

N° 25

# SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1981-1982

Annexe au procès verbal de la séance du 15 octobre 1981

## RAPPORT

FAIT

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur  
le projet de loi, modifiant la loi n° 61-1262 du 24 novembre 1961,  
relatif à la police des épaves maritimes.*

Par M. Joseph YVON,

Senateur

(1) Cette Commission est composée de : MM. Michel Chauty, *président* ; Marcel Lucotte, Auguste Chupin, Bernard Legrand, Pierre Noé, *vice-présidents* ; Francisque Collomb, Marcel Lemaire, André Barreux, Raymond Dumont, *secrétaires* ; Octave Bajeux, Bernard Barbier, Charles Beaupetit, Georges Berchet, Jean-Marie Bouloux, Amedeo Bouquerel, Jacques Braconnier, Raymond Brun, Pierre Ceccaldi Pavard, William Chevy, Jean Colin, Pierre Croze, Marcel Daunay, Hector Dubois, Emile Durieux, Gerard Ehlers, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Remi Herment, Bernard-Charles Hugo (Ardèche), Bernard-Michel Hugo (Yvelines), René Jager, Maurice Janetti, Pierre Jeambriun, Paul Kauss, Pierre Labonde, Pierre Lacour, Robert Laucournet, France Lechenault, Fernand Lelort, Charles Edmond Lenglet, Paul Malassagne, Serge Mathieu, Marcel Mathy, Daniel Millaud, Louis Minetti, Jacques Mossion, Georges Mouly, Jacques Moutet, Henri Olivier, Bernard Parmentier, Pierre Perrin, Jean Peyrafitte, Marc Plantegenest, Richard Pouille, Maurice Prevoteau, Jean Puech, Roger Quilliot, Jean-Marie Rausch, René Regault, Michel Rigou, Roger Rinchet, Marcel Rosette, Jules Roujon, André Rouvière, Maurice Schumann, Michel Sordel, Raymond Spingard, Pierre Tajan, Fernand Tardy, René Travert, Raoul Vadepiet, Jacques Valade, Frédéric Wirth, Joseph Yvon, Charles Zwickert.

Voir le numéro :

Sénat : 356 (1980-1981).

**Mer et littoral.** — Pollution — Transports maritimes — Epaves — Propriété

## SOMMAIRE

	Pages
<b>INTRODUCTION</b>	5
<b>I. — LE RÉGIME JURIDIQUE ACTUEL DES ÉPAVES MARITIMES</b>	7
A. — <b>La loi du 24 novembre 1961</b>	7
B. — <b>Le décret du 26 décembre 1961</b>	8
C. — <b>L'arrêté du 4 février 1965</b>	8
<b>II. — L'INADAPTATION DE CE RÉGIME AU REGARD DES NOUVELLES CONDITIONS DU TRANSPORT MARITIME A NÉCESSITÉ UNE PRE- MIÈRE MODIFICATION EN 1978, DONT LE FONDEMENT JURIDIQUE EST CONTESTABLE</b>	9
A. — <b>Les insuffisances du dispositif de 1961</b>	9
B. — <b>L'extension apportée par le décret du 3 août 1978</b>	10
<b>III. — LE PROJET DE LOI VISE A DONNER UNE HABILITATION LÉGALE A TOUTES INTERVENTIONS DE L'ADMINISTRATION A L'ÉGARD DE TOUTES ÉPAVES DANGEREUSES</b>	11
A. — <b>Il précise les actions auxquelles l'administration pourra se livrer en           présence d'une épave dangereuse</b>	11
B. — <b>Il modifie certaines règles de compétence en matière de police des épaves           maritimes</b>	12
<b>IV. — EXAMEN DE L'ARTICLE UNIQUE</b>	15
— <i>Article premier de la loi du 24 novembre 1961</i> — limitation des droits de propriété résultant de la réglementation des épaves maritimes	15
— <i>Article 2 de la loi du 24 novembre 1961</i> — fonctionnaires compétents pour l'application de la réglementation des épaves maritimes	16
— <i>Article 6 de la loi du 24 novembre 1961</i> — conditions d'application de la loi Outre-Mer	16
<b>V. — TABLEAU COMPARATIF</b>	19
<b>ANNEXE</b>	23
<b>Décret du 26 décembre 1961 modifié par le décret du 3 août 1978</b>	23

## INTRODUCTION

La matière des épaves a été longtemps régie par l'ordonnance de la marine de 1681 (dite ordonnance de Colbert), modifiée et complétée par les déclarations royales de 1735 et 1770, et par des arrêtés de l'époque révolutionnaire ; des textes ultérieurs y apportèrent des aménagements aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles, rendant cette législation archaïque, touffue, compliquée et non adaptée aux nouvelles conditions de la navigation et du transport maritime. Une réforme s'imposait, ce fut l'œuvre de la loi du 24 novembre 1961 et du décret du 26 décembre 1961 pris pour son application. Mais ce décret devait être lui-même modifié par un décret du 3 août 1978 pour tenir compte des risques inhérents au transport de substances dangereuses, et lutter contre la pollution marine.

Aussi, se trouve-t-on à nouveau devant un régime juridique complexe, dont la base légale semble douteuse et qui présente encore des insuffisances puisqu'il ne permet pas à l'Administration d'intervenir à l'égard de toutes les épaves dangereuses.

