

Gazette de la Chambre



Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Claude Goussot - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier

Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

(Janvier - Avril - Septembre)

Numéro 34 - Printemps 2014



"Ex falso sequitur quodlibet"

Histoire du sauvetage en mer

Jean-Patrick Marcq

Arbitre maritime Chambre arbitrale maritime de Paris

L'assistance aux personnes en détresse en mer challengée par l'immigration clandestine et le risque de conflit entre sauvetage et lutte contre l'immigration clandestine.

Plusieurs milliers de migrants ont été récemment secourus en méditerranée principalement par les Italiens dans le canal de Sicile (Egyptiens, Tunisiens, Zambiens, Maliens, Nigériens, Pakistanais, Somaliens, Syriens ...) fuyant leur pays essentiellement pour des raisons économiques ou politiques.

De source officielle, il apparaît que ces flux migratoires sont développés et soutenus par des passeurs liés au grand banditisme y trouvant une source de revenus considérables. Ces organisations criminelles n'hésitent pas à affréter des navires pour un voyage unique, des chalutiers, des navires de plaisance. Les passeurs ont mis au point une technique pour se mettre volontairement en détresse voire se saborder en vue d'un autre navire ou près des côtes Européennes. Cet acte volontaire force le principe de l'obligation d'assistance basé sur l'aléa. Devant cet état de fait, les autorités administratives des pays riverains en charge de la lutte contre l'immigration clandestine et « Frontex »* suspectent les navires de pêche ou de commerce qui portent assistance de trafic de clandestins. Les navires de pêche subissent des tracasseries administratives voire se voient interdits temporaires de pêche pour avoir pris à leur bord des clandestins.

Les navires de commerce peuvent se voir refuser l'autorisation de débarquer les migrants, ce qui entraîne de lourdes pertes financières pour l'armateur, des risques d'avaries à la marchandise surtout si elle est périssable.

Rappel de l'obligation de porter secours en mer aujourd'hui :

Tout capitaine doit porter secours et assistance à un navire ou à une personne en détresse sauf lorsque le fait de porter assistance l'expose à un risque immédiat pour lui-même, son équipage, son navire et les Etats doivent dorénavant mettre en place à terre des services de coordination pour l'exécution des opérations de recherche et de sauvetage. Ce principe est rappelé dans les conventions internationales et la législation française.

- La convention des Nations unies sur le droit de la mer (Convention UNCLOS dite de Montego Bay) 1982, (article 98) rappelant que le capitaine a l'obligation de prêter assistance à toute personne se trouvant en situation de détresse en mer.
- La convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritime (SAR) 1979 modifiée en 1988 et 2004 ayant pour objet de mettre en place un cadre international d'organisation des opérations de recherche et de sauvetage des personnes en détresse ; de créer des MRCC (*Maritime Rescue Coordination Center*) connectés au SMDSM (système mondial de détresse et de sécurité en mer). En France les MRCC sont représentés par les Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage (CROSS) en liaison avec le Centre National des Etudes Spatiales (CNES) chargé de la réception des signaux de détresse (SMDSM) avec une compétence sur la zone économique exclusive soit plus de 11 millions de km².
- La convention SOLAS (*safety of life at sea*) (chapitre V règle 33) indiquant que « le capitaine, qui est en mesure de le faire, doit aller au secours des navires en détresse ».
- La convention de Bruxelles de 1910 et la loi Française n°545 du 07/07/1967
- La convention de Londres du 28 avril 1989 sur l'assistance

- L'article 85 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande (17 décembre 1926)

* *FRONTEx* : agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures des états membres de l'Union Européenne (CE N°2007/2004 du conseil du 26 octobre 2004).

Historiquement, ce principe n'était pas acquis.

Le sauvetage des biens au détriment de la vie.

Si l'idée de protection des biens engagés dans l'aventure maritime s'est développée avec l'évolution des usages et du droit maritime, il ne semble pas que ce soit aussi clair en ce qui concerne la sauvegarde de la vie des personnes en danger en mer.

