



N° 1238

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 10 juillet 2013.

PROJET DE LOI

*autorisant la ratification de la **convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves,***

(Renvoyé à la commission des affaires étrangères, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

PRÉSENTÉ

AU NOM DE M. Jean-Marc AYRAULT,
Premier ministre,

PAR M. Laurent FABIUS,
ministre des affaires étrangères.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Les accidents de mer peuvent être à l'origine d'échouements ou de naufrages de navires. Ces derniers deviennent alors des épaves. Les communiqués des préfectures maritimes font régulièrement état d'accidents de mer dans les eaux sous juridiction française (mer territoriale, zone économique exclusive). Statistiquement, ces accidents impliquent essentiellement des navires de pêche et des navires de commerce.

Dans certaines circonstances, les navires échoués ou naufragés peuvent présenter des risques pour la navigation ou pour l'environnement s'ils ne font pas l'objet d'un enlèvement rapide. Ce sont les États côtiers qui doivent alors mettre en œuvre des moyens matériels et humains pour prévenir, atténuer ou éliminer le danger. Ces interventions peuvent conduire l'État affecté à engager des dépenses importantes, notamment dans les situations d'urgence.

Malgré l'importance des risques liés aux épaves dangereuses et malgré la charge financière que leur enlèvement peut représenter pour les États, le droit international ne comporte pas, à ce jour, de règles véritablement établies quant à l'intervention sur les épaves situées au-delà des eaux territoriales. En l'état actuel du droit, un État côtier n'est fondé à intervenir sur une épave située au-delà de sa mer territoriale que lorsque cette épave est susceptible de générer une pollution pouvant l'affecter. Ce droit d'intervention reste exclusivement subordonné à l'existence d'un risque de pollution et ne peut en principe pas être exercé sur d'autres fondements, tels que ceux tenant à la sécurité de la navigation.

Face à cette situation, l'adoption de règles internationales s'est avérée nécessaire non seulement pour déterminer les mesures que peuvent prendre les États affectés pour intervenir sur une épave située au-delà de leur mer territoriale, mais également pour fixer les conditions dans lesquelles l'État ayant procédé à l'enlèvement d'une épave peut se faire indemniser pour les frais qu'il aurait engagés à cet effet. Tel est l'objet de la convention de Nairobi.

La convention comporte vingt-et-un articles et elle est assortie d'une annexe. Voici une présentation analytique de son contenu :

Champ d'application de la convention (articles 1^{er}, 3 et 4) :

Champ d'application géographique (article 3) :

Le champ d'application de la convention concerne la zone économique exclusive (ci-après ZEE) des États parties ou, si cette zone n'a pas été établie, la zone située au-delà de la mer territoriale et adjacente à celle-ci dans la limite de 200 milles marins à partir des lignes de base (à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale). Si les eaux territoriales sont en principe exclues du champ d'application, les États parties peuvent néanmoins décider d'élargir la portée de la convention à ces dernières (article 3 paragraphe 2). Ils doivent, pour cela, notifier leur décision au Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (OMI) (article 3 paragraphes 2, 3, 4 et 5).

Champ d'application matériel (article 1^{er}, article 4) :

Les navires :

Le navire est défini, aux fins d'application de la convention, comme tout bâtiment de mer de quelque type que ce soit. Cette définition englobe les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes flottantes (article 1^{er}). Sont exclues du champ d'application de la convention les plates-formes flottantes quand elles se livrent sur place à des activités d'exploration, d'exploitation ou de production des ressources minérales des fonds marins (article 1^{er}).

Les épaves :

L'épave, qui trouve son origine dans un accident de mer, est définie comme suit :

- tout navire naufragé ou échoué ;
- toute partie d'un navire naufragé ou échoué, y compris tout objet se trouvant ou s'étant trouvé à son bord ;
- tout objet perdu en mer par un navire et qui est échoué, submergé ou à la dérive ;
- un navire sur le point de couler ou de s'échouer, ou dont le naufrage ou l'échouement peut être raisonnablement attendu si aucune mesure efficace destinée à prêter assistance au navire ou à un bien en danger n'est déjà en train d'être prise.

Exclusion des navires de guerre et des navires d'État :

Sauf si l'État partie en décide autrement, la convention ne s'applique en principe pas aux navires de guerre ni aux autres navires appartenant à un État ou exploités par ce dernier, tant que celui-ci les utilise à des fins exclusivement gouvernementales et non commerciales (article 4).

Sujets de droit visés par la convention :

Les acteurs visés sont le propriétaire du navire (le propriétaire inscrit), le capitaine et l'exploitant du navire (armateur-gérant ou affrèteur coque nue), l'État affecté par l'épave (l'État dans la zone duquel se trouve l'épave ou l'État côtier directement menacé par une épave), l'État d'immatriculation du navire et, le cas échéant, l'assureur ou l'organisme garant.

Obligation de déclarer les épaves résultant d'un accident de mer (article 5) :

Lorsqu'un navire impliqué dans un accident de mer a causé une épave, l'État d'immatriculation du navire doit exiger du capitaine ou de l'exploitant du navire l'envoi d'un rapport à l'État affecté sans tarder. Ce rapport doit contenir des informations devant permettre à l'État affecté d'évaluer la dangerosité de l'épave.

Détermination de la dangerosité de l'épave (article 2) :

Pour établir si une épave présente un danger, l'État affecté doit tenir compte d'une liste (non limitative) de critères énumérés par la convention à l'article 2.

Mesures visant les épaves (articles 2, 7, 8 et 9) :

L'objectif de la convention est de garantir l'enlèvement rapide et efficace des épaves dangereuses au moyen de procédures appropriées. L'enlèvement constitue le dernier stade d'un processus qui passe d'abord par la localisation et la signalisation de l'épave. Pour chacun de ces stades, la convention détermine les responsabilités incombant respectivement au propriétaire inscrit et à l'État côtier affecté.

La règle générale : le principe de proportionnalité (article 2) :

Les mesures prises par l'État affecté pour intervenir sur une épave doivent être proportionnées au danger que cette dernière représente.

Localisation de l'épave (article 7) :

L'État affecté doit localiser toutes les épaves – dangereuses ou non – résultant d'accident de mer et avertir en urgence les navigateurs et les autres États intéressés au sujet de leur nature et de leur emplacement. S'il a des raisons de penser qu'une épave constitue un danger, il veille à ce que toutes les mesures soient prises pour la localiser avec précision.

Signalisation de l'épave (article 8) :

L'obligation de signalisation s'impose à l'État affecté lorsque la dangerosité de l'épave est établie. L'État affecté doit alors veiller à ce que toutes les mesures « raisonnables » soient prises pour la signalisation de l'épave, en se conformant au système de balisage agréé au niveau international, et diffuser toutes les informations utiles à ce sujet.

Enlèvement de l'épave (article 9) :

Le terme « enlèvement » désigne, dans la convention, toute forme de prévention, d'atténuation ou d'élimination du danger créé par une épave (article 1^{er}). Comme pour la signalisation, l'enlèvement d'une épave doit intervenir si sa dangerosité est établie.

L'État affecté a l'obligation d'avertir immédiatement l'État d'immatriculation du navire et le propriétaire inscrit et il doit consulter, au préalable, l'État d'immatriculation et les autres États susceptibles d'être affectés sur les mesures à prendre (article 9 paragraphe 1). Il doit également fixer un délai « raisonnable » au propriétaire inscrit pour que ce dernier procède à l'enlèvement de l'épave.

Le propriétaire inscrit a l'obligation d'enlever l'épave qui constitue un danger. Il doit alors fournir à l'autorité compétente de l'État affecté la preuve de l'assurance ou de la garantie financière qu'il a souscrite. Avant que l'enlèvement ne commence, l'État affecté peut en fixer les conditions, mais uniquement afin de s'assurer que l'opération se déroule dans le respect des règles de sécurité et de protection du milieu marin. L'État affecté peut également intervenir une fois que l'enlèvement a commencé pour s'assurer du bon déroulement des opérations et de leur conformité aux règles de sécurité et de protection de l'environnement (article 9 paragraphes 4 et 5).

Lorsque le propriétaire de l'épave ne procède pas à l'enlèvement dans le délai fixé par l'État affecté ou lorsqu'il ne peut être contacté et qu'il y a

urgence, l'État affecté a le droit d'enlever l'épave par les moyens les plus pratiques et les plus rapides (article 9 paragraphes 6, 7 et 8).

Obligation des propriétaires de navire de souscrire une assurance ou une garantie financière et délivrance des certificats d'assurance (article 12) :

Afin de couvrir sa responsabilité au titre de la convention, tout propriétaire inscrit d'un navire d'une jauge brute supérieure à 300 doit souscrire une assurance ou une garantie financière pour un montant équivalent aux limites de responsabilité fixées par la convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes – LLMC (article 12 paragraphe 1). L'État d'immatriculation du navire doit délivrer un certificat attestant de la validité de l'assurance ou de la garantie financière (article 12 paragraphe 2). Les navires autorisés à battre le pavillon d'un État partie ne peuvent pas être exploités s'ils ne sont pas munis d'un tel certificat (article 12 paragraphe 11).

Le certificat doit comporter les informations énumérées à l'article 12 paragraphe 2 et doit être conforme au modèle figurant en annexe de la convention. L'État d'immatriculation du navire peut déterminer les modalités de délivrance et de validité du certificat sous réserve du respect des dispositions de la convention et compte tenu des directives qui pourraient être adoptées par l'OMI sur la responsabilité financière des propriétaires inscrits (article 12 paragraphe 7). Lorsque l'État partie décide de confier la délivrance des certificats à un organisme habilité, il ne reste pas moins intégralement garant de la validité des certificats ainsi délivrés (article 12 paragraphe 3).

Les certificats délivrés sous l'autorité d'un État partie sont acceptés et reconnus par les autres États parties aux fins de la convention (article 12 paragraphe 9). Pour les navires qui ne sont pas immatriculés dans un État partie, le certificat peut être délivré ou visé par l'autorité compétente de n'importe quel État partie (article 12 paragraphe 2).

Le certificat doit se trouver à bord du navire et une copie doit en être déposée auprès de l'autorité qui tient le registre d'immatriculation du navire ou, si le navire n'est pas immatriculé dans un État partie, auprès de l'autorité qui a délivré ou visé le certificat (article 12 paragraphe 5).

Responsabilité du propriétaire de l'épave :

Afin de faciliter l'indemnisation des États pour les frais engagés au titre des opérations d'enlèvement, la convention instaure un dispositif de responsabilité des propriétaires inscrits des navires.