Le projet de loi soumis aujourd'hui à l'examen du Sénat vise donc à combler ces lacunes et à donner une base légale à toutes les interventions de l'Administration à l'égard de toutes les épaves dangereuses.

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan ne peut que se féliciter de la modification de ce régime juridique des épaves maritimes qui figurait d'ailleurs en 1978 parmi les propositions de la Commission d'enquête sénatoriale constituée à la suite de l'échouement de l'Amoco Cadiz.

## **PREMIÈRE PARTIE**

### **PRÉSENTATION GÉNÉRALE**

#### **I. — LE RÉGIME JURIDIQUE ACTUEL DES ÉPAVES MARITIMES**

La matière des épaves maritimes est régie, à l'heure actuelle, par la loi n° 61-1262 du 24 novembre 1961, relative à la police des épaves maritimes, le décret n° 61-1-546 du 26 décembre 1961 (modifié par le décret n° 78-847 du 3 août 1978) fixant le régime des épaves, et l'arrêté du 4 février 1965 pris pour l'application du décret.

##### **A. — La loi du 24 novembre 1961**

Cette loi est relative à la police des épaves maritimes et est essentiellement, comme son nom l'indique, une loi de police ; elle a fixé un cadre général pour l'intervention de l'Administration en matière d'épaves maritimes, et donné un fondement juridique aux limitations du droit de propriété et aux dispositions pénales que la réglementation à venir devait nécessairement comporter.

Cette loi se borne donc à donner une habilitation de nature législative au décret qui régleme le régime des épaves maritimes. Elle pré-

cise que les droits exorbitants qu'elle confère à l'Administration le sont dans le seul intérêt du sauvetage des épaves, et par conséquent dans l'intérêt de leur propriétaire. Ce faisant, la loi de 1961 se situe dans la tradition de l'ordonnance de 1681 sur la marine (dite ordonnance de Colbert).

### **B. — Le décret du 26 décembre 1961**

Ce décret, qui fixe le régime des épaves maritimes, est le texte le plus important. Comportant 37 articles, il définit dans le détail les règles découlant de la découverte des épaves, de leur sauvetage, de leur vente ou de leur concession. Il a pour objet avant tout de concilier les droits et les intérêts des propriétaires de l'épave et ceux du sauveteur. Pour ce faire, des limitations des droits de propriété, prises en application de l'article 1 de la loi du 24 novembre 1961, sont prévues, mais seulement dans l'intérêt du sauvetage. Toutefois le décret autorise l'Administration des Affaires maritimes, après mise en demeure du propriétaire, à procéder d'office au sauvetage de l'épave ou même à son enlèvement et à sa démolition. Il s'agit d'une mesure d'intérêt général susceptible de s'exercer dans deux cas :

— d'une part au cas où, localisée en dehors d'une zone portuaire, l'épave est dangereuse pour la navigation ou la pêche, et où sa récupération présente un caractère d'urgence,

— d'autre part au cas où, se trouvant dans un port ou à l'entrée d'un port, l'épave constitue un écueil ou un obstacle.

En dehors de ces deux cas, ce décret ne prévoit aucune obligation générale d'enlèvement de l'épave à la charge de son propriétaire.

Il établit en outre un statut particulier pour les épaves présentant un intérêt archéologique, historique ou artistique, et prévoit des sanctions pénales ainsi que diverses dispositions relatives à la portée de la réglementation.

### **C. — L'arrêté du 4 février 1965**

Cet arrêté définit enfin les conditions dans lesquelles pourront et devront intervenir les diverses Administrations intéressées.

Ces textes forment un ensemble cohérent, mais compliqué car il faut concilier les droits et les intérêts du propriétaire (en distinguant les cas où il est connu ou inconnu, titulaire de ses droits ou déchu) et ceux de l'inventeur ou du sauveteur (qui peuvent être des personnes différentes). Il faut également tenir compte des intérêts publics : intérêt de la navigation et sauvegarde du patrimoine culturel de la Nation. Il faut enfin compter avec une Administration diversifiée : si les résultats économiques intéressent d'abord les Ministères de l'Economie et des Finances, la navigation relève des Ponts et Chaussées et de la Marine Marchande, la sauvegarde du patrimoine culturel du Ministère de la Culture et les contrôles douaniers du service des douanes. Ceci explique le système de relais et d'avis entre administrations, qui caractérise le chapitre II du décret de 1961, et que l'arrêté de 1965 met en place.

## **II. — L'INADAPTATION DE CE RÉGIME AU REGARD DES NOUVELLES CONDITIONS DU TRANSPORT MARITIME A NÉCESSITÉ UNE PREMIÈRE MODIFICATION EN 1978, DONT LE FONDEMENT JURIDIQUE EST CONTESTABLE**

### **A. — Les insuffisances du dispositif de 1961**

Depuis l'intervention de la loi et du décret de 1961, les conditions d'exploitation des navires ont beaucoup évolué ; le nombre des navires marchands et les quantités transportées de certaines cargaisons polluantes ou dangereuses — tels les hydrocarbures ou les substances chimiques — ont augmenté dans des proportions considérables. Les risques énormes de pollution que comporte aujourd'hui le transport maritime nécessitent des mesures particulières ; chacun a en mémoire les accidents spectaculaires du Torrey Canyon, de l'Amoco Cadiz ou de l'Olympic Bravery et les dommages qui en sont résultés.