Aussi loin que l'on puisse remonter et en consultant les ouvrages de spécialistes en la matière comme Jean Marie Pardessus ou René Josué Valin, il semblerait que les textes référencés du Droit Maritime ne privilégiaient pas la sauvegarde de la vie humaine en mer mais plutôt la sauvegarde des biens, ou de l'être humain en tant que marchandise tel l'esclave ou les effets personnels des naufragés.

Le droit Romain, les ordonnances, bulles et décisions de concile interdirent le pillage des objets naufragés et imaginèrent des récompenses pour inciter les habitants des rivages à sauver le plus possible d'objets en mer .

Ainsi : La loi de Rhodes, ancien recueil des lois et usages maritimes de la Grèce, sans accorder la propriété aux sauveteurs accordait une récompense en fonction des dangers encourus par les sauveteurs, reprise par les romains dans le digeste de Justinien « *de lege Rhodia de jactu* ». La table d'Amalfi, recueil de pratique commerciale des marchands, stipulait que les marins seraient remboursés de leurs effets s'ils étaient dépouillés. La coutume de Valence interdisait de fabriquer un navire ou un meuble avec des planches provenant d'un navire naufragé.

Il semblerait que jusqu'aux Rôles d'Oléron (XII^e et début du XIII^e), les souverains s'arrogeaient encore la propriété des biens naufragés : « *Premièrement, toute nef ou vesseaux quand ils adventurent en la costiere de Bretagne, tout est a conquis ezdits contes, sans que nul homme ou marchand y prenge rien, si n'est ceux qui les sauvent, a qui debvent avoir leur salaire* » cité par J M Pardessus. Plus tard, le consulat de la mer prévoyait une rémunération de l'assistance pour le sauvetage des biens.

Le « *Guidon de la mer* » rédigé à Rouen, publié dans la seconde moitié du XVI^e siècle n'a fait qu'effleurer les questions relatives au sauvetage en mer.

L'usage de tuer les naufragés.

Pour les populations côtières, ce qui venait de la mer n'était pas toujours perçu comme bénéfique, on se souvient des peuples de la mer qui ravagèrent les côtes de la méditerranée, les invasions des vikings sur les côtes de la Manche, mais aussi des maladies comme la peste ou le choléra apportées par les navires et leurs équipages.

Les naufrages étaient, d'autre part, une manne pour ces populations pauvres, aussi, on ne s'étonnera pas de l'existence de coutumes locales créant selon Cleirac depuis l'âge du fer un usage de pillage, allant jusqu'au massacre des naufragés. Le Doyen Rodière dans son traité de droit maritime cite le sociologue Levy- Bruhl (le droit de naufrage 1927) qui indiquait que les populations primitives considéraient que le naufrage était une punition divine.

« *Les naufragés méritent le châtement dont ils étaient frappés conduisant à s'emparer des personnes, à les tuer ou rejeter à la mer voire à les manger dans les pays du cannibalisme.* »

Pour mettre fin à ces abus, il fallut des textes d'interdiction comme :

- Cette ordonnance de Louis IX en 1221 assurant la protection royale aux naufragés ou les lois de Westcapelle inspirant les lois de Wisby.
- Les jugements ou rôles d'Oléron « *S'ils tuent des naufragés, ils doivent être plongés jusqu'à demi-morts, puis lapidés et assommés comme des loups* » cité par Pardessus .
- l'intervention de plusieurs papes (La bulle d'Alexandre III au XII^e siècle « *in coena domini* » et celle de Pie V commandant qu'on porte secours aux naufragés sous peine d'excommunication) et plusieurs Conciles, celui de Rome de 1078, c de Dol de 1128, de Latran 1179 .

Car, il existait au Moyen Âge, une coutume qui indiquait que le droit des propriétaires était sauvegardé s'il échappait du naufrage un seul être vivant, marin, marchand ou même un animal. De ce fait, il était tentant de rejeter à la mer les naufragés pour permettre d'exercer le droit de bris en l'absence de tout propriétaire vivant.

L'apparition des devoirs d'assistance et de secours et la lutte contre le pillage.

L'ordonnance de la marine de 1681 a essayé de refréner l'ardeur des naufrageurs en accentuant la répression par la peine de mort :

Son article 11 : « *Enjoignons à nos sujets de faire tout devoir pour secourir les personnes qu'ils verront dans le danger de naufrage. Voulons que ceux qui auront attenté à leurs vies et biens soient punis de mort* ».

