

L'expression du droit maritime au cinéma

Maiwen FURET et Clémence LEYLAVERGNE

Master 2 Droit des Activités Maritimes
Institut Universitaire Européen de la Mer (IUEM)
Université de Bretagne Occidentale

L'alarme du centre de sécurité retentit soudainement, donnant le signal du départ à l'équipe de sauveteurs nageurs et pilotes. Arrivés au-dessus d'une mer agitée et féroce, les sauveteurs s'arment de leurs outils afin de détecter les hommes encore conscients présents sur un navire de pêche en difficulté, en passe de sombrer. L'un des sauveteurs nageurs, nouvelle recrue ayant brillé lors de son instruction, s'élance à la rencontre de l'océan noir et blanc, mêlant abîme et écume. Après avoir rejoint le navire, il se consacre à la réalisation de sa mission, parvenir à hélitreuiller les pêcheurs, travail d'équipe constant avec les sauveteurs restés à bord de l'hélicoptère qui se battent contre le vent et les embruns. Le patron pêcheur manquant à l'appel, le sauveteur nageur plonge au sein de la coque d'acier afin de l'en extirper. Ce fut sans compter avec les dangers que représentent les équipements du navire, bloquant le patron et condamnant le sauveteur à l'y abandonner...

Cette scène issue de *Coast Guards* (Andrew DAVIS, 2006)¹ pourrait se retrouver dans de nombreux films représentant l'océan et ses dangers car bien qu'ils aient été maintes fois racontés, les sauvetages ne cessent de fasciner. Composées d'éléments susceptibles d'être qualifiés de lieux communs de la fiction, ces représentations sont pourtant inspirées du réel. Ce sont ces mêmes situations qui ont donné lieu à l'indispensable solidarité des gens de mer et l'obligation tacite de sauvetage entre marins, plus tard « saisie »² par le droit. Les scènes de sauvetage sont des figures incontournables de la fiction de la même façon que le sauvetage est une institution majeure du droit maritime. Ainsi liés, le droit et la fiction se rencontrent alors qu'ils sont par principe en opposition, d'un côté le réel, de l'autre, l'invention. Le film *Titanic* (James CAMERON, 1998)³ permet encore de relier ces deux fragments de la société qui semblent s'affronter : l'un des naufrages les plus marquants donne ainsi lieu à un film admiré par des générations de spectateurs mais aussi à l'une des conventions internationales composant désormais l'un des quatre piliers du droit maritime⁴, la convention SOLAS⁵.

¹ Titre original : *The Guardian*, http://www.allocine.fr/film/fichefilm_gen_cfilm=56824.html

² V. F-X. ROUX-DEMARE & M-C. DIZES (dir.), *Les fictions en droit*, 1^{re} éd., Colloques & Essais, Institut Universitaire Varenne, 2018, 204 p.

³ <https://www.facebook.com/TitanicMovie/>

⁴ Avec la Conv. pour la prévention de la pollution par les navires (dite MARPOL), 2 nov. 1973, (dernière annexe entrée en vigueur le 19 mai 2005) ; Décret n° 83-874 du 27 septembre 1983 portant publication de la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (ensemble deux protocoles et une annexe) faite à Londres le 02-11-1973, telle que modifiée par le protocole de 1978 relatif à ladite convention (ensemble une annexe) fait à Londres le 17-02-1978, *JORF* du 2.10.1983, p. 2919 ; la Conv. Londres, 7 juill. 1978, sur les normes de formations des gens de mer, de délivrance des brevets de veille (*Seafarers Training, Certification and Watch-keeping Convention*, STCW) ; Décret n°84-837 du 25 mai 1984 portant publication de la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, *JORF* du 25.05.1984, p. 1630 (Conv. entrée en vigueur en France le 28 avril 1984). Modifiée par les amendements de Manille à l'annexe de la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (convention STCW) et au code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (code STCW), 25 juin 2010 ; Décret n° 2016-1526 du 14 novembre 2016 portant publication des amendements de Manille à l'annexe de la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (convention STCW) et au code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de

Si les aventures maritimes fascinent le cinéma, le droit maritime trouble les juristes, ne serait-ce que par son originalité. Au XIX^e siècle des auteurs comme PARDESSUS et DESJARDINS étaient allés jusqu'à développer l'idée d'une autonomie du droit maritime⁸. Cependant, aujourd'hui, la majorité des maritimistes reconnaissent le simple particularisme de ce droit, qui reste fondamentalement soumis aux principes généraux du droit commun. Si des règles particulières existent, telles l'hypothèque maritime⁹ ou la limitation de responsabilité du propriétaire de navire¹⁰, c'est avant tout en raison des conditions de navigation : la mer est, et restera, un milieu hostile pour l'Homme. Dès lors, le droit maritime peut être défini comme « l'ensemble des règles juridiques spécifiques directement applicables aux activités humaines que la mer détermine »¹¹. Messieurs BONASSIES et SCAPEL le précisent explicitement : c'est la mer qui détermine les activités humaines mais c'est également la mer qui inspire le cinéaste.

Cette approche permet donc d'apercevoir la proximité entre le droit maritime et la fiction, s'inspirant des mêmes faits. Cependant, ces deux disciplines et champs artistiques sont également réunis dans un rapport plus complexe : le droit maritime peut *inspirer* la fiction tandis que la fiction peut *représenter* le droit mais aussi, le *révéler*¹². M. SEGUR démontre ainsi que la fiction, en plus de donner une représentation de la société et de son droit, permet de s'interroger sur son opportunité¹³, son application mais encore, d'aller plus loin en le révélant, c'est-à-dire en proposant de nouvelles normes juridiques appartenant à un monde irréel, ou réel. D'autres connexions peuvent encore être observées, tout d'abord, la fiction — notamment celle représentée au cinéma —, peut s'inspirer de normes, d'institutions, de principes édictés par le droit maritime pour proposer une narration. Les événements représentés grâce à cet art invitent également les spectateurs — avertis ou non — à se poser des questions juridiques et ainsi à effectuer l'un des premiers devoirs du juriste, la qualification¹⁴, afin d'identifier les situations de droit maritime auxquelles il peut être fait référence.

