



**Université de Nantes**

**Faculté de droit et des sciences politiques**

**MASTER 2 - DROIT ET SECURITE DES ACTIVITÉS  
MARITIMES ET OCÉANIQUES**

**L'ÉVOLUTION JURIDIQUE DES MODES DE SAUVETAGES  
MARITIMES EN FRANCE**

Présenté et soutenu par :

**Simon COYAC**

**N° Étudiant : 01806S**

*Mémoire réalisé sous la direction de M. Frantz MYNARD, Maître de conférences*



## **PRÉSENTATION**

Originaire de Nantes, je suis titulaire d'un Master 2 en Droit immobilier obtenu en alternance et j'ai travaillé comme gestionnaire immobilier avant de passer un Master 2 en Droit maritime.

Ancien Caporal de réserve dans les Troupes de Marine, je suis sapeur-pompier volontaire auprès des secours aquatiques.

## **REMERCIEMENTS**

En préambule de ce mémoire, je tiens à remercier les personnes qui m'ont apporté leur soutien :

- Mon épouse et ma famille.

Je tiens également à remercier les enseignants et les intervenants de l'Université de Nantes.

J'adresse enfin mes remerciements à l'ensemble des personnes qui m'ont apporté leur aide pour la réalisation de ce mémoire, notamment :

- Monsieur Frantz MYNARD, Directeur adjoint du Centre de Droit Maritime et Océanique,
- Monsieur Jean-Pierre BEURIER, Professeur émérite à l'Université de Nantes,
- Le Capitaine Laurent ALLAIN, du Centre d'Incendie et de Secours de La Baule-Guérande,
- Le Capitaine Jérémie BLIN, du Centre d'Incendie et de Secours de Saint-Nazaire,
- Le Lieutenant Morgane QUERE, du Groupement Ouest de Saint-Nazaire,
- Le Lieutenant Frédéric DI MARTINO, de la Gendarmerie Maritime de Lorient,
- L'Adjudant-Chef Yann COGUIEC, du Centre d'Incendie et de Secours de La Baule-Guérande,
- Madame Christine GUEGAN, Enseignante en Droit à l'IUT de Saint-Nazaire,
- Monsieur Jean-Baptiste MICHEL, Chef du Service des Opérations du CROSS Etel,
- Monsieur Nicolas MONERIE, Inspecteur du Centre de Sécurité des Navires de Saint-Nazaire,
- Madame Gwenaëlle PERICO, Juriste du Groupement Ressources Administratives Juridiques,
- Monsieur Arnaud PICARD, Directeur des Services Douaniers Manche Mer du Nord Atlantique.

**« LES PLUS NOBLES PRINCIPES DU MONDE NE VALENT QUE PAR L'ACTION »**

**Charles DE GAULLE**

**« QUAND LE CŒUR EST BON, TOUT PEUT SE CORRIGER »**

**Jean-Louis BAPTISTE GRESSET**

**« LA FORCE PRIME LE DROIT »**

**Otto VON BISMARCK**



***Le naufrage de l'Emily par Eugène ISABEY***  
**Musée des Beaux-Arts de Nantes**

*« Les matelots pris dans la tourmente sont malmenés. Suspendus à des cordages, certains tentent de rester à bord tandis que d'autres sont engloutis par les eaux »*

**TABLE DES MATIERES**

PRÉSENTATION ET REMERCIEMENTS.....PAGE 2

SOMMAIRE.....PAGES 4 et 5

INTRODUCTION.....PAGE 6

I / HISTOIRE COMPARÉE DES RAPPORTS ET DES PRATIQUES DU SAUVETAGE EN MER

A/ LA DIVERSITÉ DES RAPPORTS

*Perceptions du milieu maritime et océanique*

A.1 L'Evolution des rapports de l'homme avec l'océan.....PAGE 8

*Mythes antiques et bibliques / Créatures et monstres marins / Lecture de la nature*

A.2 L'Evolution des rapports de l'homme avec la navigation.....PAGE 14

*Enjeux de la construction navale / Rôles des premiers cartographes / Fonction des instruments de navigation*

A.3 Premières dispositions juridiques en Europe et en France.....PAGE 19

*Sources du droit maritime en Europe du sud /en Europe du nord / en France*

B/ LA PLURALITÉ DES PRATIQUES

*Différents modes de sauvetage en mer*

B.1 Sauvetage embarqué .....PAGE 27

*Les sauveteurs embarqués (ou marins-sauveteurs)*

B.2 Sauvetage à la nage .....PAGE 33

*Les sauveteurs à la nage (ou nageurs-sauveteurs)*

B.3 Sauvetage sportif ..... PAGE 37

TRANSITION .....PAGE 38

## II / L'APPROCHE RÉGLEMENTAIRE DES MODES DE SAUVETAGE EN MER

### A/ COMPETENCES MARITIMES

A.1 Zones de compétence .....PAGE 41

*Attributions des CROSS/ Zone portuaire / Zones côtières / Zone hauturière*

A.2 Interventions en mer .....PAGE 47

*Interventions pour un sauvetage maritime de grande ampleur / Interventions et principes de l'aide médicale en mer / Interventions des pompiers SAV / Interventions de la Marine nationale / Interventions pour un incendie à bord*

### B/ FONDEMENTS JURIDIQUES DES SAUVETAGES MARITIMES EN DROIT FRANÇAIS

B.1 Obligations de secours en mer.....PAGE 55

*Dimension juridique internationale / Dimension juridique nationale / Responsabilités du sauveteur*

B.2 La concentration des organismes de sauvetage en France.....PAGE 62

*La fonction garde-côtes en réponse au chevauchement des domaines de compétence*

CONCLUSION.....PAGE 68

LISTE DES CONVENTIONS ET ABREVIATIONS .....PAGE 70

REFERENCES .....PAGES 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79

SOURCES DOCUMENTAIRES.....PAGE 80

LISTE DES ENTRETIENS.....PAGE 81

SCHEMAS.....PAGES 82 et 83

## INTRODUCTION

Les océans et les mers sont par essence, des espaces physiques variés et caractérisés par leur étendue qui représente environ 72% de la surface terrestre. La mer est depuis toujours un lieu de rencontre entre les hommes, permettant le transport et la réalisation du commerce mais également le travail, la guerre, la découverte et les loisirs. Si l'espace océanique renvoie à la notion de liberté, il reste l'occasion de tous les dangers en raison de son imprévisibilité. Lors d'une sortie en mer, que ce soit à la nage ou avec une embarcation, il est hélas probable de se retrouver dans une situation de détresse, il est alors nécessaire de mettre en place des secours adaptés pour épargner l'homme et les biens, des éventuels dangers rencontrés en mer et d'encadrer juridiquement les espaces d'intervention ainsi que les attributions et les responsabilités des sauveteurs. Le sauvetage est par définition une action destinée à récupérer des personnes en urgence ou en détresse, à leur dispenser les soins et à les mettre en lieu sûr (*Cf.1*). L'espace maritime est en revanche plus difficile à définir puisque la question des frontières implique que l'océan dispose de limites bien précises or, en mer on ne peut pas réellement parler de frontières en raison de l'impossibilité de matérialiser les océans.

Les modes de sauvetages maritimes ont alors connu une évolution juridique en raison des volontés d'acquisition de l'espace maritime qui ne sont pas récentes et qui ont toujours fait l'objet de convoitises et donc d'importants conflits, car c'est l'idée même de liberté qu'il s'agit de restreindre ou d'obtenir. Le droit de la mer s'est en effet construit principalement autour de la notion de liberté. Les océans ont longtemps été soumis à la doctrine de la liberté de la mer qui limitait les droits nationaux sur les océans car n'appartenant à personne (*Cf.2*). De fait, les compétences d'un État côtier sont variées en mer et bien souvent conditionnées par le respect des droits des États tiers. Cette situation a eu un réel impact sur le sauvetage en mer qui est resté longtemps une discipline dévolue soit aux marins eux-mêmes, soit aux autorités côtières locales. En raison de l'hétérogénéité des environnements et des situations, le sauvetage en mer, est une activité plurielle qui couvre divers domaines : le sauvetage à la nage qui s'effectue en surface, le sauvetage en plongée réalisé en profondeur, le sauvetage côtier déclenché à partir du littoral et le sauvetage en haute mer qui peut être assuré par des embarcations déjà engagées sur l'eau ou par les airs. Il n'existe cependant pas d'organisme international dédié au sauvetage maritime, en dehors de deux Fédérations (la *Fédération internationale de sauvetage maritime – IMRF* qui est une organisation non gouvernementale datant de 1924 et la *Fédération internationale de sauvetage aquatique – ILSF* qui est un regroupement d'associations sportives et d'organismes de

prévention de la noyade) et jusqu'à la conclusion de la convention de Bruxelles en 1910, aucun dispositif international relatif aux opérations de recherche et de sauvetage en mer n'était prévu, il faudra ensuite attendre l'adoption des conventions dites 'SOLAS' en 1974 et 'SAR' en 1979. Un cadre juridique international devenant alors impératif, l'ONU a facilité les efforts internationaux qui ont abouti à la conclusion d'un traité international unique pouvant régir toutes les affaires maritimes. Les États se sont dotés d'une convention internationale précisant leurs droits, dans les divers espaces maritimes : il s'agit de la '*Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer*' du 10 décembre 1982 à Montego, en Jamaïque. Plus communément appelée *Convention de Montego Bay* (= CMB), dont le champ d'application est vaste et définit différentes zones sur lesquelles les États exercent leur souveraineté en distinguant notamment les eaux intérieures, la mer dite "territoriale" sur laquelle les États côtiers jouissent d'une souveraineté et qui s'étend jusqu'à 12 milles marins du littoral et enfin la haute mer.

Pour protéger la vie humaine en mer, milieu de plus en plus fréquenté, la France assume sur de vastes étendues maritimes la responsabilité du sauvetage en mer en coordination avec d'autres administrations ou organismes, nationaux et étrangers. Au regard de leurs complexités et de leurs diversités, les méthodes de récupération des personnes et des biens reviennent à plusieurs autorités qu'elles soient militaires, civiles ou parfois même associatives. Le sauvetage maritime est donc une discipline qui a connu une lente évolution juridique en France. Une réglementation, d'abord approximative, émergea progressivement pour le sauvetage des marchandises et des victimes, avant de devenir plus claire et applicable.

La disparité des pratiques et des sources de droit inhérentes au sauvetage en mer, nécessite de qualifier ce qu'est le sauvetage en mer dans sa dimension générale, tout en s'adaptant aux spécificités géographiques du lieu d'intervention. Une harmonisation à l'échelle nationale serait alors utile avec la création de garde-côtes en France à qui reviendrait l'ensemble des missions en mer. Il apparaît alors nécessaire de comprendre la diversité des rapports et des pratiques de sauvetage maritimes par les différents acteurs (I) pour ensuite appréhender les approches réglementaires évolutives et envisager quelles seraient les harmonisations possibles (II).

## **I / HISTOIRE COMPARÉE DES RAPPORTS ET DES PRATIQUES DES SAUVETAGES**

La mer est souvent associée à l'idée d'évasion puisque son immensité est propice aux voyages et son étendue amoindrie la notion de limites, elle reste cependant un lieu de dangers pour l'homme. Si historiquement les populations primitives considéraient le naufrage comme un châtement divin, la multiplication des expéditions et des échanges marchands à travers les océans permit aux premières civilisations côtières d'évoluer sur ce point (A) et de développer des modes de sauvetage adaptés aux besoins (B)

### **A/ LA DIVERSITE DES RAPPORTS**

#### **A.1 L'EVOLUTION DES RAPPORTS DE L'HOMME AVEC L'OCÉAN**

##### ***Mythes antiques et bibliques / Créatures et monstres marins / Lecture de la nature***

Si désormais la conquête spatiale est un indicateur de puissance d'un État, il s'agissait autrefois de la conquête maritime, la puissance navale était en effet un important facteur de développement d'un empire ou d'un royaume. Le rapport de l'homme à la mer et aux océans, résumé par le géographe thalassocrate Halford Mackinder dans sa devise '*Qui tient la mer, tient le monde*', a permis à plusieurs civilisations de se développer bien au-delà des frontières terrestres. La proximité avec la mer est un cadeau géographique qui a brisé l'isolement de certains peuples dès lors qu'une flotte était créée. En revanche, certaines civilisations peu portées sur la mer sont longtemps restées éloignées des autres populations et n'entretenaient que très peu de relations extérieures, comme les Aborigènes d'Australie ou bien les habitants de l'Amérique car personne ne soupçonnait l'existence de ce continent, de même pendant près de 6 000 ans, la moitié sud du continent africain fut coupée du monde par le Sahara. Par ailleurs, jadis, la science n'apportait pas encore d'explications rationnelles aux phénomènes naturels et certaines civilisations furent effrayées, durant de longues périodes, par les légendes et les récits imaginaires liés à la mer (croyance en des monstres imaginaires ou créatures dangereuses etc.). D'autres civilisations, notamment côtières, ont bravé les superstitions qui se retrouvent dans les mythes antiques et bibliques car l'accès à la mer permettait de mieux la connaître et aussi d'amoindrir les craintes.



*Mythes antiques et bibliques*

Dans l'histoire de l'Humanité, toutes les sociétés, qu'elles soient structurées en civilisations ou qu'il s'agisse de groupes humains restreints, ont créé des mythes, des récits indissociables de l'imaginaire humain, qui utilisent un ensemble de métaphores et de symboles et contribuent à former le discours d'une communauté sur ses origines et son histoire. Le mythe est une histoire constituée d'allusions et de codes qui sert à transmettre un système de valeurs par-delà les générations. Les mythes portant sur la mer sont très nombreux. A partir de l'apparition du christianisme et avant la généralisation de la scolarisation vers la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, la source de connaissances la plus longtemps diffusée en Europe et au Moyen-Orient a longtemps été la Bible, qui regroupe un ensemble de textes sacrés compilant des histoires à portée morale. Beaucoup de thèmes sont évoqués dans les textes bibliques et parmi eux, la mer est très souvent citée. C'est parce-qu'elle peut être mortelle que la mer est sujette à des récits dans la Bible, puisqu'elle révèle la fragilité de l'existence humaine et soulève des interrogations sur le sens de la vie. A travers les textes bibliques, la mer est présentée comme une réalité dont l'homme ne peut se passer et est perçue comme le cadre symbolique de la lutte contre le mal. La mer étant souvent le théâtre de grandes tempêtes, Dieu dompte l'agitation de la mer qui est mise à son service. Le fait d'être sauvé des eaux serait alors une bénédiction divine et permet surtout de souligner la toute-puissance de Dieu et ainsi de le glorifier et donc de multiplier le nombre de croyants.

Si presque tous les livres de la Bible mentionnent la mer, ce sont les récits de Noé, Moïse, Jonas puis Jésus, les principaux épisodes qui s'y réfèrent. La Genèse, le premier livre de la Bible, raconte de façon poétique les débuts de l'humanité. Après la création du monde, puis celle d'Adam et Eve, les êtres humains prennent possession de la terre mais la violence apparaît du fait de leur nombre croissant. Dieu prend alors la décision radicale de débarrasser la terre de tous les hommes qui sont devenus mauvais, en déclenchant une pluie torrentielle afin de provoquer un déluge qui noiera tous les êtres qui peuplent la planète, les hommes et les animaux. Le seul homme qui sera épargné en raison de sa bonté et sa droiture est Noé, qui pourra également protéger sa famille et des couples d'animaux de chaque espèce du déluge. En matière de navigation, Noé est le seul constructeur naval mentionné dans la Bible. Il reçoit des instructions divines préconisant la conception d'une arche en bois résineux enduite de bitume car Dieu détecte en Noé une qualité de marin. Le récit biblique évoque le rôle des oiseaux dans l'usage de la navigation, en effet Noé lâcha une colombe pour déterminer si les eaux avaient baissé et lorsque

la colombe revint tenant dans son bec un rameau d'olivier, Noé compris que la terre ferme était à proximité de son arche ; cette pratique était effectivement une référence pour les marchands de l'Antiquité. Durant les voyages, ils embarquèrent plusieurs oiseaux d'observation pour détecter la terre la plus proche. En somme, Dieu retrouve confiance en l'humanité et lui permet de croître à nouveau. L'histoire de Noé s'apparente donc également à une mission de sauvetage en mer.

Dans l'ancien Testament, après le récit des origines du monde par la Genèse, les quatre autres livres relatent l'histoire du prophète Moïse qui apparaît comme le sauveur de son peuple. C'est en effet sous sa conduite que les hébreux échappèrent aux troupes du Pharaon Ramsès II (*Cf.3*) et surtout grâce à l'intervention de Dieu, qui ouvre la mer afin de les laisser passer, pour ensuite la renfermer sur les armées égyptiennes qui les pourchassent. Le peuple sauvé sort vivant et libre de la mer où se noient les soldats. La mer devenant à la fois le symbole de la liberté et de la mort. Les origines de Moïse sont d'ailleurs associées à l'eau puisque dès son plus jeune âge, il fut déposé par sa mère biologique, dans un panier flottant sur le Nil. La mère de Moïse préférant confier l'avenir de son enfant à la nature plutôt que de l'exposer à la mort. Le terme hébreu désignant la mer : « Yam » s'étend d'ailleurs à toutes les étendues d'eau : rivières, lacs, oasis ou fleuves. Le fleuve étant alors assimilé à un paisible chemin vers un destin meilleur, car durant le périple fluvial du bébé, les récits ne mentionnent aucun danger lié à la présence de crocodiles ou d'hippopotames, pourtant nombreux dans le Nil. Moïse fut ainsi sauvé des eaux et sauvé par l'eau. Le second épisode de la vie de Moïse au cours duquel il sera confronté au milieu aquatique, se déroule lors de la fuite d'Égypte. Les hébreux qui souhaitent quitter les terres du Pharaon afin de ne pas être rattrapés par son armée, se lancent à pied et acceptent de suivre les prophéties de Moïse mais doivent faire face à un obstacle naturel : la mer.

Enfin, dans l'Ancien Testament, le livre de Jonas raconte les aventures du prophète éponyme. Il évolue à la cour de Jéroboam II, roi d'Israël vers 750 av. J.C. Au XIXe siècle et est envoyé par Dieu dans la ville de Ninive, il veut s'échapper en prenant la mer et embarque sur un bateau qui va affronter une violente tempête et se retrouve projeté à l'eau. Pour sauver Jonas, Dieu fait intervenir un gros poisson qui l'avale et il se retrouve enfermé durant trois jours dans le ventre de cette créature marine en implorant le tout puissant avant d'être rejeté sain et sauf. Cette histoire se place entre le miraculeux et le récit animalier. Avec la multiplication des traversées en mer et le développement des sciences, qui s'accroissent au XVIe siècle, les descriptions de l'animal se rapprochèrent de la représentation d'une

baleine, d'ailleurs au fil des époques, les représentations bibliques de la créature marine ressemblèrent de plus en plus à une baleine. Le récit de Jonas reste surtout emblématique puisque cet épisode est une allégorie de l'homme à l'épreuve de sa fragilité et la mer est le théâtre de son désarroi. Son histoire évoque également une créature des mers. La peur des créatures et des monstres marins a souvent été diffusée par la littérature et trouve en partie son origine dans le récit de Jonas. Son aventure garda une influence qui se retrouve dans la littérature, notamment dans « *Les aventures de Pinocchio* » de Carlo Collodi ou dans « *Moby Dick* » d'Herman Melville.

### *Créatures et monstres marins*

Les légendes autour de la mer comprenaient auparavant, systématiquement des monstres imaginaires ou supposés. Étymologiquement, le terme 'monstre' conserve l'empreinte du mot latin 'monstrare' qui signifie "montrer" et fait écho à un autre mot latin 'monere' qui signifie 'avertir' car ce sont des créatures révélatrices. Les monstres symbolisent la mort puis naturellement la notion de bravoure, aussi bien dans les mythes babyloniens ou bibliques ou encore dans la mythologie grecque avec notamment l'œuvre d'Apollodore, la « *Première guerre de Troie* » lorsque Hésione est offerte à un monstre marin qui sera ensuite tué par Hercule. Les sirènes figurent parmi les créatures marines les plus populaires et les plus anciennes, Homère est le premier à évoquer les sirènes dans « *L'Odyssée* » mais sans les décrire réellement et on apprend qu'il s'agit de femmes avec une attitude de démons qui possèdent des ailes et séduisent par leur chant. Ulysse lui-même, héros de la mythologie grecque reconnu pour son intelligence, va se lier au mât de son navire pour ne pas succomber aux chants des sirènes. Souvent associées à la mort et plutôt malveillantes, les sirènes ont alors une connotation assez négative. Ce n'est qu'au VII<sup>ème</sup> siècle dans l'ouvrage du moine anglais Aldhelm de Malmesbury : le « *Liber Monstrorum* », véritable catalogue de toutes les monstruosités légendaires, qu'on y trouve la première mention de femmes-poissons et non plus de femmes-oiseaux. Cette fois, elles sont décrites comme de 'très belles jeunes filles dotées d'une queue de poisson couverte d'écailles'. L'auteur a très probablement été influencé par les légendes celtes et germaniques, populaires en son temps. Puis au Moyen-Age, l'Église s'empare du mythe et ces créatures mystiques sont apparentées à des beautés fatales incarnant la luxure qu'il faut fuir comme les autres péchés capitaux. L'absence de réelles expéditions scientifiques à l'époque, laisse penser qu'elles existent véritablement. Suite aux premières grandes expéditions marines des portugais, espagnols, français et anglais, les mythes disparaissent peu à peu et les écrivains

ont tendance à rédiger des ouvrages plus sérieux car ils sont influencés par des descriptions plus précises des marins et par les explications des scientifiques souvent embarqués à bord. Ainsi, Thomas Browne, écrivain et scientifique anglais du XVII<sup>ème</sup> siècle, avait composé une encyclopédie des idées reçues de son époque : « *Pseudoxia Epidemica* », un dictionnaire dans lequel il confronte les opinions des philosophes, de l'Église et des scientifiques et évoque les monstres marins populaires à son époque dont beaucoup ressemblent aux baleines, aux requins ou aux crabes. Au XVIII<sup>ème</sup>, les auteurs romantiques relancent les légendes mais il ne s'agit plus d'informer mais bien de distraire. Le dramaturge danois Christian Andersen contribuera ainsi à populariser le mythe des sirènes avec son œuvre « *La petite sirène* » en 1837 et de manière plus globale, la littérature du XIX<sup>ème</sup> siècle s'inspire des anciens récits pour la science-fiction. C'est notamment le cas pour Herman Melville qui rédige en 1851 son roman d'aventures autour d'une dangereuse baleine « *Moby Dick* », pour Herbert Georges Wells, dans son roman publié en 1895 « *La machine à explorer le temps* » où le passager de la machine est attaqué par des crabes géants, enfin pour Jules Verne dans son livre « *Vingt mille lieues sous les mers* » en 1870, dans lequel les créatures océaniques -bien que fantaisistes- sont plus proches de la réalité, notamment le calamar géant puisqu'à cette époque les poulpes géants étaient connus des biologistes et des navigateurs.

