

Les menaces des épaves maritimes et la convention internationale de NAIROBI sur leur enlèvement

Jean-Luc HALL – DGITM/DAM/SDAM/AM3



14ème Journée d'information du CEDRE
INHES La Plaine Saint-Denis
5 mars 2009



Cliché Marine Nationale



Ministère de l'Écologie, de l'Énergie,
du Développement durable et de l'Aménagement du territoire

WWW.developpement-durable.gouv.fr

Introduction (1/5)

Des milliers d'épaves, disséminées au fond de toutes les mers et océans du globe, constituent aujourd'hui autant de bombes à retardement...

Quelques 8 569 épaves potentiellement polluantes dont 1 583 pétroliers recensées par le CEDRE dans les eaux sous juridiction française, dès 2006,

Des quantités d'hydrocarbures restant prisonnières des cuves ou soutes de ces épaves qui seraient comprises entre 2,5 et 20 millions de tonnes...

Introduction (2/5)

Ces épaves constituent :

des **obstacles** à la navigation,

des **pièges** redoutables pour les chaluts,

des **risques** d'explosion, d'incendie importants, ou de pollution de notre environnement marin.

Mémoires de...pompages :

Erika, 11 000 tonnes d'hydrocarbures,

Tanio, 6 500 tonnes d'hydrocarbures,

Peter SIF, 140 tonnes d'hydrocarbures.

Introduction (3/5)

Il n'y a pas que les hydrocarbures...

D'autres substances aussi dangereuses sinon plus (acétone, acides, dérivés nitrés aromatiques, solvants, produits chlorés, bromés, fluorés...)

Des cargaisons a priori « anodines » :

(Le FENES en 1996 et sa cargaison de blé : les **dégagements massifs d'hydrogène sulfuré, de méthanol et d'éthanol**, ont brûlé 8 hectares de fonds marins !).

Introduction (4/5)

Dénombrement et quantification des risques ?

Un **impact potentiel** des pollutions causées par ces épaves **tributaires de différents facteurs** (anticipation, rapidité à agir, nature des substances relarguées, conditions climatiques)...

Un **coût d'enlèvement** d'une épave qui varie selon d'autres facteurs qui vont jouer sur les moyens à mettre en œuvre et la durée de leur mobilisation

FOUCAULT, paquebot de 152 mètres, échoué par petits fonds (de 1 à 5m) sur la plage de Sablanceaux (île de Ré) : 2 440 000 euros, supporté par l'Etat et les collectivités !

Introduction (5/5)

La convention de NAIROBI de 2007 offre un cadre juridique adapté à la problématique des épaves, en précisant **les droits et obligations des états parties pour l'enlèvement d'épaves dangereuses** dans leurs Zone Economique Exclusive (ZEE), Zone de Protection Environnementale (ZPE) et sur leur plateau continental (I) et en **définissant les procédures d'enlèvement (II)**.



PLAN

Introduction

I) La convention de Nairobi de 2007 et les droits et obligations des états parties pour l'enlèvement d'épaves dangereuses au sein des ZEE, ZPE et sur le plateau continental

Les prérogatives de la France avant l'entrée en vigueur de la convention de Nairobi de 2007, à l'égard de ses ZEE, de sa ZPE et de son plateau continental demeurent juridiquement incertaines.

La Convention de Nairobi met en place des pouvoirs définis de l'Etat côtier sur les ZEE ou dans la limite des 200 miles marins des lignes de base.

II) La convention de Nairobi définit les procédures que les Etats doivent suivre pour l'enlèvement des épaves.

Les procédures découlant de la découverte de l'épave.

Les frais de localisation, de signalisation, et d'enlèvement sont à la charge du propriétaire inscrit.

Conclusion

1ère partie A) (1/4)

En mer territoriale, la France applique ses loi et règlement sur la police des épaves de 1961 et 1965.

En ZEE, ZPE et sur le plateau continental, incertitudes juridiques quant à leur applicabilité : la Convention Des Nations Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM), ne reconnaît à **l'Etat côtier sur sa ZEE que des droits souverains aux fins d'exploitation, de conservation, et de gestion des ressources naturelles des eaux surjacentes aux fonds marins**. Elle lui confère aussi juridiction pour la protection du milieu marin mais aucun pouvoir de police général à proprement parler sur la ZEE comme sur la ZPE.