La mer et le développement des activités maritimes se prêtent particulièrement bien aux réflexions artistiques et le cinéma, qu'il soit fictionnel ou documentaire, s'en est largement inspiré. De nombreuses représentations de la fascination de l'Homme pour l'océan ont ainsi vu le jour sur un film négatif, après avoir été immortalisé par le cinématographe des Frères Lumières¹⁵. Les premiers films n'étaient toutefois pas des scènes issues de l'imagination, mais pouvaient être considérés comme les premiers documentaires¹⁶. Les mystères du monde marin sont un sujet particulièrement riche pour ce genre de représentation et les documentaires ne doivent pas être écartés lorsque le droit maritime est concerné.

veille (code STCW), adoptés le 25 juin 2010, *JORF* du 16.11.2016 (Amendements entrés en vigueur en France le 1er janv 2012) et la Conv. du travail maritime de l'Organisation internationale du travail (OIT) (dite MLC, 2006), Genève, 7 févr. 2006 (Conv. entrée en vigueur en France depuis le 28 févr. 2013) ; Décret n° 2014-615 du 13 juin 2014 portant publication de la convention du travail maritime (ensemble quatre annexes), adoptée à Genève le 7 février 2006, *JORF* n° 136 du 14.06.2014, p. 9862

⁸ Conv. pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (*Safety of Life At Sea* dite SOLAS), 1^{re} nov. 1974 (Conv. entrée en vigueur le 25 mai 1980) ; Décret n° 81-474 du 7 mai 1981, *JORF* du 13.05.1981, p. 1345

⁹ P. BONASSIES & C. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, 3^e éd., LGDJ, Paris 2016, p. 1055

¹⁰ *Ibidem*

¹¹ Ph. DELEBECQUE, « Quelle est la loi applicable aux privilèges et aux hypothèques maritimes ? », *DMF* 2011, p. 45

¹² A. VIALARD, « La limitation de responsabilité, clé de doute pour le droit maritime du XXI^e siècle », *DMF* 2009, p. 21

¹³ §1, P. BONASSIES & C. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, 3^e éd., LGDJ, Lextenso, Paris 2016, p. 13

¹⁴ Ph. SÉGUR, « Le droit dans les fictions » in V. F-X. ROUX-DEMARE & M-C. DIZES (dir.), *Les fictions en droit*, 1^{re} éd., Colloques & Essais, Institut Universitaire Varenne, 2018, 204 p.

¹⁵ A. MONTAS, « Rapport de synthèse », Colloque *Le droit dans les fictions*, UBO, 2015 in V. F-X. ROUX-DEMARE & M-C. DIZES (dir.), *Les fictions en droit*, 1^{re} éd., Colloques & Essais, Institut Universitaire Varenne, 2018, 204 p.

¹⁶ A. MONTAS, « Rapport de synthèse », *op. cit.*

¹⁷ Institut Lumière, « L'histoire Lumière », <http://www.institut-lumiere.org/musee/les-freres-lumiere-et-leurs-inventions/breve-histoire.html>, consulté le 03.09.2018

¹⁸ Institut Lumière, « Les films Lumière », <http://www.institut-lumiere.org/musee/les-freres-lumiere-et-leurs-inventions/films-lumiere.html>, consulté le 03.09.2018

Le cinéma se sert du risque de mer, élément caractéristique du droit maritime, pour illustrer la force de cet élément naturel. Plusieurs festivals de films maritimes dont les thèmes annuels sont inspirés par les événements liés à l'océan¹⁶, témoignent de l'attraction de l'Homme pour la beauté de la mer ou la crainte de ses dangers.

Ainsi, il s'agira de s'intéresser à la réaction du cinéma, face aux dangers de la mer qui peuvent être encadrés par le droit maritime. Ces dernières années, le septième art s'est préoccupé des conséquences maritimes de crises trouvant leurs origines à terre (I). Nonobstant ces sujets d'actualité, le cinéma a depuis longtemps une fascination pour les événements de mer (II).

I. L'intérêt du cinéma pour les conséquences maritimes des détresses terrestres

Des conditions politiques, sociales ou économiques ont engendré de nouvelles problématiques maritimes que le cinéma a tenu à mettre en image. Il en est ainsi de la crise migratoire (A) et de la recrudescence des attaques pirates au large de la Somalie (B).

A. La sensibilisation du public aux crises migratoires par le cinéma

La tragédie migratoire¹⁷ qui se joue en Méditerranée et ailleurs¹⁸ ces dernières années n'a pas échappé à l'œil des caméras. Certains films ou documentaires permettent ainsi d'informer et d'alerter le public sur la situation actuelle. C'est notamment le cas du film documentaire *Fuocoammare, par-delà Lampedusa* (Gianfranco ROSSI, 2016)¹⁹ qui mêle la vie d'un jeune habitant de l'île de Lampedusa à l'arrivée des réfugiés sur l'île. D'autres relatent l'odyssée que représente le fait, pour un migrant, de quitter son pays natal pour rejoindre l'Europe (*La Pirogue* de Moussa TOURÉ, 2012)²⁰.

Le point commun de tous ces films reste l'obligation générale que constitue le sauvetage maritime mais surtout, le drame humain qui est à l'origine de cette action. Autrefois simple élégance du droit maritime faisant écho à la solidarité des gens de mer, elle a été consacrée par la Convention de Bruxelles de 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes²¹. Le sauvetage est en effet d'abord entendu comme un acte ayant comme cause les dangers de l'océan que les marins affrontent. Cependant, le nombre élevé de migrations lui a donné une nouvelle dimension. D'autres conventions internationales sont venues affiner l'obligation, pour les navigants, de sauver la vie humaine en mer lorsque celle-ci se trouve en danger de se perdre. Par exemple, la convention SOLAS²², la Convention des Nations unies sur le Droit de la Mer (CNUDM)²³ ou la convention SAR²⁴ mettent cette

¹⁶ A titre d'exemple, on peut ici citer le Festival international du film de mer et de marins qui a lieu chaque année au Havre (Festival « Ciné Salé », <http://www.cine-sale.com>), le Festival international du film maritime d'exploration et d'environnement qui a lieu à Toulon (<https://www.fifme-toulon.com>), le Festival international de films Pêcheurs du Monde qui se déroule dans le Pays de Lorient chaque année (<http://www.pecheursdumonde.org>) ou encore le Festival Zones Portuaires à Saint Nazaire (<http://www.zonesportuaires-saintnazaire.com>)

¹⁷ En 2016, il a été recensé que plus de 300 000 personnes avaient traversé la Méditerranée selon les chiffres du Haut-Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés (L'Agence des Nations Unies pour les réfugiés, « Plus de 300 000 réfugiés et migrants ont traversé la Méditerranée jusqu'à présent en 2016, <http://www.unhcr.org/fr-fr/news/stories/2016/9/57e25433a/300-000-refugies-migrants-traverse-mediterranee-jusqua-present-2016.html?query=chiffre%20migration%20mediterranee>, consulté le 02.09.2018) et plus de 1600 y ont perdu la vie (L'Agence des Nations Unies pour les réfugiés, « La traversée de la Méditerranée est plus meurtrière que jamais, selon un nouveau rapport du HCR », <http://www.unhcr.org/fr-fr/news/press/2018/9/5b8ccee9a/traversee-mediterranee-meurtriere-jamais-nouveau-rapport-hcr.html>, consulté le 02.09.2018)

¹⁸ Carte interactive mondiale de la migration : Organisation internationale pour les migrations, « La migration dans le monde », <https://www.iom.int/fr/la-migration-dans-le-monde>.