Toutes ces légendes illustrent la persistance de l'image du monde océanique qui s'est développée sous l'influence des premiers cartographes, eux-mêmes influencés par les récits (imaginaires ou réels) de religieux et d'explorateurs. Les cartographes du Moyen-Age et du début de l'époque moderne évoquaient les affabulations des témoins oculaires mais aussi des voyageurs, des marins, des pèlerins et des charlatans. De plus, les cartographes prétendaient offrir des informations et des relevés topographiques précis sur les terres émergées, tout en peuplant les mers d'êtres fabuleux, terribles et coriaces. Ces chimères gigantesques étaient censées mettre en garde contre les dangers d'un milieu encore mal connu (Cf.4). La plupart de ces créatures étaient nées dans les esprits de cartographes et d'écrivains qui rêvaient plutôt qu'ils ne voyageaient (Cf.5). Chet Van Duzer, l'historien américain spécialiste de la cartographie, révèle dans son ouvrage « *Sea monsters on medieval and renaissance maps* » que les cartes marines représentaient souvent un monstre marin autrefois appelé 'l'aspidochélon' qui ressemblait à un gros poisson dont il fallait se méfier car il pouvait précipiter les marins en enfer. Les artistes qui assistaient les cartographes représentaient les traits monstrueux avec une créativité stupéfiante. L'absence d'une science consacrée spécifiquement aux animaux, la zoologie,

entraînait des légendes sur les véritables animaux en mer. Les sirènes décrites par les marins étaient probablement des animaux marins transformés par leur imagination. C'est ainsi qu'est né un langage associant souvent les noms d'animaux connus sur terre à ceux découverts plus tard dans les mers : *'éléphants de mer'* ou *'léopard de mer'* pour évoquer les phoques, *'lion de mer'* pour désigner les otaries ou encore *'chien de mer'* pour qualifier un requin. Ce parallélisme entre le catalogue des animaux terrestres et marins provenait d'une méconnaissance plus générale du milieu océanique et de l'idée humaine d'une centralité de la vie sur terre. Les marins utilisaient donc dans un premier temps, des cartes marines qui fourmillaient de créatures fantastiques et la fascination qu'elles exerçaient, provenaient d'un imaginaire qui associe la mer aux dangers mortels et qu'on retrouve dans les écrits les plus anciens. L'écrivain anglais du XIII<sup>ème</sup> siècle, Gervais de Tilbury avait par exemple compilé l'ensemble des connaissances du Moyen-Âge dans une vaste encyclopédie « *Descriptio Totius Orbis* » avec une interprétation souvent très personnelle des créatures marines. La diffusion de ses écrits avait donc un impact sur l'image de la mer et sur sa dangerosité. Autre exemple, Olaus Magnus, archevêque suédois des XV<sup>ème</sup> et XVI<sup>ème</sup> siècles, auteur de la « *Carta Marina* » (une carte représentant les côtes et l'intérieur des terres des pays encerclant la mer Baltique) avait truffé ses illustrations de monstres mythiques et polymorphes nageant dans les mers nordiques (le *trolual*, *l'aspidochélon* etc.). Il s'agissait sans doute pour Olaus Magnus de faire figurer des allégories de dangers physiques afin de diffuser une crainte et donc un besoin de protection divine.

### *Lecture de la nature*

Les premiers explorateurs en mer purent partir sur les voies maritimes à l'aide d'une lecture attentive de la nature. La nature offre effectivement plusieurs outils de repérage et après les avoir identifiés, les marins avaient appris à les interpréter : estimant les vents par leur force ou par le vol des oiseaux, estimant aussi les courants par la couleur de l'eau etc. L'homme a toujours navigué et sans doute depuis le paléolithique en raison des distances raccourcies par le très bas niveau de la mer depuis la dernière ère glaciaire. Cette théorie de Brian Fagan (*Cf.6*) prétend que la plateforme continentale qui réunissait alors l'Australie et la Nouvelle-Guinée, n'aurait été atteinte par l'homme que par la mer et sans doute par des homo-sapiens qui avaient appris la navigation côtière et avaient rejoint les côtes car ils se sont fiés à leur instinct de recherche en pressentant qu'une terre se trouvait au-delà de la ligne d'horizon et sans doute en apercevant les fumées dégagées par les feux de forêt puis les vols d'oiseaux. La lecture et

plus précisément l'analyse de la nature permet de se repérer en mer. Par exemple, puisque le soleil se lève à l'est et se couche à l'ouest, le capitaine d'un navire qui aperçoit le soleil à bâbord en début de journée saura alors qu'il fait approximativement route vers le sud. Le soleil n'est pas le seul astre qui peut servir d'indicateur, l'étoile polaire permet d'estimer une position avec la latitude (distance comptée du nord au sud) et la longitude (distance comptée d'est en ouest). La latitude pouvant être évaluée approximativement à l'œil en estimant la hauteur de l'étoile polaire au-dessus de l'horizon. Il est aussi possible, dans l'hémisphère nord, de se fier pendant la nuit à l'étoile polaire car sa position est fixe et au nord, ainsi plus un bateau avance au nord et plus l'étoile polaire apparaît haute dans le ciel, à l'inverse plus il avance vers le sud et plus elle se confond avec l'horizon jusqu'à disparaître au niveau de l'équateur. Étant précisé que les Vikings basaient leur savoir sur une approche sensorielle et interprétaient les indices laissés par la nature pour assurer une navigation précise (Cf.7), en observant la succession des nuages, la direction des vents et des vagues, la couleur de l'eau, le passage des oiseaux etc.

Les rapports que l'homme a entretenus avec la mer sont ambivalents et furent profondément liés d'une part à son lieu de naissance et d'autre part au contexte religieux de son époque. C'est la navigation qui va véritablement bouleverser la dimension mystique que l'homme avait par rapport à la mer.

## **A.2 L'EVOLUTION DES RAPPORTS DE L'HOMME AVEC LA NAVIGATION**

### ***Enjeux de la construction navale / Rôles des premiers cartographes / Fonction des instruments de navigation***

Auparavant les marins ne passaient pas volontiers par-dessus bord car d'une part, beaucoup ne savaient pas nager et d'autre part ils craignaient des « monstres marins ». L'analyse de la provenance de cette peur renvoie à une recherche plus ancienne car autrefois, voyager était une entreprise difficile et souvent périlleuse. En Europe, les habitants passaient généralement toute leur vie au même endroit et à l'exception des missionnaires, des soldats et des marchands, peu de personnes s'aventuraient sur les routes et encore moins sur les mers. Bien que plusieurs civilisations eussent connu de longs périple : les Grecs, les Carthaginois et surtout les Vikings, un voyage en mer restait risqué et les connaissances qu'on avait des océans devaient autant à l'imagination qu'à la réalité, reposant sur un mélange de récits rapportés, de fables et de voyages plus ou moins vrais (Cf.5). Ce qui était ou est inconnu, est souvent

sujet à bien des interprétations personnelles. Les conteurs et diseurs *de bonne aventure* rajoutant durant des siècles, des parts de récits transformés, personnalisés et souvent exagérés, ont contribué ainsi à susciter soit la peur, soit la curiosité. Les premiers explorateurs qui utilisèrent les voies maritimes ne pouvaient compter sur une assistance en mer et avaient besoin de navires suffisamment solides pour résister aux tempêtes et braver les vents violents et d'outils de navigation de plus en plus précis. Ils ont contribué à donner une meilleure approche du milieu océanique, grâce à laquelle les cartographes purent se faire une vision plus exacte du monde.

### *Enjeux de la construction navale*

La construction navale fut un élément nécessaire pour le développement d'un pays côtier. C'est en Grèce antique, à partir du VIII<sup>e</sup> siècle av. J.-C, que la construction navale est devenue progressivement un élément majeur du développement et du rayonnement de la culture grecque, permettant échanges commerciaux, conquêtes et défense (notamment lors de bataille navale de Salamine face à l'Empire perse). La marine marchande et la marine militaire disposaient d'une flotte considérable pour l'époque, issue d'ateliers de fabrications.

La construction navale a également joué un rôle majeur dans le développement et le maintien de la civilisation carthaginoise, de -814 av. J-C à -146 av. J-C Le pouvoir authentique de Carthage se trouvait en mer, sa marine était la plus puissante du monde connu de l'époque. Hérodote, le célèbre historien, évoquait lui-même la force des marins carthageois. Parmi eux, un navigateur, portant le nom de Hannon, aurait ainsi lancé une expédition navale de la côte ouest de l'Afrique qui aurait pu atteindre le sud de l'actuel Gabon, tandis qu'un autre explorateur de Carthage, Himilcon est le premier navigateur à atteindre les côtes du nord-ouest de l'Europe en partant de la mer Méditerranée.

Autre exemple, les Vikings qui furent des explorateurs scandinaves, principalement actifs du VIII<sup>e</sup> siècle jusqu'au XI<sup>e</sup> siècle. À la fois guerriers et commerçants, ils se livrèrent à des découvertes, des pillages et des installations de longue durée en Normandie, en Sicile et au Vinland (actuelle Amérique). Ils avaient la particularité de se déplacer non pas à dos de cheval en passant par les terres mais par bateaux en passant par les mers, les fleuves et les rivières, surprenant ainsi leurs ennemis. Les voyages des Vikings ne devaient rien au hasard mais résultaient d'un savoir-faire exceptionnel en construction navale. Ils avaient conçu un bateau sophistiqué : le '*drakkar*'. L'extension de la culture Viking était

donc étroitement liée à leur ingéniosité navale et plus précisément à leur incroyable invention, rarement égalée en Europe. Le drakkar est né d'une maîtrise très élaborée de la navigation et utilisé pour partir en guerre ou pour le transport de marchandises (armes, aliments etc.) mais dont l'usage s'est perdu avec l'avancée des technologies. C'est l'analyse de nombreuses épaves de drakkars ainsi que des représentations sur des pièces, des enluminures, des sceaux et la fameuse tapisserie de Bayeux qui permettent de déterminer avec davantage de précisions les étapes de la construction d'un drakkar. Les Vikings utilisaient deux types de drakkars, les *'kaupskip'* et les *'langskip'*. Si les premiers sont des navires de commerce disposant d'un équipage réduit (Cf.8), les seconds n'ont pas de place pour le stockage des marchandises et se déplacent avec un important équipage de rameurs, en mesure de traverser l'Atlantique nord et d'affronter les pires conditions météorologiques. C'est pour cette raison que certaines civilisations purent découvrir d'autres terres, les Vikings ont ainsi pu connaître l'Amérique, qu'ils appelaient alors le Vinland, avant les Espagnols et les Portugais, notamment grâce à leurs bateaux agiles et robustes à la fois, aptes à affronter les flots sur des longues distances.

Au milieu du XV<sup>ème</sup> siècle, les Portugais construisirent un nouveau type de navire, la *'caravelle'*, petite et légère, armée d'une voile triangulaire, elle pouvait naviguer au plus près. A la fin du XV<sup>ème</sup> siècle, apparut également un nouveau navire plus grand : la *'caraque'*, un bateau équipé de vastes cales et de voiles carrées et latines (triangulaires). À partir de l'année 1500, tous les navires européens disposaient de cette voilure mixte qui les rendait plus manœuvrables. Au XVI<sup>ème</sup> siècle, bien peu de navires étaient en capacité d'effectuer un long voyage sur l'océan. Les Arabes dominaient l'océan indien mais leurs bateaux, dénommés *'boutres'* et gouvernés par un aviron, tenaient difficilement le cap. Construits avec des planches assemblées par des chevilles de bois et des cordes en fibre, ils étaient vulnérables en haute mer, à l'inverse les *'jonques'* chinoises couvraient de longues distances mais ne pouvaient résister aux tempêtes. Les navires marchands de l'Europe du nord étaient beaucoup trop lourds et beaucoup trop lents. Leur voile carrée les empêchait de remonter au vent.

En somme, l'amélioration progressive des techniques de construction navale a permis aux sociétés qui disposaient d'une flotte de se développer elles-mêmes. La construction navale était indispensable à l'essor d'une civilisation. Ce processus de conception et d'assemblage d'un navire ou d'un bateau était le préalable indispensable aux conquêtes et aux expéditions maritimes et surtout était le préalable au développement des connaissances géographiques avérées. A titre d'exemple, Ptolémée (astronome grec

qui vécut en Egypte au IIème siècle après J.C. reconnu comme le plus grand géographe de l'antiquité) pensait qu'il était impossible de faire le tour de l'Afrique (*Cf.9*). Ce ne fut que bien plus tard que le marin Bartholomé Dias mit un terme à cette croyance infondée, en menant son expédition autour de l'Afrique en dépassant le cap de Bonne Espérance. Le pragmatisme de Dias avait balayé l'idée de Ptolémée.

### *Rôles des premiers cartographes*

La cartographie est partie intégrante de l'histoire de la marine et plus généralement de l'histoire de l'homme. La carte du monde telle que nous la connaissons, fut dressée au fur et à mesure par des cartographes et des astronomes mais aussi des explorateurs, des aventuriers, des marins, des navigateurs qui se lancèrent dans des expéditions risquées et utilisaient des instruments de repérage rudimentaires. Si l'évolution de la cartographie doit beaucoup à l'invention de l'aéronef (l'invention de la montgolfière date de 1782 puis l'avion fut créé en 1890 par le français Clément Ader), auparavant les cartes étaient dressées de manière empirique et la connaissance qu'on avait des terres et des mers lointaines, devait autant à l'imagination qu'à la réalité. Toutefois, depuis les conquêtes d'Alexandre le Grand et les voyages de Marco Polo, les dignitaires européens savaient que la Chine et l'Inde existaient mais les premières cartes restaient des outils imprécis et les premiers navigateurs s'orientaient 'à l'estime', une méthode d'évaluation très approximative.

C'est Ptolémée qui est à l'origine de la première réelle carte connue. Il avait alors repris les concepts des astronomes babyloniens qui eux-mêmes avaient développé un savoir empirique sur la position des astres, la périodicité des éclipses, etc. Il avait également repris différentes techniques et observations d'un phénicien : Marin de Tyr. Partant du postulat que la terre est sphérique, il va alors unifier l'ensemble de ses connaissances et définir les outils de repérages fondamentaux dont les parallèles et les méridiens. Il va également dresser une carte de ce que l'on connaissait du monde, avec plusieurs continents (dont l'Asie) et les océans. Ses travaux en astronomie seront une précieuse source de savoir pour les navigateurs puisque tous les océans (et toutes les mers sauf la mer Caspienne) sont reliés les uns aux autres et il est possible de se rendre en bateau de n'importe quel point d'un littoral à n'importe quel autre.

Bien souvent les marins dessinèrent avec plus ou moins de précisions la carte de toutes les côtes qui les bordaient, l'établissement de ces cartes nautiques était basé sur un mode de navigation par cabotage (*Cf.10*), en y inscrivant chaque lieu de mouillage, chaque port pour des courtes distances. L'approche des côtes donna d'ailleurs naissance au jalonnement par des phares afin de prévenir les marins d'un danger, comme le célèbre phare d'Alexandrie (aujourd'hui disparu) situé autrefois sur l'île de Pharos. Les premières cartes marines donnaient donc la position et la forme des masses de terre mais on ignorait la configuration des contrées qui s'étendaient par-delà les rivages.

### *Fonction des instruments de navigation*

Parmi les principaux outils de repérage en mer, le plus fameux fut la longue vue, en réalité un télescope qui fut largement utilisé en mer après son invention par un opticien hollandais, Hans Lippershey, au tout début du XVII<sup>e</sup> siècle. Mais se repérer en mer, c'est être capable de déterminer sa latitude et sa longitude (*Cf.11*), or si au XVII<sup>e</sup> siècle, les Européens sillonnent depuis longtemps les océans, ils ne savaient pas encore établir leur longitude correctement. Ce problème sera résolu grâce au progrès de l'horlogerie. Inventé au XVIII<sup>e</sup> siècle, le chronomètre va en effet permettre de déterminer la longitude et ce n'est pas le seul instrument qui va servir les marins. L'homme pouvait utiliser ses propres moyens, par exemple pour estimer la vitesse de son navire : la '*ligne de loch*' était une ligne que l'on laissait filer à l'arrière du navire et qui était marquée de distance en distance par des nœuds. La vitesse de passage des nœuds était mesurée à l'aide d'un sablier.

Plus tard, vinrent à bord : la boussole, invention chinoise qui indique une trajectoire, aussi appelée '*compas*' dans la marine et qui pointe toujours vers le nord magnétique et non le nord géographique. Précédant le '*sextant*' de l'astronome anglais John Adley (1682-1744), le '*quadrant*' de navigation était un instrument de mesure angulaire permettant de mesurer la hauteur d'un objet visé. Sa forme, en quart de cercle dont le bord est gradué de 0° à 90°, comprenait un fil à plomb qui pendait de son sommet. Il suffisait au navigateur d'aligner le quadrant sur l'étoile qu'il choisissait et de lire le chiffre indiqué par le fil à plomb pour déterminer la hauteur de l'étoile en degrés, donc sa latitude. Le quadrant sera progressivement remplacé par '*l'astrolabe nautique*', un autre instrument inventé par des marins portugais avec un fonctionnement différent, puis par la '*balestrille*' composée d'un bras de rencontre qui indique la hauteur du soleil.

L'amélioration des techniques de navigation liées au perfectionnement de la construction navale et du repérage en mer (cartographie et outillage) a permis à l'homme de dépasser ses appréhensions et de concevoir la mer comme un véritable espace indispensable au développement. Par conséquent, le nombre de trajets en mer devenant de plus en plus important, un cadre légal s'est peu à peu imposé en Europe et donc en France.

### **A.3 LES PREMIÈRES DISPOSITIONS LÉGALES EN EUROPE ET EN FRANCE**

#### *Sources du droit maritime en Europe du sud /en Europe du nord / en France*

Les premières civilisations maritimes étaient d'abord commerçantes. Il existe un lien étroit entre le droit commercial (droit des affaires) et le droit maritime. Le commerce était intrinsèquement lié aux questions maritimes. Durant les périodes les plus reculées de l'histoire Antique, la voie la plus fiable était la voie d'eau et le chemin était bien plus rapide. Les premières puissances navales vont tenter de se positionner de manière dominante par rapport à l'obtention de ces ressources et notamment maîtriser les routes commerciales et les routes maritimes qui permettent d'accéder à ces ressources. Une route commerciale était une organisation militaire pour sécuriser le trafic, une organisation logistique à travers des ports, pour se ravitailler et réparer les navires. Jalonnée de points clés, la maîtrise d'une route maritime est considérée comme étant la maîtrise d'un flux, d'une circulation. Durant l'Antiquité, des routes commerciales furent bien établies pour accéder à des ressources (sel, différents métaux) et trois solutions apparurent pour accéder à une route maritime :

- Partage de la route avec d'autres puissances,
- Évincement du concurrent grâce à une flotte maritime pour s'imposer sur cette route,
- Possibilité de créer de nouvelles routes maritimes ce qui a nécessité de lancer des expéditions maritimes pour découvrir des territoires nouveaux.

La mer devint un espace géostratégique majeur en raison des enjeux économiques et militaires extrêmement importants. Les civilisations dominantes qui avaient accès à la mer développèrent progressivement un droit pour dominer la maîtrise des flux. Le sauvetage apparaissait alors utile mais le sauvetage des marchandises était plus important que le sauvetage des personnes.

*Les sources du droit maritime dans le sud de l'Europe*

Les plus anciennes sources européennes du droit maritime se situent autour du bassin méditerranéen et furent essentiellement des compilations coutumières et législatives. Durant l'Antiquité (période allant de l'invention de l'écriture vers -3300 -3200 av. J.C jusqu'à la chute de l'Empire romain d'Occident en 476 ap. J.C), les civilisations et empires qui vécurent autour du bassin méditerranéen (égyptiens, grecs, carthaginois, phéniciens et romains) tentèrent d'affirmer leur puissance par le contrôle des mers.

A titre d'exemple, les phéniciens vont développer des villes comme Tyr ou des comptoirs en Corse. Les grecs vont créer des comptoirs commerciaux en Mer noire, en Libye, en Sicile, dans le Sud de la France et autour de la Mer Égée. Les forces égyptiennes, phéniciennes et grecques vont se concurrencer et s'affronter pour asseoir une hégémonie portuaire. Trois ports principaux vont apparaître : le port du Pirée à Athènes, le port de Rhodes et le port de Corinthe qui porte aussi le nom de '*Lechaion*'. Cette stratégie d'expansion diversifiée sur toute la Méditerranée va poser les bases des premières mesures juridiques. Athènes va alors devenir le cœur économique d'une puissance maritime et dans le port du Pirée, l'activité économique va se structurer débouchant sur la création d'un tribunal spécifique pour trancher les litiges entre les marchands issus de différentes contrées. Dans la pratique du droit maritime, la plupart des décisions relèvent de l'arbitrage. A l'origine, les marchands dans les ports n'avaient pas les mêmes normes, les mêmes langues, les mêmes visions du droit. C'est principalement en Grèce Antique (au tribunal des gens de la mer du port du Pirée), l'endroit où l'on règle les différends survenus en haute mer, qu'apparaissent ces premiers éléments du droit maritime. De même, le droit maritime se développe dans le port de Rhodes, qui était d'abord un port de culture phénicienne avant de devenir grec et qui était réputé pour abriter le colosse de Rhodes. Le port de Rhodes est alors un '*Emporion*', terme qui désigne un port de commerce et qui par extension indique un négociant au long cours. À Rhodes, des usages communs permettent d'identifier deux mécanismes, qui vont devenir fondamentaux dans la culture maritime :

- '*Le jet à la mer*' (Cf.12),

Principe du partage pour les pertes occasionnées en mer

- '*Le prêt nautique*' (Cf.13),

Remboursement entre un bailleur de fonds et un marchand en fonction du succès de l'expédition

Ces deux piliers constituent la '*loi rhodienne*' qui traite essentiellement de l'obligation imposée à tous les chargeurs de contribuer à la perte des marchandises jetées à la mer. Ce sont les bases juridiques du

sauvetage en mer puisque l'accès à la mer a rapidement introduit le problème du sauvetage des biens avant le secours aux personnes. Déjà en Grèce Antique, la loi rhodienne (III<sup>e</sup> siècle av J.C) qui s'appliquait pour les usages en mer, accordait une récompense en fonction des dangers encourus par les sauveteurs car l'article 44 énonçait que :

« *Celui qui sauvera quelques objets provenant d'un naufrage recevra 1/5 de leur valeur en prime* ».

