

ENJEUX DE L'ACTUALITÉ MARITIME

Une politique de Gestion unifiée des épaves maritimes¹

La Convention de « Nairobi »

Fortunes de mer et pratiques obsolètes

Rédacteur :

> **Yannick Le Manac'h**, Inspecteur des Affaires maritime (en retraite)

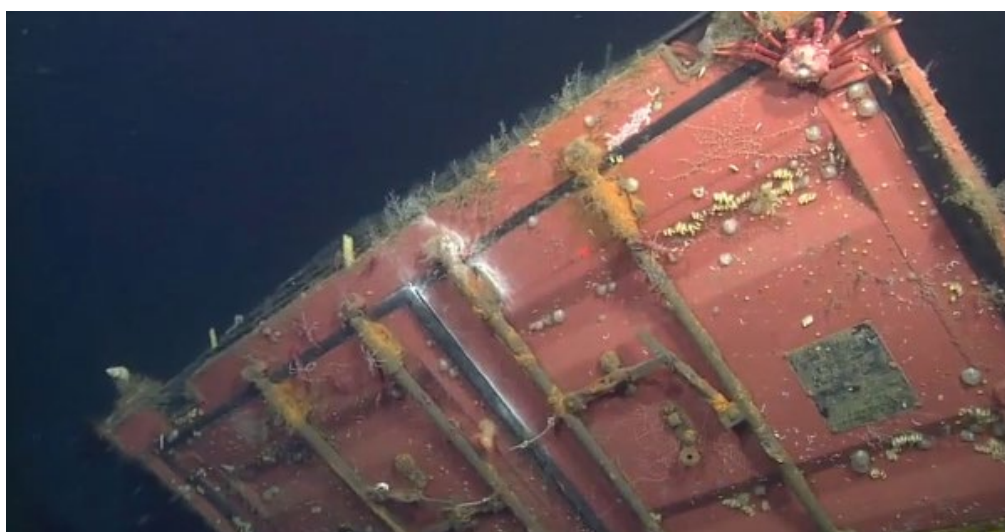


Figure 1 : Épave immergée d'un conteneur de 40 pieds par 1 280 mètres de fond
(Maxi Science - 05.08.2014²)

Tous droits réservés. Ce document, protégé par le droit d'auteur, est la propriété de Vigipol. Il ne peut être utilisé ou reproduit sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit sans autorisation écrite préalable de Vigipol ni sans citer la source. © Vigipol – Mai 2020

INTRODUCTION

Les milliers d'épaves disséminées au fond de toutes les mers et océans du globe constituent aujourd'hui autant de bombes à retardement pour l'environnement. En 2006 le Cedre en recensait plus de 8 569 potentiellement polluantes dont 1 583 pétroliers, dans les eaux sous juridiction française. Les quantités d'hydrocarbures restant prisonnières des soutes de ces épaves seraient comprises entre 2,5 et 20 millions de tonnes... »³ notamment du pétrole brut ; entre autres polluants : des produits toxiques voire nucléaires, des munitions diverses et variées involontairement ou sciemment immergés⁴, des débris de toutes sortes au fond des mers ou flottants (naissance d'un 7^{ème} continent) ; le constat est alarmant.

¹ Cette note annule et remplace le précédent document « Une politique de Gestion unifiée des épaves maritimes - La CONVENTION DE NAIROBI » - Vigipol 20 mai 2014 – publiée avant la ratification de la Convention par la France

² En 2004, le cargo *Med Taipei* perd 24 containers dans les eaux protégées de la baie de Monterey (USA) par 1 281 mètres de fond

³ Jean-Luc HALL de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) - 14^{ème} journée d'info du Cedre - 05.04.2009

⁴ Les munitions immergées : une pratique insensée du passé... Martial Clément – Vigipol – avril 2020