¹⁹ http://www.allocine.fr/film/fichefilm_gen_cfilm=244222.html

²⁰ <http://www.telerama.fr/cinema/films/la-pirogue.434043.php>

²¹ Conv. Bruxelles pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, 23 sept. 1910 (Conv. entrée en vigueur le 1^{er} mars 1913) ; Décret du 12 mars 1913 portant promulgation de la convention pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, signée à Bruxelles le 23 septembre 1910

²² Règles 33 du chapitre V de la Conv. pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (*Safety of Life At Sea* dite SOLAS), 1^{er} nov. 1974 (Conv. entrée en vigueur le 25 mai 1980) ; Décret n° 474 du 7 mai 1981, JO 13 mai 1981

²³ Article 98 Conv. Nations Unies, 10 déc. 1982, sur le droit de la mer, dite de Montego Bay (CMB), RTNU, vol. 1834, p. 3 (Conv. entrée en vigueur depuis le 16 nov. 1994) ; Décret n°96-774 du 30 août 1996, JO 7 sept.

obligation à la charge du capitaine mais obligent également les États à mettre en place des mesures de surveillance afin de pouvoir intervenir lorsque des personnes sont en danger au large de leurs côtes²⁴. C'est d'ailleurs ce fondement qui permet aujourd'hui à SOS Méditerranée d'agir car les États côtiers de la Mer Méditerranée ne semblent pas toujours vouloir intervenir lorsque des embarcations précaires sont concernées²⁵. Ainsi, certaines ONG ont affrété des navires afin d'apporter un secours et une aide aux migrants traversant la Méditerranée, qui ne leur était pas fournie par les États. *Les migrants ne savent pas nager* (Jean-Paul MARI, 2016)²⁶, expose les activités de l'*Aquarius*, navire premièrement affrété par SOS Méditerranée, et représente cette tragédie. Le fondateur de l'association européenne, Klaus VOGEL, explique son idée par un simple vécu : ancien officier de la marine marchande, il connaissait la situation des « *boatpeople* » et l'intervention de certains navires présents sur zone. Cependant leur armateur leur avait interdit de venir secourir les migrants en difficulté et l'équipage avait pour ordre de modifier son cap, pour ne pas croiser leur route. En réaction, il s'est promis de ne plus jamais les éviter et au contraire, d'aller à leur rencontre pour les sauver et honorer les obligations de tout marin en matière de sauvetage maritime.

Cependant le droit maritime n'est pas qu'élégance et humanité, il est également doté de règles strictes qui peuvent être utilisées afin de desservir certaines causes. En témoignent le double dépavillonnage perpétrés par l'Autorité maritime de Gibraltar et le Panama, anciens États du pavillon de l'*Aquarius*, contre celui-ci. En effet, un ordre de retrait du pavillon lui a été signifié le 6 août 2018 par Gibraltar, lui demandant la cessation des opérations de sauvetage afin de reprendre sa vocation initiale de navire de recherche, au titre de laquelle le navire a été immatriculé²⁷. Le 22 septembre 2018, c'est le Panama qui retire son pavillon au navire de recherche et de sauvetage en mer pour « *non-respect des procédures juridiques internationales* » s'agissant du sauvetage de migrants en mer Méditerranée. Le pavillon est un élément essentiel de l'attribut d'un navire puisqu'il détermine sa nationalité²⁸ et dès lors, la loi applicable à bord et en haute mer. L'*Aquarius* n'est pas le seul dans ce cas, le *MV Line* de l'ONG allemande Lifeline fait également l'objet d'une enquête portant sur son pavillon néerlandais de la part, cette fois, de l'État du port dans lequel il se trouve, Malte. Cette enquête l'empêche de repartir en mer effectuer sa mission de sauvetage. On peut ainsi voir le paradoxe qu'il existe en droit maritime : on peut jouer avec la nationalité d'un navire pour aller à l'encontre de l'obligation de sauvetage en mer.

Le cinéma traite également de la question des passagers clandestins²⁹. Ici, le film *En solitaire* (Christophe OFFENSTEIN, 2013)³⁰ peut être évoqué. Outre le fait de faire vivre aux spectateurs l'épopée qu'est le Vendée Globe, il fait également référence à la situation des passagers clandestins. Ainsi, alors que Yann KERMADEC est au mouillage au large des Canaries pour réparer une avarie, un jeune homme d'origine mauritanienne en profite pour monter à bord de son voilier, pensant que le skipper fait route

²⁴ Conv. Hambourg sur la recherche et le sauvetage maritimes (*Search and Rescue* dite Convention SAR), 27 avr. 1979 (Conv. entrée en vigueur le 22 juin 1985) ; Décret n° 85-580 du 5 juin 1985 portant publication de la convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes, faite à Hambourg le 27 avril 1979, *JORF* 10 juin 1985

²⁵ Par exemple : règle 7 du chapitre V de la Conv. pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (*Safety of Life At Sea* dite SOLAS), 1^{er} nov. 1974 (Conv. entrée en vigueur le 25 mai 1980) ; Décret n° 474 du 7 mai 1981, *JO* 13 mai 1981 et Chap. 2.1.10 de la Conv. Hambourg sur la recherche et le sauvetage maritimes (*Search and Rescue* dite Convention SAR), 27 avr. 1979 (Conv. entrée en vigueur le 22 juin 1985) ; Décret n° 85-580 du 5 juin 1985 portant publication de la convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes, faite à Hambourg le 27 avril 1979, *JORF* 10 juin 1985

²⁶ En témoigne la crise de l'été 2018 : https://www.lemonde.fr/societe/article/2018/08/15/une-solution-a-ete-trouvee-pour-accueillir-les-migrants-sauves-par-l-aquarius_5342537_3224.html, consulté le 02.09.2018

²⁷ http://www.film-documentaire.fr/4DACTION/w_fiche_film/48318_1

²⁸ A. TURCAT, « L'*Aquarius* risque de perdre son pavillon », *Le Marin*, 14.08.2018, [En ligne], <http://www.lemarin.fr/secteurs-activites/divers/32114-l-aquarius-risque-de-perdre-son-pavillon>, consulté le 03.09.2018

²⁹ V. J.-P. LABORDE, « De la nationalité du navire et surtout de ce qu'elle peut nous apprendre sur la nationalité tout court », *DMF* 2005, p. 803

³⁰ v. par exemple M. DIALLO, S. LAVANANT, M. LEFÈVRE, « Les passagers clandestins embarqués à bord des navires de la marine marchande », *Neptunus, e.revue*, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, vol. 21, 2015/3, www.edmo.univ-nantes.fr, pp. 1-9

³¹ <https://www.facebook.com/EnSolitaire.lefilm/> et <https://twitter.com/ensolitaire?lang=fr>

vers l'Europe. Ce dernier ne le découvre qu'une fois sa course reprise, ce qui va entraîner les développements ultérieurs du film.