Or, face à ces nouvelles situations, les dispositions législatives et réglementaires de 1961 se sont révélées insuffisantes ; le principe est en effet qu'un navire ne devient une épave que lorsqu'il est abandonné ou hors d'état de naviguer. De ce fait, l'Administration hésite à intervenir. En outre, le décret de 1961 s'est révélé parfois totalement inapplicable, notamment quand l'épave ne présente aucun danger pour la navigation, la pêche ou la circulation dans une zone portuaire, mais revêt par contre un caractère préoccupant au regard de la pollution de l'environnement marin.

C'est pourquoi un nouveau décret préparé après l'échouement de l'Olympic Bravery, mais paru peu après l'Amoco Cadiz, a élargi les possibilités d'action de l'Administration sur les épaves dangereuses.

### **B. — L'extension apportée par le décret n° 78-847 du 3 août 1978**

Ce décret a remédié à la situation en ouvrant à l'Administration des possibilités d'intervention à l'égard des navires, aéronefs, engins ou plate-formes en état d'avarie ou accidentés en mer et pouvant créer des dangers de pollution. Ce décret trouve son fondement non pas dans la loi du 24 novembre 1961 relative à la police des épaves maritimes, mais dans l'article 16 de la loi du 7 juillet 1976 relative à la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs et à la lutte contre la pollution marine accidentelle.

Sans doute était-ce là une application un peu extensive, car la loi du 7 juillet 1976 vise l'intervention des pouvoirs publics sur des navires victimes d'accidents de mer ou en état d'avarie, et non pas sur des épaves. Mais il convenait de parer dans l'immédiat à des situations graves dont la fréquence allait croissant et la voie réglementaire est apparue comme le moyen le plus efficace et le plus rapide pour protéger l'environnement.

Mais la voie réglementaire reste insuffisante pour modifier le régime juridique des épaves. C'est pourquoi il importe de recourir à un nouveau texte législatif pour fonder les dispositions réglementaires déjà en vigueur. Cela semble d'autant plus indispensable que certaines dispositions du décret de 1961, notamment celles relatives à la démolition éventuelle de l'épave, à sa vente ou à sa concession, (quand ces deux dernières opérations sont effectuées après simple mise en demeure du propriétaire ou d'office, si le propriétaire est inconnu) semblent également excéder l'habilitation de la loi de 1961.

**III. — LE PROJET DE LOI VISE A DONNER  
UNE HABILITATION LÉGALE A TOUTES INTERVENTIONS  
DE L'ADMINISTRATION A L'ÉGARD DE  
TOUTES ÉPAVES DANGEREUSES**

Ce projet de loi vise moins à ouvrir à l'Administration des possibilités d'actions nouvelles à l'égard des épaves maritimes, qu'à en affermir les habilitations légales d'une manière incontestable. L'article unique du projet de loi modifie les articles 1<sup>er</sup>, 2 et 6 de la loi du 24 novembre 1961.

**A. — Il précise les actions auxquelles l'administration pourra  
se livrer en présence d'une épave dangereuse**

A cet effet, il dispose :

— Que les limitations du droit de propriété pourront avoir lieu non plus seulement dans l'intérêt du sauvetage des épaves (intérêt particulier) mais également en vue de la suppression des dangers qu'elles présentent pour l'intérêt général. Ce terme de « danger » doit s'interpréter de façon extensive et inclure les dangers que pourraient présenter certaines épaves pour la Défense nationale.

— Que ces atteintes au droit de propriété pourront conduire l'Administration à se livrer aux actions énumérées à l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 24 novembre 1961 et reprises dans le projet ; il s'agit de la réquisition, de l'occupation temporaire et de la traversée des propriétés privées et, enfin, de la déchéance du propriétaire. Mais le texte va plus loin et permet également à l'Administration d'intervenir d'office aux frais et risques du propriétaire toutes les fois qu'une épave dangereuse doit être, non pas récupérée ou sauvée, mais enlevée ou détruite.



Par ailleurs, le projet de loi donne à l'Administration la possibilité :

— de prononcer la déchéance des droits du propriétaire d'une épave provenant d'un événement de plus de cinq ans ;

— de procéder à la vente de l'épave, mais en sauvegardant les droits du propriétaire quand celui-ci ne l'a pas revendiquée dans le délai qui sera fixé par voie réglementaire ;

— de procéder à la vente ou de prononcer la déchéance à l'encontre du seul propriétaire du navire, quand l'épave maritime est constituée par un navire et sa cargaison. En effet, dans le cas particulier de l'épave d'un navire transporteur de marchandises diverses, il n'est pas possible pour l'Administration de mettre en demeure et, le cas échéant, de prononcer la déchéance de leurs droits à l'égard de chacun des propriétaires de la cargaison, qui peuvent être très nombreux, et dont certains peuvent même être inconnus au moment de l'action de l'Administration. Le texte proposé vise à permettre à l'Administration de ne prononcer la déchéance qu'à l'encontre du seul propriétaire du navire, cette déchéance valant pour l'ensemble navire-cargaison ; les propriétaires de la cargaison conservent néanmoins leurs recours contre le propriétaire du navire responsable à leur égard dans le cadre du contrat de transport.