Le décret du 21 août 1790 Titre II des peines et délits impose un devoir d'assistance aux navires de guerre.

On pourrait multiplier les exemples issus de notre arsenal législatif et réglementaire mais il faut bien admettre qu'avant le XIX^e siècle, les notions de sauvetage des naufragés n'étaient pas coutumières.

La convention internationale de 1910 et la loi du 29 avril 1916 vont clairement traiter de l'assistance aux personnes : « *prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre* » art 11.

On retrouve la même idée dans le *Merchant Shipping Act* déclarant coupable de délit pénal de « *misdemeanour* » le capitaine qui néglige de prêter assistance. (Article 22 Merchant 1949).

L'idée de sauvetage gratuit aux personnes donne toute sa raison d'être à l'obligation d'assistance en mer.

L'idée de sauvetage gratuit aux personnes a pris vraiment naissance en 1823. A la suite de terribles naufrages sur les côtes du Royaume uni, un baronnet de l'Ile de Man, sir William Hillary réussit à convaincre un membre du parlement britannique Mr Thomas Wilson de la nécessité de créer une société pour la sauvegarde des naufragés et de leurs biens. C'est ainsi qu'en 1824, par une réunion publique à la « *London Tavern* » présidée par l'archevêque de Canterbury Manners Sutton et Lord John Russel, il fut décidé de la création de la société des *Life Boats* qui prit plus tard le nom de « *Royal National Lifeboat Institution* ».

La première des sociétés de sauvetage créées sur le continent fut fondée officiellement en 1825 à Boulogne sur mer. Cette année là fut marquée par de nombreuses noyades. Un sermon prêché dans la chapelle Anglaise par le révérend A Edge faisant état de l'inquiétude de la colonie Britannique incita à fonder une institution pour protéger les baigneurs du nom de « *Royal humane society* ».

Il semble que l'importante colonie Britannique à cette époque à Boulogne réagit avec ses propres modes de fonctionnement, à savoir l'organisation en sociétés de secours mutuels. Les archives témoignent d'une importante correspondance avec la « *Royal Humane society de Londres* » spécialisée dans le secours aux noyés. Plusieurs membres de la société humaine appartenant par ailleurs aux « *Odd fellows* », les fondateurs, s'inspirèrent vraisemblablement de ces modèles pour créer cette société. Très vite, on francisa le titre pour le dénommer « *Société Humaine* ».

Les ancêtres des Nageurs sauveteurs de la SNSM.

Le 30 novembre 1825, la « *Société Humaine* » fut officiellement instituée après l'autorisation du ministère de la guerre d'établir un poste de sauvetage dans le corps de garde du mâchicoulis. Pour donner à cette œuvre un caractère humanitaire et international, le comité composé de 6 anglais et 6 français sous la présidence de M Vasseur, maire, se fixa comme première mission la surveillance des plages pendant la saison des bains de mer et pour cela acheta des canots spéciaux munis de grappins, avirons, bouées, équipés par des surveillants depuis le lever du soleil jusqu'à son coucher et d'une machine destinée à rappeler à la vie les noyés utilisée en Angleterre. Les surveillants avaient pour mission non seulement la surveillance des plages mais la police des bains de mer.

Les zones de baignade étaient à l'époque concédées à la société des bains de mer par la municipalité et séparées en zones pour les hommes, pour les femmes et enfants. Les surveillants devaient rédiger des procès verbaux en cas de violation de ces zones. Les plages non surveillées étant libres, on les appelait les plages sans caleçon.

La « société humaine de Boulogne » devint l'établissement modèle pour de nombreuses sociétés analogues fondées successivement en 1832 et 1833 à Dunkerque, Calais, Rouen, Bayonne, Montreuil sur Mer, Mogador au Maroc.

L'évolution décisive : le centre d'approbation des appareils de sauvetage et le naufrage de « *l'Amphitrite* ».