De plus, durant la période dite « archaïque » (VII<sup>e</sup> au V<sup>e</sup> siècle av. J.C) les grecs avaient inventé :

- '*le droit de bris*' (Cf.14),

Droit donnant la propriété des épaves et des cargaisons aux seigneurs des terres d'échouage

Malgré l'existence de ce texte, les pillages restèrent nombreux sur les lieux dangereux. Les naufragés étaient dépouillés, réduits en esclavage ou souvent tués et les marchandises volées. Le sauvetage en mer ne portait alors que sur les marchandises, seuls les biens étaient concernés par ces dispositions. À cette époque, lorsqu'on est face à un événement de mer, le capitaine du navire devait parfois ordonner d'alléger le bateau afin de réaliser correctement ses manœuvres. La question était de savoir quelles marchandises pouvaient être jetées par-dessus bord ? Les Rhodiens considéraient que ces pertes occasionnées ne devaient pas être supportées exclusivement par le seul propriétaire des marchandises. Les pratiques en mer donnèrent donc naissance au principe de solidarité car les pertes devaient être assumées par tous. Cette solidarité était obligatoire à la condition que le péril soit commun. La solidarité est un mécanisme générique et fédérateur et plus généralement un principe juridique qui se retrouve dans divers domaines. Ce mécanisme deviendra le régime des avaries communes sous l'ancien droit maritime français.

Le droit romano-byzantin, très influencé par la culture maritime grecque, va engager un processus de codification par écrit des coutumes et des usages. C'est dans ce contexte qu'apparaît « *le Code Théodosien* » : la grande compilation juridique de l'Empire Romain d'Occident. Dans ce code, des éléments portent sur le droit maritime puisque le titre du XVI du code concerne la garde des rivages et des ports. De plus, les armées navales sont évoquées du titre X au titre XII. Ces flottes sont appelées les flottes prétorienne et ont pour mission de surveiller les navires dans des embarcations appelées les '*actuaires*' (= *navis actuaria*), très rapides et servant à surveiller en permanence la mer, à ravitailler, à transporter des troupes ou à surveiller des territoires. Les Romains vont développer ce type de navire en

ajoutant des jarres contenant de l'eau, des '*doliums*'. Les navires à '*dolias*' sont les premiers bateaux-citernes, les premiers bateaux servant au sauvetage des biens et des personnes. Le code théodosien est la source d'inspiration et de travail pour les juristes postérieurs à la chute de l'Empire Romain. C'est après la mort de l'empereur romain Théodose I<sup>er</sup> *le Grand*, dernier empereur à régner sur l'Empire romain unifié, qu'est définitivement partagé en deux : l'Empire d'Orient et l'Empire d'Occident. L'empire romain d'Orient devient l'Empire romano-byzantin à la chute de l'Empire d'Occident en 476 après J.C. Dans l'Empire romain d'Orient, Justinien va effectuer un travail de recensement du droit romain et le « *Code Justinien* » va apparaître mais ne sera appliqué que dans la partie orientale de l'Empire. C'est dans le code Justinien, que plusieurs passages du livre VI portent sur les questions du naufrage en mer.

### *Les sources du droit maritime en Europe du Nord*

Beaucoup de compilations juridiques proviennent du Nord de l'Europe, essentiellement de Scandinavie, des Pays-Bas et du nord de l'actuelle Allemagne. Parmi ces compilations, le « *Guidon de la Mer* », l'une des premières études sur le droit et l'assurance maritimes, parue à Rouen au XVI<sup>ème</sup> siècle (vers 1556 mais son auteur reste inconnu). Le « *Guidon de la Mer* » est un recueil de sentences arbitrales, de coutumes et de décisions. Il sera l'une des bases d'inspiration de l'ordonnance de la Marine de 1681. C'est un texte charnière entre le monde médiéval et le monde moderne et qui annonce la place grandissante des assurances maritimes.

C'est autour du Gotland, au cœur de la culture maritime suédoise que le '*droit maritime de Wisby*' va émerger ainsi que '*les lois de la Hanse Teutonique*' (= *hansa*) désignant une petite troupe et par extension un rassemblement de marchands. C'est une confédération de cités commerçantes, de ports qui vont s'associer. Les marchands sont associés pour produire des règlements qui vont s'imposer aux autres marchands qui voudront à leur tour intégrer l'association. C'est en 1241 qu'un Traité voit le jour, ayant pour objectif de se protéger de la piraterie, dans la mer Baltique et de défendre les franchises des marchands associés contre les seigneurs qui voudraient les subordonner. Les personnes tentent davantage de se libérer des seigneurs. De nombreuses villes vont rejoindre cette association : Bruges, Dunkerque, Bayonne et Rotterdam. Le système de la Hanse a bien fonctionné dans le monde médiéval

puis va s'affaiblir au XVIIe siècle. La Hanse va disparaître au moment où s'affirment les premiers grands États modernes.

Cette réalité maritime va constituer une matière autonome, avec ses contrats et ses propres mécanismes juridiques. Cette matière va s'affirmer de la fin du Moyen-Age jusqu'à la période Moderne. Une véritable singularité juridique du droit maritime apparaît clairement en Europe du nord à la fin du Moyen-Age. Le sauvetage n'est pas encore la priorité mais les premières mesures de lutte contre la piraterie témoignent d'un intérêt grandissant pour la sécurité des biens et de personnes à bord.

De plus, l'influence de l'Eglise sera considérable au fil des années. Le sauvetage en mer était vu comme un salut de l'âme (l'acronyme S.O.S signifiant 'Save Our Souls' = sauvez nos âmes), comme une bonne action à accomplir. Au cours de l'histoire, plusieurs bulles papales ont été émises concernant le sauvetage des naufragés.

### *En France*

Au Moyen-Age, l'État est en période d'émergence, la justice étatique, l'armée, la fiscalité se construisent et le système repose sur une féodalité. Les usages maritimes médiévaux sont coutumiers. Les rares documents légaux qui régulaient l'activité maritime étaient '*Le capitulaire de Charlemagne*' (= « *littorum custodiâ* ») en 780 (Cf.15), puis plus tard apparurent les '*jugements d'Oléron*', donnés par la reine Éléonore de 1152 à 1154.

Plusieurs termes désignent ces jugements '*les lois de Leyron*' ou '*les rôles d'Oléron*' et contiennent les premières condamnations solennelles des pilleurs de navires :

- Article 31 : « *Des gens inhumains plus cruels que les chiens et loups enragés qui, en beaucoup de lieux meurtrissent et tuent les pauvres patients pour avoir leur argent, leurs vêtements et autres biens seront excommuniés et punis comme larrons* »

Mais également des mesures portant sur le sauvetage en mer des biens

- Article 29 : « *Ordonne conformément à la droite raison et à l'équité de fournir les secours convenables à ceux qui auroient le malheur de faire naufrage et de leur abandonner tous leurs effets sans en rien retenir sous peine pour les transgresseurs d'être excommuniés et punis comme larrons* »

L'influence des rôles d'Oléron avait dépassé le Royaume de France pour atteindre les monarques anglais qui tinrent le « *Black Book of the Admiralty* » (= « *Livre noir de l'amirauté* »), une compilation des décisions les plus importantes de la Haute Cour de l'amirauté anglaise, créée au cours de plusieurs règnes, écrite en vieux français vers 1360 sous le règne d'Edouard III (*Cf.16*).

Une dynamique européenne d'exploration des voies maritimes et des nouvelles terres entraînera un basculement de l'économie monde, de la Méditerranée vers l'Atlantique qui va alors devenir le cœur économique du monde, mais également un changement d'échelle des puissances qui aboutira au déclin de Gênes, la ville maritime la plus puissante du Moyen-Age et à celui de la hanse teutonique. L'Angleterre, la France, les Pays Bas vont devenir plus puissants en raison de leur accès à l'Atlantique. L'étendue du littoral permet de développer des richesses et de constituer un marché économique à l'échelle du royaume. Vont alors apparaître des dynasties d'armateurs et les anciennes élites Françaises vont également s'intéresser à la mer. C'est dans ce contexte qu'apparaît *La Compagnie française pour le commerce des Indes orientales* par Colbert en 1664 (*Cf.17*) suivant la volonté préalable de Richelieu d'établir par les mers, la liberté du commerce français vers l'Asie et surtout de concurrencer les anglais qui avaient auparavant lancé *La Compagnie britannique des Indes orientales* en 1600. L'État moderne royal va tenter d'organiser une partie de la navigation marchande et ne pas laisser les marchands gérer entre eux le domaine maritime. Ce dernier devenant si sensible et stratégique que l'aristocratie va commencer à participer aux aventures maritimes et à les financer tout en conservant le statut de nobles à bord, en restant ainsi dispensés des tâches les plus pénibles, laissant les places de cambusier, gabier ou timonier aux matelots issus du tiers-état. Les jeunes nobles vont s'intégrer dans l'activité maritime,

qu'elle soit militaire ou commerciale et y apporter une dimension différente. Sous le règne de Louis XIV, la mise en place d'une codification thématique de la mer sur des sujets circonscrits va naître sous la forme d'une ordonnance royale. Rédigée par Colbert, *l'Ordonnance de la marine* va être élaborée en plusieurs temps. Cette ordonnance a été formée sur la base des anciens usages du droit de la mer notamment *les jugements d'Oléron* et le *Consulat de la mer*.

Cela signifie que l'une des inspirations évidentes de l'ordonnance de la marine est la réappropriation des sources coutumières. Cette réappropriation du droit maritime vise à organiser ces usages dans l'ordre étatique et comprend une compilation de droit maritime ancienne, déjà préparée par Richelieu : il y a à la fois les compilations coutumières et un projet antérieur de l'époque de Richelieu, enfin différents textes doctrinaux dont celui du juriste hollandais Grotius, auteur d'un court texte sur la liberté des mers (*Cf.18*) qui a pour objectif de défendre le droit de naviguer et de commercer pour tout navire à travers le monde. Grotius se faisait ainsi le défenseur des intérêts de son pays et plus particulièrement des intérêts de la Compagnie hollandaise des Indes orientales qui se heurtait aux prétentions des Portugais qui considéraient, sur divers fondements, qu'ils avaient le monopole de la navigation.

L'Ordonnance royale de la Marine de 1681 va encadrer diverses activités maritimes regroupées sous le vocable contemporain d'*action de l'État en mer*. L'action de l'État en mer fait référence aux activités, compétences et responsabilités que l'État exerce dans les eaux maritimes relevant de sa juridiction. L'Ordonnance est également une synthèse de plusieurs éléments : les contrats et assurances maritimes mais aussi la manière dont on doit rendre la justice pour toutes les questions maritimes et littorales. Le sauvetage en mer prend également une dimension légale plus ferme, notamment avec les articles :

- Article 1<sup>er</sup> : « *Déclarons que nous avons mis et mettons sous notre protection et sauvegarde, les vaisseaux, leur équipage et chargement qui auront été jetés par la tempête sur les côtes de notre Royaume ou qui autrement y auront échoué et généralement tout ce qui sera échappé du naufrage* »
- Article 11 : « *Enjoignons à nos sujets de faire tout devoir pour secourir les personnes qu'ils verront dans le danger de naufrage* »

Au XVIIIe et particulièrement au XIXe siècle, un certain nombre d'organisations de sauvetage ont été créées dans les puissances maritimes de l'Europe de l'ouest (qui sont également devenues des puissances coloniales)

- En Hollande, la *Maatschappij tot Redding van Drenkelingen* (1767),
- En Angleterre, la *Royal Life Saving Society* (1891),
- En France, la *Société centrale de sauvetage des naufragés* (1865), (**Cf.19**)

À la fin du XIXe siècle, la nécessité d'assurer la sauvegarde de la vie humaine le long des côtes du littoral français incite des organisations nationales de sauvetage à travailler ensemble, mais de manière informelle. La première *société de sauvetage* (**Cf.20**) est instituée en 1825 à Boulogne-sur-Mer, sous la dénomination *Société Humaine des Naufragés* puis à Dunkerque en 1834 est créée la *Société Humaine de Dunkerque* suivie de celle de Calais, Rouen, Bayonne, et Dieppe en 1839 et enfin Montreuil-sur-mer en 1841. Alors que les grandes nations maritimes européennes se dotent d'un service d'État voué à la mission du sauvetage en mer par embarcations, dès le début du XIXe siècle, notamment en Norvège, au Royaume-Uni et en Belgique, un début de centralisation apparaît en France en 1865, à l'initiative de l'amiral de Genouilly avec la *Société centrale de sauvetage des naufragés*. Il en sera de même avec la *Société des Hospitaliers Sauveteurs Bretons* créée à Rennes en 1873 et qui fusionneront en 1967 pour former à elles deux la *Société Nationale de Sauvetage en Mer* (= SNSM) qui sera reconnue d'utilité publique en 1970. Cette fusion leur permet de mettre en commun leurs moyens de sauvetage. Le sauvetage des personnes devenant obligatoire et gratuit, le sauvetage en mer va progresser en prenant une dimension internationale, tout en conservant les spécificités nationales. Les activités internationales de sauvetage remontent à 1878, année du premier Congrès mondial tenu à Marseille. Les différentes organisations voulaient apprendre en échangeant diverses techniques et expériences de sauvetage. Deux organisations ont été créées pour promouvoir les objectifs de sauvetage : la *Fédération internationale de Sauvetage Aquatique* en 1910, puis à la création de *World Life Saving*. Ces deux structures ont fusionné en 1993 pour devenir l'*International Life Saving Federation* (= ILSF).

## **B / LES DIFFÉRENTS MODES DE SAUVETAGE EN MER**

*Les sauveteurs embarqués (ou marins-sauveteurs) / Les sauveteurs à la nage (ou nageurs-sauveteurs) / Le sauvetage sportif*

En fonction de la zone d'intervention : eaux internationales, eaux côtières ou eaux intérieures, le droit en vigueur n'est pas le même et diffère dans son interprétation. Le droit applicable au sauvetage en mer est une particularité du droit maritime international compte tenu de sa dimension universelle. Il convient alors de distinguer les différents modes de sauvetage qui varient selon le zonage.

Le sauvetage en mer revêt plusieurs formes puisque le lieu d'intervention va déterminer le mode d'intervention. Il est possible de sauver en mer au moyen d'une embarcation (c'est le rôle des marins-sauveteurs) ou à la nage (c'est le rôle des nageurs-sauveteurs). La pratique du sauvetage aquatique à la nage est d'ailleurs devenue une discipline sportive qui s'est codifiée au fur et à mesure et qui est disputée dans des compétitions nationales et internationales.

### **B.1 LES SAUVETEURS EMBARQUÉS (ou marins-sauveteurs)**

*Sauveteurs embarqués bénévoles / Sauveteurs embarqués de la douane / Sauveteurs embarqués de la Gendarmerie / Sauveteurs embarqués de la Marine*

L'accès aux plages et le développement des loisirs nautiques datent essentiellement en France de la seconde moitié du 19<sup>ème</sup> siècle. Auparavant les victimes en mer étaient essentiellement des naufragés. Les naufrages constituent un thème récurrent de la culture maritime, très souvent abordé dans la littérature et au cinéma. Les récits de naufrages, réels ou fictifs, sont parfois très anciens. Déjà dans les contes des « *Mille et Une Nuits* », les « *Sept Voyages de Sinbad le marin* » narrent des aventures basées, d'une part, sur de véritables expériences de marins et d'autre part, sur d'anciens textes de sources diverses (dont « *l'Odyssée* » d'Homère). Si les histoires sont nombreuses et souvent avérées, les naufrages ont été également l'objet d'un cadre juridique applicable. Parmi les récits les plus connus, celui de Robinson Crusoé qui est tiré d'un roman rédigé en 1719, par l'écrivain anglais Daniel Defoe et qui s'appuie largement sur l'expérience d'un marin Écossais : Alexandre Selkirk (*Cf.21*). La France étant une *nation maritime*, il existe dans l'historiographie française, des histoires de naufrages réelles et

vécues. Celle de Narcisse Pelletier est emblématique (Cf.22). Tout comme, celle du naufrage de la frégate *LA MÉDUSE* (Cf.23), ou bien celle des naufragés de L'île Tromelin. (Cf.24). Tous ces récits illustrent les dangers rencontrés en pleine mer et la nécessité d'intervenir en bateau pour porter secours, compte tenu de l'impossibilité d'agir à la nage. Il existe donc divers organismes qui partagent la fonction de sauveteurs-embarqués (Voir Schéma n°1 en annexe), on parle d'ailleurs de missions partagées, mais qui doivent obéir à une chaîne de commandement qui est pilotée, en France, par les préfets maritimes.

### *Les sauveteurs embarqués bénévoles*

La France est un pays côtier qui bénéficie géographiquement d'une zone maritime et dispose donc de services de sauvetage en mer. Il est nécessaire toutefois de distinguer parmi les sauveteurs en mer :

- Les marins-sauveteurs (ou sauveteurs embarqués) qui travaillent en station sur les côtes et interviennent sur l'eau à l'aide de bateaux,
- Les nageurs-sauveteurs (ou sauveteurs à la nage) qui travaillent en postes sur les plages et interviennent directement dans l'eau, en pouvant être occasionnellement équipés d'embarcations pneumatiques ou de moto-marines.

Il existe un organisme privé de sauvetage embarqué, sous statut associatif et composé de bénévoles : la *Société Nationale de Sauvetage en Mer* (= SNSM) qui fut déclarée d'utilité publique en 1970 et qui résulte de la fusion entre deux anciennes associations de sauvetage maritime.

Historiquement, c'est le 30 novembre 1825 que la « *Société Humaine des naufragés de Boulogne* » fut officiellement instituée, se fixant comme première mission la surveillance des plages pendant *la saison des bains de mer* (termes employés à cette époque). Pour remplir cette mission, elle s'équipa de canots spéciaux munis de grappins et de bouées. Les sauveteurs avaient pour mission la surveillance des plages et si la « *Société Humaine de Boulogne* » fut la première, elle devint l'établissement modèle pour de nombreuses sociétés analogues fondées successivement à Dunkerque, Calais, Rouen, puis Bayonne, et fut reconnue d'utilité publique en 1846. Par la suite, l'Amiral Rigault de Genouilly (1807-1873) cherchant à unifier les sociétés de sauvetage existantes, créa à Paris, en 1865 la « *Société Centrale de Sauvetage des Naufragés* » financée essentiellement par des fonds privés et des donateurs

(Cf.25). Parallèlement, la « *Société des Hospitaliers Sauveteurs Bretons* », créée en 1873 par l'ingénieur Henri Nadault de Buffon (1831-1890) s'était lancée à partir de 1889 dans les opérations de sauvetage (Cf.26). Cependant, pour continuer à être efficace, il fallait renouveler les canots et les équiper de matériels plus performants (Cf.27). Il devenait alors urgent de mutualiser les moyens des deux sociétés de sauvetage existantes. En 1967, elles fusionnent pour créer la « *Société nationale de sauvetage en mer* » : la SNSM qui comme son homologue au Royaume uni, la RNLI (*Royal National Lifeboat Institution*) est reconnue d'utilité publique. Parmi ses activités opérationnelles, on retrouve la distinction entre le sauvetage au large effectué par les sauveteurs embarqués bénévoles et les secours apportés par des nageurs sauveteurs sur plage. En revanche, la SNSM n'est pas un club de sauvetage sportif et n'est pas membre de la *Fédération internationale de sauvetage aquatique – ILSF*. Les sauveteurs en mer embarqués de la SNSM sont des bénévoles, ne perçoivent aucune rémunération.

Il existe une autre association civile de marins-sauveteurs bénévoles en France mais qui intervient en dehors des eaux côtières, il s'agit de '*SOS Méditerranée*'. Cette association est plus récente que la SNSM et ne pratique que le sauvetage embarqué, puisqu'elle est spécialisée dans la recherche et le sauvetage en haute mer. Elle est officiellement fondée le 9 mai 2015 afin de porter secours aux migrants qui traversent la mer Méditerranée pour rejoindre l'Europe, dans des embarcations souvent très instables et dangereuses. L'association est devenue un réseau européen constitué de plusieurs antennes, localisées en France, en Suisse, en Allemagne et en Italie.

Bien qu'elles soient composées de non-professionnels, les équipes de recherche et de sauvetage de la SNSM ou de SOS Méditerranée restent soumises aux mêmes obligations que les marins de la marine marchande puisque le capitaine du navire conserve un devoir d'assistance à personnes mais « *sans dangers sérieux pour son navire, son équipage ou ses passagers* ». Cette disposition se retrouve dans l'article L5262-2 du Code des transports et énonce précisément que le sauvetage maritime reste soumis à l'appréciation du chef de bord qui peut renoncer si les conditions en mer sont dangereuses. De plus, si le sauvetage des personnes reste une action obligatoire et gratuite, précisée en France par l'article 223-6 du Code pénal, aucune rémunération ne peut être demandée au titre du sauvetage des personnes. La question du bénévolat a souvent été remise en question en raison des limites d'une organisation où l'on demande à des citoyens non professionnels de respecter un niveau d'exigence de plus en plus

comparable à celui d'un exercice professionnel. « *Les Sauveteurs en Mer remplissent une mission parfois dangereuse qui nécessite d'être parfaitement entraîné et formé* » (Cf.28).

En revanche, l'assistance au navire est facultative et peut donc donner lieu au versement d'une rémunération, le sauvetage des biens (par exemple : une embarcation chavirée qui doit être remorquée) est payant s'il est effectué avec efficacité. Le remorquage est par définition, une action par laquelle le capitaine d'un navire remorqueur accepte, à la demande du navire remorqué, d'assurer la direction et le contrôle d'un navire qui est privé de sa capacité de manœuvre autonome. Le remorquage donne alors lieu à la passation d'un contrat de louage de services, énoncé par l'article 1780 du Code civil (Cf.29). La SNSM est donc en droit d'exiger un paiement lorsqu'elle participe au remorquage d'un navire de plaisance par exemple. Les frais peuvent éventuellement être pris en charge par l'assurance du plaisancier accidenté.

### *Les sauveteurs embarqués de la Marine Nationale*

Depuis l'adoption de la Convention de Bruxelles en 1969 fixant les droits d'un état côtier d'intervenir en mer, la Marine nationale peut elle-aussi agir en cas d'avarie ou accident en mer sur navire de transport, en cas de grave danger d'atteinte au littoral (par exemple : la pollution). L'Etat riverain a le droit de procéder à une mise en demeure et donc de prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre fin au danger et déclencher ses forces navales. A ce titre, la Marine nationale participe occasionnellement à des exercices de lutte contre les pollutions mais aussi à des manœuvres de recherche et de sauvetage ainsi que d'assistance et parfois, dans le cadre d'une coopération internationale de différentes armées. Le but est de mettre en pratique les savoir-faire et les connaissances des forces marines en sauvetage et surtout de renforcer l'interopérabilité entre les États (Cf.30). De plus, en matière de sauvetage aux personnes, la Marine nationale dispose, d'une équipe permanente prête à intervenir dans un hélicoptère équipé de tout le matériel médical nécessaire capable d'affronter des tempêtes violentes dans un rayon de 300 kilomètres (Cf.31) et décolle dès qu'un navire signale une urgence sanitaire.