Cette mesure est la seule qui soit vraiment nouvelle et qui ne soit pas traitée par les lois ou décrets antérieurs ; elle simplifie la procédure puisque l'Administration n'a plus à prendre qu'une seule décision de déchéance.

## **B. — Il modifie certaines règles de compétences en matière de police des épaves maritimes**

L'article 2 du projet de loi vise à donner compétence dans les ports maritimes civils à certains fonctionnaires de l'Administration portuaire, pour constater les infractions et procéder à la découverte des épaves quand celles-ci n'ont pas été réglementairement déclarées.

Le projet de loi modifie donc les dispositions de la loi de 1961 qui donnait compétence sur ces points au seul administrateur des Affaires maritimes ; celui-ci reste toutefois seul compétent pour l'application de la réglementation des épaves dans les ports maritimes militaires, mais n'intervient dans ces ports qu'à la demande du préfet maritime ou du commandant de la marine.

Enfin, il convient de noter que l'article 3 du projet tend à mettre à jour les dispositions de la loi de 1961 relatives à son applicabilité Outre-Mer.

## DEUXIÈME PARTIE

### EXAMEN DE L'ARTICLE UNIQUE

**Dispositions nouvelles introduites pour les articles premier, 2 et 6 de la loi du 24 novembre 1961 relative à la police des épaves maritimes.**

*Article premier de la loi du 24 novembre 1961 :*

**Limitation des droits de propriété résultant de la réglementation des épaves.**

Le texte proposé pour l'article premier dispose que les limitations du droit de propriété résultant de la réglementation des épaves pourront intervenir, non plus seulement dans l'intérêt du sauvetage des épaves, mais également en vue des dangers qu'elles présentent pour l'intérêt général.

Les 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> alinéas du texte proposé pour l'article premier de la loi du 24 novembre 1961 énumèrent les actions auxquelles l'Administration pourra se livrer dans ce but. Certaines des dispositions reprises dans le projet de loi figuraient déjà dans la loi du 24 novembre 1961 : il s'agit de la réquisition, de l'occupation temporaire et de la traversée des propriétés privées ainsi que de la déchéance du propriétaire. Mais le projet de loi élargit les possibilités d'action de l'Administration en lui permettant d'intervenir d'office aux frais et risques du propriétaire, toutes les fois qu'une épave doit être, non pas récupérée ou sauvée, mais enlevée ou détruite.

Le cinquième alinéa de cet article prévoit la possibilité, pour l'Administration, de prononcer la déchéance des droits du propriétaire d'une épave provenant d'un événement de plus de 5 ans.

Le sixième alinéa précise qu'une épave peut être vendue au profit de l'Etat quand le propriétaire ne l'a pas revendiquée dans les délais fixés par voie réglementaire.

Le septième alinéa tend à donner à l'Administration la possibilité de procéder à la vente ou de prononcer la déchéance à l'encontre du seul propriétaire du navire, quand l'épave maritime est constituée par un navire et sa cargaison.

Enfin, le dernier alinéa de cet article tend à garantir la créance des sauveteurs ainsi que celle des administrations procédant aux travaux de sauvetage par un privilège sur la valeur de l'épave de même rang que le privilège des frais pour la conservation de la chose.

Votre Commission vous propose **d'adopter** cet article sans modification.

*Article 2 de la loi du 24 novembre 1961 :*  
**Fonctionnaires compétents**  
**pour l'application de la réglementation des épaves.**

Le texte proposé pour l'article 2 de la loi du 24 novembre 1961 vise à donner compétence dans les ports maritimes civils à l'Administrateur des Affaires maritimes, aux officiers de port et aux officiers de port adjoints pour constater les infractions et procéder à la découverte des épaves quand celles-ci n'ont pas été régulièrement déclarées. Cela modifie donc les dispositions de la loi de 1961 qui donnait compétence sur ces points au seul administrateur des Affaires maritimes ; mais il est précisé que celui-ci reste seul compétent pour l'application de la réglementation des épaves dans les ports maritimes militaires où il n'intervient qu'à la demande du préfet maritime ou du commandant de la marine.

Votre Commission vous propose **d'adopter** cet article sans modification.

*Article 6 de la loi du 24 novembre 1961 :*  
**Conditions d'application de la loi Outre-Mer.**

Cet article tend à rendre applicable la loi dans les territoires d'Outre-Mer et à Mayotte.

Le deuxième alinéa précise que dans les territoires d'Outre-Mer où il n'existe pas d'Administrateur des Affaires maritimes, les pouvoirs qui lui sont dévolus à l'article 2 sont exercés par le délégué du Gouvernement de la République.

Votre Commission vous propose **d'adopter** cet article sans modification.

Sous réserve des observations qui précèdent, votre Commission des Affaires économiques et du Plan vous propose d'adopter le présent projet de loi.

