BULLETIN OFFICIEL DES ARMEES

Edition Chronologique

PARTIE PERMANENTE
Marine nationale

CIRCULAIRE N° 1836/M/6/4
relative à l'assistance, au sauvetage et au remorquage.

Du *12 février 1947*

ÉTAT-MAJOR GÉNÉRAL : *4e Bureau ; 3e Bureau n° 1836 M. 6-4.*

DIRECTION CENTRALE DE L'INTENDANCE MARITIME : *Bureau des Approvisionnements de la Flotte et des Transports généraux, Section des Réquisitions et Prises maritimes..*

CIRCULAIRE N° 1836/M/6/4 relative à l'assistance, au sauvetage et au remorquage.

Du 12 février 1947

Pièce(s) Jointe(s) :

Circulaire du 7 avril 1926 (BO/M, p. 560 ; BOR/M, p. 60).
Circulaire n° 45/INT/6 du 10 janvier 1947 [BO/M, p. 6 ; texte abrogé par notification d'abrogation du 29 avril 1998 (BOC, p. 1700)].

Modifié par :

1er modificatif du 16 juin 1956 (BO/M, p. 2013).

Classement dans l'édition méthodique : BOEM 462.2.2.

Référence de publication : BO/M, p. 194 ; BOR/M, p. 25.

---

1. Bien que les circulaires de référence concernant le règlement des services rendus aux navires par les bâtiments et remorqueurs de la marine nationale, notamment en matière d'assistance ou de sauvetage, soient toujours en vigueur, il a paru nécessaire de mettre à la disposition des autorités à terre et des bâtiments une instruction sommaire comportant les contrats types dont la signature doit être recherchée le cas échéant.

Cette instruction qui doit faciliter la tâche des exécutants, ne saurait en principe, les dispenser de se reporter aux textes de base.

2. Les deux cas qui peuvent se présenter différent par les circonstances qui accompagnent la demande de service et par le mode de rémunération de ce navire. Ces deux cas sont, d'une part, l'assistance ou le sauvetage et, d'autre part, le remorquage normal.

3. ASSISTANCE OU SAUVETAGE.

Quand un navire a fait un signal de détresse (*SOS*), les vies humaines sont en danger, les bâtiments de la marine militaire sont tenus de se porter à son secours.

Lorsque, d'autre part, un capitaine jugeant la sécurité de son navire gravement compromise, a demandé d'urgence l'aide des bâtiments qui se trouvent à proximité, s'il n'y a pas de signal de détresse, ceux-ci ne sont pas tenus de se porter à son secours mais peuvent le faire et même en général, doivent le faire en demandant si possible, l'accord de l'autorité maritime locale, désignée au paragraphe 6 ci-dessous. Dans un cas comme dans l'autre, il y a assistance ou sauvetage.

L'urgence est généralement telle qu'il n'est le plus souvent pas possible d'établir un contrat écrit. Il y a alors contrat tacite consacré par les conventions et usages internationaux, d'après lesquels le sauvetage ou l'assistance, sont des opérations aléatoires, pour lesquelles la rémunération ne dépend que du résultat. Elle est nulle si le navire est perdu malgré les efforts du bâtiment ou du remorqueur ou sauvé par un autre que lui (No cure no pay) ; en cas de succès total ou partiel, elle doit être calculée conformément à la convention internationale de Bruxelles du 23 septembre 1910 et à la loi française du 29 avril 1916 qui attribuent au sauveteur une part de la valeur du navire sauvé de sa cargaison et du fret.

Bien entendu, si les circonstances le permettent les dispositions « No cure no pay » peuvent être elles-mêmes constatées dans un contrat, établi préalablement aux opérations.