Pour ce qui est du sauvetage aux biens, tout navire en mer peut proposer le remorquage mais le choix du navire remorqueur appartient au demandeur. En cas de demande d'assistance ou de remorquage, la Préfecture maritime est en mesure de demander, selon la situation, ce service à un particulier ou à la SNSM ou bien de mobiliser des bateaux remorqueurs qui portent le nom de *ABEILLES* et qui sont

parés à appareiller tous les jours de l'année. Les bateaux *ABEILLES* sont affrétés par la Marine nationale au profit de l'assistance spontanée ou sollicitée, car il s'agit d'un acte entrepris par un navire pour assister un autre navire en danger. L'assistance, à la différence du remorquage, est portée à un navire en danger (en cas de retournement, d'incendie etc.) mais l'action d'assistance comme celle de remorquage, ouvre droit à une rémunération. Le remorquage est donc une activité rémunérée et négociable et c'est en 1864 au Havre qu'une compagnie de remorquage, *LES ABEILLES*, a été fondée par François-Xavier Lapersonne et ses associés. Le premier remorqueur est lancé en 1865 (la même année fut créée la *Société centrale de sauvetage des naufragés* – SCSN) et les suivants seront construits en France avec des puissances suffisantes pour permettre de sortir des ports et d'assister des navires en haute mer (*Cf.32*). Au service des préfectures maritimes et de la protection du littoral, Les 5 bateaux *ABEILLES* sont répartis uniformément sur le territoire français depuis les 4 stations de sauvetage basées à Cherbourg, Boulogne sur mer, Brest et Toulon, de façon à couvrir l'ensemble du littoral pour porter assistance à n'importe quel navire.

### *Les sauveteurs embarqués de la Gendarmerie maritime*

La Gendarmerie Maritime est issue du corps des prévôts et archers de la Marine de l'Ancien régime. En 1970, la Gendarmerie Maritime devient une formation spécialisée de la Gendarmerie Nationale, mise pour emploi auprès du chef d'état-major de la Marine (réaffirmée par la loi de 2009 sur la gendarmerie). Parmi les missions de la Gendarmerie Maritime, les missions judiciaires, la sûreté maritime et portuaire, la défense maritime et l'action de l'État en mer. Pour ce faire, la Gendarmerie sur terre dispose d'une brigade nautique côtière et la Gendarmerie Maritime dispose :

- d'une Brigade de Surveillance du Littoral,
- de Pelotons de Sûreté Maritime et Portuaire,
- d'une Brigade de Gendarmerie Maritime,
- de Patrouilleur Côtier de Gendarmerie

C'est la « *Doctrine nationale de la sûreté maritime et portuaire du SGDSN* » qui énonce les missions de la Gendarmerie maritime, dont :

- La capacité à assurer une mission de surveillance et d'intervention (présence dissuasive et préventive),
- Engagement successif sous diverses autorités (par exemple la Préfecture maritime),
- L'accès aux informations militaires, judiciaires et portuaires,
- La capacité d'intervenir dans le domaine de l'ordre public

La Gendarmerie maritime remplit ses missions sur une zone géographique pour partie sous la responsabilité :

- Du Préfet maritime,
- Du Préfet de département (à l'intérieur des limites administratives d'un port),
- Du Commandant de la base

Le sauvetage en mer n'est pas la mission première de la Gendarmerie Maritime, il s'agit davantage d'une mission secondaire (ou mission spécifique) et la Gendarmerie Maritime assure d'autres missions qui s'apparentent à celles de garde-côtes (*Cf.33*).

#### *Les sauveteurs embarqués de la Douane (ou marins des douanes)*

Il en est de même pour les douaniers qui ne sont pas limités à une fonction de contrôle des frontières, puisqu'une Direction Nationale Garde-Côtes des Douanes (= DNGCD) a été créée en 2019 afin de renforcer son rôle dans la surveillance de la frontière maritime. La DNGCD est pilotée par un État-Major qui assure, depuis Le Havre, la gouvernance et la coordination de trois services garde-côtes installés à Nantes, Marseille et Fort-de-France. Il s'agit de la première administration civile à la mer et les garde-côtes des douanes assurent, une grande variété de missions en haute-mer et d'autres dites '*semi-hauturières*'; parmi lesquelles, l'assistance et le sauvetage (*Cf.34*). Les sauveteurs embarqués de la douane travaillaient d'ailleurs, autrefois, avec la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés (*Cf.35*). Afin d'assurer ses missions, les garde-côtes des douanes disposent de moyens d'intervention et parmi lesquels des *vedettes* et *patrouilleurs* naviguant dans la zone des 200 miles marins. De fait, le '*marin des douanes*' est en général recruté parmi les douaniers, pour exercer dans la branche de la surveillance maritime de l'administration des douanes. Inscrit au rôle d'équipage dans les unités navales, le marin des douanes participe à plusieurs missions dont la sécurité maritime (*Cf.36*), le sauvetage et l'assistance. Le sauvetage en mer étant – comme pour la Gendarmerie maritime- une mission secondaire parmi d'autres missions douanières.

## **B.2 SAUVETAGE A LA NAGE (ou nageurs-sauveteurs)**

### ***Les nageurs-sauveteurs bénévoles / Les nageurs-sauveteurs pompiers / Les nageurs-sauveteurs de la police***

Lorsqu'une alerte est déclenchée, s'il s'agit d'une noyade dans une zone sous responsabilité communale ou préfectorale, il appartient aux Maires des communes côtières de signaler les interdictions de baignade ou d'assurer la surveillance des plages en trouvant un partenariat avec un organisme capable d'assurer la sécurité des baigneurs. Des sauveteurs en mer qualifiés pour la récupération à la nage (plus communément appelés nageurs-sauveteurs) sont alors mobilisés durant une saison et sont formés à l'aide à la nage et aux premiers secours. Ils n'interviennent donc pas systématiquement à l'aide d'une embarcation motorisée, compte tenu de la proximité de la zone surveillée avec le littoral côtier, mais à la nage et à l'aide de palmes, filins, planches ou bouées-tube.

### ***Les nageurs-sauveteurs bénévoles***

Les associations agréées de sécurité civile (par exemple la SNSM ou la FFSS qui sont reconnues d'utilité publique) sont des actrices du secours à part entière, reconnues par l'État afin d'assurer les missions de sécurité civile, dont :

- Les opérations de secours
- Les actions de soutien aux populations
- L'encadrement des bénévoles lors des actions de soutiens aux populations sinistrées
- Dispositifs prévisionnels de secours (= DPS)

L'organisation de manifestations ou de rassemblements de personnes à caractère occasionnel et préalablement organisé (compétitions sportives ou régates), pose naturellement le problème de la gestion du risque lié au nombre de personnes rassemblées et éventuellement à leur activité. Le DPS fixe l'ensemble des moyens humains et matériels de premiers secours à mobiliser à l'occasion de ces évènements. Il fait partie des missions de sécurité civile dévolues exclusivement aux associations de sécurité civile. L'article 4 du Décret n°97-646 du 31 mai 1997 précise que « *Les préposés des organisateurs de la (...) doivent notamment remplir, en tant que de besoin, les tâches suivantes (...)*

*porter assistance et secours aux personnes en péril* » L'organisateur est libre de faire appel, en complément du dispositif prescrit par l'autorité publique, à tout autre moyen humain ou matériel destiné à augmenter le niveau de sécurité de la manifestation.

Les associations agréées de sécurité civile interviennent le plus souvent pour assurer la couverture sanitaire de manifestations publiques, sportives ou culturelles en mettant en œuvre des dispositifs prévisionnels de secours. Cette participation permet de limiter l'engagement des services de secours publics (par exemple : les pompiers) qui continuent à se consacrer aux missions de secours quotidiennes. Ces associations peuvent aussi intervenir en complément des services de secours publics dans les suites d'un accident maritime majeur.

Les nageurs-sauveteurs bénévoles ne perçoivent ni salaires, ni indemnités. Les nageurs-sauveteurs sont cependant des salariés saisonniers d'une municipalité lorsqu'ils occupent un poste de surveillant de baignade en période estivale mais le reste de l'année, lorsqu'ils participent à des DPS, ils ne sont pas payés. La rémunération des nageurs-sauveteurs par les communes en saison est l'exception justifiée par les heures d'astreinte qui leur sont imposées. Le sauvetage de la vie humaine reste gratuit et l'essentiel de l'activité de la SNSM repose sur le bénévolat, y compris pour les formateurs qui consacrent du temps personnel pour dispenser des cours.

### ***Les nageurs-sauveteurs pompiers***

En France, les pompiers sont répartis dans des Services Départementaux d'Incendie et de Secours (=SDIS) et sont chargés de la prévention, de la protection et de la lutte contre les incendies mais aussi du secours aux personnes en participant aux secours d'urgence extrahospitaliers. Ce sont leurs missions principales. Ils peuvent également contribuer à la protection et la lutte contre les autres accidents (feu de navires, noyades), sinistres et catastrophes (inondations, glissements de terrains) etc. Ce sont des missions spécifiques, parfois qualifiées de '*secondaires*'.

Les SDIS sont constitués, dans chaque département, d'un corps de sapeurs-pompiers présent sur l'ensemble du territoire, sous la forme de Centres d'Incendie et de Secours (= CIS). On retrouve différentes spécialités au sein des SDIS comme le GRIMP (Groupe de Reconnaissance et d'Interventions en Milieu Périlleux) pour les interventions en grande hauteur (falaises, montagnes,

bâtiments etc.) ou le GRIMA (Groupe de Reconnaissance et d'Intervention en Milieu Aquatiques) composés de pompiers nageurs-sauveteurs. Un GRIMA existe au sein du SDIS.2B en Haute-Corse. Dans les autres SDIS ce sont des spécialités de Secours Aquatiques aux Victimes (= SAV). Les nageurs-sauveteurs pompiers des SAV interviennent pour porter secours à des victimes en situation de détresse à la surface de l'eau, à partir de la côte, à l'aide de canots de sauvetages, de moto-marines ou des hélicoptères (Cf.37).

Le statut des pompiers est multiple en France, professionnel, volontaire ou militaire. Les pompiers de Paris et de Marseille sont des militaires. Les pompiers de Paris sont des sapeurs-pompiers qui appartiennent à la Brigade des Sapeurs-pompiers de Paris (=BSPP), tandis que les pompiers de Marseille sont des marins-pompiers regroupés au sein d'un Bataillon (=BMPM)

- La BSPP est dotée d'une capacité nautique, cette composante (fluviale) des pompiers de Paris comprend des spécialistes en intervention aquatique et des spécialistes en intervention subaquatique, répartis le long du secteur fluvial de compétence de la Brigade (sur la Seine, sur la Marne, dans les ports et les canaux).
- Le BMPM dispose d'une unité de sauvetage aquatique qui est constituée de plongeurs et sauveteurs nautiques. Il dispose aussi d'un Centre d'Entraînement aux Techniques d'Intervention et de Survie (=CETIS) et d'une section opérationnelle spécialisée en interventions maritimes qui assure tout au long de l'année la formation des pompiers souhaitant devenir spécialistes du secours en milieu aquatique. Fait notable : le BMPM arme la vedette de la SNSM depuis la signature d'une convention signée en 1978 entre la municipalité de Marseille et l'association des sauveteurs bénévoles, qui confiait l'armement de sa vedette à un équipage de marins-pompiers.

Les sapeurs-pompiers professionnels et volontaires des SDIS côtiers ou des CIS placés à proximité des littoraux réalisent des interventions nautiques, majoritairement en surface (compétence « SAV ») mais aussi en subaquatique (compétence « SAL »). Ils obéissent à un dispositif opérationnel nautique qui répond aux objectifs fixés par le *Schéma Départemental d'Analyse et de Couverture des Risques* (=SDACR) adopté par arrêté préfectoral. Les sauveteurs côtiers abordent différentes thématiques lors

de leur formation de maintien et perfectionnement des acquis, comme l'analyse des risques propres aux secteurs d'intervention du territoire, les techniques de récupération d'équipier, etc. (Cf.38). En outre, certains SDIS côtiers assurent la surveillance des plages de leur littoral départemental. Pour cela, ils organisent les recrutements de nageurs-sauveteurs saisonniers qui sont tenus d'assurer des missions de prévention et de secours auprès des baigneurs et des pratiquants de loisirs nautiques (planches à voile, planches à vagues etc.).

### *Les nageurs-sauveteurs de la police*

Les forces de l'ordre françaises, la Police nationale et la Gendarmerie, remplissent plusieurs missions essentielles en matière de sécurité publique. La Police nationale assure dans ses zones de compétence la même fonction et les mêmes tâches que la Gendarmerie. La Police et plus particulièrement les *Compagnies Républicaines de Sécurité* (= CRS), chargés du maintien de l'ordre, peuvent être délégués à des rôles de surveillance de baignade et donc intervenir pour toute intervention nécessitant une action de sauvetage ou de secours (Cf.39). Il faut suivre un cursus de formation à l'école de Police, à l'issue duquel, suivant son classement, on peut demander à intégrer le corps des CRS. La spécialisation nageur-sauveteur se fait par la suite, avant une formation en secourisme, en nautisme et en milieu naturel. Les stagiaires passent alors le certificat de surveillance et de sauvetage aquatique en milieu naturel, et le brevet national de sécurité et du sauvetage aquatique.

Les CRS nageurs-sauveteurs sont testés tous les ans. Suivant leurs performances, ils choisissent leur commune d'affectation. Si des nageurs-sauveteurs des Compagnies Républicaines de Sécurité participent, depuis 1958, à ce dispositif, il ne s'agit pas d'une mission propre des CRS, puisque la police des baignades ne relève ni des missions régaliennes de l'Etat, ni de ses obligations légales. Dans les postes de secours, les nageurs-sauveteurs de la Police nationale travaillent avec les sauveteurs saisonniers embauchés par les collectivités. Leur présence en plage permet aussi de contenir les incivilités et de traiter les délits (vols, stupéfiants, etc.). Ils assurent des missions de sauvetage et de police de plage.



### B.3 SAUVETAGE SPORTIF

Une distinction s'opère entre le sauvetage professionnel et le sauvetage sportif. Le sauvetage sportif est une discipline issue du sauvetage professionnel. Cette discipline sportive est encadrée en France par des clubs qui sont eux-mêmes regroupés au sein d'une fédération : *La Fédération Française de Sauvetage et de Secourisme* – La FFSS est donc un organisme à vocation sportive mais aussi un organisme de sécurité civile reconnu d'utilité publique. Elle est donc délégitaire du Ministère de l'Intérieur chargé du secourisme et des missions opérationnelles de sécurité civile (comme la SNSM) mais aussi délégitaire du Ministère chargé des Sports pour le sauvetage sportif (contrairement à la SNSM).

La FFSS est reconnue par l'ILS depuis 1993. Paradoxalement, c'est la FFSS qui est à l'origine de la création de son propre organisme de reconnaissance. Puisque contrairement à une légende tenace, l'Australie n'est pas le premier pays à avoir lancé le sauvetage côtier sportif (également appelé « *Surf Life Saving* » en anglais) mais c'est en France que la pratique fut lancée pour la première fois par Raymond Pitet, un normand qui mis en place « *l'Association Nationale des Sociétés de Natation et de Sauvetage* » en 1899 afin de donner une base légale élargie à son activité. Ce n'est qu'un peu plus tard, qu'une association australienne sera établie et verra le jour le 18 octobre 1907 : la « *New South Wales Surf Bathing Association* », qui deviendra en 1991, la « *Surf Life Saving Australia* », la fédération Australienne actuellement en place.

La *Fédération Internationale de Sauvetage Aquatique* créée en 1910 par Raymond PITET et dont il avait assuré la Présidence pendant 41 ans (de 1910 à 1951), cède sa place à l'ILSF (*International Life Saving Federation*) le 3 septembre 1993 à Cardiff. La F.I.S et la W.L.S réunies dans une seule fédération mondiale regroupe ainsi le sauvetage nautique mondial (Cf.40).

Le sauvetage sportif, également appelé '*sauvetage côtier*' est depuis devenu une discipline codifiée qui comprend une course en bateaux pneumatiques et cinq épreuves (Cf.41) dont :

- la nage en eau libre,
- la course à pied sur le sable,
- le kayak,
- le '*rescue-board*' (ou '*rescue-paddle*') une planche propre au sauvetage utilisée à genoux,
- le '*beach-flag*' une course de vitesse éliminatoire qui consiste à s'emparer de drapeaux plantés dans le sable.

L'évolution historique des rapports de l'homme avec la mer a donc inmanquablement entraîné une adaptation juridique du sauvetage maritime. Le développement des activités maritimes et océaniques a imposé l'élaboration des modes de sauvetages maritimes. Les activités maritimes sont désormais encadrées par l'Etat et en France, on regroupe sous le vocable *d'action de l'État en mer* toutes les missions relevant en mer de l'État, à l'exception des missions liées à la défense nationale. Le dispositif est en place depuis 1978 (Décret n° 78- 272 du 9 mars 1978 abrogé et remplacé par le Décret n° 2004-112 du 6 février 2004) dans les préfectures maritimes sous la responsabilité du Préfet maritime. Le concept d'action de l'Etat en mer inclut la protection des intérêts de la France en mer et à partir de la mer. Les missions opérationnelles d'action de l'État en mer sont assurées, par les moyens d'une ou plusieurs administrations publiques :

- La Marine nationale (fusiliers marins, marins-pompiers etc.),
- La Garde-côtes des douanes françaises,
- La Gendarmerie nationale (Gendarmerie maritime),
- Les Affaires maritimes,
- La sécurité civile (sapeurs-pompiers)

Et le cas échéant par des associations (SNSM, FFSS) ou des sociétés privées auxquelles sont confiées des missions de service public dont le sauvetage en mer. Le sauvetage maritime n'est donc pas encadré par une institution unifiée, mais de manière très dispersée et par divers organismes. Le sauvetage maritime relève de l'action de l'Etat en mer et repose ainsi sur une réglementation qui détermine, les zones de compétences et les interventions mais qui connaît une évolution juridique significative.

## **II / L'APPROCHE RÉGLEMENTAIRE DES MODES DE SAUVETAGE EN MER**

Aux termes de la Convention internationale « *Search And Rescue* » (= SAR) de Hambourg en 1979, certains Etats prennent en charge la coordination du sauvetage dans une zone de responsabilité se trouvant au large de leurs côtes. En France, le principe de sauvetage gratuit aux personnes donne toute sa raison d'être à l'obligation d'assistance en mer dans sa zone « SAR » mais le sauvetage en mer va généralement très au-delà des espaces sous juridiction d'un Etat pour couvrir la haute mer et s'inscrit dans le cadre général de la sauvegarde maritime. Les compétences maritimes pour secourir les naufragés varient donc en fonction du lieu d'intervention (A), un zonage qui relève d'un cadre juridique conventionnel imposant le secours en mer et qui nécessiterait la mise en place d'un organisme unique et spécialisé (B)

### **A / COMPETENCES MARITIMES (PORTUAIRES, COTIERES ET HAUTURIERES)**

*Centres Régionaux Opérationnels de Sauvetage et de Surveillance (CROSS) / Zones de compétence / Interventions en mer*

Depuis l'adoption de la convention SAR, les opérations de secours sont coordonnées par des *Maritime Rescue Coordination Centers* (=MRCC) en coopération avec les Etats voisins. En France, la coordination des opérations de secours est assurée par les *Centres Régionaux d'Organisation des Secours et de Sauvetage* (= CROSS) qui sont des organisations de veille permanente au nombre de 5 (Gris-nez, Corsen, Jobourg, Etel et La Garde et 2 sous-CROSS) et qui disposent chacun d'une zone de surveillance sur les 5 500 km du littoral français. Les CROSS sont sous l'autorité des Préfets maritimes qui sont eux-mêmes sous l'autorité du Secrétariat Général de la Mer qui gère l'action de l'Etat en mer.

Les CROSS assurent en permanence, des missions de service public au profit des gens de mer, professionnels et plaisanciers et utilisent des systèmes de veille, d'information et de communication pour la coordination des missions de recherche et de sauvetage et la surveillance de la navigation maritime.

Conduite conformément aux recommandations de l'Organisation Maritime Internationale (= OMI), la mission de sauvetage consiste à recevoir les alertes émises par les personnes en détresse en mer, à l'aide de différents moyens (radiocommunications spécialisées, balises de détresse, téléphone etc.) puis à diriger les opérations en s'appuyant sur l'ensemble des moyens d'intervention situés à proximité du lieu du sinistre (Cf.42). Puisque l'unique organisme qui commande en mer est le CROSS, il est en mesure de pouvoir engager le moyen le plus adapté et le plus proche du lieu de sauvetage, à l'inverse d'un *Centre Opérationnel d'Incendie et de Secours* (= CODIS) qui va engager ses propres moyens. Les CROSS sont en liaison avec un dispositif d'interface terre-mer, soit un réseau de 59 sémaphores de la Marine nationale répartis sur les côtes métropolitaines (Cf.42). Un CROSS est un véritable outil opérationnel du Préfet maritime pour la conduite des opérations de sécurité civile en mer, qui agit en tant que *Directeur des Opérations de Secours* (= DOS) en exerçant la responsabilité générale pour des sauvetages :

- De personnes en détresse en mer
- De navires en difficulté qui ont besoin d'assistance

En France, les secours en mer sont organisés sous la forme d'une chaîne de secours dont les maillons sont intimement liés. Il existe donc plusieurs acteurs dans la chaîne organisationnelle de secours et pour faire fonctionner cette chaîne lors des opérations de sauvetage, les CROSS déclenchent plusieurs moyens publics, nautiques et/ou aériens, concourant ainsi à la « fonction garde-côtes » mais aussi les moyens nautiques et humains d'associations reconnues d'utilité publique, notamment la SNSM dont la flotte est entreposée dans des stations le long des littoraux. Par exemple, sur demande du CROSS, le décollage en urgence d'un hélicoptère (de la Gendarmerie nationale, de la Sécurité civile ou de la Marine nationale) peut s'effectuer concomitamment à la sortie en mer d'une embarcation disponible (de la SNSM, des sapeurs-pompiers ou de la Douane). Les CROSS ne disposent en réalité pas de moyens propres mais de moyens dits '*d'opportunité*' et la zone d'intervention se concentre à 80 % dans l'espace maritime compris entre le rivage et la limite des eaux territoriales. Les sauvetages maritimes demandés par un CROSS sont alors engagés sur des zones de compétences bien définies.

