



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 7855

Projet de loi portant approbation de la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007

Date de dépôt : 02-07-2021

Date de l'avis du Conseil d'État : 07-12-2021

Auteur(s) : Monsieur Jean Asselborn, Ministre des Affaires étrangères et européennes

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
25-10-2022	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
02-07-2021	Déposé	7855/00	<u>5</u>
30-08-2021	Avis de la Chambre de Commerce (11.8.2021)	7855/01	<u>25</u>
07-12-2021	Avis du Conseil d'État (7.12.2021)	7855/02	<u>28</u>
11-03-2022	Rapport de commission(s) : Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace Rapporteur(s) : Madame Lydia Mutsch	7855/03	<u>31</u>
30-03-2022	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°45 Une demande de dispense du second vote a été introduite	7855	<u>36</u>
30-03-2022	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°45 Une demande de dispense du second vote a été introduite	7855	<u>39</u>
01-04-2022	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (01-04-2022) Evacué par dispense du second vote (01-04-2022)	7855/04	<u>41</u>
10-03-2022	Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace Procès verbal (12) de la reunion du 10 mars 2022	12	<u>44</u>
03-03-2022	Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace Procès verbal (11) de la reunion du 3 mars 2022	11	<u>48</u>
21-06-2022	Publié au Mémorial A n°298 en page 1	7855	<u>57</u>

Résumé

7855 Résumé

Ce projet de loi a pour objet d'approuver la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007.

Une épave peut constituer un danger pour la navigation maritime en créant un risque de collision avec les navires en circulation, en plus elle peut être une menace pour l'environnement marin.

Si l'épave se situe dans les eaux territoriales d'un Etat, la loi de cet Etat est applicable à son enlèvement.

Dans la zone économique exclusive (ZEE) ou à défaut, la zone adjacente à la mer territoriale sans qu'elle ne dépasse 200 miles marins, un vide juridique existait – les droits souverains des Etats côtiers étant limités pour cette zone à l'exploitation, l'exploration, la conservation et la gestion des ressources naturelles des fonds marins et de leur sous-sol.

La Convention internationale de Nairobi comble ce vide juridique, en

- 1) définissant les droits des Etats affectés pour l'enlèvement des épaves dans leur ZEE ;
- 2) mettant en place un système de responsabilité sans faute du propriétaire inscrit ;
- 3) obligeant les propriétaires inscrits à souscrire une assurance ou autre garantie pour couvrir les frais de localisation, signalisation voire d'enlèvement du navire.

C'est ainsi que la Convention de Nairobi oblige l'armateur et le capitaine à faire un rapport à l'Etat affecté de tout incident qui aura résulté en une épave, rapport sur base duquel le degré de dangerosité de l'épave sera évalué. L'épave doit être localisée et marquée aux frais du propriétaire inscrit, pour prévenir des accidents de navigation. Le propriétaire inscrit du navire est responsable de l'enlèvement de l'épave, si elle constituerait un danger.

*

7855/00

N° 7855

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2020-2021

PROJET DE LOI

**portant approbation de la Convention internationale
sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007**

* * *

*(Dépôt: le 2.7.2021)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (30.6.2021).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs	2
4) Commentaire des articles	3
5) Fiche d'évaluation d'impact.....	3
6) Fiche financière	6
7) Texte de la convention.....	6

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre des Affaires étrangères et européennes et après délibération du Gouvernement en conseil;

Arrêtons:

Article unique. Notre Ministre des Affaires étrangères et européennes est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant approbation de la Convention internationale sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007.

Palais de Luxembourg, le 30 juin 2021

*Le Ministre des Affaires étrangères
et européennes,*

Jean ASSELBORN

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Article unique. Est approuvée la Convention internationale sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007.

*

EXPOSE DES MOTIFS

Une épave peut constituer un danger pour la navigation maritime en créant un risque de collision avec les navires en circulation. Elle peut également être une menace pour l'environnement marin en raison de risque de déversement d'hydrocarbures à bord ou de sa cargaison.

