



Lauren Burse, Justine Ferland, Marc-André Renold

Juin 2015

Naufrage du Mercedes – Odyssey Marine Exploration Inc. c. Navire naufragé non identifié

Odyssey Marine Exploration – Spain/Espagne – Peru/Pérou – United States/États-Unis – Archaeological object/objet archéologique – Colonialism/colonialisme – Post 1970 restitution claims/demandes de restitution post 1970 – Judicial claim/action en justice – Judicial decision/décision judiciaire – Ownership/propriété – Jurisdiction/conflit de juridiction – State immunity/immunité des États – Act of State – Anti-seizure legislation/garantie de restitution – Request denied/rejet de la demande – Unconditional restitution/restitution sans condition

En 2007, la société Odyssey Marine Exploration Inc. découvre l'épave du Nuestra Señora de las Mercedes, une frégate de la marine royale espagnole, chargée de plusieurs tonnes de pièces de monnaie. La société Odyssey engage une action in rem devant la justice américaine pour se voir reconnaître la propriété de l'épave et des pièces. Le tribunal de première instance a jugé qu'en vertu de la loi sur l'immunité souveraine des États étrangers (FSIA), la justice américaine n'était pas compétente pour décider de la propriété du trésor. Par conséquent, la Mercedes et son trésor ont été placés sous la garde de l'Espagne.

I. Historique de l'affaire; II. Processus de résolution; III. Problèmes en droit; IV. Résolution du litige; V. Commentaire; VI. Sources

CENTRE DU DROIT DE L'ART – UNIVERSITÉ DE GENÈVE

PLATEFORME ARTHEMIS
art-adr@unige.ch – <https://unige.ch/art-adr>
 Ce matériel est protégé par le droit d'auteur.

I. Historique de l'affaire

Colonialisme – Demandes de restitution post 1970

- **1804** : un navire de la marine royale espagnole, la *Nuestra Señora de las Mercedes* (appelée *la Mercedes*), revient du Pérou les cales chargées de 900 000 pesos en argent, 5 809 pesos en or et de près de 2 000 lingots de cuivre et d'étain. Attaqué par une escadre britannique, le navire explose et coule¹.
- **Mars 2007** : la société **Odyssey Marine Exploration Inc.** (ci-après Odyssey), spécialisée dans la recherche d'épaves sous-marines, découvre l'épave d'un navire au fond de l'Atlantique à 100 milles à l'ouest du détroit de Gibraltar. Elle récupère 595 000 pièces dont la valeur est estimée à 500 millions de dollars².
- **9 avril 2007** : la société **Odyssey dépose une demande** auprès du tribunal fédéral de district de Floride (*US District Court for the Middle District of Florida*) concernant le « navire naufragé inconnu, ses appareils, son matériel, son équipement et sa cargaison » et tendant à ce que soit reconnu en sa faveur un **droit de possession et de propriété** en application du droit relatif à la découverte de trésors et le droit de recevoir **une récompense au titre de la loi relative à l'assistance** en mer (*law américain*).³
- **11 avril 2007** : la société Odyssey remet symboliquement au tribunal fédéral de district de Floride un petit bloc en bronze récupéré sur le navire et formule une demande de délivrance d'un **mandat de saisie in rem** à l'égard du navire naufragé, de ses appareils, de son matériel, de son équipement et de sa cargaison. Le tribunal **accueille la demande**, ordonne aux US Marshal de saisir le bloc de bronze et tout futur objet découvert/récupéré sur le navire naufragé. Le tribunal nomme la société Odyssey gardienne par substitution desdits objets⁴.
- **Été 2007** : l'**Espagne** affirme que le navire naufragé est *la Mercedes*. Invoquant le principe de l'immunité souveraine, elle conteste la demande formulée par Odyssey ainsi que la validité du mandat de saisie *in rem* à l'égard de *la Mercedes*. Au cours de la même période, le **Pérou** et 25 descendants des passagers du navire engagent également une action aux fins de se voir reconnaître la propriété de l'épave et de sa cargaison.
- **22 décembre 2009** : le tribunal de première instance se prononce en faveur de l'Espagne et rejette la demande de propriété de l'Odyssey et le mandat de saisie *in rem* au motif qu'il n'a pas **compétence** pour traiter cette demande⁵. Le juge ordonne à l'Odyssey de rendre les pièces à l'Espagne dans un délai de dix jours, mais l'Odyssey interjette appel.
- **21 septembre 2011** : la Cour fédérale d'appel du onzième circuit (**US Court of Appeals for the Eleventh Circuit**) confirme le jugement rendu par le tribunal de première instance⁶.
- **25 février 2012** : la société Odyssey rend les pièces à l'Espagne⁷.