## TABLEAU COMPARATIF

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
(Loi n° 61-1262 du 24 novembre 1961 relative à la police des épaves maritimes.)	Article unique.	Article unique.
Article premier.	Les articles premier, 2 et 6 de la loi du 24 novembre 1961 sont remplacés par les dispositions suivantes :	Sans modification.
La réglementation des épaves maritimes pourra comporter des limitations des droits de propriété dans l'intérêt du sauvetage des épaves.	« Article premier. En vue du sauvetage des épaves maritimes ou de la suppression des dangers qu'elles présentent, il peut être procédé	
Elle pourra prévoir à cet effet :		
— la réquisition, en vue du sauvetage, des personnes et des biens avec attribution de compétence à l'autorité judiciaire en ce qui concerne le contentieux du droit à indemnité ;	« — à la réquisition des personnes et des biens, avec attribution de compétence à l'autorité judiciaire, en ce qui concerne le contentieux du droit à indemnité ;	
— l'occupation temporaire, aux mêmes fins, et la traversée des propriétés privées ;	« — à l'occupation temporaire et la traversée des propriétés privées.	
— la déchéance des droits du propriétaire de l'épave dans les cas déterminés ou celui-ci refuserait ou négligerait de procéder aux opérations de sauvetage.	« Lorsque le propriétaire d'une épave est inconnu ou lorsque dûment mis en demeure, directement ou en la personne de son représentant, il refuse ou néglige de procéder aux opérations de sauvetage, de récupération, d'enlèvement, de destruction ou à celles destinées à supprimer les dangers que présente cette épave, l'Etat peut intervenir d'office, aux frais et risques du propriétaire.	
	« Dans les cas prévus à l'alinéa précédent ou lorsque l'existence d'une épave remonte à plus de cinq ans, la déchéance des droits du propriétaire peut être prononcée.	

Texte en vigueur

Cette réglementation pourra aussi garantir, par un privilège sur la valeur de l'épave, la créance des sauveteurs ainsi que celle des administrations qui procéderaient aux travaux de sauvetage. Ce privilège aura même rang que le privilège des frais faits pour la conservation de la chose.

Art. 2.

En cas d'infraction à la réglementation relative aux épaves maritimes, les procès-verbaux sont dressés par l'administrateur de l'inscription maritime et transmis par lui au procureur de la République. En vue de la découverte des épaves, l'administrateur de l'inscription maritime entend les témoins et procède lui-même à toutes visites domiciliaires et perquisitions ou délègue à ces fins un officier de police judiciaire.

Texte du projet de loi

« Une épave peut être vendue au profit de l'Etat quand le propriétaire ne l'a pas revendiquée dans les délais qui seront fixés par voie réglementaire.

« Dans le cas où une épave est constituée par un navire et sa cargaison, la déchéance et la vente au profit de l'Etat prévues ci-dessus s'étendent à l'ensemble de cette épave, sauf recours du propriétaire de la cargaison contre le propriétaire du navire.

« La créance des sauveteurs ainsi que celle des administrations qui procéderaient aux travaux de sauvetage est garantie par un privilège sur la valeur de l'épave de même rang que le privilège des frais pour la conservation de la chose. »

« Art. 2. — L'administrateur des Affaires maritimes et, dans les ports maritimes, les officiers de port et les officiers de port adjoints sont habilités à constater par procès-verbaux les infractions aux dispositions de la présente loi et des décrets pris pour son application. L'administrateur des Affaires maritimes ne peut intervenir dans les ports militaires qu'à la demande du préfet maritime ou du commandant de la marine.

« L'administrateur des Affaires maritimes peut, en vue de découvrir des épaves, procéder à des visites domiciliaires et des perquisitions dans les conditions prévues au Code de procédure pénale. Il peut suivre les choses enlevées dans les lieux où elles ont été transportées et les mettre sous séquestre.

« Les procès-verbaux établis sont aussitôt transmis au Procureur de la République.

« Dans l'exercice de leurs fonctions de police judiciaire, l'administrateur des Affaires maritimes, les officiers du port et les officiers du port adjoints peuvent requérir directement la force publique. Ils peuvent être requis par le Procureur de la République, le juge d'instruction et les officiers de police

Propositions de la Commission

**Texte en vigueur**

**Texte du projet de loi**

**Propositions de la Commission**

judiciaire afin de leur prêter assistance. »

.....  
Art. 6.

Les dispositions de la présente loi sont applicables dans les départements algériens et dans les Territoires d'Outre-Mer.

« Art. 6. — Les dispositions de la présente loi sont applicables dans les Territoires d'Outre-Mer et la Collectivité territoriale de Mayotte.

« Dans les Territoires d'Outre-Mer où il n'existe pas d'administrateur des Affaires maritimes, d'officiers de port, d'officiers de port adjoints, les pouvoirs qui leur sont dévolus à l'article 2 sont exercés par le délégué du Gouvernement de la République. »



## ANNEXE

### Décret n° 61-1547 du 26 décembre 1961 fixant la régime des épaves maritimes. Modifié par le décret n° 78847 du 3-8-1978

#### CHAPITRE I<sup>er</sup>

##### Dispositions générales

##### Article 1<sup>er</sup>

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.

