

Une expertise par un professionnel

Conseils - Devis on-line - Forum

WWW.EXPERTMARITIME.COM.FR

Ce dossier est traité par notre confrère JJ. Mascart, Expert Maritime près La Cour d'Appel de Paris.

ASSISTANCE, SAUVETAGE OU REMORQUAGE ?

1 - L'assistance aux navires

On entendait autrefois par assistance l'aide apportée à un navire qui ne courait pas un danger immédiat, tandis que le sauvetage était le fait de recueillir un navire en péril qui, sans les secours apportés, était voué à une perte certaine.

Cette distinction n'existe plus et depuis la Conférence Internationale de Bruxelles de 1910, un sens identique aux termes d'assistance et de sauvetage est donné lorsqu'ils caractérisent les services rendus à des navires en danger, en quelque lieu que ce soit.

L'assistance-sauvetage des navires est une opération qui est actuellement régie par la Convention de Bruxelles du 23/9/1910 sur le plan international, et par la Loi du 7/7/1967 sur le plan interne.

La loi française de 1967 relative aux événements de mer qui, pour l'essentiel, a repris les dispositions de la Convention de Bruxelles en étendant son application à tous les engins flottants et aux bateaux de la navigation intérieure, précise en particulier :

- que tout fait d'assistance ayant eu un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération,
- qu'aucune rémunération n'est due si le secours prêté reste sans résultat utile,
- qu'en aucun cas, la somme à payer ne peut dépasser la valeur des choses sauvées.

Ainsi l'assistant est autorisé à demander une juste rémunération et non une simple indemnité, qui compense la possibilité aléatoire de l'opération et qui l'encourage d'autant plus qu'il n'existe pas pour lui d'obligation légale de fournir son aide.

L'obligation d'assistance aux navires n'existe qu'en cas d'abordage, et tous les navires impliqués dans l'abordage en sont tenus.

En dehors de ce cas, il n'existe aucune obligation légale d'assistance pour le sauvetage des biens matériels.

Le principe de la rémunération équitable qui caractérise l'assistance prêté aux navires de mer et bateaux de navigation intérieure ne s'applique que si tous les éléments suivants sont réunis :

1. L'assistance doit être prêté à un **navire** qui l'accepte (*l'assistance peut être cependant imposée s'il s'agit d'un refus déraisonnable*).
2. Elle est prêté par un **navire** (*est exclu tout ce qui vient directement de la terre comme les amarres, l'assistance supposant avant tout un rapport entre deux navires*).
3. Elle est prêté à un **navire en danger** (*il ne peut y avoir sauvetage en l'absence d'un danger, faute de quoi il s'agit d'une opération de remorquage ; il n'y a pas assistance maritime si un navire et les biens qui s'y rapportent ne sont pas en danger de se perdre*).

La question est parfois de savoir si le navire secouru se trouve ou non en danger de se perdre, le péril imminent n'étant pas exigé.

Un navire plus maître de sa manoeuvre par suite d'une avarie qu'il ne peut réparer par ses propres moyens est en danger. Le danger dans ce cas doit être certain et la perte quasi inévitable.

En dehors de ces conditions, peu importe la nature des eaux dans laquelle les services sont rendus, la nature ou le type de navire en présence (bateaux de navigation intérieure inclus) ou encore la qualification données aux opérations par les parties.

" " "

La **rémunération**, qui est l'élément caractéristique de l'assistance aux navires fournie spontanément ou sur demande de l'assisté, se présente comme aléatoire en raison de ce qu'elle en rapport avec le résultat obtenu. De cette façon, la rémunération accordée sera fonction :

- du **résultat utile** (*selon l'adage anglais "no cure, no pay"*)

Il est certain qu'il n'y a pas de résultat utile si en finalité rien n'est sauvé. Il n'est cependant pas nécessaire que tout soit sauvé pour prétendre au résultat utile.

- de **la valeur des choses sauvées**

Pour aboutir à des jugements équitables, les tribunaux sont conduits à fixer une proportion d'autant plus forte que la valeur est faible. On voit ainsi les pourcentages osciller entre 1 et 60% de la valeur du bien sauveté.

- **des frais, risques et mérites du sauveteur**

Il est juste de tenir compte des dépenses faites et des avaries subies à cette occasion (*il n'y a pas de remorquage de navire en détresse par gros temps sans quelques dégâts sur le navire assistant*).

Il y a lieu aussi de tenir compte des efforts et du mérite de ceux qui ont prêté secours, du danger couru par le navire assisté, de la durée, de la valeur du matériel exposé en tenant compte le cas échéant de l'approbation du navire assistant (*remorqueur de haute mer par exemple*).

- **du caractère profitable de l'assistance.**

Par voie de conséquence, les capitaines qui prêtent assistance doivent établir d'une manière précise (*et à ce titre, le journal de bord revêt un caractère prépondérant*) :

1. La situation du navire au moment où ils l'ont secouru, s'il y a lieu, la distance à laquelle il se trouvait de la côte ou de certains dangers, le mauvais temps qui menaçait, les courants qui risquaient de l'entraîner dans une zone à risques ;
2. Les difficultés éprouvées pour donner la remorque et, le cas échéant, les risques encourus dans l'exécution de cette manoeuvre ainsi que les dommages subis par le navire de ce fait ;
3. La durée des services rendus et la distance parcourue avec la remorque ;
4. Les frais de toutes sortes occasionnés par l'assistance ;
5. La liste ou l'inventaire des choses sauvées.