1ère partie A) (2/4)

Toutefois, la France peut :

- considérer qu'un capitaine ou un armateur de navire étranger a l'obligation de déclarer ou de relever une épave présentant un danger, ou constituant **un obstacle à l'exploitation de la ZEE**
- prendre des mesures appropriées (article 60 de la CNUDM) à l'égard de l'épave d'une plateforme de forage ou de **toute installation faisant obstacle à la sécurité de la navigation**

1ère partie A) (3/4)

Autres limites : (plateau continental) :

- les droits de police de l'Etat côtier ne peuvent être utilisés que dans des **situations exceptionnelles**
- la France ne peut intervenir à l'égard d'un **navire étranger en ZEE qu'au cas où il existe une menace de pollution** Une menace pour la navigation n'autorise pas en principe une intervention de l'Etat côtier (alors que les ZEE françaises représentent un espace immense :
11 M km², dont 5 M Km² en Polynésie française et 1,75 M Km² en Nouvelle-Calédonie...)

1ère partie A) (4/4)

Adoptée le 18 mai 2007, la convention internationale de NAIROBI n'est censée entrer en vigueur que :

12 mois après la date à laquelle dix états l'auront signée, sans avoir émis de réserve quant à sa ratification, son acceptation, ou son approbation, soit quand ils auront déposé un instrument de ratification, d'acceptation ou d'adhésion auprès du secrétariat général de l'OMI.

Au 20/10/2008

À ratifier :

Estonie

Italie

France



PLAN

Introduction

I) La convention de Nairobi de 2007 et les droits et obligations des états parties pour l'enlèvement d'épaves dangereuses au sein des ZEE, ZPE et sur le plateau continental

Les prérogatives de la France avant l'entrée en vigueur de la convention de Nairobi de 2007, à l'égard de ses ZEE, de sa ZPE et de son plateau continental demeurent juridiquement incertaines.

La Convention de Nairobi met en place des pouvoirs définis de l'Etat côtier sur les ZEE ou dans la limite des 200 miles marins des lignes de base.

II) La convention de Nairobi définit les procédures que les Etats doivent suivre pour l'enlèvement des épaves.

Les procédures découlant de la découverte de l'épave.
Les frais de localisation, de signalisation, et d'enlèvement sont à la charge du propriétaire inscrit.

Conclusion



1ère partie B) (1/4)

Objets et principes de la convention

Objets :

Fixer, sur le plan international, **des règles et des procédures** visant à garantir l'enlèvement rapide et efficace des épaves présentes dans les ZEE (voire mers territoriales...) et **dangereuses**, au regard des risques qu'elles font courir à la navigation et à l'environnement.

Garantir le règlement et **le remboursement des frais** liés à la localisation, la signalisation et l'enlèvement des épaves.



1ère partie B) (2/4)

Principe général :

Tout Etat partie est en droit de prendre les mesures nécessaires à l'enlèvement d'une épave qui présente un danger pour la zone qu'elle vise pourvu que ces mesures soient proportionnées au danger (« **ne pas aller au delà de ce qui est raisonnablement nécessaire...** »).

Par ailleurs, les Etats parties ont une **obligation de coopération** quand les effets d'un accident, du fait de la présence d'une épave, touche un Etat autre que celui dans les eaux duquel se trouve l'épave.

1ère partie B) (3/4)

Champs d'application :

géographique : les espaces sous ZEE ou dans la limite des 200 milles marins à partir des lignes de base (l'Etat ayant la faculté d'étendre cette portée à la **mer territoriale et les eaux intérieures** s'il manifeste son intention au secrétaire général de l'OMI = clause « opt-in » = plus-value).

matériel : la convention s'applique aux navires dans son sens le plus large (y compris plateformes flottantes ou fixes, navires de guerre, d'Etat, ou exploité par lui, **selon conditions** - art 4).

1ère partie B) (4/4)

La convention considère comme épave, après événement de mer, : « **tout ou partie d'un navire naufragé ou échoué, y compris les objets s'étant trouvés à bord ; tout objet perdu en mer qui est échoué, submergé ou à la dérive...un navire sur le point de couler** » .

L'épave est nécessairement, la conséquence d'un **accident de mer** (>< abandon, ou acte volontaire).

Enfin l'épave doit constituer **un danger** (à apprécier en fonction des 15 critères énoncés par la convention).