Dans un contexte de gigantisme exponentiel avéré du transport des conteneurs, il convient d'être également vigilant face aux aléas événementiels ou accidentels générés par ce secteur d'activité. L'évaluation des conteneurs perdus en mer chaque année est difficile, elle fluctue selon les sources : de 2 000 à 5 000 pour les sociétés de classification, de 5 000 à 15 000 pour d'autres ; leur perte n'est pas toujours déclarée. Dangereuses ou non, ces marchandises, plus exactement ces épaves, se transforment en déchets dont l'impact, qui dépasse les intentions de Marpol Annexe V⁵, est irrémédiablement néfaste pour les écosystèmes (biomasse pêcheries...) et les populations littorales (pollution de l'estran : écologique et visuelle). Pour mémoire, l'accident du *MOL Comfort* ⁶ est des plus édifiants, bien que déjà très anecdotique.

Si certaines pratiques obsolètes ont été supprimées, la gestion des épaves par l'OMI et les États semble ne pas être encore à la hauteur des objectifs de protection de l'environnement.

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	1
1. LA CONVENTION DE NAIROBI	3
1.1. Portée de la Convention.....	3
1.2. Objectifs de la Convention.....	3
1.3. Champ d'application.....	3
1.4. Notion de dangerosité	4
1.5. Mesures préventives et opérationnelles	4
1.6. Assurances – Obligations.....	4
1.7. Responsabilité du propriétaire de l'épave – Exonération – Exceptions.....	4
1.8. Indemnisation de l'État affecté par une épave – Délais de prescription.....	5
2. LE DROIT FRANÇAIS	5
2.1. État des lieux	5
2.2. Ratification de la Convention.....	6
3. ENTRE FORTUNES DE MER ET PRATIQUES OBSOLÈTES	6
3.1. Chutes de conteneurs à la mer	6
3.2. Le remorquage <i>Maersk Battler</i> : chronique d'un sinistre prévisible ou simple fortune de mer ?	6
3.3. Echouement d'un navire fantôme sur les côtes irlandaises.....	7
3.4. « Océanisation » des navires – une pratique révolue	8

⁵ MARPOL ANNEXE V - International Garbage management, version révisée du 01.01.2013 – ne considère cependant pas les faits et les conséquences de pollutions accidentelles sur le milieu marin telles que celles engendrées par la perte de conteneurs,

⁶ MOL COMFORT – le 17 juin 2013 sur le trajet Singapour à Jeddah, le *MOL Comfort* - porte-conteneurs de 316 mètres pour une capacité de 8 110 EVP - construit en 2005 - battant pavillon des Bahamas - se casse en deux en mer d'Oman à 200 milles des côtes du Yémen. Les vingt-six hommes d'équipage sont secourus. Malgré les moyens d'assistance et de remorquage dépêchés sur zone, la section arrière coule le 27 juin 2013 et la partie avant, détruite par un incendie, coule le 10 juillet 2013 après 24 jours d'interventions. Le navire transportait 4 382 conteneurs, pour une équivalence de 7 041 EVP. Et détenait 3 100 tonnes de combustible en soute au moment du sinistre. La compagnie MOL Ltd n'a jamais communiqué sur la nature des produits conteneurisés.

1. LA CONVENTION DE NAIROBI

1.1. Portée de la Convention

La portée des réglementations nationales, en termes de gestion des épaves, posait l'ambiguïté de l'intervention des États dans les eaux extra territoriales. La Convention internationale de Nairobi de 2007 propose une politique commune de gestion dans un cadre juridique international harmonisé et renforcé garantissant aux États parties l'enlèvement rapide et efficace des épaves présentes dans la zone économique exclusive (ZEE). Si les eaux territoriales sont en principe exclues du champ d'application, les États parties peuvent néanmoins décider d'élargir l'application de la Convention à ces dernières en notifiant leur décision à l'Organisation maritime internationale (OMI) (article 3). Ratifiée par le Danemark, la Convention est entrée en force le 14 avril 2015⁷. La France attendra 2016 pour la ratifier. La Convention de Nairobi complète les outils juridiques de l'assistance et du sauvetage notamment lorsque ces opérations n'ont pu être menées à bien.