D'un point de vue juridique, la problématique des passagers clandestins fait l'objet de la Convention de Bruxelles adoptée en 1957 relative aux passagers clandestins³², signée par la France. Cependant cette dernière n'est jamais entrée en vigueur, faute de ratifications suffisantes et l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a rappelé l'urgence que représentait le vide juridique en la matière. Ainsi, en janvier 2002, les formalités relatives au traitement des passagers clandestins ont été ajoutées à la Convention visant à faciliter le trafic maritime international³³. La définition de passager clandestin donnée par cette convention pourrait inclure le jeune homme monté à bord du navire de course, seulement si le skipper le déclare comme tel. En effet, le texte précise que la personne « *est déclarée aux autorités compétentes, par le capitaine, comme étant un passager clandestin* »³⁴. La Convention sur les passagers clandestins de 1957 fournit une définition différente en stipulant qu'il s'agit « *d'une personne qui, en un port quelconque ou en un lieu de sa proximité, se dissimule dans un navire sans le consentement du propriétaire du navire [...]* »³⁵. Cependant, la montée du jeune homme n'a pas lieu dans un port ou proche d'un port, car il y parvient en nageant depuis la côte. Par conséquent, il n'est pas certain que la qualification de passager clandestin puisse être attribuée au personnage.

Une fois sa présence connue et son tour du monde accompli, le skipper le fait entrer en toute connaissance de cause sur le territoire français. Pourtant, l'Union européenne est intervenue afin d'uniformiser les obligations des États et la Directive 2002/90/UE du 28 novembre 2002³⁶ impose aux États membres de prévoir des sanctions lorsqu'une personne « *aide sciemment une personne non ressortissante d'un État membre à pénétrer sur le territoire d'un État membre [...] en violation de la législation de cet État relative à l'entrée [...] des étrangers* »³⁷. Toutefois, si ces actions ont un but humanitaire les États membres sont autorisés à ne pas les considérer comme des infractions. En France, l'article L. 5531-16 du code des transports sanctionne le fait de « *favoriser l'embarquement ou le débarquement d'un passager clandestin ou de le dissimuler* », ce qui pourrait être le cas en l'espèce si le jeune homme devient un passager clandestin. Dans tous les cas, l'article L. 622-1 du code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile pourra s'appliquer car il sanctionne pénalement les personnes qui auraient « *facilité [...] la circulation ou le séjour irréguliers, d'un étranger en France* » qui serait citoyen d'un État tiers à la Convention Schengen³⁸.

Tandis que la migration par la mer et les dangers qu'elle représente sont illustrés grâce aux caméras, un autre aspect des dangers maritimes, cette fois provoqué par les hommes, est mis en image.

B. La métamorphose de la piraterie représentée au cinéma

³² Conv. Bruxelles sur les passagers clandestins, 10 oct. 1957 (Conv. non entrée en vigueur)

³³ Conv. Bruxelles visant à faciliter le trafic maritime international (FAL), 9 avr. 1965 (Conv. entrée en vigueur le 5 mars 1967) ; Décret n° 2011-1307 du 14 octobre 2011 portant publication de la résolution FAL. 4 (22) relative à l'adoption d'amendements à la convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965, telle que modifiée (ensemble une annexe), adoptée à Londres, le 29 avril 1993, *JORF* n° 0242, 18 oct. 2011

³⁴ Annexe, chap. 1^{er}, A. Conv. Bruxelles visant à faciliter le trafic maritime international (FAL), 9 avr. 1965 (Conv. entrée en vigueur le 5 mars 1967)

³⁵ Article 1^{er} de la Conv. Bruxelles sur les passagers clandestins, 10 oct. 1957 (Conv. non entrée en vigueur)

³⁶ Directive 2002/90/CE du Conseil du 28 nov. 2002 définissant l'aide à l'entrée, au transit et au séjour irréguliers, *JOCE* n° L.318 du 5.12.2002, pp. 17-18

³⁷ Article 1^{er} de la directive 2002/90/CE du Conseil du 28 novembre 2002 définissant l'aide à l'entrée, au transit et au séjour irréguliers, *JO L* 328 du 5.12.2002, p. 17-18.

³⁸ Acquis de Schengen - Convention d'application de l'Accord de Schengen du 14 juin 1985 entre les gouvernements des États de l'Union économique Benelux, de la République fédérale de l'Allemagne et de la République française relatif à la suppression graduelle des contrôles aux frontières, *JO L* 239 du 22.9.2000, p. 19-62 ; Décret n° 95-304 du 21 mars 1995 portant publication de la convention d'application de l'Accord de Schengen du 14 juin 1985 entre les gouvernements des États de l'Union économique Benelux, de la République fédérale d'Allemagne et de la République française relatif à la suppression graduelle des contrôles aux frontières communes, signée à Schengen le 19 juin 1990, *JORF* n° 0069 du 22.03.1995, p. 4441

La piraterie est un phénomène maritime répandu depuis l'Antiquité³⁹ intéressant fortement le cinéma qui s'en sert aujourd'hui pour relater des histoires vraies. Réapparue dans des zones correspondant aux grandes routes maritimes ou au large de certaines régions, telles que le Golfe de Guinée⁴⁰, elle était déjà juridiquement envisagée par la CNUDM, signée en 1982⁴¹. Le film *Capitaine Phillips* (Paul GREENGRASS, 2013)⁴² donne une illustration de ce nouveau type de piraterie en relatant la prise du *Maersk Alabama* dans le Golfe d'Aden par des pirates somaliens en 2009. Faute de pouvoir prendre le navire, les pirates ont pris le capitaine (Richard PHILLIPS) en otage, dans l'embarcation de sauvetage afin de retourner vers la Somalie. Cependant, alors qu'ils sont à 186 milles nautiques des côtes somaliennes, l'*US Navy* les rattrape et débute une négociation.

Dans un premier temps, le film s'ouvre sur un exercice grandeur nature d'une attaque de pirate. Ce type d'exercice a été mis en place par le Code ISPS⁴³ qui impose aux armateurs de navire d'une certaine importance⁴⁴ de prévoir des procédures types et la nomination d'un agent de sûreté à bord du navire en charge de leur application et de la réalisation des exercices⁴⁵. Dans un second temps, si l'*US Navy* a pu intercepter le *lifeboat* dans la Zone économique exclusive (ZEE)⁴⁶ somalienne en 2009, permettant *in fine* au capitaine d'être sauvé après l'intervention des *Navy SEALs*, c'est grâce à la résolution n°1816 de 2008 du Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations Unies (ONU). Cette résolution autorise le droit de poursuite inversée qui permet aux États membres des Nations Unies de poursuivre les navires pirates jusque dans les eaux territoriales somaliennes, alors qu'il s'agit d'une zone sous souveraineté où les navires battant pavillon étrangers ne peuvent entrer que dans le cadre d'un passage inoffensif⁴⁷. La CNUDM, régissant la piraterie dans ses articles 100 à 110, ne prévoit pas ce droit de poursuite.