PLAN

Introduction

I) La convention de Nairobi de 2007 et les droits et obligations des états parties pour l'enlèvement d'épaves dangereuses au sein des ZEE, ZPE et sur le plateau continental

Les prérogatives de la France avant l'entrée en vigueur de la convention de Nairobi de 2007, à l'égard de ses ZEE, de sa ZPE et de son plateau continental demeurent juridiquement incertaines. La Convention de Nairobi met en place des pouvoirs définis de l'Etat côtier sur les ZEE ou dans la limite des 200 miles marins des lignes de base.

II) La convention de Nairobi définit les procédures que les Etats doivent suivre pour l'enlèvement des épaves.

Les procédures découlant de la découverte de l'épave.

Les frais de localisation, de signalisation, et d'enlèvement sont à la charge du propriétaire inscrit.

Conclusion

2nde partie A) (1/3)

Procédures :

La déclaration : Pour permettre la prise de contact entre l'Etat côtier et le propriétaire inscrit, **le capitaine ou l'exploitant** doit « sans tarder » adresser un rapport à l'Etat affecté quand le navire est impliqué dans un accident qui a causé une épave. (Art.5).

La localisation de l'épave : Tout **Etat affecté aussitôt averti** de l'existence d'une épave doit avertir les navigateurs de la nature et de l'emplacement de l'épave. Si cette dernière représente un danger il est tenu de déterminer son emplacement exact. (Art.7).

2nde partie A) (2/3)

Procédures (suite) :

La signalisation de l'épave : Si l'épave représente un danger, l'Etat affecté doit s'assurer que toutes les mesures raisonnables pour signaler celles-ci sont prises (y compris publications)

L'enlèvement de l'épave : Le propriétaire inscrit l'obligation d'enlever l'épave dans un délai raisonnable.

Si le choix des moyens incombe en principe au propriétaire inscrit, l'Etat affecté peut encadrer les opérations (fixer les conditions afin de s'assurer du bon déroulement de celles-ci).

2nde partie A) (3/3)

Procédures (fin) :

Passé le délai raisonnable, l'Etat affecté se réserve le droit d'agir (idem en cas de danger immédiat représenté par l'épave).

L'Etat affecté doit alors avertir l'Etat d'immatriculation du navire et l'Etat du propriétaire inscrit ainsi que tout Etat susceptible d'être concerné par ses actions.

L'Etat ne peut imposer ses propres moyens que dans la mesure où le propriétaire inscrit ne peut pas être prévenu, ou lorsque le délai imparti est passé, ou encore en cas d'urgence.

PLAN

Introduction

I) L'entrée en vigueur de la convention de Nairobi de 2007 et les prérogatives de l'Etat au sein des ZEE, ZPE et du plateau continental

Les prérogatives de la France avant l'entrée en vigueur de la convention de Nairobi de 2007, à l'égard de ses ZEE, de sa ZPE et de son plateau continental demeurent juridiquement incertaines. La Convention de Nairobi met en place des pouvoirs définis de l'Etat côtier sur les ZEE ou dans la limite des 200 miles marins des lignes de base.

II) La convention de Nairobi définit les procédures que les Etats doivent suivre pour l'enlèvement des épaves.

Les procédures découlant de la découverte de l'épave
Les frais de localisation, de signalisation, et d'enlèvement sont à la charge du propriétaire inscrit.

2nde partie B) (1/2)

Le propriétaire est tenu de payer les **frais de localisation, signalisation, et d'enlèvement** quand l'épave constitue un danger (sauf exonérations prévues aux articles 10 et 11, renvoyant à d'autres règles de droit international).

2nde partie B) (2/2)

Le propriétaire inscrit est soumis à une obligation d'assurance ou autre garantie financière dès lors que le navire est d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 (= élément essentiel de la convention contre les cas d'insolvabilité), et ce, dans la limite de la Convention de 1976 (Limitation of Liability for Maritime Claims).

Les droits à remboursement s'éteignent si l'action en justice n'est pas intentée dans les 3 ans suivant la détermination d'un danger (aucune action en justice ne peut être intentée plus de 6 ans après l'accident ayant causé l'épave).

Conclusion

La convention de Nairobi apporte **un cadre législatif harmonisé** répondant ainsi à des situations où le droit applicable était incertain. En outre, en **obligeant le propriétaire inscrit à s'assurer**

présence d'épaves dangereuses, à **l'abri d'une défaillance doublée d'une insolvabilité** (et il faut s'en réjouir).

Toutefois, elle ne s'applique pas à toutes les épaves (Cf prescriptions au bout de 3 et 6 ans), et en matière de limitation de responsabilité civile, c'est manifestement la convention de Londres de 1976 (dite Convention LLMC) qui s'applique...