Responsabilité du propriétaire inscrit et cas d'exonération (article 10) :

Le propriétaire inscrit est tenu de payer les frais de localisation, de signalisation et d'enlèvement de l'épave. Il ne peut s'exonérer de cette responsabilité que dans des cas limitativement énumérés : acte de guerre, hostilités, guerre civile, insurrection, phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible ; fait délibéré d'un tiers ; négligence d'un gouvernement ou d'une autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation. Ces cas d'exonération sont identiques à ceux retenus par la convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (convention CLC).

Il est à remarquer que, à l'instar de la convention CLC, la convention de Nairobi ne prévoit aucune exclusion de responsabilité pour des faits liés à des actes de terrorisme.

Exceptions à la responsabilité du propriétaire inscrit (article 11)

Le propriétaire inscrit n'est pas tenu de payer les frais de localisation, de signalisation et d'enlèvement de l'épave, si, et dans la mesure où, l'obligation de s'acquitter de ces dépenses est incompatible avec :

– la convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (convention CLC) ;

– la convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (convention HNS) ;

– la convention de 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire ;

– la convention de Vienne de 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires ;

– la législation nationale régissant ou interdisant la limitation de responsabilité en matière de dommages nucléaires ;

– la convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute.

Limitation de responsabilité :

L'article 10 paragraphe 2 de la convention prévoit la possibilité pour le propriétaire du navire de limiter sa responsabilité conformément aux règles de droit national ou de droit international applicables dans ce domaine. La convention ne crée pas de plafond de limitation de responsabilité spécifique aux épaves mais renvoie aux régimes nationaux ou internationaux existants (tels que la convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes – LLMC).

Indemnisation de l'État affecté par une épave :

Pour le remboursement des frais liés à l'enlèvement des épaves, l'État concerné peut agir directement contre l'assureur ou contre toute autre personne ayant fourni la garantie financière (article 12 paragraphe 10). Ce principe de l'action directe existe déjà dans d'autres instruments internationaux tels que les conventions CLC, HNS et hydrocarbures de soute.

Le défendeur (l'assureur) pourra alors invoquer les mêmes moyens de défense que le propriétaire du navire. De plus, même si le propriétaire inscrit n'est pas en droit de limiter sa responsabilité, le défendeur peut, lui, limiter sa responsabilité au montant de l'assurance ou de la garantie financière souscrite par le propriétaire inscrit (article 12 paragraphe 10).

Les délais de prescription (article 13)

Les droits à remboursement s'éteignent si l'action en justice n'est pas introduite dans un délai de trois ans à compter de la date à laquelle la dangerosité de l'épave a été établie. De plus, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de six ans à partir de la date à laquelle s'est produit l'accident de mer à l'origine de l'épave.

Les dispositions relatives aux amendements, au règlement des différends figurent respectivement aux articles 14 et 15.

L'entrée en vigueur de la convention a lieu douze mois après la date à laquelle dix États l'ont signée sans réserve ou ont déposé leur instrument de ratification auprès du Secrétariat général de l'OMI, dépositaire de la convention (article 18, article 20).

L'exemplaire original de la convention comporte une version française faisant foi (article 21).

Telles sont les principales observations qu'appelle la convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves qui, en raison des dispositions de nature législative qu'elle comporte, est soumise au Parlement en vertu de l'article 53 de la Constitution.

PROJET DE LOI

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des affaires étrangères,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi autorisant la ratification de la convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, délibéré en conseil des ministres après avis du Conseil d'État, sera présenté à l'Assemblée nationale par le ministre des affaires étrangères, qui sera chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article unique

Est autorisée la ratification de la convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, adoptée le 18 mai 2007, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Fait à Paris, le 10 juillet 2013.

Signé : Jean-Marc AYRAULT

Par le Premier ministre :

Le ministre des affaires étrangères

Signé : Laurent FABIUS

CONVENTION

internationale de Nairobi
sur l'enlèvement des épaves,
adoptée le 18 mai 2007

CONVENTION INTERNATIONALE de Nairobi sur l'enlèvement des épaves

LES ÉTATS PARTIES À LA PRÉSENTE CONVENTION, CONSCIENTS du fait que les épaves, si elles ne sont pas enlevées, risquent de présenter un danger pour la navigation ou pour le milieu marin,

CONVAINCUS de la nécessité d'adopter des règles et des procédures internationales uniformes qui garantissent l'enlèvement rapide et efficace des épaves et le versement d'une indemnisation pour les frais encourus à ce titre,

NOTANT que bon nombre d'épaves peuvent se trouver dans le territoire d'États, y compris leur mer territoriale,

RECONNAISSANT les avantages que présenterait l'uniformisation des régimes juridiques qui régissent la responsabilité et les obligations à l'égard de l'enlèvement des épaves dangereuses,

CONSCIENTS de l'importance de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, faite à Montego Bay le 10 décembre 1982, et du droit international coutumier de la mer, et du fait qu'il est donc nécessaire de mettre en œuvre la présente Convention conformément à ces dispositions,

SONT CONVENU de ce qui suit :

Article 1^{er}

Définitions

Aux fins de la présente Convention :

1. « Zone visée par la Convention » désigne la zone économique exclusive d'un Etat Partie établie conformément au droit international ou, si un Etat Partie n'a pas établi cette zone, une zone située au-delà de la mer territoriale de cet Etat et adjacente à celle-ci, que cet Etat a définie conformément au droit international et qui ne s'étend pas au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de sa mer territoriale.

2. « Navire » désigne un bâtiment de mer de quelque type que ce soit et englobe les hydroptères, les aéroglosses, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes flottantes sauf lorsque ces plates-formes se livrent sur place à des activités d'exploration, d'exploitation ou de production des ressources minérales des fonds marins.

3. « Accident de mer » désigne un abordage, un échouement ou autre incident de navigation ou un événement survenu à bord ou à l'extérieur d'un navire qui entraîne des dommages matériels ou une menace imminente de dommages matériels pour un navire ou sa cargaison.

4. « Epave », à la suite d'un accident de mer, désigne :

a) Un navire naufragé ou échoué ; ou
b) Toute partie d'un navire naufragé ou échoué, y compris tout objet se trouvant ou s'étant trouvé à bord d'un tel navire ; ou

c) Tout objet qui est perdu en mer par un navire et qui est échoué, submergé ou à la dérive en mer ; ou

d) Un navire qui est sur le point de couler ou de s'échouer ou dont on peut raisonnablement attendre le naufrage ou l'échouement, si aucune mesure efficace destinée à prêter assistance au navire ou à un bien en danger n'est déjà en train d'être prise.

5. « Danger » désigne toute circonstance ou menace qui :
a) Présente un danger ou un obstacle pour la navigation ; ou
b) Dont on peut raisonnablement attendre des conséquences préjudiciables graves pour le milieu marin ou des dommages pour le littoral ou les intérêts connexes d'un ou plusieurs Etats.

6. « Intérêts connexes » désigne les intérêts d'un Etat côtier directement affecté ou menacé par une épave, tels que :

a) Les activités maritimes côtières, portuaires et estuariennes, y compris les activités de pêche, constituant un moyen d'existence essentiel pour les personnes intéressées ;

b) Les attraits touristiques et autres intérêts économiques de la région en question ;

c) La santé des populations riveraines et la prospérité de la région en question, y compris la conservation des ressources biologiques marines, de la faune et de la flore ; et

d) Les infrastructures au large et sous-marines.

7. « Enlèvement » désigne toute forme de prévention, d'atténuation ou d'élimination du danger créé par une épave. Les termes « enlever », « enlevé » et « qui enlève » sont interprétés selon cette définition.

8. « Propriétaire inscrit » désigne la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété au moment de l'accident de mer. Toutefois, dans le cas d'un navire appartenant à un Etat et exploité par une compagnie qui, dans cet Etat, est enregistrée comme étant l'exploitant du navire, l'expression « propriétaire inscrit » désigne cette compagnie.

9. « Exploitant du navire » désigne le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que l'armateur-gérant ou l'affrèteur coque nue, à laquelle le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, accepte de s'acquitter de toutes les tâches et obligations prévues aux termes du code international de gestion de la sécurité, tel que modifié.

10. « Etat affecté » désigne l'Etat dans la zone visée par la Convention duquel se trouve l'épave.

11. « Etat d'immatriculation du navire » désigne, dans le cas d'un navire immatriculé, l'Etat dans lequel le navire a été immatriculé et, dans le cas d'un navire non immatriculé, l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon.

12. « Organisation » désigne l'Organisation maritime internationale.

13. « Secrétaire général » désigne le Secrétaire général de l'Organisation.

Article 2

Objectifs et principes généraux

1. Un Etat Partie peut prendre des mesures conformément à la présente Convention en ce qui concerne l'enlèvement d'une épave qui présente un danger dans la zone visée par la Convention.

2. Les mesures prises conformément au paragraphe 1 par l'Etat affecté doivent être proportionnées au danger.

3. Ces mesures ne doivent pas aller au-delà de celles qui sont raisonnablement nécessaires pour enlever une épave qui présente un danger et elles doivent prendre fin dès que l'épave a

été enlevée ; elles ne doivent pas porter atteinte de manière injustifiée aux droits et intérêts d'autres Etats, y compris l'Etat d'immatriculation du navire, et de toute personne physique ou morale intéressée.

4. L'application de la présente Convention dans la zone visée par la Convention n'autorise pas un Etat Partie à revendiquer ou exercer sa souveraineté ou ses droits souverains sur quelque partie que ce soit de la haute mer.

5. Les Etats Parties s'efforcent de coopérer entre eux lorsque les effets d'un accident de mer causant une épave touchent un Etat autre que l'Etat affecté.

Article 3

Champ d'application

1. Sauf disposition contraire de la présente Convention, celle-ci s'applique aux épaves se trouvant dans la zone visée par la Convention.

2. Un Etat Partie peut élargir la portée de la présente Convention pour y inclure les épaves qui se trouvent dans les limites de son territoire, y compris sa mer territoriale, sous réserve du paragraphe 4 de l'article 4. En pareil cas, il en adresse notification au secrétaire général au moment où il exprime son consentement à être lié par la présente Convention ou à n'importe quel moment par la suite. Lorsqu'un Etat Partie notifie qu'il appliquerait la présente Convention aux épaves se trouvant dans son territoire, y compris sa mer territoriale, cette notification ne porte pas atteinte aux droits et obligations de cet Etat de prendre des mesures à l'égard des épaves se trouvant dans son territoire, y compris sa mer territoriale, autres que la localisation, la signalisation et l'enlèvement de ces épaves conformément à la présente Convention. Les dispositions des articles 10, 11 et 12 de la présente Convention ne s'appliquent pas aux mesures ainsi prises autres que celles qui sont visées aux articles 7, 8 et 9 de la présente Convention.

