

## L'ENLEVEMENT DES EPAVES MARITIMES POUR LA PROTECTION DE LA MER

*Par Sandrine DRAPIER*

*Résumé : A l'opposé de la source originaire de valeurs que les chasseurs de trésors traquent, se trouve l'épave, source de gêne et d'appauvrissement, de pollutions et de dangers. Le foisonnement des dispositions applicables à ces épaves maritimes, en général, n'a d'égal, en droit interne et international, que les flottements restants en matière de qualification juridique. En droit interne, son état résulte de deux critères : la non flottabilité et l'absence d'équipage à bord permettant d'exercer des mesures de garde ou de manœuvre, ce qui s'applique à une diversité de biens retrouvés en mer. En dehors même de toute question d'assistance, le droit international a dû prendre en compte la réalité des océans et la diversité des rebuts maritimes pour gérer spécifiquement l'enlèvement des épaves, à travers la Convention de Nairobi du 18 mai 2007, intégrée en France le 18 mai 2016. Les biens qualifiés d'épaves n'étant pas abandonnés, ils ont un propriétaire chargé de leur récupération, enlèvement ou démantèlement. Mettre hors d'eau une épave suppose donc de régler la question des prérogatives du propriétaire sur elle, en perspective avec l'urgence ou les dangers qu'elle représente pour la circulation maritime ou l'environnement particulièrement. Cela étant, les frais faisant suite au trouble créé par l'épave en mer dépassent largement ceux liés à son enlèvement, tel qu'envisagé par la Convention de Nairobi de 2007. Des clarifications seront proposées sur les questions d'obligations et de responsabilités du propriétaire de l'épave.*

***Résumé :** Entre biens culturels à protéger et simples rebuts à débarrasser, la notion d'épaves se voit appliquer deux régimes complètement distincts en droit interne, comme en droit international. Des deux, sans doute l'épave, débris des mers, est-elle aujourd'hui la plus préoccupante. Entre naufrages de navire pétroliers ayant souillé les côtes de la planète (en France, en Alaska ou dans le golf du Mexique) et océan de plastiques qui divaguent, les préoccupations des sociétés modernes ne peuvent plus se contenter de laisser les épaves-déchets à la dérive ou tombées par le fond.*

*La problématique de l'enlèvement des épaves, c'est-à-dire de leur mise hors d'eau, se pose avec acuité en raison de la protection de l'environnement marin et de la sécurité en mer. La démarche de retraitement de l'épave consiste, pour leurs propriétaires, à prendre en compte les impacts environnementaux de leurs activités en coopérant avec les Etats concernés et en se chargeant des frais y afférents. Dans la logique de la Convention de Montego Bay sur le droit de la mer, les règles à appliquer, pour extraire les épaves maritimes, varient en fonction du lieu de situation du navire en cause. Si l'on excepte la règle selon laquelle la loi du pavillon s'applique aux épaves des navires de guerre et autres navires d'Etat appartenant ou exploités par un Etat à des fins gouvernementales et non commerciales, il n'existe aucun texte général régissant aujourd'hui l'extraction des épaves des océans en haute mer. En revanche, si l'épave se trouve dans la ZEE, c'est la Convention de Nairobi, adoptée le 18 mai 2007 et intégrée en France le 18 mai 2016, qui s'applique. Elle concerne aujourd'hui plus de 24 Etats signataires, dont les principales puissances maritimes mondiales. En dehors de cette zone, si l'épave se situe dans la mer territoriale d'un Etat, celui-ci peut recourir à son droit interne ou, à son choix, s'en remettre aux dispositions de ladite Convention.*

*En droit interne, l'état d'épave maritime résulte de deux critères : la non flottabilité et l'absence d'équipage à bord permettant d'exercer des mesures de garde ou de manœuvre, ce qui s'applique à une diversité de biens retrouvés en mer. En dehors même de toute question d'assistance, le droit international a pris en compte la réalité des océans et la diversité des rebuts maritimes pour gérer spécifiquement l'enlèvement des épaves. En effet, les biens qualifiés d'épaves n'étant pas abandonnés, ils ont un propriétaire chargé de leur récupération, enlèvement ou démantèlement. Lorsqu'ils représentent un danger, l'Etat est censé l'évaluer avant d'obliger le propriétaire au retraitement. La notion de danger reste au cœur des dispositifs sur l'enlèvement d'épaves.*

*Pour répondre à des pratiques à forte probabilité de risques lorsqu'existent des enjeux de sauvegarde de la vie humaine, de sécurité en mer ou de protection de l'environnement, des propositions seront formulées en faveur d'une réglementation dans le cadre de l'Union européenne spécifique à l'enlèvement des épaves maritimes. La finalité consiste à clarifier les obligations du propriétaire de l'épave tout en renforçant ses obligations en matière de responsabilité civile.*