¹ Edvard Pettersson, "Odyssey Marine Must Give Spain Shipwreck Treasure, Judge Says", *Bloomberg Business*, 18 février 2012, consulté le 16 juin 2015, <http://www.bloomberg.com/news/articles/2012-02-17/odyssey-marine-ordered-to-hand-shipwreck-treasure-to-spain>.

² Ibid.

³ *Odyssey Marine Exploration, Inc. v. Unidentified Shipwrecked Vessel*, 657 F.3d 1159 (11th Cir. 2011), at 1166.

⁴ Ibid.

⁵ *Odyssey Marine Exploration, Inc. v. Unidentified, Shipwrecked Vessel*, 675 F.Supp.2d 1126 (M.D. Fla. 2009).

⁶ *Odyssey Marine Exploration* (2011)

⁷ "Sunken treasure haul arrives in Spain from US", *BBC News*, 25 février 2012. Consulté le 28 octobre 2015, <http://www.bbc.com/news/world-us-canada-17158436>.

- **14 mai 2012** : la Cour suprême américaine (**US Supreme Court**) confirme le jugement rendu par la cour d'appel.

II. Processus de résolution

Action en justice – Décision judiciaire

- L'Espagne a appris la découverte de l'épave à la suite de la publication par Odyssey d'un avis de saisie conformément au mandat délivré par le tribunal fédéral de district de Floride le 11 avril 2007. Elle a intenté une action en justice pour s'opposer à la demande de propriété d'Odyssey et au mandat de saisie *in rem*. L'Espagne soutenait que *la Mercedes* était une frégate de la Marine royale espagnole qui avait explosé et coulé à pic lors d'une bataille en 1804. De ce fait, conformément à la loi sur l'immunité souveraine des États étrangers (*Foreign Sovereign Immunities Act* ou *FSIA*), *la Mercedes* jouissait d'une immunité judiciaire et en matière de saisie aux tats-Unis⁸.
- Par ailleurs, le Pérou et 25 descendants des passagers à bord de la Mercedes ont aussi saisi la justice pour se voir reconnaître la propriété des objets que l'épave recèle.

III. Problèmes en droit

Act of State – Garantie de restitution – Conflit de juridiction – Propriété – Immunité de l'Etat

- Affirmant que la justice américaine était incompétente pour juger de cette affaire, l'Espagne a demandé au tribunal de rejeter la demande d'Odyssey, d'annuler le mandat de saisie et la nomination de l'Odyssey comme gardienne par substitution de *la Mercedes* et le transfert de la garde des objets à l'Espagne⁹.
- Le Pérou, en tant qu'État successeur de l'Espagne, et les 25 descendants des passagers de *la Mercedes* faisaient valoir qu'ils jouissaient également d'un droit de propriété sur la Mercedes et sa cargaison.
- **L'incompétence matérielle du tribunal fédéral de district de Floride sur les pièces.**
- Conformément à la Constitution américaine, les tribunaux fédéraux américains sont seuls compétents pour statuer sur des actions *in rem* intentées contre un navire, à l'instar de l'action en revendication de propriété engagée par l'Odyssey contre l'épave et sa cargaison, mais « seulement si le tribunal a la garde et le contrôle exclusifs du bien en question »¹⁰. C'est pourquoi lorsqu'une partie à l'affaire formule une action *in rem*, le tribunal émet un mandat de saisie des pièces qui restent sous la garde du tribunal jusqu'à la fin de l'action en justice.
- Si la *res* en question est la propriété d'un État étranger, alors la compétence des tribunaux fédéraux à saisir la *res* est soumise aux dispositions de la FSIA. Ainsi, afin de savoir si le

⁸ Loi sur l'immunité souveraine des États étrangers (*Foreign Sovereign Immunities Act* ou *FSIA*), 28 U.S.C.A. § 1609 (1976).

⁹ *Odyssey Marine Exploration* (2011) à 1168.

¹⁰ Ibid, à 1171. Traduction du CDA.