3. Lorsqu'un Etat Partie fait une notification en vertu du paragraphe 2, la « zone visée par la Convention » de l'Etat affecté inclut le territoire, y compris la mer territoriale, dudit Etat Partie.

4. Une notification faite en vertu du paragraphe 2 ci-dessus prend effet à l'égard de cet Etat Partie, si elle est faite avant l'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard dudit Etat Partie, au moment de l'entrée en vigueur. Si la notification est faite après l'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard dudit Etat Partie, elle prend effet six mois après sa réception par le Secrétaire général.

5. Un Etat Partie qui a fait une notification en vertu du paragraphe 2 peut la retirer à tout moment au moyen d'une notification de retrait adressée au Secrétaire général. Cette notification de retrait prend effet six mois après sa réception par le Secrétaire général, à moins qu'elle ne spécifie une date ultérieure.

Article 4

Exclusions

1. La présente Convention ne s'applique pas aux mesures prises en vertu de la Convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, telle que modifiée, ou du protocole de 1973 sur l'intervention en haute-mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures, tel que modifié.

2. La présente Convention ne s'applique pas aux navires de guerre ni aux autres navires appartenant à un Etat ou exploités par cet Etat tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales, à moins que cet Etat n'en décide autrement.

3. Lorsqu'un Etat Partie décide d'appliquer la présente Convention à ses navires de guerre ou autres navires visés au paragraphe 2, il le notifie au Secrétaire général en précisant les modalités et les conditions de cette application.

4. a) Quand un Etat a fait une notification en vertu du paragraphe 2 de l'article 3, les dispositions ci-après de la présente Convention ne s'appliquent pas à son territoire, y compris la mer territoriale

- i) Article 2, paragraphe 4 ;
- ii) article 9, paragraphes 1, 5, 7, 8, 9 et 10 ; et
- iii) article 15.

b) Le paragraphe 4 de l'article 9, pour autant qu'il s'applique au territoire, y compris à la mer territoriale, d'un Etat Partie, se lit comme suit :

Sous réserve de la législation nationale de l'Etat affecté, le propriétaire inscrit peut passer un contrat avec une entreprise d'assistance ou une autre personne pour enlever l'épave dont il est établi qu'elle constitue un danger, pour le compte du propriétaire. Avant que l'enlèvement ne commence, l'Etat affecté peut en fixer les conditions seulement dans la mesure nécessaire pour s'assurer que l'opération se déroule d'une manière qui respecte les aspects liés à la sécurité et à la protection du milieu marin.

Article 5

Déclaration des épaves

1. Un Etat Partie exige du capitaine et de l'exploitant d'un navire battant son pavillon qu'ils adressent sans tarder un rapport à l'Etat affecté lorsque ce navire a été impliqué dans un accident de mer qui a causé une épave. Dans la mesure où l'un des deux s'acquitte de l'obligation d'adresser un rapport en vertu du présent article, l'autre n'est pas tenu de le faire.

2. Ces rapports doivent indiquer le nom et l'établissement principal du propriétaire inscrit, ainsi que tous les renseignements pertinents nécessaires pour permettre à l'Etat affecté d'établir si l'épave présente un danger conformément à l'article 6, y compris

- a) L'emplacement précis de l'épave ;
- b) Le type, les dimensions et la construction de l'épave ;
- c) La nature des dommages causés à l'épave et son état ;
- d) La nature et la quantité de la cargaison, en particulier toutes substances nocives et potentiellement dangereuses ; et
- e) La quantité et les types d'hydrocarbures qui se trouvent à bord, y compris les hydrocarbures de soute et huiles de graissage.

Article 6

Détermination du danger

Pour établir si une épave présente un danger, l'Etat affecté tient compte des critères ci-après :

- a) Type, dimensions et construction de l'épave ;
- b) Profondeur d'eau dans la zone ;
- c) Amplitude de la marée et courants dans la zone ;
- d) Zones maritimes particulièrement vulnérables identifiées et, le cas échéant, désignées conformément aux directives adoptées par l'Organisation, ou zone clairement définie de la zone économique exclusive où des mesures spéciales obligatoires ont été adoptées en application du paragraphe 6 de l'article 211 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982 ;
- e) Proximité de routes maritimes ou de voies de circulation établies ;
- f) Densité et fréquence du trafic ;
- g) Type de trafic ;
- h) Nature et quantité de la cargaison de l'épave, quantité et types d'hydrocarbures (par exemple, hydrocarbures de soute et huiles de graissage) à bord de l'épave et, en particulier, dommages que pourrait entraîner la libération de la cargaison ou des hydrocarbures dans le milieu marin ;
- i) Vulnérabilité des installations portuaires ;
- j) Conditions météorologiques et hydrographiques du moment ;
- k) Topographie sous-marine de la zone ;
- l) Hauteur de l'épave au-dessus ou au-dessous de la surface de l'eau à la plus basse marée astronomique ;
- m) Profils acoustiques et magnétiques de l'épave ;
- n) Proximité d'installations au large, de pipelines, de câbles de télécommunications et d'ouvrages analogues ; et
- o) Toute autre circonstance pouvant nécessiter l'enlèvement de l'épave.

Article 7

Localisation des épaves

1. Lorsqu'il prend conscience de l'existence d'une épave, l'Etat affecté a recours à tous les moyens possibles, y compris

aux bons offices des Etats et organisations, pour avertir de toute urgence les navigateurs et les Etats intéressés de la nature et de l'emplacement de l'épave.

2. Si l'Etat affecté a des raisons de penser qu'une épave présente un danger, il veille à ce que toutes les mesures possibles soient prises pour déterminer l'emplacement précis de l'épave.

Article 8

Signalisation des épaves

1. Si l'Etat affecté établit que l'épave constitue un danger, il doit s'assurer que toutes les mesures raisonnables sont prises pour signaler l'épave.

2. Pour la signalisation de l'épave, il faut s'assurer par tous les moyens possibles que les marques utilisées sont conformes au système de balisage accepté au niveau international qui est en vigueur dans les eaux où se trouve l'épave.

3. L'Etat affecté diffuse les détails de la signalisation de l'épave en ayant recours à tous les moyens appropriés, y compris au moyen des publications nautiques pertinentes.

Article 9

Mesures visant à faciliter l'enlèvement des épaves

1. Si l'Etat affecté établit qu'une épave constitue un danger, ledit Etat doit immédiatement :

a) En informer l'Etat d'immatriculation du navire et le propriétaire inscrit ; et

b) Procéder à des consultations avec l'Etat d'immatriculation du navire et les autres Etats affectés par l'épave au sujet des mesures à prendre à l'égard de l'épave.

2. Le propriétaire inscrit doit enlever une épave dont il est établi qu'elle constitue un danger.

3. Lorsqu'il a été établi qu'une épave constitue un danger, le propriétaire inscrit, ou autre partie intéressée, fournit à l'autorité compétente de l'Etat affecté la preuve de l'assurance ou autre garantie financière prescrite à l'article 12.

4. Le propriétaire inscrit peut passer un contrat avec une entreprise d'assistance ou une autre personne pour enlever l'épave dont il est établi qu'elle constitue un danger, pour le compte du propriétaire. Avant que l'enlèvement ne commence, l'Etat affecté peut en fixer les conditions seulement dans la mesure nécessaire pour s'assurer que l'opération se déroule d'une manière qui respecte les aspects liés à la sécurité et à la protection du milieu marin.

5. Une fois que l'enlèvement visé aux paragraphes 2 et 4 a commencé, l'Etat affecté ne peut intervenir que dans la mesure nécessaire pour s'assurer que l'opération se déroule efficacement d'une manière qui respecte les aspects liés à la sécurité et à la protection du milieu marin.

6. L'Etat affecté :

a) Fixe un délai raisonnable dans lequel le propriétaire inscrit doit enlever l'épave, compte tenu de la nature du danger déterminé conformément à l'article 6 ;

b) Informe par écrit le propriétaire inscrit du délai fixé en lui précisant que s'il n'enlève pas l'épave dans ce délai, il pourra lui-même enlever l'épave aux frais du propriétaire inscrit ; et

c) Informe par écrit le propriétaire inscrit de son intention d'intervenir immédiatement dans le cas où le danger deviendrait particulièrement grave.

7. Si le propriétaire inscrit n'enlève pas l'épave dans le délai fixé conformément au paragraphe 6 a) ou si le propriétaire inscrit ne peut pas être contacté, l'Etat affecté peut enlever l'épave par les moyens les plus pratiques et les plus rapides disponibles, dans le respect des aspects liés à la sécurité et à la protection du milieu marin.

8. Dans les cas où il est nécessaire d'agir immédiatement et l'Etat affecté en a informé l'Etat d'immatriculation du navire et le propriétaire inscrit, l'Etat affecté peut enlever l'épave par les moyens les plus pratiques et les plus rapides disponibles, dans le respect des aspects liés à la sécurité et à la protection du milieu marin.

9. Les Etats Parties prennent des mesures appropriées en vertu de leur législation nationale pour s'assurer que leurs propriétaires inscrits respectent les dispositions des paragraphes 2 et 3.

10. Les Etats Parties consentent à ce que l'Etat affecté agisse en application des dispositions des paragraphes 4 à 8, lorsqu'il le faut.

11. Les renseignements visés dans le présent article doivent être fournis par l'Etat affecté au propriétaire inscrit identifié dans les rapports visés au paragraphe 2 de l'article 5.

Article 10

Responsabilité du propriétaire

1. Sous réserve de l'article 11, le propriétaire inscrit est tenu de payer les frais de la localisation, de la signalisation et de l'enlèvement de l'épave effectués en application des articles 7, 8 et 9, respectivement, sauf s'il prouve que l'accident de mer qui a causé l'épave :

a) Résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible ;

b) Résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage ; ou

c) Résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable commise par un gouvernement ou autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction.

2. Aucune disposition de la présente Convention n'affecte le droit du propriétaire inscrit de limiter sa responsabilité en vertu d'un régime national ou international applicable, tel que la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée.