Cette manière de faire diminue les risques de contestations *(voir modèle I en annexe).*

4. REMORQUAGE NORMAL.

Lorsque le navire n'est pas en danger ou que sa situation, quelle qu'elle soit, ne risque pas d'être aggravée par un délai, le capitaine peut demander le concours d'un ou plusieurs engins de la marine nationale. Il s'agit alors d'un service normal qui sera effectué, si la marine le juge bon, dans les conditions de l'instruction du 27 octobre 1932 sur les prêts de matériel, après établissement d'un contrat qui sera signé par le capitaine, s'il est habilité à le faire, ou par le représentant qualifié des armateurs. La rémunération sera proportionnée au service rendu, évaluée d'après les tarifs locaux de la marine.

5. Ce dernier cas présente moins d'intérêt pour la marine. Cependant, eu égard à la faiblesse des moyens du secteur civil, elle ne doit pas hésiter à intervenir dans l'intérêt de l'économie générale. Mais puisqu'il n'y a pas urgence, la décision ne doit pas, en principe, être prise par les commandants de bâtiments ou patrons de remorqueurs, mais par l'autorité maritime locale définie au paragraphe 6 ci-dessous. Le capitaine du navire demandeur ne sera d'ailleurs pas toujours habilité à signer un contrat de remorquage. Il faudra passer par l'intermédiaire d'un représentant qualifié des armateurs (compagnie de navigation en général) et l'autorité maritime à terre aura seule la possibilité de le faire.

6. Il est d'ailleurs à souligner que la signature d'un contrat appartient normalement aux autorités maritimes définies par l'instruction nº 692/EMGM/3 du 27 novembre 1946 et la circulaire nº 1314/EMGM/1 du 14 décembre 1946 même dans le cas du contrat *« No cure no pay »,* si ce contrat peut être établi. Ce n'est que si les circonstances ne permettent pas l'intervention de ces autorités avant le début des opérations, que les commandants des bâtiments ou patrons de remorqueurs sont habilités à conclure ce contrat avec le capitaine du navire sinistré.

7. RÉSUMÉ.

La conduite à tenir en présence d'une *demande d'assistance ou de sauvetage est donc la suivante :*

S'il y a signal de détresse :

1. Se porter au secours du navire sinistré ;

2. Essayer d'obtenir du capitaine la signature d'un contrat « No cure no pay » (*modèle I en annexe)* ;

3. Si le capitaine ne fait pas d'objection de principe mais ne peut matériellement signer ce contrat, lui faire préciser par radio, sinon par écrit, qu'il demande bien « assistance ou sauvetage » (le terme « salvage » s'emploie en anglais dans les deux cas) ; effectuer les opérations de sauvetage en s'en remettant pour le règlement financier, aux conventions internationales, mais faire signer dès que possible par le capitaine une reconnaissance de service rendu *(modèle III en annexe)* ;

4. Si, malgré le signal de détresse, le capitaine fait des objections à accepter la formule « No cure no pay » et demande à conclure un contrat ordinaire de remorquage (cas où il considère le sauvetage de son navire comme extrêmement probable), en référer autant que possible à l'autorité désignée au paragraphe 6. Si cette autorité ne peut être atteinte ou si son intervention doit entraîner des délais inadmissibles, agir au mieux des intérêts de l'État et signer, le cas échéant, un contrat du modèle II joint en annexe.

S'il n'y a pas signal de détresse :

Agir de même mais ne se porter au secours du navire qu'après avoir obtenu l'accord de l'autorité maritime dont dépend le bâtiment de l'État, s'il est possible d'entrer en liaison avec cette autorité dans des délais admissibles.

En présence d'une demande de remorquage normal :

En référer à l'autorité désignée au paragraphe 6 ci-dessus, à qui il appartient de signer le contrat du modèle II joint en annexe. Le commandant ou patron du bâtiment de l'État n'est autorisé à signer ce contrat lui-même que lorsque l'intervention de cette autorité risque d'entraîner des délais inadmissibles.

Le Vice-Amiral, Major général de la Marine,

JAUJARD.

Figure MODELE I.(Modifié le 16 juin 1956.)MODELE D'ASSISTANCE OU SAUVETAGE « NO CURE NO PAY ».