Le film *The Pirates of Somalia* (Bryan BUCKLEY, 2017), basé encore une fois sur une histoire vraie, retrace l'histoire des pirates somaliens sous un angle que l'on pourrait qualifier de terrestre : il ne s'agit pas d'illustrer la violence de la piraterie du XXI^e siècle mais d'essayer d'en comprendre son fondement, qui semble lié à des enjeux et faits se déroulant à terre. Jay BAHADUR est journaliste à la recherche d'une histoire et décide de partir rencontrer les pirates somaliens. Il se rend vite compte qu'ils sont concentrés sur la ville côtière et port de pêche de Eyl. Après avoir rencontré les chefs des clans de pirates, il ne peut que faire le constat que la piraterie a débuté en raison de la pêche illégale qui a pillé les eaux somaliennes. Ce serait notamment les Chinois, Coréens et « *Westerners* » qui en seraient à l'origine. Les pirates considèrent donc que les attaques qu'ils mènent correspondent aux droits de pêche que les navires étrangers sont censés payer au gouvernement somalien. Cependant, le journaliste se trouve en Somalie lors de la prise du *Maersk Alabama* et découvre ainsi que les pirates ne s'attaquent pas qu'aux navires se

³⁹ Y. GARLAN, « Signification historique de la piraterie grecque », *Dialogues d'histoire ancienne*, vol. 4, 1978, pp. 1-16

⁴⁰ Où 107 incidents ont été recensés en 2018, selon le Bureau maritime international : ICC Commercial Crime Services, « New IMB report shows persistent piracy risk in Gulf of Guinea », [En ligne] <https://www.icc-ccs.org/index.php/1249-new-imb-report-shows-persistent-piracy-risk-in-gulf-of-guinea>.

⁴¹ Au sein de son article 101 qui la définit comme un acte illicite de violence commis par des personnes à bord d'un navire, agissant à des fins privées dans un espace sous aucune juridiction (Conv. Nations Unies, 10 déc. 1982, sur le droit de la mer, dite de Montego Bay (CMB), RTNU, vol. 1834, p. 3 (Conv. entrée en vigueur depuis le 16 nov. 1994) ; Décret n°96-774 du 30 août 1996, *JO* 7 sept.)

⁴² <https://www.facebook.com/CaptainPhillipsMovie/>

⁴³ Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (*International Ship and Port Facility Security*), intégré à la Convention SOLAS dans son chapitre XI-2, entré en vigueur le 1^{er} juil. 2004 ; Décret n° 2004-290 du 26 mars 2004 portant publication des amendements à l'annexe de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, ensemble un code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS), adoptés à Londres le 12 décembre 2002, *JORF* n° 75 du 28.03.2004, p. 5955

⁴⁴ Le code ISPS est applicable aux navires qui effectuent des voyages internationaux et qui peuvent être des navires à passagers, des navires de charges d'une jauge brute égale ou supérieure à 500, selon la règle 2 du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS.

⁴⁵ P. POLERE, « Sûreté maritime : Bilan et perspectives du Code ISPS », *DMF* 2006, pp. 275-284

⁴⁶ Zone économique exclusive telle que définie par l'article 55 de la Conv. Nations Unies, 10 déc. 1982, sur le droit de la mer, dite de Montego Bay (CMB), RTNU, vol. 1834, p. 3 (Conv. entrée en vigueur depuis le 16 nov. 1994) ; Décret n°96-774 du 30 août 1996, *JO* 7 sept.

⁴⁷ Article 17 à 19 de la Conv. Nations Unies, 10 déc. 1982, sur le droit de la mer, dite de Montego Bay (CMB), RTNU, vol. 1834, p. 3 (Conv. entrée en vigueur depuis le 16 nov. 1994) ; Décret n°96-774 du 30 août 1996, *JO* 7 sept.

trouvant dans leurs eaux nationales puisque l'*Alabama* était dans les eaux internationales lorsqu'il a été attaqué. De plus, on visualise également l'importance du khat dans le milieu de la piraterie car, en l'espèce, le journaliste utilise cette plante pour monnayer ses interviews. Le khat, classé comme stupéfiant en France depuis 1995, produit des effets stimulants et euphorisants recherchés par les pirates avant l'attaque des navires.

Outre le fait de révéler l'une des causes de la piraterie moderne en Somalie, le journaliste a été consulté par les services secrets canadiens en 2012 et son expérience et ses connaissances ont permis de sécuriser les routes de *shipping* de cette zone.

Enfin, la piraterie ce n'est pas seulement l'attaque d'un navire, c'est également la négociation avec l'armateur et ses assureurs lorsqu'une rançon est demandée pour obtenir la libération du navire et de l'équipage pris en otage. Le film *Hijacking* (Tobias LINDHOLM, 2012)⁴⁸ se concentre sur cette situation et il apparaît alors que l'argent compte parfois plus que l'équipage... Afin de pallier ces situations, des polices d'assurance spéciales aux risques de piraterie, mais aussi de guerre, ont été développées. Les armateurs bénéficient ainsi de protection contre les risques liés à une attaque de piraterie, qu'il s'agisse de dommage matériel subi par le navire ou l'impossibilité d'exploiter le navire⁴⁹. Des assurances de responsabilité permettent également aux assurés d'être garantis contre le recours de tiers liés à un risque de piraterie. Bien que ces différentes polices existent depuis plusieurs décennies⁵⁰, les risques financiers sont plus élevés et les primes ont augmenté d'une manière assez spectaculaire⁵¹.

Ainsi, le cinéma sait se saisir des sujets marquant la société, autant pour promouvoir une idéologie humaniste que pour divertir le public avec la reconstitution de situations violentes et impressionnantes pour le spectateur, tombant alors parfois dans un certain sensationnalisme⁵².

II. La fascination incessante du cinéma pour les détresses maritimes

L'expression cinématographique met souvent en scène des éléments de droit permettant d'illustrer, auprès des spectateurs, différents aspects juridiques auxquels ils ne sont pas habituellement confrontés. Il semble qu'en matière de droit maritime, les films permettent de se poser des questions précises grâce à la représentation de scènes pourtant dénuées de questionnements liés au monde juridique maritime. Ainsi, le sauvetage et la sécurité en mer sont pris en compte par le cinéma (A) de la même façon que l'assistance et la difficulté de la qualifier juridiquement (B).