3. Aucune demande de remboursement des frais visés au paragraphe 1 ne peut être formée contre le propriétaire inscrit autrement que sur la base des dispositions de la présente Convention. Cela ne porte aucunement atteinte aux droits et obligations d'un Etat Partie qui a fait une notification en vertu du paragraphe 2 de l'article 3 à l'égard des épaves se trouvant dans son territoire, y compris sa mer territoriale, autres que la localisation, la signalisation et l'enlèvement conformément à la présente Convention.

4. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte au droit de recours contre des tiers.

Article 11

Exceptions à la responsabilité

1. Le propriétaire inscrit n'est pas tenu, en vertu de la présente Convention, de payer les frais mentionnés au paragraphe 1 de l'article 10 si, et dans la mesure où l'obligation de payer ces frais est incompatible avec :

a) La Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, telle que modifiée ;

b) La Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, telle que modifiée ;

c) La Convention de 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, telle que modifiée, ou la Convention de Vienne relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires, 1963, telle que modifiée, ou la législation nationale régissant ou interdisant la limitation de la responsabilité en matière de dommages nucléaires ; ou

d) La Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soude, telle que modifiée, à condition que la convention pertinente soit applicable et en vigueur.

2. Pour autant que les mesures prises en vertu de la présente Convention soient considérées comme des opérations d'assistance en vertu de la législation nationale applicable ou d'une convention internationale, cette législation ou convention s'applique aux questions de la rémunération ou de l'indemnisation des entreprises d'assistance à l'exclusion des règles de la présente Convention.

Article 12

Assurance obligatoire ou autre garantie financière

1. Le propriétaire inscrit d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 et battant le pavillon d'un Etat Partie est

tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, pour couvrir sa responsabilité en vertu de la présente Convention à raison d'un montant équivalant aux limites de responsabilité prescrites par le régime de limitation national ou international applicable, mais n'excédant en aucun cas un montant calculé conformément à l'article 6 1) b) de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée.

2. Un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la présente Convention est délivré à chaque navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 par l'autorité compétente de l'Etat d'immatriculation du navire, qui doit s'assurer au préalable que les dispositions du paragraphe 1 sont respectées. Lorsqu'il s'agit d'un navire immatriculé dans un Etat Partie, ce certificat est délivré ou visé par l'autorité compétente de l'Etat d'immatriculation du navire; lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un Etat Partie, le certificat peut être délivré ou visé par l'autorité compétente de n'importe quel Etat Partie. Ce certificat d'assurance obligatoire doit être conforme au modèle figurant en annexe à la présente Convention et doit comporter les renseignements suivants :

- a) Nom du navire, numéro ou lettres distinctifs et port d'immatriculation ;
- b) Jauge brute du navire ;
- c) Nom et lieu de l'établissement principal du propriétaire inscrit ;
- d) Numéro OMI d'identification du navire ;
- e) Type et durée de la garantie ;
- f) Nom et lieu de l'établissement principal de l'assureur ou de tout autre personne fournissant la garantie et, le cas échéant, lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite ; et
- g) Période de validité du certificat, qui ne saurait excéder celle de l'assurance ou de la garantie.

3. a) Un Etat Partie peut autoriser une institution ou un organisme reconnu par lui à délivrer le certificat mentionné au paragraphe 2. Cette institution ou cet organisme informe cet Etat de chaque certificat délivré. Dans tous les cas, l'Etat Partie se porte pleinement garant du caractère complet et exact du certificat ainsi délivré et s'engage à prendre les mesures nécessaires pour satisfaire à cette obligation.

b) Un Etat Partie notifie au Secrétaire général :

- i) Les responsabilités spécifiques et les conditions d'habilitation d'une institution ou d'un organisme reconnu par lui ;
- ii) le retrait de cette habilitation ; et
- iii) la date à compter de laquelle l'habilitation ou le retrait de l'habilitation prend effet.

L'habilitation ne prend pas effet avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date à laquelle une notification dans ce sens a été adressée au Secrétaire général.

c) L'institution ou l'organisme autorisé à délivrer les certificats conformément au présent paragraphe est, au minimum, autorisé à retirer ces certificats si les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne sont plus respectées. Dans tous les cas, l'institution ou l'organisme signale ce retrait à l'Etat au nom duquel le certificat avait été délivré.

4. Le certificat est établi dans la ou les langues officielles de l'Etat qui le délivre. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, le texte doit comporter une traduction dans l'une de ces langues et si cet Etat en décide ainsi sa ou ses langues officielles peuvent ne pas être utilisées.

5. Le certificat doit se trouver à bord du navire et une copie doit en être déposée auprès de l'autorité qui tient le registre d'immatriculation du navire ou, si le navire n'est pas immatriculé dans un Etat Partie, auprès de l'autorité qui a délivré ou visé le certificat.

6. Une assurance ou autre garantie financière ne satisfait pas aux prescriptions du présent article si elle peut cesser d'avoir effet, pour une raison autre que l'expiration de sa période de validité indiquée dans le certificat en vertu du paragraphe 2, avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date où prévus en a été donné à l'autorité visée au paragraphe 5, à moins que le certificat n'ait été restitué à cette autorité ou qu'un nouveau certificat n'ait été délivré avant la fin de ce délai. Les dispositions qui précèdent s'appliquent également à toute modification qui est telle que l'assurance ou la garantie ne satisfait plus aux prescriptions du présent article.

7. L'Etat d'immatriculation du navire fixe les conditions de délivrance et de validité du certificat, sous réserve des dispositions du présent article et compte tenu des directives que l'Organisation aura pu adopter au sujet de la responsabilité financière des propriétaires inscrits.

8. Aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme empêchant un Etat Partie de donner foi aux renseignements qu'il a obtenus d'autres Etats ou de l'Organisation ou autres organisations internationales au sujet de la situation financière des assureurs ou autres personnes fournissant la garantie financière aux fins de la présente Convention. En pareil cas, l'Etat Partie qui donne foi à de tels renseignements n'est pas dégagé de sa responsabilité en tant qu'Etat qui délivre le certificat prescrit au paragraphe 2.

9. Les certificats délivrés ou visés sous l'autorité d'un Etat Partie sont acceptés par les autres Etats Parties aux fins de la présente Convention et sont considérés par eux comme ayant la même valeur que les certificats qu'ils ont eux-mêmes délivrés ou visés, même lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un Etat Partie. Un Etat Partie peut à tout moment solliciter un échange de vues avec l'Etat qui a délivré ou visé le certificat s'il estime que l'assureur ou le garant nommé sur le certificat n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la présente Convention.

10. Toute demande de remboursement des frais découlant de la présente Convention peut être formée directement contre l'assureur ou autre personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire inscrit. En pareil cas, le défendeur peut se prévaloir des moyens de défense (sauf la faillite ou la mise en liquidation du propriétaire inscrit) que le propriétaire inscrit serait fondé à invoquer, parmi lesquels la limitation de la responsabilité en vertu d'un régime national ou international applicable. De plus, même si le propriétaire inscrit n'est pas en droit de limiter sa responsabilité, le défendeur peut limiter sa responsabilité à un montant égal à la valeur de l'assurance ou autre garantie financière qu'il est exigé de souscrire conformément au paragraphe 1. De surcroît, le défendeur peut se prévaloir du fait que l'accident de mer résulte d'une faute intentionnelle du propriétaire inscrit mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire inscrit contre lui. Le défendeur peut, en tout état de cause, obliger le propriétaire inscrit à être partie à la procédure.

11. Un Etat Partie n'autorise à aucun moment un navire habilité à battre son pavillon auquel s'appliquent les dispositions du présent article à être exploité si ce navire n'est pas muni d'un certificat délivré en vertu du paragraphe 2 ou du paragraphe 14.

12. Sous réserve des dispositions du présent article, chaque Etat Partie veille à ce qu'en vertu de sa législation nationale, une assurance ou autre garantie répondant aux exigences du paragraphe 1 couvre tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300, quel que soit son lieu d'immatriculation, qui entre dans un port situé dans son territoire ou le quitte ou qui arrive dans une installation au large située dans sa mer territoriale ou en sort.

13. Nonobstant les dispositions du paragraphe 5, un Etat Partie peut notifier au Secrétaire général qu'aux fins du paragraphe 12, les navires ne sont pas tenus d'avoir à bord ou de présenter le certificat prescrit au paragraphe 2 lorsqu'ils entrent dans un port situé dans son territoire ou le quittent ou qu'ils arrivent dans une installation au large située dans sa mer territoriale ou en sortent, sous réserve que l'Etat Partie qui délivre le certificat prescrit au paragraphe 2 ait notifié au Secrétaire général qu'il tient, sous forme électronique, des dossiers accessibles à tous les Etats Parties qui attestent l'existence du certificat et permettent aux Etats Parties de s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu du paragraphe 12.

14. Si un navire appartenant à un Etat Partie n'est pas couvert par une assurance ou autre garantie financière, les dispositions pertinentes du présent article ne lui sont pas applicables ; ce navire doit toutefois être muni d'un certificat délivré par l'autorité compétente de l'Etat d'immatriculation qui atteste que le navire appartient à cet Etat et que sa responsabilité est couverte dans les limites prescrites au paragraphe 1. Ce certificat suit d'aussi près que possible le modèle prescrit au paragraphe 2.

Article 13

Délais de prescription

Les droits à remboursement des frais en vertu de la présente Convention s'éteignent à défaut d'une action en justice intentée en application des dispositions de celle-ci dans un délai de trois ans à compter de la date à laquelle l'existence d'un danger a été établie conformément à la présente Convention. Néanmoins, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de six ans à compter de la date de l'accident de mer qui a causé l'épave. Lorsque cet accident de mer consiste en une série de faits, le délai de six ans court à dater du premier de ces faits.

Article 14

Dispositions relatives aux amendements

1. A la demande du tiers au moins des Etats Parties, une conférence est convoquée par l'Organisation en vue de réviser ou de modifier la présente Convention.

2. Tout consentement à être lié par la présente Convention exprimé après la date d'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention est réputé s'appliquer à la présente convention telle que modifiée.

Article 15

Règlement des différends

1. Lorsqu'un différend surgit entre deux ou plusieurs Etats Parties à propos de l'interprétation ou de l'application de la présente Convention, ils cherchent à régler leur différend en premier lieu par la négociation, l'enquête, la médiation, la conciliation, l'arbitrage, le règlement judiciaire, le recours à des organismes ou des accords régionaux ou par d'autres moyens pacifiques de leur choix.

2. Si aucun règlement n'intervient dans un délai raisonnable ne dépassant pas douze mois après la date à laquelle un Etat Partie a notifié à un autre l'existence d'un différend entre eux, les dispositions relatives au règlement des différends énoncés dans la partie XV de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982 s'appliquent *mutatis mutandis* à un tel différend, que les Etats parties au différend soient ou non aussi des Etats Parties à la Convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982.