1.2. Objectifs de la Convention

La Convention :

- > reconnaît aux États parties le droit d'intervenir sur les épaves qui se situent en zone économique exclusive;
- > permet aux États parties d'étendre les dispositions de la Convention aux eaux territoriales ainsi qu'aux eaux intérieures, dès lors que ces épaves présentent un obstacle à la navigation ou une menace pour l'environnement; une telle extension ne compromet pas les mesures nationales relatives à la gestion des épaves situées dans les eaux territoriales hormis les obligations de repérage, de signalisation, et d'enlèvement relevant de la Convention;
- > renforce le cadre juridique international en matière de responsabilité et d'indemnisation des accidents maritimes;
- > rend les propriétaires des navires financièrement responsables des frais occasionnés par le balisage et les opérations d'enlèvement et les oblige à s'assurer contre ce risque ou à se doter d'une garantie financière;
- > permet aux États 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.

1.3. Champ d'application

À l'exception des navires de guerre et des navires de l'État ou qui sont exploités par celui-ci⁸, la Convention s'applique à tous bâtiments de mer y compris les plates-formes fixes ou flottantes sauf lorsque ces plates-formes sont utilisées pour l'exploration, l'exploitation ou la production de ressources minérales des fonds marins (article 1 et 4). La Convention ne s'applique pas aux mesures prises dans le cadre 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 ou dans le cadre du Protocole de 1973 sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures.

Les acteurs visés sont le propriétaire du navire (le propriétaire inscrit), le capitaine et l'exploitant du navire (armateur-gérant ou affréteur 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.

Est considérée comme épave, l'épave dont l'origine résulte d'un accident de mer, notamment :

- > 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.

⁷ Après sa ratification par le Danemark, 10^{ème} Etat à la ratifier

⁸ Sauf si l'État partie en décide autrement

1.4. Notion de dangerosité

La notion de dangerosité est établie lorsqu'une épave constitue un danger ou un obstacle pour la navigation, une menace pour l'environnement, ou si elle est susceptible de porter atteinte aux intérêts connexes de l'un ou de plusieurs États. Pour établir si une épave présente un danger, l'État affecté se réfère à la liste (non limitative) de critères énumérés par la Convention (article 2). Les mesures prises par l'État partie doivent être proportionnées au danger ; elles ne doivent pas interférer avec les droits et les intérêts d'autres États, y compris ceux de l'État d'immatriculation et ceux de tout autre intervenant.

1.5. Mesures préventives et opérationnelles

La Convention, détermine les modalités de déclaration des épaves résultant d'un accident de mer et d'évaluation de sa dangerosité (article 5) ; elle fixe les conditions de localisation et de signalisation à adopter par l'État affecté en cas de dangerosité établie et les procédures de diffusion de l'information aux acteurs concernés (article 7 et 8).

L'enlèvement d'une épave doit intervenir dès lors que sa dangerosité est établie. Le terme « enlèvement » désigne, dans la Convention, toute forme de prévention, d'atténuation ou d'élimination du danger créé par une épave. La Convention fixe les obligations de l'État affecté, de l'État d'immatriculation du navire et du propriétaire inscrit, relatives aux procédures d'enlèvement. L'État affecté peut s'assurer du bon déroulement des opérations et de leur conformité aux règles de sécurité et de protection de l'environnement (article 9). En cas de défaillance du propriétaire de l'épave à procéder aux opérations d'enlèvement dans le « délai raisonnable » fixé par l'État affecté ou lorsqu'il ne peut être contacté et qu'il y a urgence, l'État affecté peut se substituer aux obligations du propriétaire - aux frais de ce dernier - par les moyens les plus pratiques et les plus rapides⁹.