### A.1 ZONES DE COMPÉTENCE

#### *Zone portuaire / Zones côtières (300 mètres et au-delà des 300 mètres) / Zone hauturière*

La *Convention de Montego Bay* (= CMB) est une convention de partage des mers qui distingue entre plusieurs zones :

- La zone portuaire,
- La zone des 300 mètres (sur laquelle les règles de la municipalité vont s'appliquer),
- Au-delà des 300 mètres,
- En haute-mer (sur laquelle la loi du pavillon à bord va s'appliquer)

Cette évolution juridique a entraîné une modification de l'action de sauvetage à mener, en fonction de la zone d'intervention.

#### *Zone portuaire*

La CMB énonce les eaux intérieures comme étant sous souveraineté de l'Etat riverain et celles-ci comprennent les ports et les rades qui sont assimilés au territoire terrestre de l'Etat côtier par l'article 2 paragraphe 1. Cette évolution juridique a donc entraîné une modification de l'intervention. Le sauvetage maritime peut s'exercer dans des eaux portuaires puisque les ports sont des lieux potentiellement dangereux pour plusieurs raisons, d'une part la proximité d'engins motorisés et d'autre part la négligence des navigateurs peut être redoutée dans cette zone de promiscuité. Il appartient à l'Etat riverain d'assurer la sécurité de son port. En France, pour chaque port maritime, il existe une autorité investie du pouvoir de police portuaire qui est tenue de respecter les dispositions de la CMB. Cette autorité exerce notamment la police du plan d'eau pour les entrées et les sorties des navires et la police des matières dangereuses. Le commandant du port est l'autorité fonctionnelle chargée du pouvoir de police et selon les dimensions du port, des surveillants de port peuvent représenter une autorité par délégation et sont chargés de faire respecter les lois et règlements relatifs à la police des ports maritimes. Le Code des transports contient des dispositions prévues pour les opérations de secours en milieu portuaire, ainsi le commandant du port est tenu de prendre les premières mesures strictement et immédiatement nécessaires, jusqu'à l'arrivée du *Commandant des Opérations de Secours* (= COS), d'après l'article R5331-21.

Dès qu'un officier de port, officier de port adjoint, surveillant de port, ou auxiliaire de surveillance a connaissance d'un sinistre ou qu'un navire, bateau ou engin flottant est en difficulté dans la limite administrative du port, il alerte le CODIS territorialement compétent, conformément aux procédures définies conjointement par l'autorité portuaire et le SDIS. Si le port est attenant à un port militaire, il prévient également le commandant de zone maritime.

En cas d'intervention dans les limites administratives du port, l'autorité ou son représentant, constitue un partenaire privilégié pour les sauveteurs ou le responsable des secours. Dans ce cas, le commandant du port agit en interface entre les sauveteurs et l'ensemble des services portuaires, pouvant exercer sur ces derniers, un pouvoir de réquisition, afin qu'ils fournissent leur service. Il peut par exemple, exiger d'un capitaine de navire que son embarcation restée à quai, soit utilisée pour transporter des sauveteurs sur un lieu d'intervention. Le capitaine du navire prête son concours en tant que de besoin aux actions menées par le COS placé sous la direction du DOS. L'article R5331-17 du Code des transports précise que si un sinistre se déclare à bord d'un navire qui se trouve dans la limite administrative d'un port, le capitaine du navire prend toutes les mesures prévues et nécessaires à son bord pour maîtriser le sinistre. Il prévient sans délai la capitainerie dont les personnels donnent l'alerte. Le capitaine du navire alerte également directement le CROSS.

Par ailleurs, les navires des services portuaires comptent parmi les autres ressources mobilisables. Ils ont pour fonction d'une part d'assister les ports au plan technique et d'autre part, de préserver autant que possible la signalisation et la sécurité de leurs abords et du littoral en général. Il est en effet nécessaire d'entretenir la signalisation portuaire et l'accessibilité aux navires notamment de commerce (de les assister dans leurs manœuvres d'accostage, de pilotage, de remorquage et de lamanage) et de contribuer à leur sécurité. Ces navires peuvent permettre de projeter du personnel de secours et du matériel en cas de naufrage ou d'incendie d'un bateau, que ce soit dans le port ou encore dans les limites administratives du port. Ce type de projection dépend toutefois fortement de l'état de la mer car l'opération peut s'avérer dangereuse pour le personnel. Les services portuaires les plus utiles pour le sauvetage sont, par exemple :

- Les remorqueurs portuaires qui ont pour fonction principale d'assister les navires dans leurs manœuvres d'accostage ou lorsqu'ils quittent leur poste à quai. Ils disposent d'une force de traction de plusieurs dizaines de tonnes et sont dotés d'une excellente manœuvrabilité. Certains d'entre eux sont équipés de moyens de lutte contre l'incendie.
- Les lamaneurs qui effectuent des opérations d'amarrage et de désamarrage des navires. Avec leurs vedettes, ils peuvent assurer d'autres fonctions de service sur les plans d'eau portuaires. Il s'agit notamment de transports de marins ou techniciens à bord des navires à quai ou en attente au large. Ils participent aussi à la lutte contre les noyades ou les naufrages dans la zone portuaire

Enfin, de nombreuses entreprises sont présentes quotidiennement dans l'enceinte portuaire (sociétés d'armateurs, amicales de pêcheurs, entreprises de loisirs nautiques etc.) et leurs compétences peuvent apporter un soutien déterminant.

Au regard des évolutions technologiques, les risques dans les ports sont amoindris et le risque d'occurrence d'un sinistre en mer en zone portuaire s'est fortement affaibli. À l'opposé, le gigantisme actuel de certains navires (nombre de passagers, dimensions hors normes, volume de marchandises...) a accru les risques pour un navire. Autre point d'importance pour les services de sauvetage en mer, les navires sinistrés ont, de plus en plus, vocation à être pris en compte à proximité des côtes ou dans les ports qui les accueilleront, cette méthode est désignée par l'expression anglaise '*Safe Return To Port*' désignant un port refuge. Tout sinistre débutant en mer est susceptible de se terminer à terre. Les services de secours terrestres doivent se préparer à gérer l'interface terre-mer et à apporter leur concours aux opérations de sécurisation des navires en difficulté. Par exemple, si l'intervention se situe en mer, elle est totalement prise en compte par le Préfet maritime qui a engagé une équipe d'intervention maritime et l'assistance au navire nécessite de préparer l'interface terre-mer. Dans cet environnement complexe et très spécifique, les sauveteurs doivent utiliser toutes les ressources disponibles, pour faire face à des sinistres qui nécessitent beaucoup de moyens humains et matériels.

En outre, les navires peuvent être l'objet d'un contrôle de sécurité par l'Etat du port. Les centres de sécurité des navires sont des services spécialisés des directions interrégionales de la mer, chargés d'inspecter les navires de commerce, de pêche et de plaisance à utilisation commerciale. Ces contrôles portent notamment sur le respect des règles de sécurité à bord. Ainsi, les navires professionnels sous pavillon français font l'objet de contrôle tout au long de leur vie (*Cf.43*) par les services de l'Etat français et les navires de commerce étrangers faisant escale dans un port français sont inspectés au moins une fois sur une période de 3 ans, selon les dispositions du Décret n°84-810 modifié par l'Arrêté du 23 novembre 1987. L'intérêt de ces contrôles au port est notamment de prévenir toute situation de danger.

***Zone côtière dite des « 300 mètres » (cas particulier de la police des baignades)***

La CMB précise que la mer territoriale est fixée à un espace qui peut s'étendre jusqu'à 12 milles marins des côtes, correspondant environ à 22 km (1 mille marin = 1,852 km). Elle définit cette notion comme étant une zone de mer attenante aux côtes de l'Etat où il y exerce une souveraineté sur la surface, l'espace aérien, le sol et le sous-sol marin. Les plages et les zones de baignade dans la mer et les océans sont des zones sous souveraineté de l'Etat. Les maires des communes du littoral disposent ainsi d'une police spéciale des baignades qui est rappelée dans l'article 2213-23 du Code général des collectivités territoriales. Cette police des baignades et des activités nautiques pratiquées à partir du rivage jusqu'à 300 mètres à compter de la limite des eaux, s'exerce en mer avec des engins de plage et des engins non immatriculés. Cette zone démarre à partir de la laisse de mer, c'est-à-dire la bande qui évolue avec la marée. Elle marque la limite supérieure des eaux marines et où s'accumulent les débris naturels (algues, coquillages etc.). Cette police spéciale permet à un Maire d'organiser la pratique des activités de baignade (*Cf.44*) et les loisirs nautiques non immatriculés sont tolérés (kayak, planche à voile etc.). Le Maire régleme l'utilisation des aménagements réalisés pour la pratique des activités nautiques pratiquées depuis le rivage (engins de plage non immatriculés) et pour les missions d'urgence et de secours. Dans cette zone particulière et pour les activités visées par ce pouvoir de police spéciale, les SDIS deviennent ainsi territorialement compétents pour la distribution des secours. En période estivale, les SDIS peuvent fournir aux municipalités, via la signature d'une convention, des sauveteurs aquatiques recrutés en qualité de sapeur-pompiers saisonniers, affectés à la surveillance des plages et aux secours aux baigneurs.

Par ailleurs, hors périodes et en dehors des zones surveillées, les activités nautiques et la baignade dans la zone des 300 mètres se pratiquent aux risques et périls des intéressés. La jurisprudence impose toutefois une obligation de surveillance en cas d'importante fréquentation mais cette mission de surveillance et de sauvetage n'est pas une mission obligatoire des SDIS. Si le maire estime nécessaire l'intervention de moyens autres que les moyens propres de la commune, il doit en faire immédiatement la demande au CROSS. Le maire exerce cette responsabilité de manière permanente, y compris à l'extérieur des zones et des périodes de surveillance où il reste tenu d'exercer sa mission de sécurité.

### *Zone côtière en dehors des « 300 mètres »*

La zone côtière s'étend au-delà de la bande des 300 mètres et la mer territoriale est délimitée par la CMB comme étant une zone maritime adjacente au territoire et aux eaux intérieures de l'Etat (ou à ses eaux archipélagiques) selon l'article 2 de la CMB. Sa limite est considérée comme une *'frontière d'Etat'* depuis un arrêt de la Cour Internationale de Justice du 3 février 2009 dit : *'Délimitation maritime en mer Noire - Roumanie contre Ukraine'*. D'ailleurs, tout Etat a le droit de fixer la largeur de sa mer territoriale dans la limite des 12 milles marins mesurés à partir de lignes de base établies conformément à la CMB (*Voir Schéma n°2 en annexe*).

En dehors de cette limite des 300 mètres, le Préfet maritime, représentant de l'Etat en mer, exerce le pouvoir de police générale. En cas d'événement majeur intéressant l'interface littorale, le Préfet de la zone de défense et de sécurité, territorialement compétent, coordonne les actions à terre et s'assure de leur cohérence avec les actions maritimes (*Voir Schéma n°1 en annexe*). L'Etat coordonne la mise en œuvre opérationnelle de l'ensemble des moyens de secours pour la recherche et le sauvetage des personnes en détresse en mer d'après l'article L5261-1 du Code des transports. La responsabilité des opérations de recherche et de sauvetage des personnes en détresse en mer, dans les zones de responsabilité française, appartient au Préfet maritime ou, outre-mer, au délégué du gouvernement pour l'action de l'Etat en mer, sur l'ensemble des eaux territoriales et des eaux intérieures ainsi que sur les eaux maritimes internationales dans les zones où la France a accepté des responsabilités de recherche et de sauvetage. Sous leur autorité, les CROSS, ou les centres équivalents en outre-mer, sont en charge de la coordination du sauvetage. Sans préjudice de la police des baignades exercées par les maires, cette responsabilité d'organisation des secours en mer du préfet maritime s'exerce donc à partir de la limite

des eaux (Cf.45). Au-delà de la bande côtière des 300 mètres et en dehors des activités prévues, les opérations de recherche et de sauvetage en mer ne relèvent pas des compétences des SDIS et ne peuvent donc être considérées comme une de leurs missions obligatoires au sens de l'article L1424-2 du Code général des collectivités territoriales. Les sauveteurs embarqués de la SNSM, les marins-douaniers et la Gendarmerie maritime sont en revanche, en mesure d'assurer cette mission. Les SDIS des départements côtiers ont signé des conventions avec les CROSS pour participer, en moyens opérationnels à des opérations de recherche et de sauvetage en mer dans la façade littorale d'un département à l'exclusion des missions relevant strictement des opérations d'assistance aux navires.

### *Zone hauturière*

La zone hauturière dite également haute-mer, est la partie des océans qui n'appartient à aucun Etat. Il s'agit en réalité d'une définition 'résiduelle' qui est encadrée par l'article 86 de la CMB qui énonce respectivement que la haute-mer s'applique *'à toutes les parties de la mer qui ne sont comprises ni dans la zone économique exclusive, la mer territoriale ou les eaux intérieures d'un Etat, ni dans les eaux archipélagiques d'un Etat archipel'*.

La haute mer est donc ouverte à tous les Etats, qu'ils soient côtiers ou sans littoral. La liberté de la haute mer s'exerce dans les conditions prévues par les dispositions de la CMB et les autres règles du droit international. Elle comporte notamment pour tous les Etats, la liberté de navigation mais aussi l'obligation de prêter assistance (article 98 CMB) puisque tout Etat exige du capitaine d'un navire battant son pavillon, *« pour autant que cela lui est possible sans faire courir de risques graves au navire, à l'équipage ou aux passagers »*, de prêter assistance à quiconque est trouvé en péril en mer et de porter aussi vite que possible au secours des personnes en détresse.

En somme, dans la haute-mer, la CMB impose à tout Etat signataire de prendre à l'égard des navires battant son pavillon les mesures nécessaires pour assurer la sécurité. De plus, la Convention SOLAS s'applique en haute-mer et ainsi que la Convention SAR incluant l'obligation de débarquement en lieu sûr.

Le zonage détermine donc l'intervention : sa nature et le rôle de l'organisme de sauvetage engagé.

## A.2 INTERVENTIONS EN MER

### *Interventions pour un sauvetage maritime de grande ampleur / Interventions et principes de l'aide médicale en mer / Interventions des pompiers SAV / Interventions de la Marine nationale / Interventions pour un incendie à bord*

Les interventions en mer sont si variées qu'il est impossible de dresser une liste exhaustive mais il apparaît primordial de présenter des opérations de nature très différentes qui comprennent toutes des règles générales communes liées à la sécurité et incluent une interface entre la mer et la terre qui peut s'effectuer à trois niveaux :

- Autorités préfectorales : l'interface s'effectue directement entre le préfet maritime et le préfet de département, en lien avec le Préfet de zone de défense et de sécurité (*Voir Schéma n°1 en annexe*),
- Entre structures chargées de la gestion de crise : des liaisons de coordination sont établies entre la préfecture maritime, la préfecture de département (centre opérationnel départemental = COD) et la préfecture de zone de défense et de sécurité (centre opérationnel de zone = COZ),
- Entre structures chargées de la conduite de l'intervention : des liaisons de coordination pour la mobilisation et l'emploi des moyens sont établies entre les centres en charge de l'intervention en mer (CROSS et/ou CODIS) et le poste de commandement pour les opérations à terre s'il est activé.

C'est au Préfet maritime qu'il revient de décider de la suspension et de l'arrêt des opérations en mer sur proposition du directeur d'intervention. Il en informe les préfets de département et le Préfet de zone de défense et de sécurité (*Cf.21*).

### *Interventions pour un sauvetage maritime de grande ampleur*

Dans le cas particulier d'un sauvetage maritime de grande ampleur, par exemple un navire de croisière qui chavire dans les eaux territoriales, une organisation type peut être mise en place et l'un des points essentiels portera sur la définition et le choix du ou des points de débarquement des passagers et de rassemblement des victimes. En effet, en cas d'accueil d'un navire en difficultés, le Préfet maritime

exerce la direction des opérations de secours en mer. L'évaluation de la situation d'un navire en difficulté, ainsi que l'assistance apportée à ce navire sont conduites sous son autorité. Le CROSS est l'autorité compétente pour décider si un navire ayant besoin d'assistance doit être maintenu en mer ou s'il doit être mis à l'abri, ainsi que pour déterminer le lieu d'accueil du navire, que ce lieu soit situé dans un port ou dans un abri extérieur des limites administratives portuaires. Le commandant du navire impliqué est, si possible, associé à cette réflexion. La détermination d'un lieu d'accueil du navire est prise en concertation avec le Préfet de zone de défense et de sécurité et le Préfet de département concerné (*Cf.46*). Pour la prise en charge d'un navire en difficulté, par exemple l'accueil d'un navire dans un port refuge, un document de transfert de responsabilité des opérations de secours '*transfert of authority*' (= TOA), rédigé par la préfecture maritime, fait l'objet d'une signature conjointe du préfet de département concerné et du Préfet maritime pour les opérations, la planification et la logistique opérationnelle. Dans le cas où le navire est mis à l'abri dans un port, le Préfet maritime enjoint l'autorité portuaire d'accueillir ce navire car les autorités portuaires sont dans l'obligation de prêter leur concours à la mise en place du dispositif d'accueil des naufragés et le préfet de département veille à l'exécution de cette décision. Il est responsable de l'accueil du navire à l'intérieur des limites administratives du port. Lorsque le navire se trouve en approche du port désigné et afin de faciliter son accès, le Préfet maritime peut autoriser la montée à bord du navire d'une équipe d'évaluation portuaire. Pour l'accueil du navire en dehors d'un port, le Préfet de département apporte son concours à l'autorité maritime lorsque le navire se situe en zone refuge. Il prend la direction du volet terrestre des opérations de secours. Il informe le ou les Maires des communes concernées.

### *Interventions et principes de l'aide médicale en mer*

Les opérations de secours médicales en mer obéissent à un principe majeur : le directeur des secours médicaux en mer est désigné par le CROSS. Le directeur des secours en mer et les équipes médicales sont subordonnées à l'autorité du capitaine de navire sur lequel ils opèrent sans que cette subordination ne puisse faire obstacle à la responsabilité de l'équipe sur ses actions médicales dont elle est seule juge (*Cf.46*) En l'absence de médecin embarqué, le capitaine du navire est responsable des soins à bord. Tout navire français ayant à son bord une personne malade ou blessée, peut solliciter, par l'intermédiaire du capitaine du navire, un avis médical auprès d'un service d'assistance télé médicale maritime. Le centre de consultations médicales maritimes, unité fonctionnelle du Centre Hospitalier

Universitaire de Toulouse assure pour la France ce service. Dans tous les cas autres que les seuls 'soins à bord', le centre de consultations médicales maritimes se met en rapport avec un CROSS, lequel le met en conférence avec le SAMU de coordination médicale maritime territorialement compétent (SCMM). Un centre hospitalier doté d'un SCMM doit également disposer d'une unité de SMUR maritime, directement rattachée au SCMM, au même titre qu'un SAMU « terrestre » possède un SMUR attaché à l'unité de régulation médicale. Le SMUR maritime est une entité spécifiquement formée et entraînée pour intervenir en mer. Il est mis en œuvre dans un SCMM. La liste des SMUR maritimes est arrêtée par le ministère de la Santé. Un SMUR maritime doit disposer d'une hélisation ou à défaut d'une hélisurface permettant idéalement l'atterrissage et le décollage de tous les types d'hélicoptère, de jour comme de nuit afin de favoriser l'entraînement et, en cas d'intervention, l'embarquement de l'équipe médicale SMUR. Il doit pouvoir mettre en œuvre une équipe médicale entraînée avec une permanence pour des opérations de longue durée, en milieu difficile ou hauturier. La distance de la terre et les conditions de l'intervention (météorologie, extraction d'une cale de navire...) sont primordiales pour différencier SMUR et SMUR maritime en raison de la formation et de l'entraînement qu'elles impliquent. Un SMUR, bien que n'étant pas SMUR maritime, peut être projeté en milieu maritime côtier. Les exigences d'un SMUR maritime par rapport aux équipes terrestres imposent de disposer d'un matériel adapté au milieu maritime et de suivre un entraînement spécifique.

### ***Interventions des pompiers (SAV)***

En période estivale, les SDIS affectent des pompiers saisonniers spécialisés dans le sauvetage aquatique, à disposition des Mairies, afin d'assurer une surveillance des zones de baignade. Les SDIS n'ont aucune obligation pour réaliser les missions de secours exercées dans le cadre de la police spéciale des baignades. Toutefois, un SDIS peut exercer ces missions selon des modalités définies entre le SDIS et les maires. Le reste de l'année, les interventions nautiques en surface, qu'elles soient réalisées à la demande du CROSS (dans la zone territoriale de compétence du préfet maritime) ou dans la zone territoriale de compétence du SDIS, font l'objet de l'engagement, à minima, d'une unité de sauvetage côtier.

Les CROSS sont en charge de la coordination de l'ensemble des opérations de recherche et de sauvetage des personnes en détresse en mer quel que soit le rattachement organique des ressources opérationnelles employées. Cependant, la participation aux opérations de recherche et de sauvetage en mer n'est pas une mission obligatoire des SDIS. Les SDIS de certains départements littoraux contribuent, sur la base d'accords de partenariat passés avec les CROSS, à la couverture des secours en mer et à la sécurisation des activités nautiques. Conformément aux dispositions des articles L 1424-3 et 4 du Code général des collectivités territoriales, ils agissent sous l'autorité du Maire ou du Préfet, dans le cadre de leurs pouvoirs de police pour l'accomplissement des missions de secours d'urgence aux personnes victimes d'accident, lesquels font partie de leurs compétences (article L 1424-2 du Code général des collectivités territoriales). Un SDIS est donc territorialement compétent jusqu'à la limite géographique à partir de laquelle s'exerce l'autorité du préfet maritime en matière de secours, soit :

- Dans les ports à l'intérieur de leurs limites administratives,
- Dans les estuaires en amont des limites transversales de la mer,
- Jusqu'à la limite des eaux. La limite des eaux est la ligne délimitant sur l'estran les terres immergées des terres émergées (*Cf.45*). C'est donc une limite fluctuante dans le temps sous l'effet de la marée.

