d'argent a été retrouvé et exploité à plus 5 000 mètres de profondeur dans l'épave du *City of Cairo*.

Désormais, toute activité archéologique menée dans la zone économique des pays signataires des conventions sur les épaves, et plus spécialement en eaux territoriales françaises, est poursuivie dans un cadre strictement scientifique.

Les pratiques destructives ou les explorations susceptibles d'endommager des biens culturels subaquatiques, ainsi que les zones environnantes sont interdites, réduisant ainsi toutes les autres découvertes qui auraient pu être réalisées lors de ces explorations ciblées.

La présence d'épaves en haute mer et par nature cette extraterritorialité imposaient d'appréhender la protection à un niveau mondial. Une partie de la communauté internationale s'est mobilisée à partir des années 80, avec une approche axée sur le droit international de la mer et une autre liée au droit international de la culture, approches qui ont été tempérées par le droit souverain des États dans leurs eaux sous juridiction.

➤ Un encadrement juridique international

La Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM) de 1982 pose les bases d'un régime général de protection du patrimoine culturel sous-marin avec l'obligation pour les États *"de protéger les objets de caractère archéologique ou historique découverts en mer et coopèrent à cette fin. (...)"*. Pour autant, les quelques articles de la CNUDM n'étaient pas suffisants avec des dispositions trop générales et lacunaires, d'où la nécessité d'un nouvel instrument juridique. La Convention ne dit rien sur les biens culturels présents sur le plateau continental, qui sont donc à la merci du principe de liberté des mers. De ce fait, toute personne, physique ou morale, peut, sans aucune contrainte, explorer le fond des océans, récupérer les objets de nature archéologique ou historique découverts et les vendre sur le marché après les avoir importés dans un pays sans aucun lien avec ce patrimoine.

En 1997, la conférence générale de l'UNESCO décide que ce patrimoine doit faire l'objet d'une réglementation internationale sous la forme d'une convention. Cette Convention UNESCO sur la protection du patrimoine culturel subaquatique sera adoptée le 2 novembre 2001 et entrera en vigueur en 2009. Au cœur de cette Convention, c'est bien l'intérêt de l'humanité qui est censé primer sur celui des États ou de personnes privées. Ce fondement emporte des conséquences quant aux orientations données par le texte. La convention de 2001 s'attache à définir l'objet de la protection, c'est-à-dire le patrimoine culturel subaquatique.

Au terme de l'article 1, il s'agit de *"toutes les traces d'existence humaine présentant un caractère culturel, historique ou archéologique qui sont immergées, partiellement ou totalement, périodiquement ou en permanence depuis 100 ans au moins"*. La mise en place d'une définition constitue une avancée importante. En effet, dans les articles 149 et 303 de la CNUDM, aucune précision n'est apportée quant à la notion d'objet à caractère historique et archéologique. L'article 1 de la Convention de l'UNESCO indique une liste non exhaustive des différents éléments qui composent le patrimoine culturel subaquatique. En son sein, sont intégrés tout à la fois des biens meubles et immeubles. Ainsi, la convention a vocation à s'appliquer aux *"sites, structures et bâtiments"*, aux *"navires, aéronefs et autres véhicules"*, aux *"objets de caractère préhistorique"*. Chaque catégorie est par ailleurs détaillée afin d'éviter toute incertitude. Par exemple, s'agissant des épaves, le texte intègre, au-delà des véhicules, *"toute partie de ceux-ci avec leur cargaison ou autre contenu"*.

Le cadre spatial de la convention de 2001 est très étendu. En effet, il a vocation à protéger le patrimoine culturel de l'ensemble des espaces aquatiques. Vis-à-vis du patrimoine immergé dans les eaux territoriales, la convention est également applicable mais des réserves peuvent toutefois être présentées par les parties. La convention prohibe fermement l'exploitation commerciale des biens culturels en réprimant le trafic illicite des biens culturels et incite au partage de l'information par les hommes et pour les hommes. Elle institue également, le principe selon lequel *"chaque État partie s'engage à partager avec les autres États parties l'information dont il dispose"*.

Comme toutes règles issues du droit international, elles sont parfois difficilement applicables, et ont leurs limites. Elles se heurtent à la souveraineté des États et/ou à leur instabilité politique ; ainsi personne n'a empêché l'organisation de visites touristiques sur le *Titanic* pourtant coulé en 1912 et si l'on transpose au patrimoine culturel terrestre, personne n'a empêché la destruction des Bouddhas de Bâmiyân par les Talibans en 2001 ou bien encore en 2015 la quasi-destruction par l'Etat islamique du site de Palmyre en Syrie, pourtant classé patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 1980.

Avec la collaboration de Pauline PREVOT  
Camille VALERO