2° Les aéronefs abandonnés en état d'innavigabilité ;

3° Les embarcations, machines, agrès, ancres chaînes, engins de pêche abandonnés et les débris des navires et des aéronefs ;

4° Les marchandises jetées ou tombées à la mer ;

5° Généralement tous objets, y compris ceux d'origine antique, dont le propriétaire a perdu la possession, qui sont soit échoués sur le rivage dépendant du domaine public maritime, soit trouvés flottants ou tirés du fond de la mer dans les eaux territoriales ou trouvés flottants ou tirés du fond en haute mer et ramenés dans les eaux territoriales ou sur le domaine public maritime.

Ne sont pas considérés comme épaves au sens du présent décret les navires, engins flottants, aéronefs, marchandises et objets volontairement abandonnés ou jetés en mer ou sur le rivage en vue de les soustraire à l'action de la douane.

#### CHAPITRE II

##### De la découverte, du sauvetage, de l'enlèvement ou de la destruction des épaves

##### Article 2

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 ou de l'arrivée au premier port si l'épave a été trouvée en mer, en faire la déclaration à l'Administrateur des affaires maritimes ou à son représentant.

### Article 3

Les épaves sont placées sous la protection et la sauvegarde de l'administrateur des affaires maritimes qui peut prendre toutes les mesures utiles pour la sauvegarde et veille à la conservation des objets sauvés.

Ces objets demeurent aux risques des propriétaires ; leur détérioration, altération ou déperdition ne peut donner lieu à dommages et intérêts quelle qu'en soit la cause.

L'administrateur des affaires maritimes peut requérir en vue du sauvetage moyennant indemnité toute personne physique ou morale capable d'y participer ainsi que tous les moyens de transport et tous magasins ; il peut, aux mêmes fins, donner l'ordre d'occuper ou de traverser les propriétés privées.

### Article 4

La découverte d'une épave dont le propriétaire est inconnu fait l'objet, par l'administrateur des affaires maritimes, d'une publicité sous forme d'affiches ou d'insertion dans la presse.

Lorsque le propriétaire est connu, notification est faite audit propriétaire s'il est français et au consul du pays dont il est ressortissant ou présumé ressortissant, s'il est étranger.

### Article 5

Sauf dans les cas prévus aux articles 6, 7 et 8 ci-après, le propriétaire dispose d'un délai de trois mois, à compter du jour de la publication ou de la notification, pour revendiquer l'épave, et, si le sauvetage n'a pu être fait, pour déclarer qu'il entend y procéder.

### Article 6

Dans le cas d'épaves de navires, aéronefs, engins ou plates-formes, prévu à l'article 16 de la loi du 7 juillet 1976, se trouvant dans les eaux territoriales, il peut être procédé à la récupération, l'enlèvement, la destruction et toutes autres opérations en vue de supprimer le caractère dangereux de tout ou partie de l'épave coulée, échouée ou dérivante, notamment quand elle constitue ou menace de constituer une cause de pollution pour l'environnement.

Dans le cas d'épaves autres que celles qui sont mentionnées à l'article 16 de la loi du 7 juillet 1976 et se trouvant dans les eaux territoriales, il peut être procédé en cas d'urgence motivée par un péril imminent à la récupération ou l'enlèvement de tout ou partie de l'épave, quand celle-ci constitue ou menace de constituer un obstacle ou un danger pour la navigation ou la pêche, un écueil ou un obstacle dans un port, une passe d'accès ou une rade.

### Article 7

Dans les deux cas prévus à l'article 6, l'administrateur des affaires maritimes pour les épaves situées hors des zones portuaires, le directeur du port autonome ou le représentant du ministre chargé des ports maritimes, dans les zones portuaires, le commandant de la marine dans les ports militaires, met en demeure le propriétaire de l'épave de dégager le plan d'eau en procédant aux opérations nécessaires.

La mise en demeure faite par l'administrateur des affaires maritimes dans les zones situées en dehors des ports est, le cas échéant, effectuée à la demande du préfet maritime.

Un délai déterminé est imparti au propriétaire pour l'accomplissement des opérations indispensables, en tenant compte de la situation de l'épave ou de la difficulté des opérations à entreprendre.

Si l'injonction ainsi faite au propriétaire reste dépourvue d'effet, les autorités visées ci-dessus peuvent alors faire procéder aux opérations prescrites.

Elles peuvent procéder d'office à ces opérations dans le cas où le propriétaire est inconnu ou ne peut être avisé à bref délai.

Elles peuvent également intervenir à la demande du propriétaire.

Dans tous les cas, les opérations se font aux frais et risques du propriétaire.

S'il s'agit d'une épave de navire, le propriétaire ne peut limiter sa responsabilité que dans les cas et conditions prévus au chapitre VII de la loi susvisée du 3 janvier 1967 et de la convention de Bruxelles susvisée du 29 novembre 1969.

#### Article 8

Dans le cas prévu au premier alinéa de l'article 6 et lorsque l'épave constitue un danger grave et imminent pour la navigation, la pêche ou l'environnement, l'administrateur des affaires maritimes ou le directeur du port autonome ou le représentant du ministre chargé des ports maritimes ou le commandant de la marine peut faire procéder immédiatement aux frais et risques du propriétaire à la récupération, l'enlèvement, la destruction ou à toutes opérations nécessaires en vue de supprimer le caractère dangereux de tout ou partie de l'épave.