Sur certains secteurs, les interventions nautiques peuvent générer des difficultés particulières supplémentaires pour les sauveteurs. Pour ces opérations, des notes opérationnelles spécifiques précisent ainsi les conditions d'engagement des secours nautiques et les modalités de remontée d'information aux services partenaires (CROSS, SAMU, SNSM etc.) ainsi que le rôle des différents acteurs sur l'eau. Une mission de sauvetage en mer par les SDIS est réalisée suivant les règlements opérationnels établis en application des SDACR (*Cf.49*). Toutefois, compte tenu du caractère particulier du milieu maritime et des risques pour les intervenants et les victimes, l'engagement d'un sauvetage côtier est recherché pour les interventions de sauvetage à personnes. Dans ce cas, le modèle retenu est l'engagement conjoint d'un vecteur rapide (la flotte de la SNSM, de la Gendarmerie maritime ou celle des pompiers) destiné notamment à l'extraction et la récupération de la (des) victime(s) ainsi que la sécurisation de l'intervention. Parallèlement, sur ces interventions, l'engagement d'un moyen aérien (hélicoptère de la Sécurité civile, de la Marine nationale ou de la Gendarmerie

maritime) et d'un sauveteur hélicoptère aquatique qualifié aux opérations de treuillage est également recherché, en lien avec le CROSS, en vue d'assurer un niveau d'efficacité et de sécurité supplémentaire. Les modes opératoires des différents intervenants sont coordonnés par le CROSS et l'harmonisation des différents modes opératoires peut résulter d'exercices conjoints effectués dans le cadre d'entraînements.

Pour toutes les interventions sous la surface de l'eau ou pouvant évoluer comme telles, l'engagement d'unité de sauvetage aquatique doit être complété par l'engagement d'une unité de plongeurs-sauveteurs de la police, des pompiers ou de la SNSM.

La participation des sapeurs-pompiers SAV aux opérations de sauvetage en mer, incombent à la direction opérationnelle du Préfet maritime, dans la zone des 300 mètres ainsi qu'au-delà de cette zone. Les pratiques et les planifications des activités de secours en mer par les sapeurs-pompiers dans les départements côtiers (*Cf.44*) sont hétérogènes mais liées à un cadre unifié de coopération entre les CROSS et les SDIS, en application de l'article 8 du Décret 88-531 du 2 mai 1988 portant *organisation du secours de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer* et définissant :

- D'une part, les modalités de leur information mutuelle sur les alertes relatives aux personnes à secourir au sein de leurs zones de responsabilités respectives,
- D'autre part, les modalités de la coopération des SDIS au secours en mer définies dans une convention cadre. Cette convention-cadre énumère de manière limitative les divers types d'intervention en mer auquel un SDIS, qui le souhaite, a la possibilité de contribuer au moyen de ses ressources opérationnelles propres. Cette convention-cadre est applicable à l'échelle d'un département côtier. Elle est établie, sur proposition du directeur départemental du SDIS et du directeur du CROSS, entre le président du conseil d'administration du SDIS et les autorités préfectorales maritimes et terrestres responsables.

Le CROSS et le SDIS procèdent conjointement à l'examen de la délimitation de leurs zones respectives de compétence en matière de coordination des opérations de secours fixées en application du Décret 88-531. De plus, l'ensemble des moyens engagés par le CODIS est coordonné par le CROSS. Le chef

de bord du moyen nautique du SDIS reste responsable de la sécurité de l'embarcation et du personnel à bord (*Cf.38*). Il reste juge de la possibilité de réaliser l'intervention. Il peut désengager ses moyens s'il juge que les conditions d'environnement et de navigabilité de son embarcation ne permettent pas de remplir en sécurité la mission confiée. Dans ce cas, le chef de bord informe immédiatement le CROSS, qui informera à son tour le CODIS.

Lorsque le personnel du SDIS est projeté sur zone par un moyen extérieur au SDIS et désigné par le CROSS (hélicoptère de la sécurité civile, vedette d'une administration ou de la SNSM.), il se place sous l'autorité du commandant de bord de l'aéronef ou du chef de bord du moyen. Ce dernier reste décisionnaire de la faisabilité de la mission et des modalités d'accomplissement de celle-ci. Le chef du détachement du SDIS reste quant à lui, le seul habilité à juger de la sécurité des actions qui relèvent de son autorité. A la clôture de la mission, le CROSS en informe le CODIS et donne alors liberté de manœuvre aux moyens engagés. A noter que sur certains secteurs, les interventions nautiques peuvent générer des difficultés particulières supplémentaires pour les sauveteurs. Pour ces opérations, des notes opérationnelles spécifiques (interdépartementales le cas échéant) précisent ainsi les conditions d'engagement réflexes des secours nautiques, les modalités de remontée d'information aux services partenaires (SDIS voisin, CROSS, SAMU...) ainsi que le rôle des différents acteurs sur l'eau.

### *Interventions de la marine nationale*

Si les missions opérationnelles d'action de l'État en mer sont assurées par les moyens d'une ou plusieurs administrations publiques (*Voir Schéma n°1 en annexe*) La Marine militaire assure quant à elle, les missions liées à la défense nationale mais peut aussi être amenée à effectuer des opérations de sauvetage seule ou conjointement avec la SNSM. A l'inverse des pompiers, la Marine nationale est en mesure d'intervenir en haute-mer, donc à plus de 200 miles marins du littoral. Elle met en œuvre les moyens de hauturiers du dispositif de sauvegarde maritime. La SNSM participe également de manière occasionnelle à la formation de militaires de la Marine nationale pour améliorer leurs pratiques de sauvetage en mer (*Cf.47*).

Les opérations de sauvetage de la marine sont donc menées en coopération internationale et nationale, notamment avec les hélicoptères de la sécurité civile et les vedettes de la SNSM. Les hélicoptères de la marine sont aussi souvent utilisés pour des interventions.

Le rayon d'action (jusqu'en haute-mer), la grande capacité d'emport des hélicoptères mais aussi la capacité d'intervention de nuit, font de la Marine nationale, un acteur incontournable des opérations de sauvetage en pleine mer.

### *Interventions à bord des navires et des bateaux (= IBNB)*

En cas d'incendie en mer, une intervention à bord est effectuée par les pompiers et est assimilée à une action de sauvetage en mer. L'intervention vise à préserver les vies humaines et à limiter les conséquences sur le navire et sur l'environnement. Elle doit permettre de maîtriser et stopper l'évolution d'un incendie sur un bateau. La marche générale des opérations est très spécifique. Il s'agit d'une spécialisation (une activité supplémentaire) des pompiers qui porte le nom *d'intervention à bord des navires et des bateaux* (= IBNB). Cette intervention prend en compte les actions déjà effectuées par l'équipage, et les contraintes liées à la stabilité du navire, aux modes de propagation au sinistre etc.

Le déroulement d'une intervention IBNB, lorsque celle-ci est située dans les limites administratives d'un port, relève du droit commun (*Cf.46*). Les interventions dans les limites de la zone de compétence dite « terrestre » donc du préfet de département pour un navire au mouillage ou en navigation, nécessite un accès à bord qui constitue le point délicat pour les services de secours. La disponibilité du ou des vecteurs de projection au profit des services de secours, conditionne la faisabilité de l'intervention. L'utilisation d'un vecteur nautique et/ou aérien est nécessaire pour :

- Envoyer à bord un échelon d'évaluation permettant de compléter les informations déjà à la disposition des secours et organiser en conséquence la montée en puissance du dispositif,
- Permettre aux intervenants d'accéder à bord pour constituer les équipes de lutte, de soutien et d'embarquement le matériel nécessaire pour l'intervention,
- Effectuer les trajets entre la terre et le navire afin d'organiser les relèves et réaliser les éventuelles évacuations sanitaires,
- Mettre en place une sécurité nautique dans l'environnement immédiat du navire sinistré.

Les conditions d'accès déterminent fortement les capacités opérationnelles pouvant être employées par les secours, le matériel d'intervention ne pouvant être aisément transbordé en raison, par exemple, des conditions environnementales météorologiques, telles que l'état de la mer, la marée, le courant dominant, la proximité des dangers de la côte etc. Le vecteur nautique peut alors être assuré par la SNSM ou la Gendarmerie maritime. Le responsable de l'opération (le COS) cherchera, autant que possible, à obtenir le déplacement du navire vers un poste à quai afin de faciliter la mise en place du dispositif de lutte.

L'intervention en mer, dans la zone de compétence du préfet maritime, se fait sous l'autorité du préfet maritime, conformément aux conventions-cadres relatives aux contributions des SDIS pour le sauvetage en mer. Ces opérations sont coordonnées par les CROSS.

Dans de rares cas, lorsque la situation du navire ne peut se dégrader et que les conditions de mer sont bonnes, du personnel non spécialisé IBNB peut être engagé en fonction de la situation opérationnelle et des enjeux. A titre d'exemple, un mouvement de foule occasionnant plusieurs dizaines de victimes sur un navire à passagers peut nécessiter l'engagement de personnel médical et secouristes non spécialisés IBNB des SDIS, en renfort des moyens engagés par le DOS. Le personnel engagé par le DOS sera dans ce cas de figure pris en charge par des cadres spécialisés IBNB.

Si les pompiers sont trop éloignés, les sauveteurs en mer sont alors mobilisés pour des incendies à bord d'un navire mais pour sauver les occupants, pas le bateau. Si certaines interventions pour traiter un incendie de navire peuvent être effectuées par la SNSM, les sauveteurs en mer ne sont toutefois pas des pompiers. Les navires de sauvetage de la SNSM sont armés par des non-professionnels ; des extincteurs sont à portée de main dans tous les coins sensibles. Les (ou la) motopompes, autonomes, avec leur propre moteur thermique, peuvent aussi être déplacées. Souvent employées pour tenter de sauver un bateau victime d'une voie d'eau, elles peuvent l'être aussi pour défendre le navire de sauvetage contre le feu (*Cf.48*).

Si les sauveteurs de la SNSM doivent s'approcher du feu, ils utiliseront une ou des lances à eau afin de refroidir et protéger leur navire car leur sécurité serait en jeu, ils ne disposent pas d'équipements spéciaux anti-feu. Néanmoins, ils peuvent être sollicités pour récupérer sur une plage des personnes menacées par un feu à terre. Ils peuvent alors bénéficier d'une formation de base à la lutte contre l'incendie au cours de laquelle les bénévoles y apprennent comment s'approcher d'un bateau en feu sans se mettre en danger.

## **B/ FONDEMENTS JURIDIQUES DU SAUVETAGE MARITIME EN DROIT FRANÇAIS**

Le sauvetage maritime est étroitement lié à l'obligation de secours en mer, une règle applicable aux activités humaines en mer qui sont elles-mêmes soumises à l'ensemble des règles relatives à l'utilisation des espaces maritimes par les sujets du droit international, au premier rang desquels figurent les États. La CMB définit les différents espaces maritimes et leur délimitation, mais détermine également le régime juridique qui leur est applicable, c'est-à-dire les droits et devoirs des États dans ces espaces. Les États souverains ayant progressivement cherché à étendre leur emprise sur des zones de plus en plus éloignées de leurs côtes, la mer se trouve ainsi au centre d'enjeux géopolitiques. À l'origine coutumières, ces règles ont été progressivement codifiées, notamment dans des conventions internationales et aussi à l'échelle nationale, qui définissent précisément le cadre juridique dans lequel doit s'inscrire l'obligation de secours en mer menée dans les mers et les océans.

### **B.1 OBLIGATION DE SECOURS EN MER**

*Dimension juridique internationale / Dimension juridique nationale / Responsabilités du sauveteur*

#### *Dimension juridique internationale*

L'obligation de prêter assistance est une obligation essentielle du droit maritime. Ce dernier consistait autrefois en un ensemble de règles coutumières, la '*lex maritima*'. Il existe plusieurs conventions internationales qui régissent le sauvetage en mer et qui rappellent l'obligation de porter secours. Sur le plan international, l'obligation de secours en mer a connu une évolution juridique car elle pèse sur les capitaines de navires mais aussi sur l'Etat côtier et l'Etat du pavillon d'un navire. La première convention internationale réellement importante date du 23 septembre 1910, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 1913 et ratifiée par 83 pays. Signée à Bruxelles, elle a unifié certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes.

*« Prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre »*

Article 11 de la Convention de Bruxelles

Cette obligation a depuis été retranscrite dans l'article 12 de la *Convention de Genève sur la haute mer* du 29 avril 1958, puis reprise dans la CMB. La *Convention de Montego Bay* s'inscrit dans la continuité de ce que prévoyait la *Convention de Bruxelles* de 1910. Par exemple, la CMB prévoit que les Etats côtiers doivent participer au sauvetage par la création d'un service spécialisé et également collaborer en la matière avec les Etats voisins. Cette disposition est corroborée en novembre 1974 par la Convention SOLAS qui précise aux termes de la règle 7 du chapitre V que les Etats ont l'obligation de prendre des mesures dans leurs zones de responsabilité. Prévoyant ainsi un service de sauvetage disposant de moyens de communication, de détection, ainsi que du matériel. Il restait alors à définir ces moyens et les uniformiser à l'échelle internationale.

C'est ainsi que la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritime consacrée spécifiquement aux opérations de secours en mer, fut adoptée par l'OMI le 27 avril 1979 à Hambourg en 1979 et entrée en vigueur le 22 juin 1985. Cette Convention SAR, modifiée en 2004, regroupe 111 États Parties et dispose que les Etats doivent fournir une assistance à toute personne en mer, puis oblige les États à assurer les premiers soins médicaux aux naufragés ainsi que les mettre dans un lieu sûr, en précisant que ni la nationalité, ni les circonstances dans lesquelles cette personne a été trouvée en mer, ne doivent être prises en compte au moment du sauvetage. Son objectif est de permettre non seulement une coopération et une coordination de l'action des États en matière de secours en mer mais aussi de favoriser la coopération entre les organisations de recherche et de sauvetage du monde entier et entre tous ceux qui participent à des opérations de recherche et de sauvetage en mer. Les amendements de 2004 à l'Annexe de la Convention ont consacré une obligation de débarquement en lieu sûr. En adhérant à la Convention, les États acceptent de définir un espace géographique de recherche et de sauvetage appelé zone SAR et de mettre en place un ou plusieurs Centres de Coordination et de Sauvetage, les MRCC qui sont en France les CROSS.

Sur le plan pratique, la convention SAR a donc permis de :

- Mettre en place un cadre international d'organisation des opérations de recherche et de sauvetage des personnes en détresse
- Créer des *MRCC* connectés au système mondial de détresse et de sécurité en mer

La Convention SAR organise également les zones de sauvetage, point de départ de la mise en jeu de la responsabilité des États, en exigeant que les opérations de recherche et de sauvetage soient menées par le pays dont dépendent les eaux territoriales où l'embarcation en détresse est repérée, ou qui assure la responsabilité de la région de recherche et de sauvegarde dans laquelle l'assistance doit être prêtée.

Par ailleurs, la *Convention internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer* (SOLAS) est adoptée par l'OMI le 1er novembre 1974 et entre en vigueur le 25 mai 1980. Il rassemble 121 États parties. L'idée de l'élaboration d'une convention internationale relative à la sécurité des navires en mer naît suite au drame du Titanic en 1912. Elle impose d'importantes obligations aux États en matière de recherche et de sauvetage. Ils s'engagent notamment à veiller sur les côtes et à fournir les renseignements concernant les moyens de sauvetage dont ils disposent. La Convention SOLAS impose aussi à tout navire d'avoir à bord le personnel, en nombre et en niveau de qualification, afin de garantir la sécurité du navire et des personnes à bord. Cette réglementation impose également des obligations de veille nécessaire pour effectuer toutes les manœuvres qui peuvent être demandées pour déplacer un navire éventuellement menacé par un sinistre à quai ou autre navire à proximité. Elle précise que les équipages doivent être organisés et formés pour être en capacité de faire face aux différents types de sinistres et mettre en œuvre de manière concertée et collective les différents équipements et installations du navire. Les capitaines doivent alors s'assurer que cette formation a bien été dispensée auprès des équipages et réaliser les instructions et les exercices nécessaires.

L'Obligation des capitaines de navire de se porter à toute vitesse au secours des personnes se trouvant en détresse en mer est contenue dans le chapitre V, Règle 33 : « *le capitaine d'un navire en mer qui est en mesure de prêter assistance et qui reçoit, de quelque source que ce soit, une information indiquant que des personnes se trouvent en détresse en mer, est tenu de se porter à toute vitesse à leur secours, si possible en les informant ou en informant le service de recherche et de sauvetage* ». Cette obligation

qui incombe au capitaine d'un navire est aussi contenue dans la CMB qui rappelle dans l'article 98, le devoir de secourir quiconque est trouvé en péril en mer et ce même article impose que les États côtiers facilitent la création et le fonctionnement d'un service permanent de recherche et de sauvetage.

Le droit international n'impose pas l'obligation de débarquer promptement dans le port le plus proche mais de débarquer promptement dans un lieu sûr. L'obligation principale d'un État signataire de la convention SAR est de trouver rapidement un lieu sûr de débarquement (*Cf.50*) puisqu'au chapitre 3 § 3.1.9, il est précisé que « *La Partie responsable de la région de recherche et de sauvetage dans laquelle une assistance est prêtée assume au premier chef la responsabilité de veiller à ce que cette coordination et cette coopération soient assurées, afin que les survivants secourus soient débarqués du navire qui les a recueillis et conduits en lieu sûr, compte tenu de la situation particulière et des directives élaborées par l'Organisation. Dans ces cas, les Parties intéressées doivent prendre les dispositions nécessaires pour que ce débarquement ait lieu dans les meilleurs délais raisonnablement possibles* ».

L'obligation de coopération et d'assistance de tous les États se retrouve chapitre 3 § 3.1.9, il s'agit d'un principe de solidarité avec un autre État signataire : « *Les Parties doivent assurer la coordination et la coopération nécessaires pour que les capitaines de navires qui prêtent assistance en embarquant des personnes en détresse en mer soient dégagés de leurs obligations et s'écartent le moins possible de la route prévue, sans que le fait de les dégager de ces obligations ne compromette davantage la sauvegarde de la vie humaine en mer* ».

Enfin, les obligations de secours en mer sont également contenues dans le Règlement de l'Union européenne n° 656/2014 du 15 mai 2014 qui s'applique à tous les États membres de l'Union européenne. Le Règlement de l'Union Européenne concerne les mesures de contrôle des frontières des États ainsi que l'assistance les obligeant à secourir des personnes en détresse quelle que soient leur statut ou leur nationalité, conformément au droit international.

*Dimension juridique nationale*

Le sauvetage en mer relève en France de *l'action de l'Etat en mer* est donc géré par le secrétariat général de la mer (SGMer) qui gère le rapport militaire à la mer et diffère du secrétariat d'État de la mer qui s'occupe des différentes délégations ou directions en lien avec la mer, la fonction publique d'Etat ou territoriale mais pas militaire (**Cf.34**). Le SGMer est créé par le Décret n° 95-1232 du 22 novembre 1995. Sous l'autorité du premier ministre, il constitue l'élément essentiel de la coordination de la politique maritime de la France.

Le sauvetage maritime est réglementé par différents codes juridiques en France, tels que :

- Le Code de la sécurité intérieure qui contient des dispositions concernant les missions des services de secours, y compris les opérations de sauvetage maritime,
- Le Code général des collectivités territoriales, notamment les articles L1424 et R1424,
- Le Code des transports qui comprend des dispositions spécifiques relatives à la sécurité en mer, aux secours et aux sauvetages maritimes et notamment le Livre V du Code des transports (sa partie réglementaire). Ce texte réglementaire précise les conditions d'organisation des opérations de sauvetage en mer, notamment en ce qui concerne les moyens techniques, les compétences requises et les responsabilités des différents acteurs.
- Le Code de la sécurité intérieure et ses articles L711-1, L721, L722-1 et L723.

Ces codes établissent les règles et les responsabilités des acteurs impliqués dans les opérations de sauvetage en mer. Toutefois, il existe d'autres sources en droit interne, parmi les textes nationaux de référence, le sauvetage maritime est constitué en application :

- De la Loi n°2004-811 du 13 août 2004 de modernisation de la sécurité civile,
- Du Décret n°90-850 du 25 septembre 1990 modifié portant dispositions communes à l'ensemble des sapeurs-pompiers professionnels,
- Du Décret n° 2004-112 du 6 février 2004, relatif à l'organisation de l'action de l'Etat en mer,
- Du Décret n° 2022-557 du 14 avril 2022 modifiant diverses dispositions relatives aux sapeurs-pompiers,
- De l'Arrêté du 22 août 2019 relatif aux formations des sapeurs-pompiers professionnels et volontaires.

Enfin, les instructions et circulaires émises par les autorités compétentes sont également des textes nationaux de référence. Les autorités maritimes françaises, telles que la préfecture maritime, peuvent émettre des instructions et des circulaires pour encadrer les opérations de sauvetage en mer et en préciser les modalités pratiques.

### *Responsabilités du sauveteur*

Avant l'apparition et le développement des technologies modernes, il était dangereux de porter secours en mer. Il était difficile de déterminer avec précision la vitesse d'un bateau, de prévoir la force des vents, de repérer un plateau rocheux ou une victime en mer etc. Les sauveteurs devaient faire preuve d'audace et se fonder sur les rares connaissances communes ou sur les quelques outils disponibles (jumelles, bouée, grappin). Par conséquent, les obligations qui incombaient aux sauveteurs ne relevaient pas d'un cadre juridique précis.

Au fil des années, des ajustements législatifs ont été apportés pour améliorer la coordination des opérations de sauvetage en mer et renforcer la sécurité maritime. L'évolution juridique des modes de sauvetage maritimes en France s'est manifestée par exemple, par des réglementations plus spécifiques mises en place concernant l'utilisation des moyens techniques, les qualifications des sauveteurs et la coopération entre les différents services impliqués. Toute intervention opérationnelle des spécialistes en sauvetage aquatique fait désormais l'objet d'une autorisation du CROSS, le cas échéant, qui en valide les limites (durée, lieu, mission). La mission et ses limites, fixées par le CROSS, peuvent être refusées par le nageur-sauveteur aquatique ou le responsable d'une embarcation si les conditions de sécurité ne sont pas remplies et/ou si le cadre réglementaire n'est pas respecté. Le sauveteur à la nage, comme le sauveteur embarqué garde son libre arbitre en toute circonstance pour refuser son engagement, tout refus d'engagement devant être justifié par une mise en danger. Lors de son engagement, le sauveteur aquatique apprécie en tout temps la faisabilité de sa mission. Le cas échéant, il peut écourter sa mission ou y mettre fin en cas de difficultés particulières. Pour les missions effectuées dans les eaux maritimes, sous l'autorité du CROSS, le chef de bord sauveteur côtier demeure le responsable technique de la mission et reste la seule habilité à juger de la sécurité des actions qui relèvent de son autorité. Il peut, à tout moment, décliner la mission qui lui a été confiée par le CROSS (*Cf.49*). L'obligation de secours en mer est une obligation de moyens. Telle que consacrée à l'article 98 de la CMB, il apparaît que

l'obligation de prêter assistance aux personnes en détresse en mer n'est pas absolue. D'une part, elle est limitée lors de l'opération de sauvetage, par le risque auquel pourraient être exposés un navire, l'équipage ou les passagers ou par la mise en danger manifeste d'un sauveteur à bord d'un navire de secours. D'autre part, ladite opération ne doit être effectuée par le capitaine d'un navire que « *pour autant que cela lui est possible* ». À ce titre, l'obligation de secours peut être définie comme une obligation de moyens. Mais c'est également une obligation de diligence due : les instruments de l'OMI prévoient en effet que les États doivent prendre toutes les mesures requises pour qu'une assistance soit fournie aux personnes en péril en mer et doivent coordonner les opérations de sauvetage.