Tous ces éléments sont indispensables pour la fixation d'une rémunération d'assistance équitable.

Précisons encore qu'il n'est pas nécessaire de donner la remorque pour qu'il y ait assistance, laquelle est caractérisée par les services, quels qu'ils soient, rendus par un navire à un autre pour que celui-ci échappe à un naufrage ou à tout autre péril.

Dans le cas où plusieurs navires portent à la fois assistance à une même unité en danger de se perdre, chaque assistant sera rémunéré en proportion des services rendus.

Dans le cas d'une assistance prêtée par exemple par une vedette de la Société Nationale de Sauvetage en Mer, c'est-à-dire sans contrat, la rémunération reste due, même si dans le cadre des interventions faites par la S.N.S.M. cette rémunération est souvent de principe.

2 - L'assistance aux personnes

C'est une tradition : on sauve les hommes pour rien et, concernant la vie humaine en mer, il n'y a aucune ambiguïté à ce sujet dans les textes de la Loi interne de 1967 relative aux événements de mer.

Ainsi, **l'article 17** précise qu'il n'est dû aucune rémunération pour les personnes sauvées et **l'article 19** fait obligation à tout capitaine, autant qu'il peut le faire et sans danger sérieux pour son navire et son équipage, de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre.

C'est la loi des gens de mer, et c'est en application de cette loi qu'il n'est jamais réclamé le remboursement des frais de recherche, ni d'intervention, occasionnés pour le sauvetage de la vie humaine en mer.

3 - Le remorquage

Opération ordinaire de louage de services qui procède d'un contrat commercial (*acte*) et qui n'est pas toujours facile à distinguer du sauvetage.

La caractéristique du remorquage est sans nul doute que le remorqueur fournit au remorqué une force qui lui fait défaut, soit totalement soit partiellement. Mais il s'agit aussi d'une opération complexe, car si elle comporte par définition au moins deux éléments, le remorqueur et le remorqué, on peut se trouver en présence de plusieurs remorqueurs ou plusieurs remorqués participant tous à la même opération.

Dès lors les équipages doivent coordonner leurs efforts en vue d'un même résultat. Cependant, le concours des activités en présence et des équipages peut créer de réelles difficultés en matière de responsabilité.

Pour résoudre ces délicates questions engendrées par le remorquage, il faut notamment déterminer le rôle respectif de chacun et définir à qui revient la direction des opérations.

4 - Distinction entre l'assistance et le remorquage

Le critère susceptible de différencier l'un de l'autre repose sur la notion de **danger** qui menace le navire assisté sans qu'il soit nécessaire que ce danger soit immédiat ; il suffit qu'il soit possible et prévu.

Malgré cela, le distinguo n'est pas évident car il repose sur une donnée essentiellement subjective. Pour exemple, on peut considérer :

- Qu'un bateau à moteur désemparé de sa propulsion et qui réclame une assistance immédiate, constitue une assistance et non un remorquage simple, eu égard à sa demande d'assistance qui est une preuve du danger possible.
- Comme un fait d'assistance les services rendus à un bateau au mouillage sur rade qui, surpris par une violente tempête, a estimé courir un risque auquel il ne pouvait se soustraire par ses seuls moyens et a demandé l'aide d'un remorqueur pour changer de mouillage et le conduire en lieu sûr.
- Qu'il n'y a pas eu assistance mais remorquage dans le cas d'un navire désemparé ne courant aucun risque et pouvant attendre que l'on vienne le prendre à la remorque pour le conduire au port, cette embarcation n'étant pas alors en danger de naufrage.

Si l'on sait par ailleurs qu'entre le **remorquage**, justifiable seulement du prix des services (*indemnité*) et l'**assistance** rémunérée (*rémunération*), il peut y avoir une différence considérable, on comprend tout l'intérêt de voir se transformer un contrat de remorquage en une opération d'assistance. Il reviendra dans ce cas au remorqueur de prouver le danger couru par le remorqué.

Aussi, lorsqu'un bateau de plaisance demande un remorquage, quelle qu'en soit la cause, et dans l'hypothèse où il ne court aucun danger certain, il devra bien préciser la nature de sa demande, conserver le commandement de son bateau et de la manoeuvre de prise de remorque (*il donne la remorque, il ne la prend pas*).

Pour notre part, il nous semble préférable de décider qu'il y a assistance et non remorquage chaque fois que l'aide de l'assistant ou du remorqueur revêt pour lui un **caractère aléatoire** caractérisé par un **risque particulier d'insuccès**.

Autre chose est de savoir que le remorquage est toujours l'objet d'un contrat ou du moins d'une acceptation tacite, alors que l'assistance peut se faire sans l'assentiment du navire assisté : un navire trouvé abandonné en mer sans équipage, ou un navire en difficulté dans les eaux territoriales, peut conduire les autorités à imposer l'aide d'un navire de l'Etat.

5 - Saisie conservatoire

A l'arrivée au port de relâche, l'assistant doit prendre toutes mesures utiles afin que le navire assisté ne reparte sans que son propriétaire n'ait fourni l'engagement cautionné de payer la rémunération d'assistance.

Sachant par ailleurs que la responsabilité du propriétaire du navire peut naître à divers titres et que les conditions dans lesquelles sa responsabilité est engagée varie d'une situation à l'autre, la saisie conservatoire du navire assisté paraît dans ce cas fondée.

Cette disposition est essentielle pour parer au refus d'un règlement amiable. Elle a pour effet de mettre la navire à la "chaîne" et l'empêcher de lever l'ancre.