

## Le Lyubov Orlova, navire fantôme à la dérive...

**L**e droit international en perpétuelle évolution, propose aujourd'hui une centaine de conventions et un nombre tout aussi impressionnant d'accords interétatiques régissant les usages possibles des océans, notamment dans un but de protection et de préservation de l'environnement. Cet arsenal réglementaire reste toutefois sans effet si les États qui se sont engagés ne veillent à leur mise en œuvre ou pire, contreviennent par leur comportement, aux obligations qui les tiennent. L'affaire de *Lyubov Orlova* constitue sur ce point, un exemple des plus éclairants.



**Marie Bourrel**  
Centre de droit  
maritime et océanique,  
Université de Nantes

### RAPPEL DES FAITS

Ce paquebot, construit en 1976 (1), a navigué sous pavillon soviétique puis russe, avant d'arborer le pavillon maltais pendant treize ans et enfin, celui des îles Cook à partir de 2009. Bien qu'ayant changé plusieurs fois de propriétaires, il reste opéré par la même compagnie russe (Lubov Orlova Shipping Co. LTD) qui le loue (affrètement au voyage ou à temps) à des tour-opérateurs spécialisés dans les croisières arctiques et antarctiques. C'est d'ailleurs l'un d'entre eux (Cruise North Expeditions) qui fait saisir le navire en septembre 2010, alors en escale dans le port canadien de Saint John's. L'affrètement réclame au propriétaire le paiement de 250 000 dollars Usd au titre de plusieurs croisières annulées, créance à laquelle il faudra ajouter les salaires des cinquante et un membres d'équipage impayés depuis plusieurs mois (300 000 dollars Usd). La procédure s'enlise et le navire est finalement abandonné par son propriétaire qui s'en désintéresse.

Les autorités portuaires de Saint John's obtiennent de la justice canadienne la possibilité de mettre en vente le navire afin de récupérer les 200 000 dollars Usd de droits non acquittés. La vente est ordonnée par la justice canadienne en novembre 2011 et le *Lyubov Orlova* est vendu pour 275 000 dollars Usd à la société Neptune International Shipping Company LTD (NISC LTD), domiciliée aux îles Vierges Britanniques. Le navire doit être

« L'arsenal réglementaire de protection de l'environnement reste sans effet si les États engagés ne veillent à leur mise en œuvre ou pire, contreviennent par leur comportement, aux obligations qui les tiennent. »

démantelé, ces nouveaux acquéreurs espérant tirer du ferrailage près de 800 000 dollars Usd. Deux chantiers situés en République Dominicaine sont présélectionnés. Pour y faire acheminer leur navire, les propriétaires concluent un contrat de remorquage avec la société Hung Tug & Barges. La distance à parcourir est d'environ 3 300 km et doit prendre dix-huit à vingt-cinq jours. Très étrangement, le remorqueur choisi (2) par la société NISC LTD pour convoyer le *Lyubov Orlova* vers sa destination finale, en plein hiver dans l'Atlantique Nord, est un remorqueur de cinquante et un ans. Il s'agit du *Charlene Hunt*, qui de toute évidence, et quel qu'ait été le soin avec lequel il a été entretenu, ne dispose plus de la force de traction nominale qu'il affichait à sa sortie du chantier de construction. Arrivé le 9 décembre 2012 au port de Saint John's dans un « état proche du naufrage » (3), il faudra plus d'une semaine pour le remettre en état de prendre la mer, les garde-côtes canadiens ayant imposé l'évacuation de l'équipage et ordonné, pour le maintenir à flot, le pompage de l'eau accumulée lors de son voyage périlleux en provenance de Rhode Island (4). En dépit de l'état de délabrement du remorqueur et des conditions météorologiques particulièrement défavorables à une telle expédition, les autorités

portuaires laissent le convoi quitter le port de Saint John's le 23 janvier 2013. Dès le lendemain, le filin de la remorque casse et toutes les manœuvres entreprises pour récupérer le paquebot échouent. Les garde-côtes canadiens ordonnent alors au remorqueur de rentrer au port pour « raisons de sécurité » et le paquebot est laissé à la dérive dans l'Atlantique Nord sans propulsion, sans équipage et sans balise Gps avec pour seul moyen de signalement des balises de détresse à déclenchement automatique.

Le 30 janvier 2013, le navire est repéré au large de Terre-Neuve, à proximité d'un champ d'exploitation pétrolier et en particulier du *Fpsø Sea Rose*, opéré par la compagnie Husky Energy qui envoie immédiatement un remorqueur sur place pour éloigner le navire

1. Le navire (Imo 7391434) mesure 90 mètres de long pour 16 mètres de large. Armé de 70 membres d'équipage, il pouvait accueillir 122 passagers.

2. Ce choix s'expliquera plus tard, lorsque nous apprendrons que les propriétaires du *Lyubov Orlova* ont également acheté le *Charlene Hunt*, laissant ainsi supposer que leur volonté dès le départ, était de faire démanteler les deux navires en « fin de vie ».