3. Toute procédure choisie par un Etat Partie à la présente Convention et à la Convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982 au titre de l'article 287 de celle-ci s'applique au règlement des différends en vertu du présent article, à moins que cet Etat Partie, lorsqu'il a ratifié, accepté ou approuvé la Convention ou y a adhéré, ou à n'importe quel moment par la suite, n'ait choisi une autre procédure au titre de l'article 287 pour le règlement des différends résultant de la présente Convention.

4. Un Etat Partie à la présente Convention qui n'est pas Partie à la Convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982, lorsqu'il ratifie, accepte ou approuve la présente Convention ou y adhère, ou à n'importe quel moment par la suite, est libre de choisir, par voie de déclaration écrite, un ou plusieurs des moyens énumérés au paragraphe 1 de l'article 287 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982 aux fins du règlement des différends en vertu du présent article. L'article 287 s'applique à cette déclaration, ainsi qu'à tout différend auquel cet Etat est partie et qui n'est pas visé par une déclaration en vigueur. Aux fins de conciliation et d'arbitrage, conformément aux annexes V et VII de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982, cet Etat est habilité à désigner des conciliateurs et des arbitres, qui seront inscrits sur les listes visées à l'article 2 de l'annexe V et à l'article 2 de l'annexe VII, pour le règlement des différends résultant de la présente Convention.

5. Toute déclaration faite en vertu des paragraphes 3 et 4 est déposée auprès du Secrétaire général, qui en communique des exemplaires aux Etats Parties.

Article 16

Relation avec d'autres conventions et accords internationaux

Aucune disposition de la présente Convention ne porte

atteinte aux droits et obligations qu'a tout Etat en vertu de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982 et du droit international coutumier de la mer.

Article 17

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. La présente Convention est ouverte à la signature au siège de l'Organisation du 19 novembre 2007 au 18 novembre 2008 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.

a) Les Etats peuvent exprimer leur consentement à être liés par la présente Convention par :

- i) Signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation ; ou
- ii) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation ; ou
- iii) adhésion.

b) La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général.

Article 18

Entrée en vigueur

1. La présente Convention entre en vigueur douze mois après la date à laquelle dix Etats, soit l'ont signée sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général.

2. Pour tout Etat qui la ratifie, l'accepte, l'approuve ou y adhère après que les conditions d'entrée en vigueur prévues au paragraphe 1 ont été remplies, la présente Convention entre en vigueur trois mois après la date du dépôt par cet Etat de l'instrument approprié, mais pas avant l'entrée en vigueur de la présente Convention dans les conditions prévues au paragraphe 1.

Article 19

Dénonciation

La présente Convention peut être dénoncée par un Etat Partie à n'importe quel moment après l'expiration d'une période de un an après la date à laquelle elle entre en vigueur à l'égard de l'Etat.

La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général.

La dénonciation prend effet un an après la date à laquelle le Secrétaire général a reçu l'instrument de dénonciation ou à l'expiration de toute période plus longue spécifiée dans cet instrument.

Article 20

Dépôt

1. La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire général.

2. Le Secrétaire général :

a) informe tous les Etats qui ont signé la présente Convention ou qui y ont adhéré ;

- i) de toute nouvelle signature ou de tout dépôt d'un nouvel instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ainsi que de la date de cette signature ou de ce dépôt ;
- ii) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention ;

- iii) du dépôt de tout instrument de dénonciation de la présente Convention, ainsi que de la date à laquelle ce dépôt est intervenu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet ; et
- iv) de tout autre déclaration et notification reçues en application de la présente Convention ;

b) transmet des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les Etats qui l'ont signée ou qui y ont adhéré.

3. Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Secrétaire général en transmet une copie certifiée conforme au Secrétaire général de l'Organisation des Nations unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'article 102 de la Charte des Nations unies.

Article 21

Langues

La présente Convention est établie en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, tous les textes faisant également foi.

Fait à Nairobi, ce dix-huit mai deux mille sept.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont apposé leur signature à la présente Convention.

A N N E X E

CERTIFICAT D'ASSURANCE OU AUTRE GARANTIE FINANCIÈRE RELATIVE À LA RESPONSABILITÉ EN CAS D'ENLÈVEMENT D'ÉPAVES

Déjà délivré conformément aux dispositions de l'article 12 de la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007

NOM du navire	JAUGE brute	NUMÉRO ou lettres distinctifs	NUMÉRO OMI d'identification du navire	PORT d'immatriculation	NOM ET ADRESSE complète de l'établissement principal du propriétaire inscrit

Il est certifié que le navire susmentionné est couvert par une police d'assurance ou autre garantie financière satisfaisant aux prescriptions de l'article 12 de la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007.

Type de garantie :

Durée de la garantie :

Nom et adresse de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants) :

Le présent certificat est valable jusqu'au

Délivré ou visé par le Gouvernement de

(Nom complet de l'Etat)

ou

Il conviendrait d'utiliser le texte suivant lorsqu'un Etat Partie se prévaut des dispositions du paragraphe 3 de l'article 12 :

Le présent certificat est délivré sous l'autorité du Gouvernement de (Nom complet de l'Etat) par (nom de l'institution ou de l'organisme)

A Le

(Lieu)

(Date)

(Signature et titre du fonctionnaire qui délivre ou vise le certificat)

Notes explicatives :

1. En désignant l'Etat, on peut, si on le désire, mentionner l'autorité publique compétente du pays dans lequel le certificat est délivré.

2. Lorsque le montant total de la garantie provient de plusieurs sources, il convient d'indiquer le montant fourni par chacune d'elles.

3. Lorsque la garantie est fournie sous plusieurs formes, il y a lieu de les énumérer.

4. Dans la rubrique « Durée de la garantie », il convient de préciser la date à laquelle cette garantie prend effet.

5. Dans la rubrique « Adresse de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants) », il convient d'indiquer l'adresse de l'établissement principal de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants). Si nécessaire, il convient d'indiquer le lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère des affaires étrangères

PROJET DE LOI

autorisant la ratification de la convention internationale de Nairobi
sur l'enlèvement des épaves

NOR : MAEJ1240098L/Bleue-1

ÉTUDE D'IMPACT

I. Situation de référence et objectifs de la Convention :

Les épaves occasionnées par des accidents de mer peuvent représenter de graves dangers pour la navigation et l'environnement. Ces risques rendent nécessaires leur localisation, leur balisage voire leur enlèvement ou leur destruction.

Dans la mer territoriale, l'intervention sur les épaves (notamment leur enlèvement) relève de la compétence de l'Etat côtier, ce dernier exerçant sa souveraineté sur cet espace maritime conformément aux termes de l'article 2 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 (ci-après CNUDM).

En revanche, au-delà de la mer territoriale, en l'état actuel du droit international, aucune règle ne traite expressément de l'enlèvement des épaves malgré l'importance des dangers qu'elles peuvent occasionner. A ce jour, l'enlèvement des épaves situées en dehors des eaux territoriales ne semble possible que dans le cadre du droit d'intervention qui est traditionnellement reconnu à l'Etat côtier lorsqu'une épave située au-delà de sa mer territoriale génère ou est susceptible de générer une pollution pouvant l'affecter¹. Ce droit d'intervention de l'Etat côtier est, en principe, subordonné à des motifs tenant aux seuls risques de pollution et ne peut donc a priori pas s'exercer sur le fondement de la sécurité de la navigation.

¹ Notamment à l'article 221 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982, qui autorise l'Etat côtier à intervenir au-delà de la mer territoriale afin de protéger son littoral contre la pollution ou une menace de pollution résultant d'un accident de mer ou liée à un tel accident. Deux autres instruments internationaux ont reconnu le droit pour l'Etat côtier d'intervenir, au-delà de ses eaux territoriales, contre une pollution accidentelle : la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures et son protocole, adopté le 2 novembre 1973, qui étend ces règles aux cas de pollution par des substances nocives autres que les hydrocarbures.

Certains Etats ont décidé d'adopter, dès le début des années 70, des règles internes organisant leur droit d'intervention sur des épaves situées au-delà de leur mer territoriale (Etats-Unis, Canada, Royaume-Uni, France notamment). Cependant, le flou du droit international a incité, à partir des années 90, les Etats réunis au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI) à établir des règles applicables aux épaves situées au-delà des eaux territoriales dans le but de renforcer tout à la fois la sécurité de la navigation et la protection du milieu marin.

C'est dans cette perspective qu'a été adoptée la Convention de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, signée le 18 mai 2007. Elle constitue le premier instrument international traitant spécifiquement de l'enlèvement des épaves. Ses dispositions visent à :

- définir ce qu'est une épave ;
- déterminer les critères permettant de qualifier une épave de dangereuse ;
- poser des règles en matière de localisation, de signalisation et d'enlèvement des épaves constituant des obstacles à la navigation ;
- définir l'étendue de la responsabilité du propriétaire du navire devenu épave, qui est tenu de payer les frais relatifs à la localisation, la signalisation et l'enlèvement de cette dernière ;
- rendre obligatoire la souscription d'assurances ou de garanties financières par les propriétaires de navires afin de couvrir leur responsabilité au titre de la Convention ;
- reconnaître aux Etats le droit d'exercer une action directe contre les assureurs à des fins d'indemnisation, pour le remboursement des dépenses engagées au titre des opérations d'enlèvement.

La Convention répond à une double préoccupation. Premièrement, elle vise à fixer au niveau international des règles et des procédures destinées à garantir l'enlèvement rapide et efficace des épaves se trouvant au-delà des eaux territoriales des Etats et présentant des risques pour la navigation et l'environnement. A cette fin, elle reconnaît aux Etats le droit d'intervenir sur les épaves se trouvant dans leur zone économique exclusive (ZEE). Deuxièmement, la Convention pose le principe de la responsabilité du propriétaire de l'épave (le propriétaire inscrit) pour les frais occasionnés par les opérations d'enlèvement, et pose une obligation d'assurance de nature à garantir le recouvrement des frais éventuels.

La Convention a vocation à s'appliquer à la zone économique exclusive (ZEE) des Etats Parties ou, lorsqu'un Etat Partie n'a pas créé une telle zone, à la zone située au-delà de la mer territoriale et adjacente à celle-ci, dans une limite de 200 milles marins. La France, pour sa part, dispose d'une zone économique exclusive². La Convention prévoit aussi que les Etats Parties peuvent étendre sa portée à leurs eaux territoriales.