S'il s'agit d'une épave de navire, le propriétaire ne peut limiter sa responsabilité que dans les cas et conditions fixés par le chapitre VII de la loi susvisée du 3 janvier 1967.

#### Article 9

Si les travaux n'ont pas été commencés ou terminés dans les délais impartis, le ministre chargé de la marine marchande peut prononcer la déchéance des droits du propriétaire sur l'épave.

### CHAPITRE III

#### De la vente ou de la concession des épaves

Art. 10. — Lorsque l'épave est échouée ou a été ramenée sur la côte, l'administrateur de l'inscription maritime fait procéder à sa vente :

Soit à l'expiration du délai de trois mois prévu à l'article 7, si le propriétaire ne l'a pas revendiquée dans ce délai ;

Soit après notification au propriétaire de la décision du ministre chargé de la marine marchande prononçant, par application de l'article 9, la déchéance de ses droits sur l'épave.

L'administrateur de l'inscription maritime peut remettre au sauveteur en propriété toutes les épaves dont il lui apparaît que la vente ne laisserait aucun produit net appréciable.

Art. 11. — La vente ne peut avoir lieu moins d'un mois après la date à laquelle elle aura été annoncée.

Art. 12. — Toutefois, s'il s'agit d'une marchandise périssable ou non susceptible d'identification, l'administrateur de l'inscription maritime peut faire procéder à la vente sans qu'aient été observés les délais prévus aux articles 10 et 11.

Art. 13. — Le produit de la vente de l'épave, déduction faite d'extraction ou de démolition, des frais de récupération, des frais de gestion et de vente, de la rémunération du sauveteur, des droits de douane et autres taxes, est versé à la caisse des gens de mer, où il peut être réclamé pendant cinq ans par le propriétaire ou ses ayants droit. A l'expiration du délai de cinq ans, il est acquis au Trésor.

Toutefois, dans le cas de déchéance prévu à l'article 9 et dans le cas de concession prévu à l'article 14, le produit net de la vente ou le produit de la concession est versé immédiatement au Trésor.

Art. 14. — Lorsque l'épave est complètement immergée, le ministre chargé de la marine marchande a la possibilité de passer un contrat de concession soit par priorité avec l'inventeur de l'épave, soit, à défaut, avec toute autre entreprise.

Cette concession ne peut être accordée qu'à la condition :

Soit que le propriétaire ait renoncé à son droit de propriété ou ait été déchu en application de l'article 9 ;

Soit que l'épave provienne d'un événement datant de plus de cinq ans. Dans ce cas, les dispositions des articles 6 à 9 ne s'appliquent pas et le ministre chargé de la marine marchande peut, sans autre formalité, prononcer la déchéance du droit du propriétaire sur l'épave.

Les dispositions du présent article s'appliquent aux épaves françaises coulées dans les eaux territoriales ou en haute mer et aux épaves étrangères coulées dans les eaux territoriales.

Art. 15. — Aucun fonctionnaire ou agent chargé de procéder à la vente ou à la concession d'une épave ne peut se porter acquéreur ou adjudicataire des objets vendus.

Art. 16. — Sauf justifications contraires, les épaves sont réputées étrangères et sont assujetties au paiement des droits et taxes de douane. L'acquéreur ne peut en disposer que pour les destinations autorisées par les lois et règlements en vigueur.

## CHAPITRE IV

### Des droits du sauveteur

Art. 17. — Le sauveteur d'une épave a droit à une indemnité calculée en tenant compte :

1° Des frais exposés, y compris la rémunération du travail accompli ;  
2° De l'habileté déployée, du risque couru et de l'importance du matériel de sauvetage utilisé ;

3° De la valeur en l'état de l'épave sauvée.

S'il y a plusieurs sauveteurs, l'indemnité se partage d'après les bases susindiquées.

Art. 18. — Si le propriétaire réclame l'épave dans le délai imparti par le présent décret, la rémunération est fixée par accord entre lui et le ou les sauveteurs et, s'il y a désaccord, par le tribunal de commerce du lieu où l'épave a été soit trouvée, soit amenée.

Si le propriétaire n'a pas réclamé l'épave dans les délais impartis par le présent décret, le directeur de l'inscription maritime ou, dans les départements d'outre-mer, le chef du service de l'inscription maritime propose une rémunération évaluée par lui d'après les bases fixées à l'article précédent.

Si les propositions du directeur ou du chef du service de l'inscription maritime ne sont pas acceptées par les parties, la rémunération est fixée par le tribunal du commerce.

Art. 19. — Lorsqu'un navire a contribué occasionnellement au sauvetage d'une épave, la répartition de la rémunération entre l'armateur, le capitaine et l'équipage est proposée par le directeur ou le chef de service de l'inscription maritime en tenant compte de l'ensemble des circonstances de fait.

Si les propositions du directeur ou du chef de service de l'inscription maritime ne sont pas acceptées par les parties, la rémunération est fixée par le tribunal de commerce.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux entreprises qui font habituellement les opérations de sauvetage.

Art. 20. — En ce qui concerne les épaves appartenant à l'Etat et par dérogation aux dispositions qui précèdent, les administrations intéressées, en liaison avec l'administrateur de l'inscription maritime, peuvent interdire leur sauvetage ou, dans le cas où elles ont été sauvées, fixer elles-mêmes la rémunération forfaitaire du sauveteur.