- tribunal était compétent, le juge du tribunal fédéral de district de Floride a dû déterminer si la *res* en question appartenait à l'Espagne, puis s'il avait compétence conformément à la FSIA.
- Le tribunal de première instance et la cour d'appel ont estimé que la *res* était l'épave de la *Mercedes* et était donc bien la propriété de l'Espagne.
 - Concernant la compétence, le juge de première instance s'est d'abord référé à l'article 1609 de la FSIA qui dispose que « [...] la propriété d'un État étranger aux États-Unis jouit d'une immunité de saisie [,] de saisie conservatoire [,] et d'exécution [...]».¹¹
 - Même si la *Mercedes* n'a pas été en elle-même découverte aux États-Unis, elle a été considérée comme relevant de la compétence territoriale du tribunal fédéral de district aux fins de l'application de l'article 1609 de la FSIA. La raison est qu'Odyssey avait déposé une partie du navire (le petit bloc de bronze) auprès du tribunal. Le fait que l'Espagne n'était pas en possession de la *Mercedes* au moment de la saisie n'était pas pertinent¹².
 - Afin de résoudre la question de la compétence du tribunal, la société Odyssey devait prouver que l'une des exceptions énoncées aux articles 1610 et 1611 de la FSIA s'appliquait et accordait ainsi une compétence d'exécution sur la *res*. Mais la société américaine n'a pas été en mesure de le faire.
 - La société affirmait par ailleurs que le navire ne jouissait pas d'une immunité, car la *Mercedes* remplissait « une mission commerciale comme en atteste les documents, et non militaire, lorsqu'elle a coulé »¹³. Le tribunal de première instance et la cour d'appel ont tous deux rejeté « l'exception commerciale » évoquée par la société. La cour d'appel a souligné qu'un État étranger exerçait une activité commerciale en vertu de la FSIA lorsqu'« il agissait sur le marché comme une personne privée ordinaire, et non pas comme un État souverain », ce qui n'était pas le cas de la *Mercedes*. En transportant des pièces de monnaie dans une période de menace de guerre, cette dernière accomplissait un acte souverain.
 - **La demande du Pérou.** Le Pérou, en tant qu'État successeur de l'Espagne, a soutenu qu'il avait un droit supérieur sur la cargaison, qui venait « physiquement, culturellement et historiquement du Pérou »¹⁴. L'argument avancé par le Pérou était fondé sur les demandes d'exploitation formulées par l'Espagne, qui a contesté la compétence du tribunal fédéral de district à statuer sur cette question.
 - Le Pérou a soutenu que l'immunité de l'Espagne ne remettait pas en cause la compétence du tribunal fédéral de district à l'égard de l'action intentée par le Pérou concernant une partie de la *res*. Le tribunal a rejeté cet argument au motif que la confirmation de l'identité et de l'immunité espagnoles du navire avait éclipsé la question du « chevauchement juridictionnel » avec les tribunaux américains.
 - Le tribunal fédéral de district a indiqué que même dans le cas où il confirmait avoir compétence pour statuer sur la demande du Pérou, plusieurs raisons justifiaient qu'il décline sa compétence. La demande du Pérou était notamment fondée sur l'article 149 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer¹⁵ que ni les États-Unis ni le Pérou n'ont

¹¹ Ibid.

¹² *Odyssey Marine Exploration* (2011) at 1168.

¹³ Communiqué de presse, Odyssey Marine Exploration “Black Swan’ Case to Move to Appeals Court,” 23 décembre 2009. Consulté le 17 juin 2015, <http://www.shipwreck.net/pr194.php>.

¹⁴ *Odyssey Marine Exploration* (2009) at 1145.

¹⁵ Cette disposition encourage la préservation et la mise à disposition de “[a]ll objects of an archaeological and historical nature found in the Area [...] for the benefit of mankind as a whole [with] particular regard being paid to the