Le champ d'application matériel de la Convention englobe tous les navires, sous réserve des exclusions suivantes :

- les plates-formes flottantes se livrant à des activités d'exploration, d'exploitation ou de production des ressources minérales des fonds marins ;

² La ZEE française s'étend depuis peu à la mer Méditerranée (décret n° 2012-1148 du 12 octobre 2012). La ZEE française en Méditerranée se substitue à la zone de protection écologique (ZPE) créée en 2003, dont elle reprend le périmètre.

- les navires de guerre et les navires appartenant à un Etat Partie ou exploités par lui, tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales, sauf si cet Etat Partie en décide autrement.

II. Conséquences estimées de la mise en œuvre de la Convention :

Conséquences financières

Les opérations de sécurisation et d'enlèvement d'épaves représentent des coûts variables, qui peuvent, dans certains cas, être considérables³. La Convention vise à garantir et à faciliter le recouvrement par les Etats des frais engagés pour les opérations de localisation, de signalisation et d'enlèvement des épaves. Elle comporte, à cette fin, un volet relatif à la responsabilité civile des propriétaires d'épaves.

La France dispose de procédures en matière de recouvrement des dépenses engagées par l'Etat pour les interventions sur des épaves maritimes dangereuses. Même s'il n'est pas possible de se livrer à une estimation *ex-ante* des conséquences financières de la Convention (sa mise en œuvre est subordonnée, par vocation, à la survenance d'accidents de mer), tout porte à considérer qu'elles seront favorables à l'Etat et aux collectivités publiques puisque la Convention donne désormais à l'obligation de remboursement des frais engagés par l'Etat un fondement en droit international.

Conséquences économiques

Elles concernent les armateurs. Les armateurs français étant d'ores et déjà assurés dans des conditions qui répondent aux exigences de la Convention, cette dernière ne devrait pas entraîner de nouveaux coûts à leur encontre (à l'exception de l'acquittement des frais de délivrance des certificats d'assurance).

Conséquences environnementales

La protection de l'environnement est, avec la sécurité de la navigation, le principal objectif poursuivi par la Convention de Nairobi. Les risques pour le milieu marin ou le littoral font partie des critères retenus par la Convention pour déterminer la dangerosité d'une épave. Dès lors qu'une épave présente un danger au sens de la Convention, un Etat est fondé à prendre les mesures nécessaires à son enlèvement. La mise en œuvre de cette Convention devrait donc avoir un effet positif pour l'environnement marin.

Conséquences juridiques

Même si elle édicte des règles nouvelles, la Convention aborde des matières qui sont déjà régies, en grande partie, par le droit international et le droit interne. Elle a donc vocation à s'articuler avec plusieurs instruments internationaux existants et avec la réglementation nationale (1). Cette dernière devra être adaptée sur certains points (2).

³ A titre d'exemple, le coût de l'opération d'enlèvement de l'épave du paquebot de croisière *Costa Concordia*, échoué le 13 janvier 2012 à proximité de l'île de Giglio au large de l'Italie, est estimé à 236 millions d'euros.

1. Articulation de la Convention avec le droit en vigueur :

Précisions sur l'articulation de la Convention avec le droit communautaire :

Deux textes de droit communautaire sont susceptibles de s'articuler avec la Convention : la directive 2002/59/CE du 27 juin 2002 relative au système communautaire de suivi du trafic des navires⁴, d'une part, et la directive 2009/20/CE du 23 avril 2009 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes, d'autre part.

La directive 2002/59/CE vise à accroître la sécurité et l'efficacité du trafic maritime. Elle prévoit que les Etats doivent avoir accès à toutes les informations importantes relatives aux mouvements et à la situation des navires, en particulier de ceux transportant des matières dangereuses ou polluantes. Elle instaure notamment une obligation pour les Etats de faire circuler certaines informations sur les navires victimes d'incidents ou d'accidents en mer et sur les navires susceptibles de compromettre la sécurité de la navigation ou de constituer un risque pour l'environnement. Cette directive ne contient aucune disposition spécifique sur les mesures que les Etats peuvent prendre pour intervenir sur les épaves (à des fins de signalisation, de sécurisation ou d'enlèvement) et renvoie au droit international à cet égard. Son champ d'application s'articule donc *a priori* nettement avec celui de la Convention de Nairobi, sans chevauchement.

La Directive 2009/20/CE crée, quant à elle, une obligation d'assurance pour les créances maritimes visées dans la convention LLMC. Son articulation avec la Convention de Nairobi est expressément prévue dans la mesure où cette directive indique que ses dispositions ne font pas obstacle à l'application des régimes d'assurance découlant d'autres instruments internationaux, parmi lesquels la Convention de Nairobi sur les épaves.

Précisions sur l'articulation de la Convention avec le droit international :

Sur le droit d'intervention en mer des Etats côtiers :

Tout Etat côtier a l'obligation d'assurer la sécurité de la navigation dans ses eaux intérieures et dans sa mer territoriale. Au-delà de cette dernière, l'Etat côtier a, conformément à l'article 221 de la CNUDM, le droit de prendre des mesures visant à protéger son littoral ou ses intérêts connexes contre une pollution ou une menace de pollution résultant d'un accident de mer. C'est la portée de ce droit que la Convention de Nairobi vient préciser dans le domaine des épaves, tout en rappelant le principe selon lequel les mesures prises doivent toujours être proportionnées aux dommages que l'Etat affecté subit ou risque de subir.

⁴ Titre complet : directive 2002/59/CE du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information

La Convention vient se juxtaposer à la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures et au Protocole du 2 novembre 1973⁵. La convention de Bruxelles reconnaît aux Etats côtiers un droit d'intervention en haute mer pour prévenir, atténuer ou éliminer, en cas de danger grave et imminent, une pollution ou une menace de pollution pouvant affecter leurs côtes ou leurs intérêts connexes⁶. Elle permet aux Etats côtiers de « *prendre des mesures appropriées* » pour assurer leur protection à l'égard d'un navire naviguant en haute mer, lorsqu'il y a « *danger grave et imminent* » de pollution susceptible d'avoir des « *conséquences dommageables très importantes* ». La Convention de Bruxelles ne fait pas référence à la notion de la zone économique exclusive (ZEE) car cette notion n'est apparue qu'en 1982 avec l'adoption de la CNUDM. L'expression « haute mer », telle qu'elle y est employée, doit donc s'entendre comme désignant les zones situées au-delà de la mer territoriale.

La convention de Bruxelles de 1969 et son protocole de 1973 sont mis en œuvre en droit interne à l'article L 218-72 du code de l'environnement qui s'applique « *dans le cas d'avarie ou d'accident en mer survenu à tout navire, aéronef, engin ou plate-forme transportant ou ayant à son bord des substances nocives, dangereuses ou des hydrocarbures (...)* ».

La Convention de Nairobi indique, dans son article 4, qu'elle ne s'applique pas aux mesures prises en vertu de la Convention de Bruxelles de 1969. Pour les opérations concernant les épaves, l'application de la Convention de Nairobi devrait prévaloir et, pour les opérations de secours concernant des navires en difficulté transportant des hydrocarbures ou des substances dangereuses, la Convention de Bruxelles devrait en principe s'appliquer.

Sur la définition de l'épave :

La définition de l'épave retenue dans la Convention est relativement large puisqu'elle englobe les navires naufragés et échoués, ceux qui sont sur le point de couler ou de s'échouer ainsi que tous les objets perdus en mer par un navire. Cette définition de l'épave s'appuie sur une définition du navire qui est elle-même très large puisque la Convention assimile aux navires « *les engins flottants et les plates-formes flottantes* », sauf lorsque ces plates-formes se livrent sur place à des activités d'exploration et d'exploitation des ressources minérales des fonds marins.

La différence d'approche avec le droit interne est sensible puisque l'épave est caractérisée en droit national par deux critères cumulatifs qui n'apparaissent pas, en tant que tels, dans la Convention : l'état de non flottabilité et l'abandon du navire par son équipage.

⁵ La convention du 29 novembre 1969 (publiée par le décret n°75-553 du 26 juin 1975) a été complétée par le Protocole de 1973 qui en étend les règles à toutes les substances dangereuses autres que les hydrocarbures.

⁶ Les « intérêts connexes » sont définis dans la convention de Bruxelles comme s'étendant « *a) aux activités maritimes côtières, portuaires, ou d'estuaires, y compris aux activités de pêcheries, constituant un moyen d'existence essentiel pour les intéressés ; b) à l'attrait touristique de la région considérée ; c) à la santé des populations riveraines et au bien-être de la région considérée, y compris la conservation des ressources biologiques marines, de la faune et de la flore* ». La Convention de Nairobi sur l'enlèvement des épaves reprend cette définition tout en l'étendant pour y ajouter « *b/ les attraits touristiques et autres intérêts économiques* », « *c/ la santé des populations riveraines et la prospérité de la région* » et « *d) les infrastructures au large et sous-marines* ».

Sur la responsabilité civile des propriétaires des navires :

La responsabilité civile des propriétaires de navires pour le remboursement des frais d'enlèvement des épaves est actuellement régie par les règles de droit commun. La mise en œuvre de la Convention aura pour effet de substituer un régime de responsabilité spécifique (régime de responsabilité sans faute assorti d'exceptions) au régime de droit commun.

La responsabilité civile des propriétaires de navires dans la Convention se rapporte aux frais de localisation, de signalisation et d'enlèvement des épaves. La Convention n'affecte pas le droit du propriétaire de limiter sa responsabilité en vertu des règles nationales ou internationales applicables dans ce domaine. A cet égard, la Convention du 19 novembre 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes (dite convention LLMC, *Limitation of Liability for Maritime Claims*) plafonne la responsabilité civile du propriétaire du navire à concurrence d'un montant dépendant de la jauge brute du navire⁷. Toutefois, les Etats Parties ont la possibilité d'exclure cette limitation pour « *les créances pour avoir renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve et s'est trouvé à bord* » et « *les créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du navire* ».

Lorsqu'elle a ratifié la convention LLMC et le Protocole de 1996 qui l'a modifiée⁸, la France a exclu du plafonnement les créances liées à l'enlèvement des épaves. En conséquence, pour tout accident de mer ayant causé une épave dans la ZEE ou les eaux territoriales françaises, le propriétaire du navire ne peut invoquer la limitation de sa responsabilité pour des créances d'Etat relatives à des opérations d'enlèvement (article L. 5121-4 du Code des transports).