1.6. Assurances – Obligations

Les dispositions relatives aux obligations des propriétaires de navire en termes d'assurance ou de garantie financière et de certification sont prévues à l'article 12 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)¹⁰. Les navires battant pavillon d'un État partie doivent être titulaires du certificat délivré par l'État d'immatriculation du navire attestant de la validité de l'assurance ou de la garantie financière. Une copie doit 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. L'État partie peut décider de confier la délivrance des certificats à un organisme habilité, il n'en reste pas moins intégralement garant de la validité des certificats ainsi délivrés.

1.7. Responsabilité du propriétaire de l'épave – Exonération – Exceptions

La Convention instaure un dispositif de responsabilité et d'exonération des propriétaires inscrits des navires (article 10). Le propriétaire inscrit est tenu de payer les frais de localisation, de signalisation et d'enlèvement de l'épave, sauf cas exceptionnels limitativement énumérés : acte de guerre, hostilités, guerre civile, insurrection, phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible ; action délibérée d'un tiers ; négligence d'un gouvernement ou d'une autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation. Si 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), la Convention de Nairobi ne prévoit aucune exclusion de responsabilité pour des faits liés à des actes de terrorisme.

⁹ Les coûts susceptibles d'être induits par les mesures supplémentaires prises dans les eaux territoriales ne peuvent cependant leur être imputés

¹⁰ Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC). La Convention LLMC définit les limites de responsabilité pour les deux types d'allégations contre les armateurs - réclamations pour perte de vie ou des blessures, et les revendications de propriété (tels que les dommages aux autres navires, propriété ou port fonctionne).

La Convention prévoit également (article 11) que le propriétaire inscrit n'est pas tenu de payer les frais de localisation, de signalisation et d'enlèvement de l'épave, lorsque ces dépenses sont incompatibles 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)¹¹;
- > 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.

1.8. Indemnisation de l'État affecté par une épave – Délais de prescription

Les modalités d'indemnisation notamment d'action contre l'assureur ou toute autre personne ayant fourni la garantie financière sont prévues à l'article 12 de la Convention. Ce principe de l'action directe existe déjà dans les instruments internationaux tels que les conventions CLC, HNS et hydrocarbures de soute. Au sens de l'article 13 de la Convention, les droits à remboursement s'éteignent si l'action en justice n'est pas introduite dans le délai de trois ans à compter de la date à laquelle la dangerosité de l'épave a été établie. Aucune action en justice ne peut être intentée après le délai de six ans suivant la date à laquelle s'est produit l'accident de mer à l'origine de l'épave.

2. LE DROIT FRANÇAIS

2.1. État des lieux

La philosophie du droit français se démarquait de l'esprit de la Convention de Nairobi, considérant notamment le droit de propriété du propriétaire de l'épave fondé sur le principe que les intérêts de ce dernier devaient être préservés¹². La réglementation française est encore régie par un empilement de textes complexes au demeurant qui évoluent au gré des problématiques rencontrées. Leurs dispositions ont été reprises dans le Code des transports¹³ visant à la fois le sauvetage des épaves maritimes et la suppression des dangers en-deçà des eaux extra territoriales. Le Code prévoit également les formes d'action et de recours contre les acteurs impliqués (propriétaire du navire, capitaine, exploitant, État d'immatriculation du navire, assureur...).

Au sens de l'article L5142-1 du Code des Transports, sont considérées comme **épaves** : les épaves de navires ou autres engins maritimes flottants, les marchandises et cargaisons et les épaves d'aéronefs trouvés en mer ou sur le littoral maritime, à l'exclusion des épaves soumises au régime des biens culturels maritimes¹⁴. L'état d'épave résulte de la **non-flottabilité**¹⁵, de l'absence d'équipage à bord et de l'inexistence de mesures de garde et de manœuvre, sauf si cet état est le fait d'un abandon volontaire en vue de soustraire frauduleusement le navire, l'engin flottant, les marchandises et cargaisons ou l'aéronef à la réglementation douanière.