- ratifié. Le tribunal fédéral de district a ajouté qu'il n'existait pas de droit international coutumier s'appliquant aux litiges entre deux États souverains concurrents concernant un patrimoine culturel subaquatique découvert dans les eaux internationales¹⁶.
- Enfin, le tribunal fédéral de district a souligné que c'était la doctrine de l'*Act of state* qui s'appliquait pour le litige entre le Pérou et l'Espagne et ce, peu importe si l'on adoptait le point de vue d'une colonie exploitée ou d'une puissance souveraine utilisant ses ressources. Citant l'affaire République d'Autriche c. Altmann¹⁷, le tribunal de district a déclaré qu'il ne pouvait examiner la validité d'actes publics commis par une puissance souveraine étrangère reconnue sur son propre territoire.
 - **Pas de divisibilité entre l'épave de la Mercedes et sa cargaison.** La société Odyssey, le Pérou et les 25 demandeurs individuels ont affirmé que si la Mercedes jouissait de l'immunité, sa cargaison, ainsi que les trésors qui avaient été récupérés, ne pouvaient en jouir car ils appartenaient à des particuliers. La cour d'appel a rejeté cet argument déclarant que la cargaison et l'épave étaient indissociables aux fins d'application des règles en matière d'immunité¹⁸.
 - **Retour de la res en Espagne.** Après avoir décliné sa compétence en raison de l'immunité souveraine de la Mercedes, le tribunal a annulé le mandat de saisie et ordonné à la société Odyssey, en qualité de gardien par substitution, de rendre la res à l'Espagne.
 - La cour d'appel a noté que les *Federal Supplemental Admiralty Rules* ne précisaient pas à qui la res devait être remise dans le cas où le tribunal n'avait pas compétence matérielle sur le bien en question. Lesdites règles mentionnent seulement que la res doit être rendue selon « les termes et conditions » que le juge considère comme étant les plus appropriés. Dans la présente affaire, rendre la res à la société Odyssey plutôt qu'à l'Espagne aurait été contraire aux droits de l'Espagne en vertu du traité de 1902 d'amitié et de relations générales (*Treaty of Friendship and General Relations*) conclu entre les États-Unis et l'Espagne. Ce traité exigeait que les États-Unis accordent aux navires naufragés espagnols la même protection et les mêmes immunités que celles accordées aux navires naufragés américains dans des circonstances similaires¹⁹. Les États-Unis protègent leurs navires de guerre coulés contre tout accès et toute possession non autorisés par des personnes privées. Conformément au traité, la Mercedes jouit ainsi de la même protection et des mêmes immunités contre les accès et sauvetages non autorisés.

preferential rights of the State or country of origin, or the State of cultural origin, or the State of historical and archaeological origin”.

¹⁶ *Odyssey Marine Exploration* (2009) at 1146.

¹⁷ 541 U.S. 677, 700. Voir aussi Caroline Renold, Alessandro Chechi, Anne Laure Bandle, Marc-André Renold, “Case 6 Klimt Paintings – Maria Altmann and Austria,” *Plateforme ArThemis* (<http://unige.ch/art-adr>), Centre du droit de l'art, Université de Genève.

¹⁸ *Odyssey Marine Exploration* (2011) at 1180.

¹⁹ *Ibid* at 1183.

IV. Résolution du litige

Rejet de la demande – Restitution sans condition

- La demande de rejet de la demande d'Odyssey formulée par l'Espagne a été accueillie et toutes les demandes contre la *res* ont été rejetées sans préjudice. Le tribunal fédéral de district a renoncé au contrôle qu'il exerçait sur la *res* et l'a rendue à l'Espagne. Cette dernière avait un intérêt souverain pour l'objet avant que la société Odyssey n'intente une action en justice. L'intégralité de la *res*, y compris la cargaison de *la Mercedes*, devait être placée sous la garde de l'Espagne.
- La cour d'appel a confirmé le jugement rendu par le tribunal de première instance et a rejeté les demandes et les arguments formulés par la société Odyssee, le Pérou et les 25 descendants. La Cour suprême des États-Unis a confirmé l'arrêt rendu par la cour d'appel dans une décision non motivée.
- La société Odyssey a essayé sans succès de contester la décision de la cour suprême mais a fini par s'y conformer.

V. Commentaire

- L'UNESCO et la Convention sur la protection du patrimoine culturel subaquatique s'opposent fermement à l'utilisation des sites subaquatiques à des fins commerciales, mais seules quelques grandes nations ont ratifié cette convention²⁰.
- Le juge Mark Pizzo a déclaré que « plus de deux cents années se sont écoulées depuis l'explosion de *la Mercedes* [...], le droit international reconnaît la solennité de ce mémorial et l'intérêt souverain de l'Espagne à le préserver »²¹. Le juge de première instance Steven D. Merryday a ajouté que « l'ineffable vérité de cette affaire est que *la Mercedes* est un navire espagnol, que l'épave de ce navire, sa cargaison et tout reste humain qui pourraient s'y trouver constituent le patrimoine naturel et légal de l'Espagne et jouissent du droit, en toute conscience et en application de la loi, de demeurer intacts pour l'éternité en l'absence de consentement de l'Espagne et en dépit des aspirations contraire de tout homme »²². Ces propos témoignent de ce que les juges américains ont fondé leurs décisions non seulement sur des motifs strictement juridiques, mais aussi en tenant compte des aspects éthique et moraux de l'affaire.
- Le Président Clinton s'est également exprimé sur le sujet et a fait part de son inquiétude concernant les récentes avancées technologiques qui rendent désormais accessibles des navires d'États coulés et a affirmé que les États-Unis « reconnaissent que le titre de propriété d'un navire d'État américain ou étranger coulé, où qu'il se trouve, ne s'éteint pas avec le temps, quel que soit le moment où ce navire d'État coulé a été perdu en mer »²³.