Si l'épave se situe dans les eaux territoriales d'un État, la loi de cet État est applicable à son enlèvement. En revanche, dans la zone économique exclusive (ZEE) ou à défaut, dans la zone adjacente à la mer territoriale sans qu'elle ne dépasse 200 miles marins, un vide juridique existait, les droits souverains des États côtiers étant limités pour cette zone à l'exploitation, l'exploration, la conservation et la gestion des ressources naturelles des fonds marins et de leur sous-sol. L'adoption en 2007 de la convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves est venue combler ce vide. Au-delà de la ZEE ou des 200 miles marins, la convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, adoptée le 29 novembre 1969, a vocation à s'appliquer. Le Luxembourg n'a cependant pas ratifié cette dernière convention.

La convention de Nairobi, 2007, répond à trois objectifs :

- Définir les droits des États affectés pour l'enlèvement des épaves dans leur ZEE ;
- Mettre en place un système de responsabilité sans faute du propriétaire inscrit ;
- Obliger les propriétaires inscrits à souscrire une assurance ou autre garantie pour couvrir les frais de localisation, signalisation voire d'enlèvement du navire.

Elle définit le terme épave de manière large, en ce que peuvent constituer une épave tout ou partie du navire et tout objet perdu en mer par celui-ci ou qui se trouvait à bord, lorsqu'il est échoué, submergé ou à la dérive.

La convention de Nairobi, 2007, oblige l'armateur et le capitaine à faire un rapport à l'État affecté de tout incident qui aura résulté en une épave. Sur base de ce rapport et selon les critères listés par l'article 6 de la convention de Nairobi, 2007, le degré de dangerosité de l'épave sera évalué.

L'épave doit être localisée et marquée aux frais du propriétaire inscrit, pour prévenir des accidents de navigation.

Dans le cas où l'épave constituerait un danger, le propriétaire inscrit du navire est également responsable pour son enlèvement. Il doit y procéder sous le contrôle de l'État affecté qui peut intervenir en cas d'urgence ou de défaillance du propriétaire inscrit. Le terme « danger » est également défini de manière large comme « 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 États »

Les intérêts connexes incluent les intérêts de l'État côtier « 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-marine. »

Le propriétaire inscrit du navire ne peut se dédouaner de sa responsabilité que s'il prouve que l'épave résulte d'un acte de guerre ou équivalent ou d'un événement naturel revêtant les caractéristiques de la force majeure, la faute intentionnelle d'un tiers ou d'un gouvernement ou de l'autorité responsable pour l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de ses fonctions.

Il peut également limiter sa responsabilité sur la base de la convention internationale sur la limitation de la responsabilité, 1976 (LLMC 76) sauf si une réserve a été émise sur la possibilité de limiter la

responsabilité du propriétaire du navire pour l'enlèvement des épaves sur base de cette dernière convention.

Le propriétaire inscrit peut toujours engager une action récursoire contre un tiers responsable.

Il doit obligatoirement souscrire une assurance ou une garantie financière si son navire a une jauge brute supérieure ou égale à 300. Ces navires devront recevoir un certificat attestant que le navire est couvert par une assurance ou garantie financière, émis par l'État du pavillon, ou par un autre État partie si l'État du pavillon n'a pas ratifié la convention de Nairobi, 2007.

La convention de Nairobi, 2007, est entrée en vigueur pour les États parties le 14 avril 2015.

Le Luxembourg n'ayant pas ratifié la convention de Nairobi, 2007, les navires d'une jauge brute de plus de 300, battant pavillon luxembourgeois, doivent se procurer le certificat d'assurance auprès d'autres États parties. Ceci engendre des complications administratives pour les propriétaires de navires.

Le projet de loi portant approbation de la convention de Nairobi, 2007, permettra ainsi à l'État luxembourgeois d'être un État partie et d'émettre lesdits certificats pour les navires arborant son pavillon. Les modalités pratiques de mise en œuvre seront adressées dans un second projet de loi.

*

COMMENTAIRE DE L'ARTICLE

Ad article unique.

Cet article porte approbation de la Convention internationale sur l'enlèvement des épaves adoptée, faite à Nairobi, le 18 mai 2007, ci-après « la convention de Nairobi, 2007 ». Le texte de la convention de Nairobi, 2007, sera annexé à la loi. Les modalités pour la mise en œuvre pratique de la convention de Nairobi, 2007, seront fixés dans une seconde loi.