En somme, sur le plan juridique, la responsabilité d'un sauveteur en France peut être engagée et un même fait peut relever à la fois d'une juridiction civile et d'une juridiction pénale. Par définition, toute personne qui cause un préjudice à autrui est, en principe, tenue d'indemniser la victime. Toutefois, la victime ne pourra obtenir une indemnité qu'à la triple condition d'apporter la preuve du préjudice subi, d'apporter la preuve de la faute du sauveteur et de prouver le lien de causalité (de cause à effet) entre cette faute et son préjudice. En cas de préjudice occasionné lors d'une intervention, du fait de l'obligation de moyen, c'est au plaignant que revient la charge de la preuve car elle incombe à la partie adverse pour engager la responsabilité du sauveteur. Les préjudices occasionnés ne sont justifiables que par la nécessité opérationnelle. Le dommage doit cependant être certain, direct et personnel et également porter atteinte à la santé (préjudice corporel) ou éventuellement un bateau (préjudice matériel). Quant à la faute, elle doit consister pour l'auteur du dommage, à avoir fait ce qui est interdit ou bien à n'avoir pas fait son devoir.

Par exemple : Un accident a lieu sur des rochers parce-que le sauveteur n'a pas fait preuve de prévention. Il n'a pas répondu à son devoir de conseil. Autre exemple : Le sauveteur blesse un baigneur lors d'un départ de plage pour une intervention. La faute peut toutefois résulter d'un cas de force majeure, d'un cas fortuit ce qui exonère le sauveteur de toute responsabilité. Depuis un arrêt du Conseil d'Etat datant du 29 avril 1998 dit COMMUNE DE HANNAPES, le Conseil d'Etat retient la responsabilité de la commune pour faute simple, en cas de défaillance d'un service de secours. La responsabilité de la puissance publique peut être engagée sur le terrain de la faute simple, l'engagement de la responsabilité de l'administration était autrefois subordonné à l'existence d'une faute lourde. En

l'espèce, le Conseil d'Etat a estimé que « *dès lors qu'il n'est pas établi qu'une défaillance est imputable à un cas fortuit, ce retard est constitutif d'une faute de nature à engager la responsabilité de la commune* ». Si la faute résulte d'une négligence de la victime, cela exonère également le sauveteur de toute responsabilité. C'est le cas pour une baignade en dehors des zones de surveillance ou lorsque la flamme rouge est hissée.

Il convient enfin de préciser que lorsque la loi pénale le prévoit, il y a délit en cas d'imprudence, de négligence ou de mise en danger délibérée de la personne d'autrui.

Enfin, le sauveteur en mer peut être tenu responsable individuellement pour une faute de service ou une faute personnelle d'une excessive gravité et sa faute sera sanctionnée si elle est détachable de son service, sinon c'est la responsabilité de son organisme qui peut être engagée (son association, son SDIS, sa hiérarchie etc.). Le sauveteur est juridiquement un préposé et son autorité d'emploi est le commettant. A ce titre, il existe un lien de préposition et donc un rapport de subordination entre le commettant et le préposé, la responsabilité du fait d'autrui pouvant alors être engagée (*Cf.51*).

## **B.2 LA CONCENTRATION DES ORGANISMES DE SAUVETAGE EN FRANCE**

### ***La fonction garde-côtes en réponse au chevauchement des domaines de compétence***

Le chevauchement des compétences des sauveteurs en mer peut se produire lorsque plusieurs organisations ou groupes interviennent dans des opérations de sauvetage en mer, ce qui peut parfois entraîner des conflits ou des confusions dans la coordination des efforts.

Dans certains départements, il peut y avoir plusieurs organisations de sauvetage en mer, telles que les marins douaniers, la marine, les services de pompiers marins, les organisations non gouvernementales et les bénévoles. Le chevauchement des compétences peut survenir lorsque plusieurs de ces groupes répondent à la même situation d'urgence. Lorsque plusieurs équipes de sauvetage interviennent, il est crucial de bien coordonner leurs efforts pour éviter la confusion et garantir une réponse efficace. Les procédures de communication et de coopération doivent être bien établies pour gérer ce chevauchement potentiel.

Les opérations de sauvetage en mer peuvent nécessiter des ressources limitées, telles que des bateaux, des hélicoptères et des équipes de secours. Le chevauchement des compétences peut se produire si plusieurs groupes demandent les mêmes ressources pour différentes missions.

La meilleure façon de gérer le chevauchement des compétences est de mettre en place des mécanismes solides de coordination et de collaboration entre les différentes organisations et groupes de sauvetage en mer. Cela peut inclure des protocoles de communication, des accords de partage des ressources et une planification préalable pour déterminer qui prend en charge quelle zone ou quel type d'incident. Se pose alors la question d'une harmonisation des techniques.

Des tentatives d'harmonisation, à l'échelle internationale, des méthodes de récupération des victimes furent plusieurs fois prises. Depuis 1924, la tradition s'était établie de réunir tous les quatre ans, une conférence internationale à laquelle participaient toutes les sociétés (remplacées par les associations) et tous les services de sauvetage maritime du monde. A ces conférences étaient confrontées les méthodes de sauvetage, la qualité du matériel, les résultats obtenus « *le tout pour le plus grand bien des marins exposés au péril de la mer. Laissant de côté tout orgueil national, toute susceptibilité, chacun mettait au service des autres, ses expériences, n'ayant en vue que le bien commun.* » (Cf.52)

A l'échelle nationale, il n'existe pas d'harmonisation des techniques de sauvetage en mer. Les différents organismes (SNSM, Gendarmerie maritime, marins-pompiers, FFSS etc.) disposent de référentiels différents et ces référentiels résultent souvent de retour d'expériences ou de techniques astucieuses, utilisées localement ou testées parfois à l'étranger. Cette absence d'unicité dans les techniques s'explique par des particularismes locaux (par exemple, les méthodes de récupération de victimes sur une côte rocheuse diffèrent de celles utilisées sur une plage à fort courant régulier) et par des budgets variables en fonction des organismes (si les milieux associatifs dépendent des cotisations de leurs adhérents, des dons et des fonds récupérés lors de la surveillance d'un évènement festif ou sportif, à l'inverse les sauveteurs institutionnels disposent d'un budget d'Etat annuel).

L'harmonisation des techniques de sauvetage en mer vise à standardiser et à coordonner les méthodes et les procédures utilisées pour secourir les personnes en danger en milieu aquatique. Cette harmonisation est essentielle pour garantir une réponse efficace et cohérente aux situations d'urgence en mer, qu'il s'agisse de sauvetages maritimes, de secours aux naufragés ou de réponses à des catastrophes naturelles. L'harmonisation des techniques de sauvetage en mer contribue à améliorer l'efficacité des opérations, à sauver des vies et à minimiser les risques pour les équipes de secours. Elle est particulièrement importante dans un contexte maritime agité où les situations d'urgence peuvent nécessiter une réponse rapide et coordonnée.

L'harmonisation peut englober plusieurs aspects :

- Normes et directives : Établir des normes, des directives et des protocoles communs pour les opérations de sauvetage en mer, en tenant compte des meilleures pratiques et des réglementations internationales,
- Formation : Offrir une formation standardisée aux équipes de sauvetage afin de garantir qu'elles possèdent les compétences et les connaissances nécessaires pour intervenir de manière sûre et efficace,
- Équipement : Normaliser les types d'équipement de sauvetage utilisés, qu'il s'agisse de gilets de sauvetage, de la couleur des embarcations de secours, du matériel de communication ou d'autres outils essentiels.
- Communication : Établir des protocoles de communication communs pour assurer une coordination fluide entre les équipes de sauvetage, les autorités maritimes et d'autres acteurs impliqués.
- Coordination internationale : Favoriser la collaboration entre les pays et les organisations internationales pour partager les meilleures pratiques et coordonner les opérations de sauvetage en mer à grande échelle.

Cependant, si l'harmonisation des techniques n'est pas réalisable car présenterait un décalage trop important, la création d'un seul organisme, sous le contrôle des CROSS, qui aurait en charge le sauvetage en mer et d'une manière générale l'ensemble des actions de l'Etat en mer serait préférable afin d'éviter, soit une dispersion des intervenants sur un même accident, soit un chevauchement des compétences sur une même zone. Il arrive en effet que plusieurs acteurs du sauvetage en mer soient mobilisés pour une seule intervention, ce qui donne lieu par exemple à une action conjointe des pompiers, de la gendarmerie et de la SNSM et donc mobilise plusieurs sauveteurs sur un seul endroit. Autre exemple, il existe des postes mixtes de surveillance de baignade dans lesquels des policiers (CRS) partagent leurs tâches avec des sauveteurs saisonniers recrutés périodiquement mais ces derniers ne disposent pas de pouvoir de police sur la plage. Pour répondre à ces problèmes, l'idée d'une création d'un seul organisme qui regrouperait aussi bien la surveillance des plages ainsi que toutes les interventions en mer : lutte contre les trafics, sécurité des côtes etc. (en dehors de celles réservées au domaine militaire de la marine nationale) et qui porterait le nom de garde-côtes serait envisageable.

Les termes de « garde-côtes » sont attribués en France aux douaniers puisque la dimension douanière de l'action de l'Etat en mer comprend aussi le sauvetage. L'action douanière a en effet, plusieurs fonctions dont la sauvegarde des personnes et des biens en mer (*Cf.36*). Historiquement, les douaniers furent d'ailleurs les premiers surveillants de baignade serpentant le long du littoral, pour la surveillance des côtes maritimes. Ils furent mis en place dès le XVIIème siècle, puis ils furent récupérés pour les usages de la Douane afin de surveiller les trafics de contrebande (*Cf.53*). Les douaniers y patrouillaient à pied ou y tendaient des embuscades pour les contrevenants, jour et nuit, et devenaient de fait des sauveteurs en poste mobile. L'action douanière a connu une considérable évolution juridique avec les Décrets n°2004-112 du 6 février 2004 et n° 2005-1514 du 6 décembre 2005 relatifs à l'organisation de l'action de l'État en mer en métropole et outre-mer qui marquèrent une étape essentielle de l'organisation de la politique maritime française, complétée par le Décret n° 2010-834 du 22 juillet 2010 qui organise la fonction garde-côtes. Les garde-côtes de la douane française obéissent donc à la convention SAR et doivent entreprendre des opérations de sauvetage, puisqu'il y a une obligation pour l'État côtier de s'assurer qu'une assistance soit fournie aux personnes en détresse en mer, selon le chapitre 2 paragraphe 2.1.1 de la convention SAR : « *les Parties veillent à ce que les dispositions nécessaires soient prises pour que les services requis de recherche et de sauvetage soient fournis aux personnes en détresse en mer au large de leurs côtes* ». Cette obligation de sauvetage s'accompagne

d'une obligation de coordination des opérations de sauvetage (*Cf.36*), y compris le débarquement donc tous les États ont l'obligation de coordonner leurs opérations SAR avec les États voisins ce qui implique une coopération des garde-côtes d'autres pays. Cependant, tous les pays ne possèdent pas de corps de garde-côtes, selon les pays, les garde-côtes peuvent être un corps militaire ou civil et certaines de leurs missions peuvent également être déléguées à des agences privées. Les missions de police et de sécurité sont alors réparties entre plusieurs administrations et organisations ou associations privées.

Les garde-côtes douaniers sont amenés à devoir évaluer la situation de détresse d'une embarcation car la Convention SAR se limite à donner une définition aux notions '*phase de détresse*' et '*personne en détresse*' sans déterminer à partir de quel moment un navire ou une personne se trouve dans une situation de détresse. Il revient donc aux États (à ses agents) de déterminer à partir de quand commence ou s'achève cette situation. De plus, selon la Résolution MSC.167 (78) des directives sur le traitement des personnes secourues en mer (*Cf.54*), l'obligation de déposer les naufragés dans un lieu sûr correspond à un emplacement où les opérations de sauvetage sont censées prendre fin et où :

- La vie et la sécurité des personnes ne sont plus menacées,
- Il est possible de subvenir à leurs besoins fondamentaux (abris, soins médicaux, vivres),
- Le transport des personnes sauvées vers leur destination suivante ou finale peut s'organiser.

Ces dispositions s'imposent aux opérateurs du sauvetage en mer et plus particulièrement à la douane garde-côte qui opère régulièrement entre les eaux territoriales et les eaux internationales.

L'idée d'une création d'une garde-côte autonome à côté des autres organismes se manifeste progressivement avec une série de mesures concrètes. Parmi elles, celle d'avoir retiré la fonction garde-côtes à la Marine nationale et aux préfets maritimes, et d'avoir recréé un nouveau service civil placé sous l'autorité du Premier ministre et mise en œuvre par le secrétaire général de la Mer en 2010. En France, 8 entités participent à la fonction garde-côtes dont la Marine nationale, la Gendarmerie maritime et la Gendarmerie nationale, les Affaires maritimes, les douanes, la Sécurité Civile et la Direction Générale des Outre-Mer. La fonction garde-côtes matérialise les moyens dont l'État dispose pour assurer l'ensemble des missions de son action en mer (*Cf.34*).

Un corps de garde-côtes est responsable au niveau national de l'action civile de l'État en mer. Il est chargé de missions de police maritime (lutte contre les trafics illégaux en mer, police de la navigation), de sécurité civile en mer (recherche et sauvetage et lutte contre les pollutions marines) et, dans certains pays, des aides à la navigation (balisage, service de brise-glace, etc.). D'une manière générale, il est responsable de l'application des lois de l'État dans les zones maritimes sous sa juridiction, ainsi que des règlements internationaux sur la totalité des mers et océans du globe.

La référence est souvent faite au modèle américain de garde-côtes, l'USCG qui est un organisme fédéral américain dédié au rôle de surveillance, de protection, et de sauvetage des personnes en détresse dans les territoriales américaines. Il est le représentant de l'action de l'Etat en mer (*Cf.55*), l'USCG applique la loi en mer et les règlements maritimes, assure le rôle de police de la navigation et des pêches, lutte contre les trafics illicites, gère la protection de l'environnement maritime et le sauvetage en mer et dispose, entre autres, d'unités armées. L'USCG est donc un organisme militaire, placé depuis 2003, sous l'autorité du Département de la Sécurité Intérieure et en cas de conflit armé, il est susceptible de passer sous la direction de l'U.S. Navy.

Les missions de l'USCG, qui sont au nombre de cinq, couvrent un vaste domaine (sauvetage maritime, sûreté maritime et protection des frontières, entretien du balisage, défense nationale et lutte contre les pollutions). La réforme de la fonction de « garde-côtes » sur le modèle des États-Unis doit faciliter un pilotage plus performant d'une organisation qui a fait ses preuves en mer.

## CONCLUSION

En définitive, il apparaît que l'évolution juridique du sauvetage maritime est un processus continu, s'adaptant aux évolutions technologiques, aux enjeux de sécurité et aux obligations internationales. Les lois et règlements en vigueur sont régulièrement mis à jour pour tenir compte des besoins changeants de la société et de la navigation en mer. La diversité des organismes et le chevauchement des capacités d'intervention doivent compter dans la prise de conscience de la création de garde-côtes françaises qui seraient en mesure d'effectuer l'ensemble des missions de sauvetage en mer. Si l'homme a réussi au fil du temps à surmonter ses appréhensions face au domaine maritime et à encadrer conventionnellement le partage et l'utilisation des océans, l'évolution juridique des modes de sauvetages maritimes en France, qui repose sur l'obligation de secours, pourrait déboucher vers la création de garde-côtes qui seraient titulaires de la fonction garde-côtes dans son ensemble. Une agence polyvalente de garde-côtes qui jouerait un rôle essentiel dans la sécurité maritime et la réponse aux urgences en mer, entrainerait un profond mouvement de transformation qui soulagerait les autres organismes (police, pompiers, gendarmerie etc.) et permettrait aux garde-côtes français de se placer dans une situation de spécialistes au sein d'une institution généraliste.

De fait, la variété des compétences maritimes de l'État côtier serait concentrée au sein d'une même institution qui proposerait des missions (contrôles douaniers, sauvetage, lutte contre les trafics et les pollutions etc.) en conservant les statuts déjà existants en France : professionnels pour les opérateurs permanents, volontaires pour les intervenants qui conservent une autre activité et saisonniers pour des surveillants de baignade en période estivale. Il s'agit de dépasser la fonction garde-côtes, pour créer une véritable garde-côte. L'action de l'Etat en mer serait alors davantage renforcée, avec une mutualisation voire une fusion des moyens humains et matériels de toutes les administrations de l'Etat intervenant sur la mer et le littoral. Autour de priorités clairement identifiées, sous l'autorité des Préfets maritimes et avec les CROSS comme opérateurs.

Le constat est donc le suivant : la France est dotée de plusieurs organismes très performants constituant un laboratoire d'idées majeures dans le domaine du sauvetage maritime. Elle dispose en outre, d'une situation géographique extrêmement favorable à un développement massif d'une force de garde-côte sur ses littoraux. Pourtant, les initiatives pour un rapprochement opérationnel entre les divers

organismes sont parfois insuffisantes, en raison souvent de préoccupations techniques contraignantes. Or, si le droit commun s'applique sur les côtes, le sauvetage maritime reste trop souvent une discipline résiduelle. Il appartient à l'Etat d'engager la création d'une force de garde-côtes polyvalente et adaptée afin de faire face aux risques rencontrés en mer.

### LISTE DES CONVENTIONS

1910	<i>Convention de Bruxelles sur l'assistance et le sauvetage</i>
1914	<i>1<sup>o</sup> Convention de Londres sur le sauvetage de la vie humaine en mer</i>
1929	<i>2<sup>o</sup> Convention de Londres sur le sauvetage de la vie humaine en mer</i> <i>- Conventions de l'OMI (Organisation Maritime Internationale)</i>
1972	<i>Convention COLREG (pose les règles de feux, marques, signaux de détresse)</i>
1974	<i>Convention SOLAS (12 chapitres modernisant les dispositions des conventions de 1914 et de 1929)</i>
1979	<i>Convention SAR « Search and Rescue »</i>
1982	<i>Convention de Montego Bay</i>

### LISTE DES ABREVIATIONS

BMPM	<i>Bataillon des Marins-Pompiers de Marseille</i>
BSPP	<i>Brigade des Sapeurs-pompiers de Paris</i>
CIS	<i>Centre d'Incendies et de Secours</i>
CMB	<i>Convention de Montego Bay</i>
CODIS	<i>Centre Opérationnel Départemental d'Incendie et de Secours</i>
CROSS	<i>Centres Régionaux Opérationnels de Sauvetage et de Surveillance</i>
CRS	<i>Compagnies Républicaines de Sécurité</i>
FFSS	<i>Fédération Française de Sauvetage et de Secourisme</i>
IBNB	<i>Interventions à bord des navires et des bateaux</i>
ILSF	<i>International Life Saving Federation</i>
OMI	<i>Organisation Maritime International</i>
SAR	<i>Search and Rescue</i>
SAV	<i>Secours Aquatiques à Victimes</i>
SDIS	<i>Service Départemental d'Incendie et de Secours</i>
SOLAS	<i>Safety Of Life At Sea</i>
SNSM	<i>Société Nationale de Sauvetage en Mer</i>
USCG	<i>United States Coast Guard</i>

## REFERENCES

1/ « *Le Livre du secouriste* » - Editions ICONE GRAPHIC - Décembre 2022

2 / Une distinction s'opère entre la zone côtière et la haute mer. Cette dernière comprend les parties des mers et des océans qui ne sont pas soumises à la juridiction des États côtiers. Sur ce qu'il est convenu d'appeler la haute mer, les libertés de la mer sont reconnues à tous car elle n'est en effet soumise à aucune souveraineté. Cependant, l'espace supportant ces libertés s'est trouvé rétréci au cours du XX<sup>ème</sup> siècle par les États qui n'ont pas résisté à la tentation d'étendre leur emprise sur des parties de l'espace maritime, en raison notamment de l'épuisement des richesses fossiles. Des zones nouvelles sont ainsi apparues, tant en surface que sur les fonds, suscitant de nouvelles limites et faisant craindre une remise en cause de la liberté qui profite aux marins. Bien que parfaitement justifiées, ces réglementations sont des atteintes au principe classique de liberté. Le débat doctrinal est d'ailleurs ancien puisque l'ancien juriste pour la Compagnie hollandaise des Indes orientales, Grotius, défendit dans son ouvrage "*Mare liberum*" le principe d'une liberté générale de la mer 'jusque dans les approches terrestres'. A l'inverse, dans son traité "*Mare clausum*" publié en 1635, le juriste anglais John Selden évoquait la notion de '*British Seas*' ou '*Oceanus Britannicus*' : sorte de royaume maritime britannique portant sur une grande partie de la mer. Enfin la même année, le Portugais Serafim de Freitas publia un ouvrage dans lequel il s'opposa au principe de liberté des mers. Il entendait que le roi du Portugal ait l'entier contrôle de l'océan Indien en sa qualité de '*Seigneur de la navigation*'.

3 / S'il est archéologiquement avéré depuis la découverte en 1896 de la stèle de Merenptah, datant de -1200 av. J.C, que le peuple d'Israël existait à l'époque des pharaons et notamment du pharaon Akhenaton (une autre stèle, celle de Mesha découverte en 1868 et datant de -850 av. J.C à l'époque du pharaon Sheshonq III, relate également l'existence d'un royaume d'Israël), dans le contexte biblique, le roi d'Egypte présenté comme demi-frère de Moïse serait plus vraisemblablement Ramsès II (-1304 av. J.C / -1213 av. J.C).