A - L'efficacité du sauvetage et de la sécurité en mer questionnée par le cinéma

Le naufrage, la dérive en mer et les sauvetages sont des épreuves qui marquent l'imaginaire collectif. Seules les personnes concernées peuvent les relater et il apparaît naturel que le cinéma se soit tourné vers les naufragés pour en donner une illustration à un public avide d'aventures. Le film *All Is Lost* (J.C. CHANDOR, 2013)⁵³ en est un exemple. Il s'agit de l'épopée d'un skipper, seul sur son voilier, qui heurte un conteneur à la dérive. Cet événement l'obligera à utiliser son canot de sauvetage pour essayer de rejoindre une route maritime dans l'océan Indien en espérant qu'un cargo le recueille. Le réalisateur expose ainsi les multiples craintes des marins tout en posant la question de l'efficacité de la réalisation des opérations de sauvetage et des moyens de sécurité existants.

Le premier élément de droit maritime du film à considérer est le conteneur à la dérive. Peu de jurisprudence française existe à propos de la responsabilité du propriétaire d'un conteneur qui aurait causé un dommage⁵⁴. Ainsi, dans le but de se concentrer sur les différentes menaces que courent les marins, il

⁴⁸ http://www.telerama.fr/cinema/films/hijacking_438706.php

⁴⁹ Conventions spéciales pour l'assurance maritime des corps de navires de mer contre les risques de guerre, de piraterie, de terrorisme et risques assimilés — Package (1^{er} janvier 2012) de la Fédération française de l'assurance (FFA)

⁵⁰ Par exemple : Police contre les risques de guerre AMARIG de 1939 (<http://www.fortunes-de-mer.com/mer/en/forms-clauses/marine-insurance-war-risks.html>)

⁵¹ La surprime a pu passer de 500 dollars à 150 000 dollars (F. QUASHIE, E. ROLLAND, A. SPINEC, C. VALERO, « L'assurance maritime : évolution de la perception du risque », *ISEMAR Note de Synthèse* n° 192, 2017)

⁵² Par exemple *En Pleine Tempête* (titre original : *The Perfect Storm*) de Wolfgang PETERSEN (2000) : http://www.allocine.fr/film/fichefilm_gen_cfilm=25517.html

⁵³ <https://www.facebook.com/allislostfilm> et <https://twitter.com/allislostfilm>

⁵⁴ L. GRELLET, « Les conteneurs perdus en mer », *DMF*, 2013, pp. 671-680

s'agira de se limiter à l'étude de la mise hors de danger des navigateurs face à un conteneur à la dérive. Pour cela il est nécessaire, dans un premier temps, de déterminer son statut. En droit maritime deux thèses s'opposent⁵⁵, la première estime que le conteneur puisse être un déchet lorsqu'il est susceptible de produire une pollution pour l'environnement, ce qui est le cas lorsqu'il contient des marchandises dangereuses. A l'opposé, le conteneur peut être considéré comme épave. C'est cette situation qu'il faudra retenir car elle semble correspondre aux faits du scénario de *All Is Lost*. S'agissant d'un film représentant un protagoniste américain, vraisemblablement propriétaire d'un navire de plaisance battant ce pavillon dans les eaux de l'Océan Indien, les développements suivants se concentreront sur le droit international⁵⁶. Il faut alors se tourner vers la Convention de Nairobi sur l'enlèvement des épaves de 2007⁵⁷ et son article 1^{er} qui donne la définition de l'épave. Cette dernière semble inclure un conteneur à la dérive, car il s'agit de « *tout objet qui est perdu en mer par un navire et qui est échoué, submergé ou à la dérive en mer* ». Ainsi, lorsqu'une épave constitue un danger — c'est-à-dire une menace ou un obstacle pour la navigation — et que le dommage se réalise dans la ZEE d'un État partie, l'État côtier doit prendre toutes les mesures pour procéder à l'enlèvement de l'épave⁵⁸ et la signaler⁵⁹. Le propriétaire de l'épave sera ensuite tenu de payer les frais d'enlèvement et de signalisation.

Dans le film de J.C. CHANDOR, le skipper n'a pas eu la connaissance d'un signalement de conteneur tombé en mer. Dans l'hypothèse où le dommage se réalise dans la ZEE d'un État partie à la Convention de Nairobi qui n'aurait pas mis en œuvre les mesures nécessaires pour procéder à l'enlèvement de l'épave, il pourra se retourner contre cet État. Si l'on se trouve dans une zone hors de toute juridiction, aucune obligation d'enlèvement d'épave n'apparaît et la définition de celle-ci, ainsi que la procédure à engager, dépendra de la loi du pavillon du navire endommagé. S'il n'est pas possible de qualifier le conteneur d'épave, il semble envisageable d'appliquer les règles de la responsabilité civile selon la loi du pavillon du navire qui a subi une avarie, dans la mesure où cette loi prévoit un régime de responsabilité du fait des choses que l'on a sous sa garde⁶⁰. Cette solution ne sera toutefois concevable que s'il est considéré que le propriétaire du conteneur en est le gardien, malgré le fait que le bien soit perdu...

All Is Lost soulève encore un autre point de droit maritime, il s'agit de la sécurité en matière de plaisance et des règles applicables. En effet, sans l'équipement requis des navires de plaisance, il n'est pas certain que le scénario aurait été possible. Aucune convention internationale n'intervient afin d'unifier les règles en la matière et le droit français sera la référence pour la suite de cette étude. Ce dernier intègre des exigences supra-nationales comme la convention SOLAS⁶¹ et la législation de l'Union européenne⁶². Le régime juridique interne se retrouve sous la forme de divisions, dont la division 240, issues du règlement

⁵⁵ M. TILCHE, « Surcharge accusée », *Bulletin des Transports et de la Logistique*, 2014, pp. 421-422

⁵⁶ Les dispositions françaises qui auraient pu s'appliquer à la situation sont l'article L. 5242-1 du code des transports concernant la qualification d'un conteneur en tant qu'épave et les articles L. 5242-17 et L. 5242-18 qui permettent à l'État d'intervenir pour enlever l'épave

⁵⁷ Conv. Nairobi, 18 mai 2007, dite convention WRC, sur l'enlèvement des épaves (entrée en vigueur le 14 avr. 2015) ; Décret n° 2016-615 du 18 mai 2016 portant publication de la convention internationale sur l'enlèvement des épaves adoptée à Nairobi le 18 mai 2007 (ensemble une annexe), signée par la France le 24 septembre 2008, *JORF* n° 0116, 20 mai 2016

⁵⁸ Article 2 Conv. Nairobi, 18 mai 2007, dite convention WRC, sur l'enlèvement des épaves (entrée en vigueur le 14 avr. 2015) ; Décret n° 2016-615 du 18 mai 2016 portant publication de la convention internationale sur l'enlèvement des épaves adoptée à Nairobi le 18 mai 2007 (ensemble une annexe), signée par la France le 24 septembre 2008, *JORF* n° 0116, 20 mai 2016

⁵⁹ Article 8 Conv. Nairobi, 18 mai 2007, dite convention WRC, sur l'enlèvement des épaves (entrée en vigueur le 14 avr. 2015) ; Décret n° 2016-615 du 18 mai 2016 portant publication de la convention internationale sur l'enlèvement des épaves adoptée à Nairobi le 18 mai 2007 (ensemble une annexe), signée par la France le 24 septembre 2008, *JORF* n° 0116, 20 mai 2016