Afin de répondre plus précisément à la problématique des navires étrangers abandonnés dans les ports, la Loi 2013-431 du 28 mai 2013 (article 28) introduit la notion de **navires abandonnés**. Cette définition s'applique à tout engin flottant ou navire en état de **flottabilité**, désigné ci-après par les mots : **le navire**, abandonné dans les eaux territoriales, dans les eaux intérieures en aval de la limite transversale de la mer ou dans les limites administratives des ports maritimes ou sur les rivages dépendant du domaine public maritime ou sur le littoral maritime et présentant un danger ou entravant de façon prolongée l'exercice des activités

¹¹ La Convention HNS n'est toujours pas applicable

¹² Met fin au vieil adage supposant que tout objet et tout navire trouvé en mer sans propriétaire devenait la possession de celui qui le ramenait

¹³ L'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010, valant Code des transports, abroge la Loi n° 61-1262 du 24 novembre 1961 modifiée relative à la police des épaves maritimes, la Loi n° 85-662 du 3 juillet 1985 relative aux mesures concernant dans les eaux territoriales et les eaux intérieures, les navires et engins flottants abandonnés (navires de jauge brute égale ou supérieure à 25 tonneaux) ainsi que le Décret n° 87-830 du 6 octobre 1987 modifié pris pour son application. Leurs dispositions sont reprises dans le code des transports - cinquième partie – Transport et Navigation maritimes – articles L5000-1 à L5000-6.

¹⁴ Code du patrimoine : dispositions du chapitre II du titre III du livre V

¹⁵ La notion « d'innavigabilité » a été remplacée par le terme de « non-flottabilité » [corps de flottabilité négative : l'objet coule (Pr > Pa) - corps de flottabilité nulle : l'objet flotte entre deux eaux (Pr = Pa)]

maritimes, littorales ou portuaires. L'abandon par le propriétaire, l'armateur ou l'exploitant résulte de l'absence d'équipage à bord ou de l'inexistence de mesures de garde et de manœuvre.

Dans les deux cas, la présence d'un seul marin à bord du navire ou encore une surveillance exercée depuis un bâtiment proche suffit pour lui dénier la qualité d'épave ou de navire abandonné.

2.2. Ratification de la Convention

La France a officiellement déposé à l'OMI, en février 2016, ses instruments de ratification de la Convention de Nairobi. Cet outil juridique lui permet d'intervenir, au-delà de ses eaux territoriales, sur les épaves se trouvant dans sa zone économique exclusive (ZEE). L'intervention de l'État français n'était jusqu'alors possible que dans le cadre du droit qui est traditionnellement reconnu à l'État côtier lorsqu'une épave située au-delà de sa mer territoriale génère ou est susceptible de générer une pollution pouvant l'affecter. Ce droit d'intervention de l'État côtier qui était subordonné à des motifs tenant aux seuls risques de pollution peut désormais également s'exercer sur le fondement de la sécurité de la navigation. Le processus d'adhésion à la Convention a nécessité une adaptation du droit français.

Étendre la portée de la Convention de Nairobi, aux eaux intérieures et à la mer territoriale (comme cela est possible), permettrait à la France la mise en œuvre, sur l'ensemble de son espace maritime, des moyens d'actions prévus par la Convention et de bénéficier des avantages relatifs à l'assurance obligatoire. Il conviendrait de mettre en cohérence les dispositions nationales (Code des transports) avec les objectifs de la Convention. A contrario, ratifier la Convention de Nairobi sans en étendre la portée aux eaux intérieures et à la mer territoriale ne réglerait que la légitimité de l'intervention dans sa zone économique exclusive ainsi que les droits et les obligations des acteurs visés par la Convention.