Art. 21. — La rémunération du sauveteur est assortie d'un privilège sur l'épave sauvée. Le propriétaire qui réclame cette épave n'en obtiendra la restitution qu'après paiement de la rémunération et des frais droits et taxes ou, en cas de litige, la consignation d'une somme suffisante pour en assurer le paiement.

Les frais éventuellement engagés par un service public en application de l'article 5 sont assortis du même privilège.

Art. 22. — Le droit du sauveteur à rémunération est prescrit par un délai de deux ans à compter du jour marquant la fin des opérations de sauvetage.

## CHAPITRE V

### Des épaves présentant un intérêt archéologique, historique ou artistique

Art. 23. — Les épaves maritimes qui présentent un intérêt archéologique, historique ou artistique au sens de la loi du 27 septembre 1941, et dont le propriétaire est inconnu ou n'est pas susceptible d'être retrouvé, sont soumises aux dispositions suivantes.

Art. 24. — Les épaves mentionnées à l'article 23 appartiennent à l'Etat. Les dispositions de l'article 2 leur sont applicables.

Art. 25. — Lorsque l'épave est un objet isolé, l'administrateur de l'inscription maritime, en accord avec le directeur régional des antiquités, peut en remettre la propriété au sauveteur.

Si l'intérêt de l'objet le justifie, il est déposé, à la requête du ministre chargé des affaires culturelles, dans une collection publique. Dans ce cas, une indemnité est accordée au sauveteur. Cette indemnité est fixée à l'amiable ou, à défaut, à dire d'experts, selon la procédure et dans les conditions prévues par un décret.

Art. 26. — Lorsque l'épave, par son importance, constitue un gisement archéologique tel que navires entiers et leur cargaison, il est procédé à la récupération de l'épave soit par l'Etat, soit par un concessionnaire.

Art. 27. — Dans ce dernier cas, le ministre chargé de la marine marchande passe, en accord avec le ministre chargé des affaires culturelles, un contrat de concession soit par priorité avec l'inventeur de l'épave, s'il présente les capacités et garanties voulues pour la récupération, soit, à défaut, avec toute autre entreprise.

Dans le cas où l'inventeur n'obtient pas la concession ou s'il est procédé directement par l'Etat à la récupération de l'épave, l'inventeur qui a procédé à la déclaration prévue à l'article 2 a droit à une indemnité fixée à l'amiable ou à dire d'experts, selon la procédure prévue à l'article 25 ci-dessus.

Art. 28. — Le contrat de concession détermine en particulier les prescriptions techniques suivant lesquelles se feront les travaux de récupération.

Art. 29. — Les travaux sont exécutés sous la surveillance du directeur régional des antiquités ou de son représentant.

Art. 30. — Le concessionnaire a droit à la rémunération prévue à son contrat et celle peut être déterminée en fonction de la valeur de l'épave.

Si l'intérêt présenté par les objets récupérés en s'y oppose pas, la part du concessionnaire peut, à sa demande, lui être attribuée en nature, par décision du ministre chargé des affaires culturelles.

## CHAPITRE VI

### Sanctions

Art. 31. — Sera puni d'une amende de 20 à 40 NF :

1° Quiconque aura omis de faire la déclaration prévue à l'article 2. Le contrevenant perdra alors, en outre, tous droits à l'indemnité de sauvetage ;

2° Quiconque aura refusé d'obtempérer aux réquisitions ou ordres prévus à l'article 3 (alinéa 3) ou de laisser s'exercer la réquisition.

En cas de récidive, une peine d'emprisonnement pendant huit jours au plus pourra être en outre prononcée.

Art. 32. — Lorsque l'infraction prévue à l'article 31-1° aura porté sur une épave mentionnée au chapitre V, la confiscation de cette épave sera prononcée.

Les objets ainsi confisqués seront remis au ministre chargé des affaires culturelles pour être attribués par lui aux collections nationales.

## CHAPITRE VII

### Dispositions diverses

Art. 33. — Il n'est en rien dérogé au régime douanier concernant les épaves maritimes.

Art. 34. — Un arrêté conjoint du ministre chargé de la marine marchande et des autres ministres intéressés fixera les modalités d'application du présent décret et précisera, notamment, les conditions de vente ou de concession des épaves.

Art. 35. — Le présent décret entrera en vigueur un an après sa publication au *Journal officiel* de la République française.

Art. 4. — Le présent décret est applicable dans les territoires d'outre mer et dans la collectivité territoriale de Mayotte.

Art. 5. — Le présent décret ne pourra être modifié que par décret en Conseil d'Etat.

Art. 37. — Sont abrogées toutes dispositions contraires à celles du présent décret, et notamment le titre IX, sauf les articles 5 et 29, du livre IV de l'ordonnance sur la marine de 1681, les déclarations du roi des 15 juin 1735 et 10 janvier 1770, les arrêtés des 27 thermidor an VII et 17 floréal an IX, les articles 24 et 26 du règlement du 17 juillet 1816 sur l'établissement des invalides de la marine, l'instruction du 20 avril 1841, l'article 62 de l'ordonnance du 23 juin 1846, le décret du 28 février 1918 et la loi du 13 septembre 1940.