⁶⁰ C. civ. art. 1424 en droit français

⁶¹ Conv. pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (*Safety of Life At Sea* dite SOLAS), 1^{er} nov. 1974 (Conv. entrée en vigueur le 25 mai 1980) ; Décret n° 81-474 du 7 mai 1981 portant publication du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, fait à Londres le 17-02-1978, *JORF* du 13.05.1981, p. 1345

⁶² Par exemple : Directive 2013/53/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 nov. 2013 relative aux bateaux de plaisance et aux véhicules nautiques à moteur et abrogeant la directive 94/25/CE, *JOUE* n° L.354 du 28.12.2013, pp. 90-131

général de l'arrêté du 23 novembre 1987⁶³. Cette division 240 est la référence en l'espèce car elle s'applique aux navires de plaisance de longueur de coque inférieure à 24 mètres, à usage personnel et de formation. Les navires de plaisance hauturiers sont dans l'obligation d'avoir à leur bord un certain nombre d'équipements. On y retrouve des éléments utilisés par le skipper comme des fusées à parachute et des fumigènes. Un radeau de survie est également prévu et est un des socles du film. Il faut également une trousse de secours, du matériel pour tracer et suivre une route et des dispositifs permettant de recevoir les prévisions météo. Un harnais et une longe sont également nécessaires et constituent des équipements que le skipper utilise lors de la tempête. Il est obligatoire d'avoir une VHS fixe avec un système ASN⁶⁴ qui permet d'envoyer des messages de détresse numériques. Dans le film, le skipper utilise la sienne mais la voie d'eau l'a endommagée. La réglementation française prévoit également la présence d'une VHF portable, ce qui aurait manifestement pu aider le skipper, puisque c'est le fait que sa radio soit abîmée qui va entraîner ses périples ultérieurs. Bien que cela ne semble pas être un problème dans le film car le marin solitaire est aguerri, il faut noter qu'un permis bateau avec l'extension hauturière n'est pas nécessaire pour naviguer à la voile à partir de la France.

Enfin, le skipper rejoint une zone de l'océan Indien correspondant à l'une des routes maritimes les plus empruntées. Bien qu'il fasse des signaux aux cargos grâce à ses fumigènes, aucun ne s'arrête pour le recueillir. Il est possible d'estimer que les navires n'aient pas pu le voir du fait de sa taille réduite mais il est préférable d'en douter. L'obligation de sauvetage a déjà été évoquée, il s'agit ici de se concentrer sur les dispositions s'appliquant aux États : ils doivent en effet prévoir des mécanismes de surveillance et d'intervention tout en sanctionnant les capitaines qui auraient manqué à leur obligation de sauvetage⁶⁵. L'article 11 de la Convention de 1910 précise en outre que le capitaine doit apporter son secours à toute personne, même ennemie, lorsqu'elle est à la mer et sur le point de se perdre. Il est intéressant ici de faire un parallèle avec le film *Lifeboat* de Alfred HITCHCOCK (1944) : pendant la seconde guerre mondiale, des naufragés d'un navire de commerce américain qui se rendent en Angleterre se retrouvent sur un canot de sauvetage suite au bombardement de leur navire par un sous-marin allemand. Au début du film, ils recueillent un Allemand qu'ils hésitent à remettre à l'eau. Un capitaine est ensuite élu par les occupants du canot. La Convention de Bruxelles de 1910 s'applique indirectement aux capitaines mais pour être titulaire de cette position, il est nécessaire d'être en présence d'un navire, ce que ne semble pas être un canot de sauvetage. Le critère de l'aptitude à la navigation maritime est clairement absent bien qu'il soit flottable. L'application de la Convention peut alors être écartée.

Le sauvetage n'est pas la seule réalité du droit et des activités maritimes à être représentée à travers de la fiction par le cinéma. L'assistance, son pendant matériel, est également une source d'inspiration pour les cinéastes.

B. L'ambiguïté de l'opération d'assistance illustrée par le cinéma

Les navires, les tempêtes et l'héroïsme sont des piliers de l'aventure maritime cinématographique. Pourtant, la réalité de l'activité du sauveteur ou du remorqueur est moins connue alors qu'elle est au cœur du droit maritime. Jean GREMILLON, en 1941, la met en valeur dans *Remorques*⁶⁶. Il s'agit de l'histoire du capitaine du remorqueur *Cyclone* à Brest qui expose les manœuvres du remorqueur mais aussi la vie de son équipage. Le film débute par le mariage d'un marin interrompu par l'appel du devoir et nous présente, dès son commencement, les conditions de vie des gens de mer et les angoisses que leur métier peuvent

⁶³ Arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires, JORF du 27 fév. 1988, p. 2751

⁶⁴ Appel sélectif numérique

⁶⁵ Conv. Bruxelles sur l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, 23 sept. 1910 (Conv. entrée en vigueur le 1^{er} mars 1913) ; Règle 7 du chapitre V de la Conv. pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (*Safety of Life At Sea* dite SOLAS), 1^{er} nov. 1974 (Conv. entrée en vigueur le 25 mai 1980) ; Décret n° 81-474 du 7 mai 1981, JORF du 13.05.1981, p. 1345 ; Article 98 Conv. Nations Unies, 10 déc. 1982, sur le droit de la mer, dite de Montego Bay (CMB), RTNU, vol. 1834, p. 3 (Conv. entrée en vigueur depuis le 16 nov. 1994) ; Décret n°96-774 du 30 août 1996, JORF du 7.09.1996, p. 13307 ; Chap. 2.1.10 de la Conv. Hambourg sur la recherche et le sauvetage maritimes (*Search and Rescue* dite Convention SAR), 27 avr. 1979 (Conv. entrée en vigueur le 22 juin 1985) ; Décret n° 85-580 du 5 juin 1985 portant publication de la convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes, faite à Hambourg le 27 avril 1979, JORF du 10.06.1985, p. 6392

⁶⁶ Le scénario est issu d'un livre de Roger VERCEL (éd. Albin Michel) qui s'inspire du commandant MALBERT, commandant du remorqueur de haute mer *l'Iroise*

créer. Le cinéma s'est saisi de ces questions, mettant en avant des personnalités fortes et indépendantes comme dans *Fidelio*, *l'Odyssée d'Alice* (Lucie BORLETEAU, 2014)⁶⁷ tout en illustrant la difficulté de la conciliation entre la vie maritime et terrestre, dans *Diego Star* de Frédérick PELLETIER (2017)⁶⁸. Dans *Remorques*, le *Cyclone* est appelé par un navire qui, pris dans une tempête, est apparemment sans moyen de contrôle. Une fois le remorqueur sur place, le capitaine du navire en difficulté refuse de coopérer, sabote la remorque et empêche l'opération. Son refus est fondé sur le fait qu'il souhaite conserver l'entière valeur de sa marchandise. Ce film semble alors évoquer la question de la différence entre l'opération de remorquage et l'opération d'assistance, question qui a en effet des répercussions importantes en droit maritime. La réalisation étant française et les litiges ayant lieu entre des Français, il s'agira de se concentrer sur le droit interne.