3. ENTRE FORTUNES DE MER ET PRATIQUES OBSOLÈTES

3.1. Chutes de conteneurs à la mer

La surenchère des capacités nominales de chargement des porte-conteneurs (bientôt 23 000 EVP) suscite des interrogations légitimes ; la perte récurrente des conteneurs y contribue. Le fait qu'aucune base internationale de données ne semble aujourd'hui susceptible de fournir des informations précises sur la perte annuelle de conteneurs transportés par mer alimente la controverse. Les Assureurs, seuls détenteurs de l'information ne communiquent pas sur le sujet (confidentialité oblige). Si la problématique suscite une prise de conscience des États européens et d'organismes divers, d'autres la minimisent. La position de l'Europe paraît quelque peu ambiguë considérant qu'en vertu des réglementations internationales, la question des conteneurs perdus en mer relevait essentiellement de l'Organisation maritime internationale (OMI)¹⁶.

Le traitement ou l'absence de traitement de ces épaves interpelle également. Certains sinistres sont considérés comme simple fortune de mer, rarement sanctionnés. Un exemple retient cependant l'attention : « en 2004, le cargo *Med Taipei* perd 24 containers dans les eaux protégées de la baie de Monterey (USA) par 1 281 mètres de fond. L'amateur a été condamné, pour préjudice écologique, à verser une somme de 3,25 millions dollars à la National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) »¹⁷.

Les scientifiques manquent encore de vision sur le long terme de l'évolution des écosystèmes des profondeurs impactés par ces épaves.

3.2. Le remorquage *Maersk Battler* : chronique d'un sinistre prévisible ou simple fortune de mer ?

Dans la nuit du 22 décembre 2016, le *Maersk Searcher* et le *Maersk Shipper*, remorqués en couple par le *Maersk Battler*, sombrent dans les parages de l'île de Sein. Le convoi faisait route vers Aliaga (Turquie), où les trois navires devaient être déconstruits.

¹⁶ Projet *Lashing Sea* : question devant le Parlement européen en 2010

¹⁷ Un exemple : le 14 février 2014, le *Svenborg* de l'armement *Maersk Line* (porte-conteneurs de 8 500 EVP) perd 517 conteneurs dans la tempête *Ulla* au large de Brest ; à ces 517 boîtes, s'ajoutent celles perdues par différents navires entre le 17 octobre 2013 et le 14 février 2014 (source Marine Nationale).

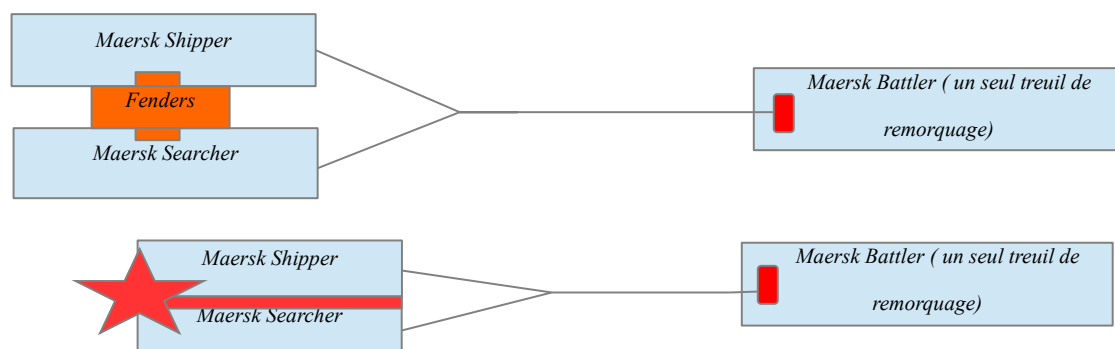


Figure 2 : Schéma de la méthode de remorquage « Side-by-side tow » impliquée dans le naufrage des deux coques
(Yannick Le Manac'h)

Le naufrage du *Maersk Searcher* et du *Maersk Shipper* met en évidence, une gestion de la sécurité des plus aléatoires au sein de la compagnie comme à bord du *Maersk Battler* aggravée par des décisions opérationnelles inopportunes, sous-évaluées. Ce constat impliquait la responsabilité morale et pénale de la Compagnie et du capitaine¹⁸. **Le dossier sera classé sans suite par le parquet de Brest.**