3. Fortunes de mer, « Le *Lyubov Orlova*: le paquebot fantôme dans l'Atlantique Nord », publié le 9 mars 2013.

4. Le *Charlene Hunt* a dû faire une escale plus ou moins forcée à Halifax en raison de conditions météorologiques extrêmement difficiles et d'avaries subies par le navire.

de la zone. Le *Lyubov Orlova* est gardé en remorque jusqu'au 1<sup>er</sup> février, date à laquelle il est récupéré par un remorqueur du ministère des Transports canadien. Toutefois, le scénario se répète : du fait du mauvais temps et des conditions de mer extrêmement difficiles, la remorque lâche et il est impossible de récupérer le navire en "fin de vie". Ne constituant plus un risque pour les plates-formes avoisinantes et constatant qu'il se trouve en dehors des eaux relevant de leur juridiction, les autorités canadiennes abandonnent le navire à son sort. Le paquebot ne réapparaîtra que le 23 février grâce au déclenchement d'une balise de détresse. La National Geospatial Intelligence Agency, opérant pour le compte du département de la Défense américain, localise le *Lyubov Orlova* à 1 700 km des côtes irlandaises. Parce que ce type de balise est prévu pour émettre un signal dès qu'elle entre en contact de l'eau, certains redoutent que le navire ait fait naufrage, suite à une collision avec un iceberg. Le 15 mars 2013, il est à nouveau localisé, dérivant toujours dans l'Atlantique Nord bien que sa lente progression vers les côtes européennes semble s'être arrêtée. Depuis, plus rien.

« Le comportement du propriétaire et de l'État du pavillon du navire est symptomatique des failles du système actuellement en vigueur. »

Le navire est-il toujours à la dérive ? A-t-il coulé ? Le mystère reste entier. Quoi qu'il en soit, cette affaire est loin d'être terminée car au-delà du simple fait anecdotique, elle révèle à elle seule, les limites du dispositif réglementaire dont s'est dotée la Communauté internationale pour assurer la sécurité de la navigation et prévenir les atteintes à l'environnement marin.

## RESPONSABILITÉS EN JEU

Le droit maritime confie à titre principal au propriétaire et à l'État du pavillon du navire, la responsabilité de veiller à ce que celui-ci soit construit et exploité conformément aux réglementations adoptées. Dans ce cas précis, le comportement de l'un et de l'autre est symptomatique des failles du système actuellement en vigueur. Pour commencer, jusqu'à présent, aucune mesure n'a semble-t-il été prise par les propriétaires du navire pour tenter de localiser et de récupérer leur bien. Il faut dire que le *Lyubov Orlova* ne vaut plus rien ou presque. Couvert par une police d'assurance « TLO » (« Total loss only »), qui ne jouera qu'en cas de perte totale, il ne constitue pas un bien de valeur suffisante pour susciter l'intérêt des groupes de sauvetage en mer dont la rémunération dépend de la valeur des biens sauvés (« no cure, no pay »).

L'État du pavillon que les conventions internationales désignent comme celui à qui incombe à titre prioritaire, la responsabilité d'intervenir – *a fortiori* lorsque le navire auquel il a accordé le droit de battre son pavillon se trouve en haute mer – a, dans

l'affaire du *Lyubov Orlova*, fait preuve d'une défaillance totale, confirmant ainsi sa réputation de pavillon de complaisance.

Il est par ailleurs fort surprenant que le Canada se soit montré si peu impliqué par la nécessité de récupérer le navire à la dérive ne serait-ce qu'au regard des différentes obligations qui lui incombent sur le fondement du droit international général, en contrepartie des pouvoirs de police dont il bénéficie en tant qu'État du port ou encore, en tant qu'État d'exportation de déchets dangereux. Ainsi par exemple, ayant ratifié la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (Convention de Montego Bay) le 7 novembre 2003, le Canada est en principe tenu par une double obligation l'obligeant à intervenir pour protéger l'environnement marin (art.192) et pour

prendre « séparément ou conjointement selon qu'il convient, toutes les mesures compatibles avec la Convention qui sont nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, qu'elle qu'en soit la source » (art.194). Par ailleurs, il aurait pu être avancé pour écarter l'argument de la juridiction exclusive de l'État du pavillon en haute mer, que le droit international prévoit la possibilité pour l'État côtier d'interférer avec les droits des autres États de naviguer librement en haute mer dès lors que les mesures envisagées sont proportionnées à la menace à laquelle ses intérêts sont exposés (art.221) (5).