Tout d'abord, dans les faits, l'intervention d'un remorqueur peut être un simple remorquage selon un contrat portant le même nom ou bien une opération d'assistance donnant lieu ou non à un contrat⁶⁹. Le contrat de remorquage hauturier⁷⁰ est le fait de déplacer un navire grâce à une force extérieure, sans que le navire remorqué ne soit en danger. Une opération d'assistance peut également viser à déplacer le navire assisté, mais à l'inverse de l'opération de remorquage, ce dernier doit se trouver en danger de se perdre en mer⁷¹. L'assistance n'est d'ailleurs pas obligatoire pour les biens⁷², en revanche, le sauvetage des personnes à bord qui sont en danger, l'est⁷³. En l'espèce, il semble que le navire *Mirva*, qui a appelé à l'aide, ait été en danger, puisqu'il était confronté au péril de la mer l'exposant au risque de se perdre. Ainsi, même si le remorqueur hauturier a pour but principal le simple remorquage, il semble qu'il ait ici procédé à une assistance. Le capitaine du *Mirva* en était par ailleurs conscient car il sabote l'opération afin de conserver ses marchandises.

En effet, la rémunération n'est pas la même en fonction de l'opération. Le contrat de remorquage prévoit une rémunération qui sera nécessairement inférieure à celle de l'assistance si celle-ci s'avère être un succès. La rémunération de l'assistance, si aucun contrat n'est conclu ou à défaut d'accord sur la rémunération, sera fixée par les juges selon différents critères mais correspond en général à une part de la valeur des biens sauvés et prend en compte, par exemple, les efforts de l'assistant. Depuis la Convention de Londres de 1989 sur l'assistance⁷⁴, elle sera augmentée si un dommage à l'environnement aura pu être évité. Toutefois, l'assistance est à double tranchant pour l'assistant car si l'opération ne permet aucun résultat utile, il ne sera pas rémunéré ni indemnisé des frais qu'il aurait engagés. Ainsi, dans *Remorques*, le capitaine Laurent ne recevra aucune somme permettant de l'indemniser des frais qu'ont engendrée la perte de deux remorques neuves puisque l'assistance n'a pu être menée à son terme.

L'assisté a pourtant l'obligation de coopérer pleinement avec l'assistant, obligation légale⁷⁵ à laquelle le capitaine du *Mirva* manque ostensiblement. L'éventuelle indemnisation du capitaine Laurent pourrait alors être envisagée en engageant la responsabilité extra-contractuelle du capitaine du *Mirva*. Il devra pour cela prouver sa faute, un lien de causalité et le dommage qui en résulte. En outre, ce dernier refuse finalement l'assistance car il estime qu'il pourra être dédommagé de la future perte de son navire grâce à son assurance corps. Toutefois, l'article L. 172-13 du Code des assurances, qui est impératif, précise que la faute inexcusable de l'assuré exclut le risque, qui ne sera plus couvert par l'assurance. Cette faute suppose que l'assuré ait agi en ayant conscience de la réalisation du risque. L'article 335 du Code

⁶⁷ <https://www.facebook.com/fidelio.lefilm/>

⁶⁸ <https://www.facebook.com/DiegoStarlefilm>

⁶⁹ Par exemple : A. MONTAS, « Échange remorquage contre assistance : La qualification en droit maritime », *DMF* 2010, p. 183-194

⁷⁰ Régit par les articles L.5342-4 à L. 5342-6 du code des transports

⁷¹ Définie comme « tout acte ou activité entrepris pour assister un navire ou tout autre bien en danger dans des eaux navigables ou dans n'importe quelles autres eaux » par l'article 1^{er} de la Conv. Londres sur l'assistance, 28 avr. 1989 (Conv. entrée en vigueur le 14 juillet 1996) ; Décret n° 2002-645 du 23 avril 2002 portant publication de la Convention internationale de 1989 sur l'assistance, faite à Londres le 28 avril 1989, *JORF* n° 101 du 30.04.2002, p.7826, et régie en France par les articles L. 5132-1 et suivants du code des transports

⁷² Sauf à la suite d'un abordage, selon l'article L. 5262-6 du code des transports

⁷³ C. transp. art. L. 5262-1

⁷⁴ Conv. Londres sur l'assistance, 28 avr. 1989 (Conv. entrée en vigueur le 14 juillet 1996) préc. Cit.

⁷⁵ C. transp. art. L.5132-22

de commerce sanctionnait autrefois, et à l'époque du film, la baraterie du patron, ce qui correspond aux fautes du capitaine. En outre, la faute intentionnelle du capitaine est désormais sanctionnée par l'article L. 173-5 du code des assurances. Le capitaine du *Mirva* étant à la fois le capitaine et l'assuré, le risque ne sera pas couvert et il ne pourra pas, en conséquence, être indemnisé par son assurance.

Le cinéma permet ainsi de mettre en lumière un monde qui reste assez méconnu, celui de l'océan et des aventures maritimes, tout en étant au service des individus placés au coeur des activités maritimes. Son histoire montre en effet qu'il a été utilisé comme un moyen de promotion, ce que l'on peut par exemple observer à travers des films tournés pour la SNSM (*Sauvetage des naufragés à Audierne*, 1931)⁷⁶ ou *SNSM, qui es-tu ?* (Roman QUEMERE, 1970)⁷⁷ afin de faire connaître son action, obtenir des fonds et sensibiliser le public au risque de mer. Le cinéma a aussi permis de développer la connaissance scientifique des océans et de l'exposer au grand public, avec l'exemple le plus connu des films du commandant COUSTEAU⁷⁸ ou le navire *Tara*⁷⁹ qui sillonne les mers pour obtenir des images et données scientifiques sur l'océan. Enfin, le cinéma permet d'exposer au public les nouvelles tragédies humaines qui se passent en mer, telles que les risques des migrations clandestines par mer, la piraterie, le terrorisme ou les catastrophes liées aux aléas naturels de l'océan. Les aventuriers des mers, que ce soient les sauveteurs, les marins en danger ou les pirates, attirent l'œil du cinéma par leur côté spectaculaire et mystérieux.

⁷⁶<https://www.cinematheque-bretagne.fr/Base-documentaire-Sauvetage-des-naufragés-à-Audierne-426-1393-0-1.html?ref=a86e06271bd02b093111d9bf3457eab2>

⁷⁷ <https://vimeo.com/228341447>

⁷⁸ <https://www.cousteau.org>

⁷⁹ <https://oceans.taraexpeditions.org>