4 / Article de WARNER Marina - « *Naviguer avec les monstres* » – Magazine BOOKS n°78 - Juillet/Aout 2016

**5 /** Livre de HUSSEIN Anne-Marie « *Les Explorateurs – Les héros du passé* » - Editions PML– 1986

**6 /** Livre de FAGAN Brian - « *Au-delà de l'horizon bleu* » - Editions BLOOMSBURY- 2012

**7 /** Article de KURBIEL Joëlle - « *La Mer – les exploits de l'impossible* » – PARIS MATCH

**8 /** Livre de NEVEUX François – « *L'Aventure des Normands* » - Editions PERRIN - Février 2009

**9 /** Ouvrage collectif – « *Atlas illustré des grandes Découvertes* » – Editions FERNAND NATHAN

**10 /** Article de DAUTANT Emmanuel - « *La légende phocéenne* » - THALASSA MAGAZINE – 2014

**11 /** Livre de GILLET André - « *Une histoire du point en mer* » – Editions BELIN – 2000

**12 /** *Jet à la mer* : Lorsqu'un navire est en danger, le capitaine est autorisé par les usages maritimes à jeter à la mer une partie de la cargaison. Si le navire parvient à être sauvé et remorqué au port, le dommage subi par les propriétaires des marchandises doit être réparé par tous ceux qui ont profité du sacrifice fait dans l'intérêt commun. On parle désormais d'une '*avarie commune*', parce qu'elle est supportée en commun et que chacun doit y contribuer en proportion de la valeur vénale des objets jetés et non du bénéfice éventuel.

**13 /** *Prêt nautique* : Appelé aussi le prêt à la '*grosse aventure*', il s'agit d'un prêt ayant une fonction d'assurance, consenti pour financer le voyage en mer d'un négociant.

**14 /** *Droit de bris* : Juridiquement, les épaves des naufrages sont d'abord encadrées par ce qu'on appelait '*le droit de bris*', pendant l'Ancien Régime, appelé aussi '*droit d'épave*' ou '*droit de lagan*'. Il s'agit d'un droit donnant la propriété des épaves et des cargaisons (donc des marchandises) des navires naufragés, au propriétaire des terres, sur lesquelles l'épave s'échouait. Une épave désigne tout objet dont on ne peut identifier le propriétaire. Actuellement en France, la récupération de biens sur une épave est interdite mais souvent pratiquée.

**15** / Le capitulaire '*Littorum custodiâ*' (ou *Capitulaire de la garde des côtes*) est un édit promulgué par Charlemagne, le roi des Francs et empereur du Saint-Empire romain, au début du IXe siècle. Il a été émis dans le but de renforcer la défense des côtes de l'Empire contre les attaques et les pillages maritimes. Ce capitulaire établissait des mesures spécifiques pour protéger les zones côtières et garantir la sécurité des populations locales. Il prévoyait la mise en place d'un système de surveillance des côtes, confié à des gardes côtiers appelés '*custodes litoris*'. Ces gardes étaient responsables de la surveillance des activités maritimes, de la prévention des incursions ennemies et du signalement des dangers potentiels.

**16** / L'usage du français était courant dans la cour anglaise jusqu'en 1362 lorsque le roi Edouard III édicta un acte portant le nom de '*Statute of Pleading*' et ordonna que les procès soient menés en langue anglaise. Cet acte, rédigé en anglais et en français, est une reconnaissance officielle de l'anglais comme langue unique des tribunaux. Le motif en était que le français était peu employé par la population.

**17** / Article de GASTON-BRETON Tristan – « *La Compagnie des Indes, empire français en Asie* » – LES ECHOS - 26 juillet 2012

**18** / GROTIUS « *Mare Liberum, sive de jure quod batavis competit ad indicana commercia* » - 1609

**19** / Extrait des « *Annales du sauvetage maritime* » de 1900 – consultées aux archives départementales de Loire-Atlantique :

C'est le 22 Avril 1865 que M. de CHASSELOUP-LAUBAT, Ministre de la Marine, notifiait aux Autorités Maritimes la création de la Société et le 11 Mai de la même année que M. Armand BEHIC, Ministre du Commerce et des Travaux Publics en avisait les Préfets et les Chambres de Commerce : '*Une Société Centrale de Sauvetage s'est constituée à Paris sous la Présidence de l'Amiral RIGault DE GENOUILLY. Cette Société dont l'action doit s'étendre sur toutes les parties dangereuses de nos côtes, réunit toutes les conditions nécessaires pour répondre au but de son institution. Le sauvetage maritime se trouve ainsi entre les mains d'une Société qui, avec l'appui de l'Administration, ne peut manquer de rendre aux populations de notre littoral les services les plus signalés.*'

**20** / Le terme '*société*' sera remplacé par celui d'*association* à partir de l'adoption de la loi du 1<sup>er</sup> juillet 1901 et du décret du 16 août 1901. Cette loi a été mise en place par le gouvernement de WALDECK-ROUSSEAU.

**21** / L'histoire de SELKIRK n'est pas unique, plusieurs marins connurent des histoires identiques, notamment un espagnol du nom de PEDRO LUIS SERRANO, également connu pour être resté bloqué sept ans sur une petite île déserte, au XVI<sup>ème</sup> siècle après avoir fait naufrage sur une petite île des Caraïbes au large de la côte du Nicaragua en 1520.

**22** / NARCISSE PELLETIER est né en 1844 en Vendée et mort en 1894 à Saint-Nazaire, ce marin français est connu pour son naufrage en Australie mais surtout pour son intégration au sein d'une tribu d'aborigènes. En 1858, alors qu'il a quatorze ans et qu'il est mousse, le navire sur lequel il voyage *LE SAINT PAUL*, fait naufrage et après avoir été abandonné par l'équipage sur les côtes australiennes, il s'intègre à une tribu d'aborigènes et sera rebaptisé '*Amglo*' par les autochtones, avant d'être redécouvert, dix-sept ans plus tard. Il sera ramené à sa famille en France et finira sa vie comme gardien de phare.

**23** / Article de AUGEREAU Jean-François – « *A-t-on retrouvé l'épave de 'la Méduse' ?* » - 25 décembre 1980 – LE MONDE

Rendus célèbres par le tableau du peintre GERICAULT et qui fait référence à un fait survenu en 1816. La frégate *LA MÉDUSE* quitte l'île d'Aix pour le Sénégal sous le commandement de CHAUMAREYS qui va multiplier les erreurs de navigation faisant ainsi échouer son navire sur un banc de sable au large de la Mauritanie. Pour désensabler le navire, un ponton est construit à la hâte. Il s'agit d'une construction de 12 mètres sur 6 surnommée alors « la machine » mais c'est un échec, on décide d'évacuer le navire. Les marins s'entassent à 147 sur la machine remorquée par des cabots mais le radeau est trop lourd et l'ordre est donné de couper les amarres ! Le radeau est alors abandonné dans les flots et dérive 13 jours sans eau ni nourriture, ils n'ont quasiment rien à manger et vont devoir se contenter de boire leur propre urine pour survivre, puis vont s'entretuer dès les premières nuits. Ce qui va rapidement entraîner des mutineries, des noyades et des bagarres mais aussi des accès de folies et du cannibalisme. Le 17 juillet, le brick *L'ARGUS* recueille les survivants qui ne sont plus que 15. À leur retour, deux d'entre eux : Alexandre CORREARD et Jean-Baptiste SAVIGNY publient un récit du naufrage. L'épave de la Méduse quant à elle, sera retrouvée en 1980.

**24** / L'île Tromelin est située dans l'océan indien, dépourvue d'eau potable et sur laquelle toute culture est impossible, a été le lieu d'un épisode tragique en 1761 lorsque *L'UTILE*, une frégate de la Compagnie française des Indes orientales, commandée par le capitaine JEAN DE LA FARGUE, fait naufrage sur les récifs coralliens de l'île. Lors du naufrage, l'équipage et une soixantaine de malgaches arrivent à rejoindre l'île. Le lieutenant, BARTHELEMY CASTELLAN DU VERNET reprend le commandement de ce qui reste de l'équipage et fait construire deux campements, un pour l'équipage et l'autre pour les esclaves, puis fait démarrer la construction d'une embarcation avec les matériaux récupérés de l'épave. Deux mois après le naufrage, les 122 hommes d'équipage restants y prennent place difficilement, laissant les malgaches sur l'île en leur promettant de revenir les chercher. Les marins atteignent Madagascar en un peu plus de quatre jours et sont transférés à l'île Bourbon (aujourd'hui île de La Réunion) puis à l'Île de France (aujourd'hui l'île Maurice). Castellan demande de nombreuses fois l'autorisation d'aller secourir les esclaves restés sur l'île mais cette promesse ne pourra pas aboutir car le Gouverneur de l'île, Antoine-ANTOINE MARIE DESFORGES-BOUCHER refusera catégoriquement au lieutenant de lui fournir une autre embarcation pour revenir chercher les esclaves qu'il avait abandonnés sur l'île Tromelin, prétextant que le transport d'esclaves serait de nature à créer des litiges avec les anglais, grands rivaux sur les mers. Il faudra attendre quinze années supplémentaires pour que JACQUES MARIE BOUDIN DE TROMELIN commandant de *LA DAUPHINE*, récupère les huit derniers survivants : sept femmes et un enfant de huit mois. En arrivant sur place, il découvre que les survivants sont vêtus d'habits en plumes tressées et qu'ils ont réussi, pendant toutes ces années, à maintenir un feu allumé grâce au bois restant de l'épave. L'île conservera d'ailleurs désormais son nom de manière définitive à partir du XIX<sup>ème</sup> siècle.

**25** / Extrait des « *Annales du sauvetage maritime* » de 1900 – consultées aux archives départementales de Loire-Atlantique

« *Le budget de la Société centrale, provenant exclusivement de dons et souscriptions volontaires, de legs* »

**26** / Livre de PIOUFFRE Gérard et RUBINSTEIN Bernard - « *Sauveteurs en mer* » – Editions OUEST - FRANCE – 2017

**27** / Extrait des « *Annales du sauvetage maritime* » de 1900 – consultées aux archives départementales de Loire-Atlantique

« *La Société entretient sur tout le littoral un matériel considérable (...) qu'elle améliore et augmente sans cesse suivant les ressources mises à sa disposition par les personnes généreuses qui s'intéressent au sort de nos marins* »

**28** / Editorial de CHEVALIER Éric – SAUVETAGE MAGAZINE n°163 – 1<sup>er</sup> trimestre 2023

**29** / Fiche sur la plaisance éditée par le Ministère de la Transition écologique et solidaire - juillet 2019

**30** / Communiqué conjoint du Ministère des Armées (Marine Nationale) et de la U.S. Coast Guard Atlantic Area Command - 23 juin 2023

Par exemple, chaque année, le *Joint Arctic Command* (JACO), et le Commandement en chef Préfecture Maritime (PREMAR CECLANT), coordonnent une centaine d'opérations SAR (Search and Rescue) afin de renforcer l'interopérabilité, l'amélioration des procédures. Parmi les exercices de recherche et de sauvetage : la réalisation d'entraînements mutuels, au remorquage et à l'assistance à un navire sinistré mais aussi la recherche de disparus après le retournement d'une embarcation.

**31** / Documentaire réalisé par MOSCARA Nicolas - « *Les sauveteurs de la mer* » - Émission : Case documentaire (Hors-Série) - FRANCE 3 (PATRICK SPICA PRODUCTIONS) - diffusée le 16 septembre 2013

**32** / Site LES ABEILLES ECONOM GROUP - « *L'histoire des Abeilles – un fleuron de l'armement français depuis 1864* » - Consulté le 29 juin 2023

**33** / Entretien avec le Lieutenant Frédéric DI MARTINO, de la Gendarmerie Maritime de Lorient

**34** / Entretien avec Monsieur Arnaud PICARD, Directeur des Services Douaniers Manche Mer du Nord Atlantique

**35** / Extrait des « *Annales du sauvetage maritime* » de 1900 – consultées aux archives départementales de Loire-Atlantique

*Sur le travail conjoint de la douane et de La Société centrale de Sauvetage des Naufragés (...)*

*La Société centrale de Sauvetage des Naufragés possède quatre-vingt-douze stations de canots en plein fonctionnement. Ses postes de porte-amarres et de secours, au nombre de plus de 500, sont répartis sur tout le littoral et confiés aux agents du service actif des douanes qui s'en servent dans toutes les occasions avec une grande habileté et le plus complet dévouement.*

**36** / Site de la DIRECTION NATIONALE GARDE-COTES DES DOUANES - « *Le service garde-côtes exerce un contrôle douanier et fiscal aux frontières maritimes de l'Union européenne* » - consulté le 30 juin 2023

**37** / Règlement d'emploi des équipes spécialisées – « *Sauvetage aquatique* » - Groupement Couverture des Risques du SDIS 56 - 4 mai 2022

**38** / Article - « *Nautique, des secours repensés* » – NEUF SUR SDIS - Février 2023

**39** / Article de DUPONT Jean-Marie – « *Les CRS chez les copains* » - LE MONDE - 2 septembre 1965

**40** / Site de la FEDERATION FRANCAISE DE SAUVETAGE ET DE SECOURISME – « *L'Histoire de la Fédération* » - Consulté le 10 mai 2023

**41** / Entrevue de MAZZER Anthony, Fondateur de la compétition *l'Oceanperf Challenge*

**42** / Entretien avec le Chef du Service Opérations du CROSS ETEL Monsieur Jean-Baptiste MICHEL, Administrateur principal des affaires maritimes

**43** / Entretien avec Monsieur Nicolas MONERIE, du Centre de Sécurité des Navires de Saint-Nazaire

**44** / Livre de BELHACHE Christian - « *Le droit des baignades* » – Editions BERGER-LEVRAULT (7<sup>ème</sup> édition) – 2018

**45** / Circulaire sur la « *Contribution des SDIS aux opérations de recherche et de sauvetage en mer* » - 4 mai 2012

**46** / Guide de la Doctrine Opérationnelle - « *Interventions à bord des navires et des bateaux en milieu maritime* » – DIRECTION GENERALE DE LA SECURITE CIVILE ET DE LA GESTION DES CRISES - Novembre 2017

**47** / Article de GALLOIS Stéphane – « *La SNSM forme les marins de la Douane et de la Marine nationale au sauvetage de naufragés* » – OUEST-FRANCE - 27 mars 2022

**48** / Article de HAZERA Jean-Claude - « *Le Havre, une somme de bonnes volontés évite l'embrasement du port de plaisance* » – SAUVETAGE MAGAZINE n°164 - 2<sup>ème</sup> trimestre 2023

**49** / Entretien avec le Sergent-chef Roland CHAUVEAU, chef de bord SAV 3 du CIS La Baule-Guérande

**50** / Livret de PETIT-PREVOST Eloïse, DIALLO Alpha et AUGER Anaïs – « *Les obligations des Etats en matière de secours en mer* » – UNIVERSITE D'ANGERS - 2018

**51** / Entretien avec Madame Gwenaëlle PERICO, Juriste du Groupement Ressources Administratives Juridiques

**52** / Extrait des « *Annales du sauvetage maritime* » - 1<sup>er</sup> janvier 1952 – consultées aux archives départementales de Loire-Atlantique

*Ces Conférences se sont réunies successivement en 1924 à Londres (pour le centenaire de la Royal National Life Boat Institution), en 1928 à Paris, en 1932 à Rotterdam, en 1938 à Göteborg. Interrompue par la seconde guerre mondiale, la tradition a été renouée en 1947 à Oslo.*

**53** / Livre de DUSSOL Dominique - « *Douane - Une longue histoire à déclarer* » - Editions LE FESTIN – 2019

Après être tombés à l'abandon après la Seconde Guerre mondiale, les sentiers retrouvèrent un nouveau souffle, d'abord à la fin des années 1960, grâce à la fédération française des randonnées qui y aménagea des GR (chemins de grande randonnée). Mais, surtout, la loi du 31 décembre 1976 imposa un droit de passage pour les promeneurs (uniquement piétons) en bordure de toutes les côtes maritimes.

**54** / Projet de résolution MSC.167(78) adoptée le 20 mai 2004 - COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME

**55** / Fiche documentaire – « *La fonction garde-côtes* » - INSTITUT FRANÇAIS DE LA MER - 18 mai 2010

**SOURCES DOCUMENTAIRES**

*Document audiovisuel (reportage vidéo)*

Reportage de MOSCARA Nicolas - « *Les sauveteurs de la mer* » Émission : Case documentaire (Hors-Série) - diffusé le 16 septembre 2013 - France 3 PATRICK SPICA PRODUCTIONS

Documentaire « *La Douane – un acteur essentiel de l’action de l’Etat en mer* » - mis en ligne le 7 juin 2022 – DOUANE FRANCAISE

*Sources webographiques*

« *L’encadrement juridique du sauvetage en mer* », Association Legisplaisance, publié le 27 juillet 2020

« *Les premiers outils du repérage en mer* », Association Legisplaisance, publié le 17 novembre 2020

« *La construction navale : Moteur de l’essor d’une civilisation* », Association Legisplaisance, publié le 11 mars 2021

« *Monstres et créatures des mers* », Association Legisplaisance, publié le 30 novembre 2020

« *Naufrages et épaves maritimes - de la culture au droit* », Association Legisplaisance, publié le 2 décembre 2020

« *Aux sources d’une île* », Association Legisplaisance, publié le 11 mars 2021

« *De la liberté en mer* », Association Legisplaisance, publié le 5 janvier 2021

« *Sauvetage et surveillance en mer* », Secrétariat d’État chargé de la Mer, consulté le 9 mai 2023

« *L'histoire des Abeilles – un fleuron de l'armement français depuis 1864* », Les Abeilles International, consulté le 29 juin 2023

« *Le service garde-côtes exerce un contrôle douanier et fiscal aux frontières maritimes de l'Union européenne* », Direction Nationale Garde-côtes des Douanes, consulté le 30 juin 2023

« *L'Histoire de la Fédération* », Fédération Française de Sauvetage et de Secourisme, consulté le 10 mai 2023

### **LISTE DES ENTRETIENS**

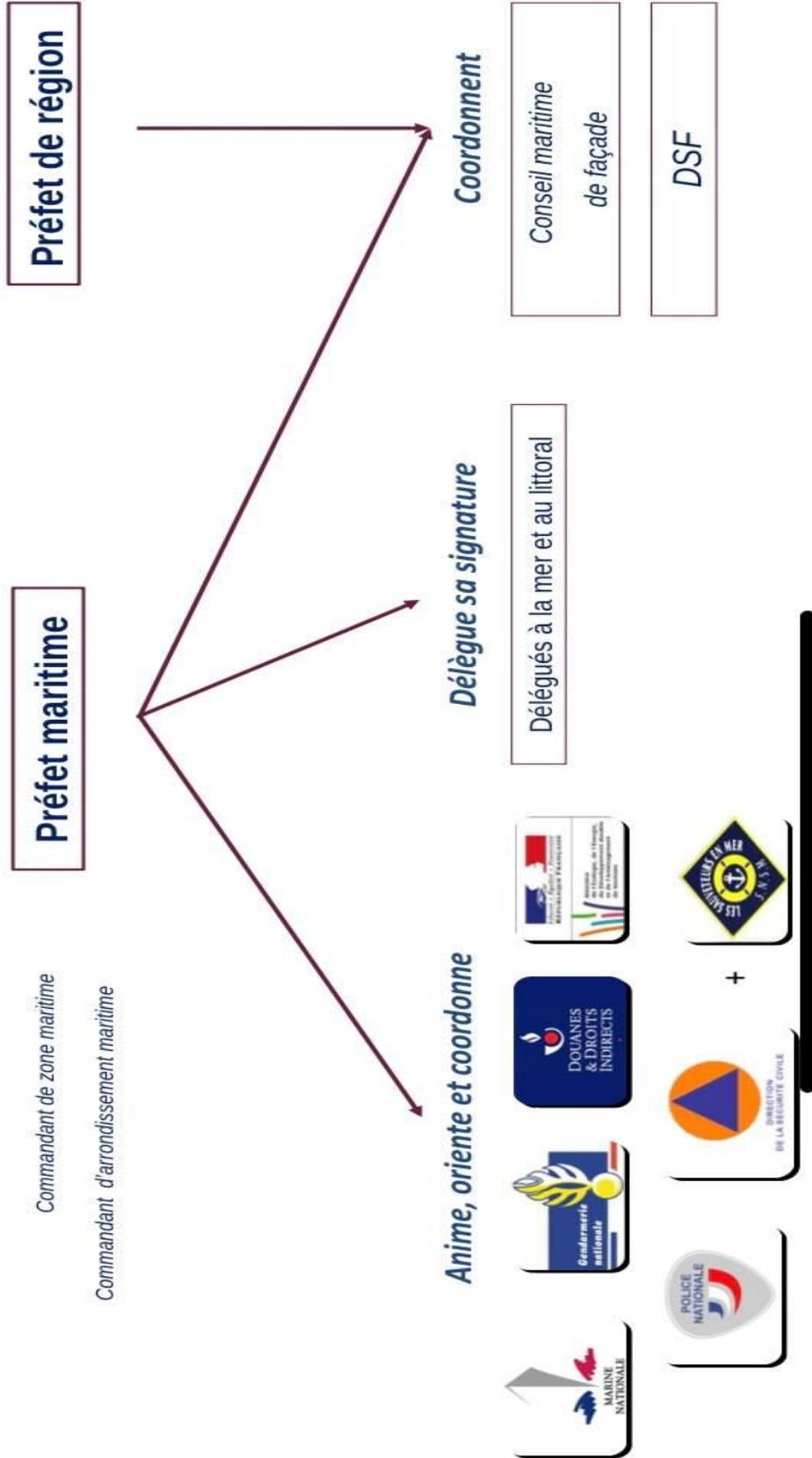
- Entretien avec le Sergent-chef Roland CHAUVEAU, chef de bord SAV 3
- Entretien avec le Capitaine Jérémie BLIN, du Centre d'Incendie et de Secours de Saint-Nazaire,
- Entretien avec le Lieutenant Morgane QUERE, du Groupement Ouest de Saint-Nazaire,
- Entretien avec le Lieutenant Frédéric DI MARTINO, de la Gendarmerie Maritime de Lorient,
- Entretien avec Monsieur Jean-Baptiste MICHEL, du Service des Opérations du CROSS Etel,
- Entretien avec Monsieur Nicolas MONERIE, du Centre de Sécurité des Navires de Saint-Nazaire,
- Entretien avec Madame Gwenaëlle PERICO, Juriste du Groupement Ressources Administratives Juridiques,
- Entretien avec Monsieur Arnaud PICARD, Directeur des Services Douaniers Manche Mer du Nord Atlantique.

### **SCHEMAS**

**1 / Structure de l'action de l'Etat en mer – DOUANES GARDE COTES**

**2 / Délimitations de l'espace maritime français – AGENCE DES AIRES MARINES PROTEGEES**

# La structure de l'action de l'Etat en mer



Préfet de région

Préfet maritime

Anime, oriente et coordonne

Délègue sa signature

Coordonnent



Délégués à la mer et au littoral

Conseil maritime de façade

DSF

Commandant de zone maritime  
Commandant d'arrondissement maritime





**Pour la rédaction de ce mémoire, toutes les consignes liées au traitement du texte ont été respectées : caractères de taille 12, police Times New Roman, interligne de 1.5, marge gauche de 4 cm, marge droite de 1.5 cm, marges hautes et basse de 2 cm**