En marge de ces éléments, il semble par ailleurs tout à fait surprenant que les autorités du port de Saint John's aient pu laisser partir le convoi qui dans les conditions météorologiques que l'on connaît à cette époque de l'année en Atlantique Nord, constituait un risque pour la sécurité de la navigation et l'environnement. Cette décision est d'autant plus étonnante qu'au regard des procédures d'inspections ciblées applicables dans le cadre du Mou (*memorandum of understanding*) de Paris sur le contrôle par l'État du port, les autorités canadiennes auraient dû – en toute logique, c'est-à-dire sur la base des indices de risques se rapportant au pavillon (îles Cook) (6), au type et à l'âge du navire, à l'historique de ce dernier (résultats des inspections précédentes, défauts recensés...) etc. – imposer que des réparations préalables soient effectuées sur le *Charlene Hunt* avant son départ, voire interdire à ce dernier d'appareiller. Au contraire, les autorités portuaires locales ont laissé le convoi partir alors même qu'aucune autorisation officielle n'est délivrée et qu'aucune inspection n'est menée. Cela est d'autant plus étrange que de retour au port Saint John's, le *Charlene Hunt* fait l'objet d'une inspection des affaires maritimes canadiennes qui révèle de très nombreuses irrégularités (7). Il pourrait également être reproché au Canada, un manquement à son obligation de ne pas déplacer le préjudice ou les risques (CMB, art.195) qui a été enfreinte à plusieurs reprises dans cette affaire, notamment

5. Ce n'est là qu'une reconnaissance du droit déjà consacré dans la Convention de Bruxelles sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par hydrocarbures que le Canada a signée le 29 novembre 1969 et qui est entrée en vigueur à son égard le 6 mai 1975.

6. À noter à cet égard, que les îles Cook figurent sur la liste "grise" du Mou de

Paris. Ainsi, sur les trente-quatre navires battant ce pavillon qui ont été inspectés dans le cadre du Mou de Paris en 2004, quatre ont fait l'objet de détentions. Voir Mou de Paris, *Port state control on course for safer shipping*, Rapport annuel, 2011, p. 39.

7. Robin des Bois, « Le Canada, voyou de l'Atlantique », 13 février 2013.

lorsque la décision a été prise de laisser le navire à la dérive dans les eaux internationales. Pour finir, relevons que plusieurs obligations légales pesant sur cet État partie à la Convention de Bâle n'ont pas été respectées. Ainsi, bien que le Canada et la République Dominicaine soient parties à cette Convention, la licéité de l'envoi du *Lyubov Orlova* vers cette dernière était en principe conditionnée par le fait que l'État importateur devait pouvoir justifier d'installations de démantèlement répondant à l'exigence de « *gestion écologiquement rationnelle* » (8). Or, à l'aune des informations disponibles, rien ne permettait de considérer que les chantiers dominicains susceptibles d'accueillir le navire pour démantèlement, satisfaisaient à cette condition. Dès lors, si le navire devait être retrouvé, le Canada pourrait être tenu par l'obligation de le « réimporter » (9) et de procéder à son démantèlement de manière conforme à ce que prévoit la Convention de Bâle.

« Si le navire devait être retrouvé, le Canada pourrait être tenu par l'obligation de le « réimporter » et de procéder à son démantèlement. »

## OBSERVATIONS FINALES

Il est encore trop tôt pour se prononcer sur les conséquences de cette affaire dans laquelle de nombreux dysfonctionnements restent à analyser. C'est à cette tâche que s'est attelé le Bureau de la sécurité du Canada qui a ouvert une enquête le 1<sup>er</sup> février 2013 et qui permettra peut-être de répondre à un grand nombre de questions encore en suspens. En attendant, le *Lyubov Orlova* continue de dériver, générant des risques certains pour les autres navires. Si aucune mesure n'est prise pour le récupérer, peut-être connaîtra-t-il le même sort que le *SS Baychimo* pris dans les glaces arctiques en 1931, abandonné par son équipage, qui dériva pendant trente-huit ans avant de disparaître définitivement (10).

M. B.

8. La définition de ce terme est donnée à l'article 2 § 8 de la Convention de Bâle. Cela recouvre « (...) toutes mesures pratiques permettant d'assurer que les déchets dangereux ou d'autres déchets sont gérés d'une manière qui garantisse la protection de la santé humaine et de l'environnement contre les effets nuisibles que peuvent avoir ces déchets ».

9. L'article 8 de la Convention de Bâle prévoit une telle possibilité « lorsqu'un mouvement transfrontière de déchets dangereux ou d'autres déchets auquel les États concernés ont consenti, sous réserve des dispositions de la présente Convention, ne peut être mené à terme conformément aux clauses du contrat, l'État d'exportation veille, si d'autres dispositions ne peuvent être prises pour éliminer les déchets selon des méthodes écologiquement rationnelles dans un délai de 90 jours

à compter du moment où l'État concerné a informé l'État d'exportation et le Secrétaire, ou toute autre période convenue par les États concernés, à ce que l'exportateur réintroduise ces déchets dans l'État d'exportation. À cette fin, l'État d'exportation et toute partie de transit ne s'opposent pas à la réintroduction de ces déchets dans l'État d'exportation, ni ne l'entravent ou ne l'empêchent ».

10. Construit en 1914 par un chantier suédois, après la première guerre mondiale, le *SS Baychimo* est affecté à l'exploration de l'Arctique et au commerce de fourrures. En 1931, en partance pour le Royaume-Uni, il est emprisonné par les glaces. Pour des raisons de sécurité, l'équipage abandonne le navire et lorsqu'il revient pour le libérer, celui-ci a disparu. Aperçu à de multiples reprises, il disparaît finalement en 1969.