²⁰ Fincham, Derek, "UNESCO Wants HMS Victory Preserved," *Illicit Cultural Property*, 6 février 2009, consulté le 16 juin 2015, <http://illicitculturalproperty.com/unesco-wants-hms-victory-preserved/>.

²¹ *Odyssey Marine Exploration* (2009) at 1148.

²² *Ibid* at 1128.

²³ *Ibid.* at 1143-44.

- Alors qu'elle était engagée dans la procédure devant les tribunaux fédéraux, la société Odyssey a reçu 160 000 dollars de récompense pour avoir découvert des objets culturels pour le Royaume-Uni dans la Manche²⁴.
- La présente affaire a également soulevé des questions de propriété culturelle et d'identité pour le Pérou. Le professeur de la faculté de droit de l'Université de Virginie John Norton Moore a fait remarquer que l'affaire ne concernait pas « la question des droits souverains à l'égard des épaves [...] ou d'un litige entre découvreurs et souverains », mais, « comme entre le Pérou et l'Espagne, la garde potentielle de biens provenant physiquement, culturellement et historiquement du Pérou »²⁵.
- En avril 2015, les trésors de *la Mercedes* ont été exposés au *Archaeological Museum of Alicante*, dans le cadre d'une exposition retraçant l'histoire du naufrage du navire et de la récupération du trésor²⁶.

VI. Sources

a. Décisions judiciaires

- *Odyssey Marine Exploration, Inc. v. Unidentified Shipwrecked Vessel*, 132 S. Ct. 2379.
- *Odyssey Marine Exploration, Inc. v. Unidentified, Shipwrecked Vessel*, 657 F.3d 1159 (11th Cir. 2011).
- *Odyssey Marine Exploration, Inc. v. Unidentified, Shipwrecked Vessel*, 675 F.Supp.2d 1126, 1148 (M.D. Fla. 2009).
- *Republic of Austria v. Altmann*, 541 U.S. 677.

b. Législation

- *Foreign Sovereign Immunities Act*, 28 U.S.C.A. § 1609 (1976).

c. Documents

- Caroline Renold, Alessandro Chechi, Anne Laure Bandle, Marc-André Renold, “Case 6 Klimt Paintings – Maria Altmann and Austria,” *Plateforme ArThemis* (<http://unige.ch/art-adr>), Centre du droit de l'art, Université de Genève.

d. Médias

- “MARQ Alicante The last journey of the Frigate Mercedes”, *Alicante Today*, 27 avril 2015. Consulté le 28 octobre 2015. http://alicantetoday.com/marq-alicante-the-last-journey-of-the-frigate-mercedes_21198-a.html.

²⁴ Fincham, Derek. “Odyssey Marine Salvage Award.” *Illicit Cultural Property*, 18 septembre 2009, consulté le 17 juin 2009. <http://illicitculturalproperty.com/odyssey-marine-salvage-award>.

²⁵ *Odyssey Marine Exploration* (2009) at 1129.

²⁶ “MARQ Alicante The last journey of the Frigate Mercedes”, *Alicante Today*, 27 avril 2015, consulté le 28 octobre 2015, http://alicantetoday.com/marq-alicante-the-last-journey-of-the-frigate-mercedes_21198-a.html.

- “Sunken treasure haul arrives in Spain from US”, *BBC News*, 25 février 2012. Consulté le 28 octobre 2015. <http://www.bbc.com/news/world-us-canada-17158436>.
- Pettersson, Edvard. “Odyssey Marine Must Give Spain Shipwreck Treasure, Judge Says.” *Bloomberg Business*, 18 février 2012. Consulté le 16 juin 2015. <http://www.bloomberg.com/news/articles/2012-02-17/odyssey-marine-ordered-to-hand-shipwreck-treasure-to-spain>.
- Communiqué de presse, Odyssey Marine Exploration. “‘Black Swan’ Case to Move to Appeals Court.” 23 décembre 2009. Consulté le 17 juin 2015. <http://www.shipwreck.net/pr194.php>.
- Fincham, Derek. “Odyssey Marine Salvage Award.” *Illicit Cultural Property*, 18 septembre 2009. Consulté le 17 juin 2009. <http://illicitculturalproperty.com/odyssey-marine-salvage-award/>.
- Fincham, Derek. “UNESCO Wants HMS Victory Preserved,” *Illicit Cultural Property*, 6 février 2009. Consulté le 16 juin 2015. <http://illicitculturalproperty.com/unesco-wants-hms-victory-preserved/>.