Des exceptions à la responsabilité civile des propriétaires de navires ayant occasionné des épaves sont prévues par la Convention. Au terme de l'article 11, le propriétaire inscrit n'est pas tenu de payer les frais de localisation, de signalisation et d'enlèvement de l'épave, si l'obligation de s'acquitter de ces dépenses est incompatible avec les instruments internationaux suivants :

- la Convention de 1969 (modifiée) sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (dite convention CLC)⁹ ;
- la Convention de 1996 (modifiée) sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (dite convention HNS)¹⁰ ;
- la Convention de 1960 (modifiée) sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire ou la Convention de 1963 (modifiée) relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires ou la législation nationale régissant ou interdisant la limitation de responsabilité en matière de dommages nucléaires ;
- la Convention de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages par hydrocarbures de soute (dite convention Bunkers)¹¹.

⁷ Les montants de limitation de responsabilité prévus à l'article 3 du Protocole de 1996 modifiant la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes ont été amendés par la Résolution LEG.5(99) adoptée le 19 avril 2012 par le Comité juridique de l'OMI.

⁸ Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (publiée par décret n° 86-1371 du 23 décembre 1986) et Protocole du 2 mai 1996 modifiant la convention LLMC de 1976 (publié par décret n° 2007-1379 du 22 septembre 2007).

⁹ Voir articles L. 218-1 et suivants du Code de l'environnement

¹⁰ « HNS » pour *Hazardous and Noxious Substances*. Cette convention a été modifiée par le protocole adopté à Londres en 2010 (Convention HNS 2010).

¹¹ La loi n°2010-831 du 22 juillet 2010 a autorisé la ratification de cette convention.

Pour la rémunération des services des opérateurs privés intervenant sur une épave ou leur indemnisation, la Convention renvoie à la réglementation existante¹².

Sur l'obligation d'assurance des propriétaires de navires :

La Convention exige des propriétaires de navires qu'ils souscrivent une assurance pour les risques liés aux épaves. La Directive 2009/20/CE du 23 avril 2009 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes¹³ instaure déjà une obligation d'assurance pour les créances maritimes visées dans la convention LLMC. Ses dispositions ne font pas obstacle à l'application des régimes d'assurance découlant d'autres instruments tels que la Convention de Nairobi sur les épaves¹⁴.

2. Incidences de la Convention sur le droit interne :

a) Différences d'approche entre le droit français et la convention

Le droit interne traite de la question des épaves aux articles L5142-1 à L5142-8 et L5242-16 à L5242-18 du code des transports. Son champ d'application et les mesures qu'il vise à prendre ne recouvrent que partiellement le régime de la convention. Le droit interne et la Convention obéissent à des approches différentes sur certaines notions. De plus, le droit interne, qui se préoccupe, avant tout, de régler le pouvoir de police en matière d'épaves et les questions patrimoniales (droits du propriétaire du navire ou de tout autre objet devenu une épave), ne comporte pas de volet relatif à la responsabilité civile des propriétaires d'épaves ou à l'obligation d'assurance. Il devra donc être adapté sous plusieurs aspects.

La définition de l'épave :

Les deux critères qui servent à caractériser l'épave en droit interne sont l'état de non flottabilité du navire et son abandon par l'équipage. Avec le seul critère de la non-flottabilité, le droit interne ne permet pas de qualifier d'épave les navires sur le point de couler ou de s'échouer ou dont on peut raisonnablement attendre le naufrage ou l'échouement si aucune mesure efficace n'est prise. Or ces catégories sont précisément visées par la Convention. Par ailleurs, le critère de l'abandon par l'équipage retenu par le droit national induit également une définition plus restrictive que celle de la Convention. Par ailleurs, à la différence de la Convention, les articles L. 5142-1 et suivants du code des transports ne précisent ni la notion d'accident de mer, ni la notion de danger, ni celle d'intérêts connexes.

Détermination de la dangerosité d'une épave :

La Convention énonce 15 critères à partir desquels l'état de dangerosité de l'épave peut être déterminé. Un tel dispositif n'existe pas en droit interne.

¹² Convention internationale de 1989 sur l'assistance, faite à Londres le 28 avril 1989 publiée par le décret n° 2002-645 du 23 avril 2002. Cette convention, qui reconnaît un pouvoir d'intervention des Etats côtiers en matière d'assistance, est complémentaire à la Convention de Nairobi sur les épaves.

¹³ Directive transposée en droit interne (articles L. 5123-1 et suivants du Code des transports) par l'ordonnance n° 2011-635 du 9 juin 2011 portant diverses dispositions d'adaptation du code des transports au droit de l'Union européenne et aux conventions internationales dans les domaines du transport et de la sécurité maritimes.

¹⁴ Article 2 paragraphe 3 de la directive 2009/20/CE.

La notion d' « enlèvement » :

Cette notion n'est pas expressément définie en droit interne. De plus, il résulte du décret n°61-1547 du 26 décembre 1961 que l'enlèvement ne correspond pas, en droit national, à toutes les actions visées dans la Convention (notamment les opérations de prévention ou d'atténuation des risques).

L'obligation de déclarer l'épave :

La Convention prévoit l'obligation pour le capitaine ou l'exploitant d'un navire d'adresser sans tarder un rapport à l'Etat affecté, lorsque ce navire a été impliqué dans un accident de mer qui a causé une épave (article 5). Une obligation de déclaration existe en droit interne mais elle est seulement à la charge de la personne qui découvre une épave ou du capitaine d'un navire se portant au secours d'un autre navire victime d'un accident de mer, dès lors que ce dernier transporte des hydrocarbures et navigue à moins de 50 milles marins des côtes françaises (article D. 218-5 du code de l'environnement).

La localisation et la signalisation des épaves :

La Convention oblige l'Etat affecté par une épave à avertir de toute urgence les navigateurs et les Etats intéressés de la nature et de l'emplacement de l'épave et à s'assurer que toutes les mesures « raisonnables » sont prises pour signaler l'épave. Sous certains aspects, les règles découlant de la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, transposées par les articles L. 5241-1 et suivants du code des transports (sur la navigation maritime, la sécurité et la prévention de la pollution), contribueront à la mise en œuvre de la Convention en matière de localisation et de signalisation des épaves¹⁵.

Les navires en difficultés

S'agissant des navires appelés épaves par la convention et qui sont en fait des navires en difficulté, le droit français comprend des dispositions applicables autres que le régime des épaves, tels que les obligations de signalement des articles L5242-2 et L5242-6 du code des transports (L'article L218-72 du code de l'environnement prévoit par ailleurs l'intervention de l'Etat dans les situations qui relèvent de la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969, les obligations de signalement correspondantes figurant à l'article L5242-7 du code des transports).

b) L'articulation entre le droit interne et la convention

Le régime des épaves du droit français ne s'applique pas au-delà de la mer territoriale, tandis que le régime de la convention de Nairobi s'applique a priori dans la ZEE. Ce n'est que dans la mesure où l'option d'extension de la convention au territoire est exercée par l'Etat que se pose un problème d'articulation entre la convention et le droit national relatif aux épaves et à l'action de l'Etat en mer.

Il résulte des articles 3.2 et 4.4 de la convention que les dispositions de la convention les plus contraignantes pour la souveraineté de l'Etat ne s'appliquent pas lorsque l'épave se trouve dans les eaux territoriales – notamment les obligations de consultation avec l'Etat du pavillon et le mécanisme de règlement des différends.

¹⁵ La directive 2002/59/CE du 27 juin 2002 a été modifiée en dernier lieu par la directive 2009/17/CE du 23 avril 2009, qui a été transposée en droit national par l'ordonnance n° 2011-635 du 9 juin 2011 portant diverses dispositions d'adaptation du code des transports au droit de l'Union européenne et aux conventions internationales dans les domaines du transport et de la sécurité maritimes.

Néanmoins, les mécanismes de la convention regardant l'intervention de l'Etat, la responsabilité objective du propriétaire du navire et le recours direct à l'assureur, sont subordonnés, même dans les eaux territoriales, à l'existence d'un danger créé par l'épave. La convention est en cela plus restrictive que le droit national, offrant en contrepartie de meilleures garanties financières.

On peut considérer que la possibilité d'intervenir dans les eaux territoriales sur la base de la convention n'empêcherait pas de recourir aux instruments du droit interne pour des actions non prévues par la convention (par exemple l'enlèvement d'une épave en dehors d'un danger avéré). Compte-tenu de l'usage que la France entend faire de la possibilité donnée aux Etats Parties à l'article 3 paragraphe 2 de la Convention d'étendre l'application de la Convention aux épaves se trouvant dans les limites de son territoire, y compris dans sa mer territoriale, une adaptation de la définition de l'épave en droit interne sera nécessaire.

c) Nécessité d'adaptation du droit interne

Les obligations du propriétaire inscrit en matière d'assurance ou de garantie financière :

En droit national, le régime de la police des épaves maritimes qui résulte des articles L. 5142-1 et suivants du code des transports ne traite pas de la responsabilité du propriétaire du navire. L'adoption de mesures sera nécessaire pour instaurer une obligation d'assurance et de certificat, assortie d'une sanction.

Suivant le modèle des conventions existantes, il conviendra d'insérer à l'article L5123-2 du code des transports, un paragraphe ainsi rédigé : « *IV. Le propriétaire inscrit d'un navire, au sens du paragraphe 8 de l'article 1er de la convention internationale de 2007 sur l'enlèvement des épaves, faites à Nairobi le 18 mai 2007, souscrit une assurance ou une autre garantie financière satisfaisant aux exigences de cette convention lorsque ce navire est exploité sous pavillon français, ou touche ou quitte un port français ou une installation située dans la mer territoriale française. Un certificat attestant que la garantie est en cours de validité doit se trouver à bord du navire.* »

Par ailleurs, à effet de sanctionner cette obligation, le I de l'article L. 5123-6 du même code serait complété par un 4° ainsi rédigé : « *4° Le fait pour le propriétaire inscrit d'un navire, au sens du paragraphe 8 de l'article 1er de la convention internationale de 2007 sur l'enlèvement des épaves, faites à Nairobi le 18 mai 2007, de ne pas respecter les obligations prévues au IV de l'article L. 5123-2 ;* »

Il sera également nécessaire que le droit interne reprenne explicitement l'obligation incombant au propriétaire inscrit de fournir à l'autorité compétente de l'Etat affecté par l'épave, conformément à l'article 9 paragraphe 3 de la Convention, la preuve de l'assurance ou de la garantie financière lorsqu'il a été établi que l'épave représente un danger.