Les membres du comité souhaitaient étendre la mission de la société à l'assistance des marins en péril à l'instar de la « *Société des Life Boats de Londres* ». Ils créèrent un centre de recherche où les inventeurs d'appareils de secours pouvaient déposer leurs inventions. C'est ainsi que l'amiral Sir Sydney Smith qui devint un peu plus tard membre du comité de la SHN déposa à Boulogne son projet de radeau insubmersible pouvant équiper les navires.

En Août 1833, « *l'Amphitrite* », vaisseau Britannique avec un équipage de 18 marins, 106 femmes et 12 enfants condamnés à la déportation en Australie, pris dans une violente tempête, s'échoua à l'est de l'entrée du port de Boulogne. Tous périrent à l'exception d'un membre de l'équipage. L'émotion fut si grande que cet événement de mer prit une importance nationale. La Société Humaine sollicita le ministre de la marine pour l'aider à construire un canot de sauvetage insubmersible sur plan Palmer, ce genre de canot n'existant pas en France, il demanda en 1833 à l'arsenal de Cherbourg de construire un canot insubmersible sur un plan Anglais.

« Il me sera fort agréable de l'offrir à la Société de Boulogne et de m'associer à ses vues philanthropiques ».

Ainsi fut lancé en 1834, « *l'Amiral de Rosamel* », premier canot de sauvetage en France digne de ce nom. Ce canot fut opérationnel durant 35 ans, après avoir sauvé plus de 250 personnes, il sombra lors d'une tempête le 19 octobre 1869.

La Société prit le nom de « *Société Humaine et des Naufrages* » et est reconnue d'utilité publique en 1846.

L'Amiral Rigault de Genouilly, cherchant à unifier les sociétés de sauvetage existantes, créa à Paris, en 1865 la « *Société Centrale de Sauvetage des Naufragés* » (SCSN). Les Sociétés humaines adhérèrent à ce projet, celle de Boulogne conservant son autonomie de gestion en raison de son caractère international.

Ayant toujours le souci de promouvoir la recherche en matière de sauvetage, la SHN prit part à de nombreuses expositions internationales, ainsi en 1876, l'exposition internationale d'hygiène et de sauvetage à Bruxelles la classa ex æquo avec la « *Royal National Lifeboat Institution* » et la « *Société Centrale de Sauvetage* ». A cette occasion, le roi des Belges rendit un spécial hommage à la Société Humaine et des Naufrages pour les services rendus depuis sa création.

La Société des Hospitaliers Sauveteurs Bretons, créée en 1873 par Henri Nadault de Buffon était initialement orientée vers les opérations de secours mutuels en faveur des sauveteurs décédés puis elle s'est lancée à partir de 1889 dans les opérations de sauvetage. En décembre le 26 mai 1907 à la Sorbonne leur grande médaille à la « *Société Humaine et Naufrages* » « *Initiatrice du sauvetage maritime en France* » les HSB reconnurent la place particulière tenue en matière de sauvetage par la SHN.

Cependant, pour continuer à être efficace, il fallait renouveler les canots, les équiper de matériels plus performants, il devenait urgent de réunir les deux Sociétés de Sauvetage existantes HSB et SCSN.

En 1967 celles ci fusionnent pour créer « *la Société nationale de sauvetage en mer* », la SNSM dont le premier président fut l'amiral Amman.

L'organisation du sauvetage de la vie humaine en mer en France.

Elle est très comparable à l'organisation Britannique en fonctionnant sur 2 piliers :
le Bénévolat et les moyens de l'état .

- les moyens de l'état : Marine nationale, Douanes, Gendarmerie, affaires maritimes et Sécurité civile.
- le bénévolat, la Société Nationale de Sauvetage en mer (SNSM), association 1901 reconnue d'utilité publique (7000 bénévoles) comme son homologue au Royaume uni, la RNLI (40000 bénévoles).

La SNSM a une mission de service public : le sauvetage des vies humaines en mer et à partir du littoral.

Trois activités opérationnelles :

- Le sauvetage au large effectué par les sauveteurs embarqués bénévoles
- La formation et l'entraînement des sauveteurs embarqués et des nageurs sauveteurs sur plage et plans d'eau.
- La prévention des risques liés aux activités nautiques.