Bord, le

Entre
D'une part, le (1)
agissant au nom et pour le compte de l'Etat français;

D'autre part, M. capitaine du navire assisté de ses assureurs (2), navire actuellement échoué (3) sur

Il est convenu ce qui suit :

1° Le sauveteur s'engage à consacrer tous ses efforts, avec tous les moyens dont il dispose, ou par tous autres qu'il pourra prendre, à assister le et sa cargaison (2) et le (les) mettre à l'abri dans le port de le plus proche.

2° Le sauveteur fournira, à ses propres risques, toute aide et toute force, ainsi que la main-d'œuvre convenable.

3° Pendant la durée de l'assistance, il sera permis au sauveteur d'user à titre gratuit, dans toute la mesure du possible, des agrès, apparaux et de tout ce qui appartient au bâtiment à assister.

Il est précisé, en outre, que les dommages comme pertes, qui pourraient arriver audit navire ou à sa cargaison, seront entièrement supportés par les armateurs, assureurs ou chargeurs respectifs, le sauveteur ne pouvant, dans aucun cas, être tenu pour responsable des dommages ou pertes résultant de l'assistance ou du sauvetage, qu'il en soit ou non la cause.

4° En cas d'insuccès, il n'y aura pas lieu à paiement (No cure no pay). Toutefois, si l'assistance ne réussit que partiellement sans qu'il y ait négligence, manque de capacité professionnelle ou de soin de la part du sauveteur et que le bâtiment ou la cargaison (1) soit partiellement sauvé, la marine nationale se réserve de réclamer une indemnité raisonnable.

5° La rémunération, qui sera réclamée par la marine nationale en cas de succès, sera fixée conformément à la loi française du 29 avril 1916, et ceci, autant que possible, d'un commun accord entre la marine nationale et l'armateur du navire assisté ou son représentant accrédité.

Cet accord devra être suivi du versement immédiat au service compétent de la marine nationale du port de l'indemnité fixée ou, à défaut, d'un engagement ferme de paiement en bonne et due forme, avalisé par une banque connue.

Pour le règlement de cette assistance, le capitaine du navire assisté déclare une élection de domicile chez (4).

Si cet accord ne peut être obtenu ou si les garanties exigées ne sont pas fournies, la marine nationale entend recourir au tribunal de commerce pour obtenir les mesures conservatoires utiles en attendant un jugement définitif, vendu par le tribunal compétent.

Fait en double exemplaire :
à

Le (2)

Le capitaine du navire assisté,

Lu et approuvé :

---

(1) Noms, grade et fonctions de l'autorité signataire du contrat.
(2) Rayer les mots inutiles.
(3) Préciser brièvement la position du navire réclamant assistance.
(4) Nom et adresse du consignataire ou de l'assureur qui se sera, localement, coupé de l'assistance.

Figure MODELE II.MODELE DE CONTRAT DE REMORQUAGE.

Entre

et

Il a été arrêté et convenu ce qui suit :

1° Le demande le remorquage du navire appartenant à de à par le remorqueur de la marine nationale qui accepte.

2° Le règlement de ce remorquage sera effectué au profit de la marine nationale par les soins de .

3° Le remorquage sera effectué selon les clauses et conditions prévues pour les cessions et prêts du matériel de la marine et les tarifs de remorquage du port de auquel est rattaché le remorqueur .

4° En cas de contestation, le règlement en sera effectué en dernier ressort par décision de M. le ministre de la marine.

Figure MODELE III.RECONNAISSANCE DE SERVICE RENDU.

Le commandant le de la compagnie (1) reconnaît avoir été assisté ou sauveté par le (2) entre le (3) et le (4) à (4) alors que (5) .

Fait à , le

---

(1) Nom du capitaine commandant le navire assisté, nom du navire et de la compagnie propriétaire.

(2) Nom du bâtiment ou du remorqueur de la marine nationale.

(3) Jour et heure.

(4) Position.

(5) S'efforcer d'indiquer ici quelques détails précisant en gros la situation initiale du bâtiment et prouvant ainsi qu'il était bien dans la nécessité d'être *assisté* et non *simplement remorqué*.