Le régime de l'intervention de l'Etat dans les situations visées par la convention devrait être prévu, comme le fait l'article L218-72 du code de l'environnement pour les accidents de mer au sens de la convention Bruxelles du 29 novembre 1969 (Il semblerait néanmoins judicieux de maintenir une distinction entre navires en difficulté et navires qui ne sont plus en état de flottabilité, pour conserver la structure des codes ; la confusion des deux sous le terme d'épave est une originalité de vocabulaire de la convention dont l'extension à l'économie des codes français ne serait pas nécessairement heureuse).

Sur les différents points mentionnés ci-dessus, les modalités précises d'adaptation du droit interne (articles L. 5142-1 et suivants du code des transports, décret d'application n° 61-1547 du 26 décembre 1961 modifié fixant le régime des épaves maritimes et arrêté du 9 janvier 1987 modifiant l'arrêté du 4 février 1965 relatif aux épaves maritimes, article L 218-72 du code de l'environnement et articles R 218-6 et suivants du code de l'environnement) sont actuellement à l'étude.

Conséquences administratives

Les dispositions de la Convention en matière de déclaration, localisation, signalisation et enlèvement des épaves seront mises en œuvre au travers du dispositif national existant. Ce dernier s'appuie sur les différents organismes responsables de l'action de l'Etat en mer¹⁶. Pour les certificats d'assurance, qui doivent être délivrés à chaque navire d'une jauge brute supérieure à 300, le soin de déterminer les conditions de leur délivrance et de leur validité est laissé aux Etats. Les charges administratives induites par la Convention sont de trois ordres :

1. La délivrance des certificats de garantie financière aux navires sous pavillon français :

L'application de la Convention rendra nécessaire la délivrance de certificats par les directions interrégionales de la mer (DIRM) et le guichet unique du registre international français (RIF). Les certificats devront être conformes au modèle figurant en annexe de la Convention. Le nombre des navires français concernés (navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300) est d'environ 500¹⁷. La délivrance des certificats ne représente pas une charge de travail importante, les contrats élaborés par les compagnies d'assurances et les mutuelles étant standardisés et couvrant déjà les risques visés par la Convention. Il est envisagé, à terme, de déléguer la délivrance des certificats à des organismes habilités. Dans cette attente, des instructions seront données aux DIRM et au guichet unique du RIF.

2. La délivrance de certificats à des navires battant le pavillon d'un Etat non partie à la Convention :

La Convention prévoit qu'un Etat Partie pourra délivrer des certificats à des navires d'Etats non Parties (article 12 paragraphe 2). Le nombre de demandes en ce sens pourrait être élevé dans la période qui précèdera l'entrée en vigueur de la Convention car le nombre des Etats non Parties excède celui des Etats parties. Cette situation devrait toutefois se normaliser progressivement. Quoiqu'il en soit, la délivrance de certificats à des navires d'Etats non Parties n'est pas une obligation mais une simple faculté. Il ne sera pas fait droit à de telles demandes si la charge de travail que représente la délivrance de ces certificats devait s'avérer incompatible avec les nécessités du service.

¹⁶ En métropole : le préfet maritime ; outremer : le délégué du Gouvernement ou le haut-commissaire pour l'action de l'Etat en mer.

¹⁷ Source : base de données des navires du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement (direction des affaires maritimes). Au 1^{er} juillet 2010, le nombre de navires est estimé à 492.

3. Le contrôle de la possession des certificats par les navires visitant les ports français :

Selon les termes de la Convention, les Etats Parties ne doivent admettre dans leurs ports que des navires disposant d'une garantie financière conforme aux exigences de la Convention. Les navires devant faire l'objet d'un tel contrôle, relativement simple à effectuer, sont déterminés par la directive 2009/16/CE du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'Etat du port¹⁸.

III. Application de la Convention dans les collectivités régies par les articles 73 et 74 de la Constitution, en Nouvelle-Calédonie et dans les Terres australes et antarctiques françaises :

Il n'est pas prévu d'assortir la ratification de la Convention de réserves quant à son application dans ces territoires. Les règles propres au pavillon français en matière de sécurité ou de responsabilité sont appliquées quel que soit le registre d'immatriculation du navire.

IV. Historique des négociations

La Convention internationale sur l'enlèvement des épaves a été adoptée le 18 mai 2007 à l'issue d'une conférence diplomatique réunie par l'Organisation maritime internationale (OMI) à l'Office des Nations unies à Nairobi. Le nombre des signataires de l'Acte Final de la conférence diplomatique est de 61.

Les travaux d'élaboration de la Convention ont débuté en 1993 au sein du Comité juridique de l'OMI mais ils ont été retardés, après le 11 septembre 2001, par la négociation d'autres instruments multilatéraux alors jugés prioritaires. La coordination des travaux de rédaction a été assurée par la délégation néerlandaise auprès de l'OMI.

La Convention est le fruit d'un compromis entre deux approches divergentes quant aux espaces maritimes dans lesquels devaient s'appliquer ses dispositions. Alors qu'un certain nombre d'Etats considéraient que la Convention devait être applicable non seulement dans la ZEE mais aussi dans la mer territoriale, en arguant du grand nombre d'épaves se trouvant dans les eaux territoriales et de l'intérêt d'une harmonisation des règles nationales, d'autres pays (principalement les Etats du Groupe des 77) s'y opposaient au nom de la souveraineté exercée par l'Etat côtier dans sa mer territoriale.

Deux options se présentaient donc : inclure d'emblée la mer territoriale dans le champ d'application de la Convention ou laisser aux Etats Parties la liberté de décider d'appliquer ou non ses dispositions dans leurs eaux territoriales. C'est finalement autour du principe d'une solution laissant cette décision à la discrétion des Etats parties (clause dite d'« *opt in* », à laquelle s'étaient ralliés vingt-deux Etats, parmi lesquels le Canada, l'Australie, la Russie, l'Inde, le Brésil, l'Afrique du Sud, le Japon et la plupart des Etats européens ainsi que des représentants du secteur maritime) que s'est réalisé le compromis.

Pour sa part, la France s'était montrée favorable, durant les négociations, à l'inclusion de la mer territoriale dans le champ d'application de la Convention afin de donner à cette dernière la meilleure effectivité possible et en raison du grand nombre d'épaves se trouvant généralement dans les eaux territoriales des Etats.

¹⁸ JOCE n° L 131 du 28 mai 2009, p. 57.

V. Etat des signatures et des ratifications

La Convention entrera en vigueur douze mois après la date à laquelle dix Etats l'auront signée sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation ou déposé leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général de l'OMI.

Au 31 octobre 2012, ces conditions n'étaient pas remplies car seuls cinq Etats (Bulgarie, Inde, Iran, Nigéria, Palaos) avaient ratifié la Convention à cette date. Le Brésil et la Lettonie ont indiqué avoir lancé le processus de ratification. Le Royaume-Uni et les Pays-Bas ont fait savoir que leur processus de ratification devait aboutir très prochainement. Le Canada et l'Espagne ont indiqué être encore dans une phase de consultations internes sur l'opportunité d'une ratification. Cinq pays de l'Union européenne (Allemagne, Danemark, Estonie, France, Italie) ont signé la Convention en 2008 mais ne l'ont pas encore ratifiée¹⁹.

Au plan national, la ratification de la Convention de Nairobi constitue un des 138 engagements en faveur de la mer et du littoral énoncés dans le Livre bleu des engagements du Grenelle de la mer (10 et 15 juillet 2009)²⁰.

VI. Déclarations ou réserves :

1. Sur la possibilité d'élargir la portée de la Convention à la mer territoriale :

La France souhaite faire usage de la possibilité donnée aux Etats Parties à l'article 3 paragraphe 2 de la Convention d'étendre l'application de la Convention aux épaves se trouvant dans les limites de son territoire, y compris dans sa mer territoriale. Comme la Convention le prévoit dans son article 4 paragraphe 4, certaines dispositions n'auront pas vocation à être applicables dans la mer territoriale, compte tenu de la souveraineté que l'Etat côtier y exerce.

Conformément à l'article 3 paragraphe 2 de la Convention, la déclaration de la France, qui devra être notifiée au Secrétaire général de l'OMI, pourrait être formulée ainsi :

« Conformément à l'article 3 paragraphe 2 de la Convention qui prévoit la possibilité pour un Etat Partie d'élargir la portée du champ d'application de la Convention, la France déclare que la Convention s'applique aux épaves se trouvant dans son territoire, y compris sa mer territoriale. »

2. Sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires :

La Convention ne contient pas de clause limitant la responsabilité du propriétaire de navire mais elle renvoie, dans ce domaine, aux régimes existants et notamment à celui instauré par la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, dite Convention LLMC, modifiée par le Protocole de 1996. Ces deux instruments ont été signés et ratifiés par la France.

¹⁹ Source : Organisation Maritime Internationale.

²⁰ Il s'agit de l'engagement 29.b qui est inscrit dans la partie consacrée aux « *Pollutions marines* » dans laquelle plusieurs engagements sont déclinés pour « *réduire les pollutions de la mer par les activités maritimes autres que le transport* » (Livre Bleu des engagements du Grenelle de la mer, page 21).

La France avait assorti sa ratification de la Convention LLMC d'une réserve précisant que la limitation de responsabilité des propriétaires de navires ne lui serait pas opposable pour le remboursement des créances « *pour avoir renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord* ». Cette réserve a été réitérée lors de l'approbation du Protocole du 2 mai 1996 modifiant la Convention LLMC.

L'article 10 paragraphe 2 de la Convention de Nairobi précisant le droit des propriétaires de navires de limiter leur responsabilité en vertu du régime instauré par la Convention LLMC et du Protocole de 1996 la modifiant, il importe de rappeler la décision de la France d'écarter tout droit à limitation de responsabilité pour les créances visées dans la réserve accompagnant la ratification de ces deux instruments. A cet effet, l'instrument de ratification de la France serait assorti d'une autre déclaration, formulée ainsi :

« Dans le cadre de l'article 10 paragraphe 3 de la Convention relatif au droit de limitation de responsabilité du propriétaire, la déclaration que la France avait exprimée lors de la ratification du Protocole du 2 mai 1996 modifiant la Convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes est rappelée :

En application des dispositions de l'article 7 du présent Protocole modifiant l'article 18, paragraphe 1, alinéa a, de la Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, le Gouvernement de la République française réitère sa décision exprimée lors du dépôt de son instrument d'approbation de cette dernière d'écarter tout droit à limitation de responsabilité pour les créances visées à l'article 2, paragraphe 1, alinéas d et e de ladite Convention. »