3.3. Echouement d'un navire fantôme sur les côtes irlandaises

Parti de Grèce pour rejoindre Haïti, le *MV Alta*, cargo de 77 mètres (1976) sous pavillon tanzanien, en panne et dans l'impossibilité de réparer, manquant de vivres, est abandonné par l'équipage en septembre 2018 au large des Bahamas, après 20 jours de dérive. S'ensuit une errance qui interpelle quant à la responsabilité du propriétaire et l'inaction potentielle des États. Un cas d'école sur lequel il conviendrait d'engager une réflexion.

Les faits :

- > Septembre 2018, les 10 membres d'équipage sont récupérés par un navire de l'US Coast Guard et débarqués à Porto Rico.
- > Le *MV Alta* commence son errance, seul, dans l'Atlantique et devient un danger pour la navigation. Selon les médias, les déclarations du propriétaire et ses échanges avec l'USCG sont entachées de zones d'ombre¹⁹.
- > Un an plus tard, le *HMS Protector* de la Royal Navy croise le navire au beau milieu de l'Atlantique ; il l'identifie (eaux internationales : pas d'action corrective)
- > Le 16 février 2020, le *MV Alta*, frappé par la tempête Dennis, s'échoue sur la côte irlandaise près du village de pêcheurs de Ballucotton, à proximité de Cork, sans que sa présence ait été identifiée avant le sinistre. Le navire contenait des hydrocarbures, des conteneurs scellés d'hydrocarbures et d'autres matériaux liés à l'exploitation du navire susceptibles de risque de pollution en cas de déversement.

Le navire, désormais piégé dans les rochers, nécessite d'être démantelé sur place. Quid de l'engagement des frais ?

¹⁸ ÉVÉNEMENT DE MER IMPLIQUANT LE NAVIRE REMORQUEUR *MAERSK BATTLER* - Synthèse et analyse des circonstances ayant conduit au naufrage des navires remorqués *Maersk Searcher* et *Maersk Shipper*, le 22 décembre 2016, au large de l'île de Sein – Vigipol – Yannick Le Manac'h.

¹⁹ FleetMon



Figure 3 : Photographie du MV Alta
(*Marine Industries News - Gosport (UK)*)

3.4. « Océanisation » des navires – une pratique révolue

Contraire à l'éthique de protection de l'environnement, le recours à l'immersion délibérée en eaux profondes ou, terme plus imagé, « l'océanisation » au large de nos côtes de navires militaires et, à quelques exceptions, de navires de commerce²⁰ a ponctuellement été adoptée après « toilette de mer »²¹ de la future épave.



Figure 4 : Photographie du départ en remorque du cargo Junior M vers une océanisation
(*Y. Le Manac'h*)

Des opérations de ce type ont notamment permis de se débarrasser de cargos poubelles encombrant le port de Brest, une solution à la problématique de ces navires en fin de vie abandonnés de surcroît par leur

²⁰ Le « JUNIOR M » - navire poubelle battant pavillon égyptien, immobilisé le long du quai à Brest par le CSN de Brest, défraya la chronique avec son chargement d'ammonitrate en vrac avant d'être « océanisé » au large de l'Iroise Il sera suivi, dernier en date, par le cargo letton « VICTOR »

²¹ Terme imagé consistant notamment à une dépollution des soutes à combustibles, lubrifiants divers et cales machine.

propriétaire ; finalité mal perçue à bien des égards par l'opinion publique. Cette pratique est interdite en Méditerranée depuis le 1er janvier 2001²², en Atlantique Nord-Est depuis le 1er janvier 2005²³, exception faite des « activités nécessaires à la défense nationale ».

²²Amendement au Protocole immersion de la Convention de Barcelone (1976)

²³Amendement au Protocole à la Convention OSPAR relative à la protection du milieu marin de l'Atlantique Nord-Est (1992)