*

FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT

Mesures législatives et réglementaires

Intitulé du projet :	Projet de loi portant approbation de la Convention internationale sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007
Ministère initiateur :	Ministère de l'Économie / Commissariat aux Affaires maritimes
Auteur :	Elisabeth Relave-Svendsen / Annabel Rossi
Tél. :	247-84457
Courriel :	elisabeth.relave-svendsen@cam.etat.lu
Objectif(s) du projet :	Approbation de la Convention internationale sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007
Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :	Ministère de l'Environnement, du Climat et du Développement durable, Ministère des Affaires étrangères et européennes
Date :	4 juin 2021

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s) : Oui Non ¹
 Si oui, laquelle/lesquelles :
 Remarques/Observations :

¹ Double-click sur la case pour ouvrir la fenêtre permettant de l'activer.

2. Destinataires du projet :
- Entreprises/Professions libérales : Oui Non
 - Citoyens : Oui Non
 - Administrations : Oui Non
3. Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui Non N.a.²
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)
Remarques/Observations :
4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui Non
Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui Non
Remarques/Observations :
5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui Non
Remarques/Observations :
6. Le projet contient-il une charge administrative³ pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui Non
Si oui, quel est le coût administratif approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif⁴ par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui Non N.a.
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel ? Oui Non N.a.
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
8. Le projet prévoit-il :
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui Non N.a.
 - des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui Non N.a.
 - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui Non N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p. ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui Non N.a.
Si oui, laquelle :

² N.a. : non applicable.

³ Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en oeuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

⁴ Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui Non N.a.
Sinon, pourquoi ?
11. Le projet contribue-t-il en général à une :
a) simplification administrative, et/ou à une Oui Non
b) amélioration de la qualité règlementaire ? Oui Non
Remarques/Observations :
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui Non N.a.
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui Non
Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?
au plus tard au moment de l'entrée en vigueur de la loi
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui Non N.a.
Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système :
au plus tard au moment de l'entrée en vigueur de la loi
Remarques/Observations :

Egalité des chances

15. Le projet est-il :
– principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
– positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
Si oui, expliquez de quelle manière :
– neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
Si oui, expliquez pourquoi :
– négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
Si oui, expliquez de quelle manière :
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui Non N.a.
Si oui, expliquez de quelle manière :

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵ ? Oui Non N.a.
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶ ? Oui Non N.a.

*

⁵ Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

⁶ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

FICHE FINANCIERE

(art. 79 de la loi du 8 juin 1999 sur le Budget,
la Comptabilité et la Trésorerie de l'État)

Le présent projet de loi devrait avoir un impact neutre, étant donné qu'il ne prévoit pas de mesures à charge du budget de l'État.

*

TEXTE DE LA CONVENTION

CONVENTION INTERNATIONALE DE NAIROBI sur l'enlèvement des épaves, 2007

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 oeuvre la présente Convention conformément à ces dispositions,

SONT CONVENUS de ce qui suit :

Article premier

Définitions

Aux fins de la présente Convention :

- 1 „Zone visée par la Convention“ désigne la zone économique exclusive d'un État Partie établie conformément au droit international ou, si un État Partie n'a pas établi cette zone, une zone située au-delà de la mer territoriale de cet État et adjacente à celle-ci, que cet État 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 aéroglisseurs, 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 „Épave“, 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 États.
- 6 „Intérêts connexes“ désigne les intérêts d'un État 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 État et exploité par une compagnie qui, dans cet État, 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'affréteur 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 „État affecté“ désigne l'État dans la zone visée par la Convention duquel se trouve l'épave.
- 11 „État d'immatriculation du navire“ désigne, dans le cas d'un navire immatriculé, l'État dans lequel le navire a été immatriculé et, dans le cas d'un navire non immatriculé, l'État 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 État 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'État 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 États, y compris l'État 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 État Partie à revendiquer ou exercer sa souveraineté ou ses droits souverains sur quelque partie que ce soit de la haute mer.

5 Les États Parties s'efforcent de coopérer entre eux lorsque les effets d'un accident de mer causant une épave touchent un État autre que l'État 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 État 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 État 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 État 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 État Partie fait une notification en vertu du paragraphe 2, la „zone visée par la Convention“ de l'État affecté inclut le territoire, y compris la mer territoriale, dudit État Partie.

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

5 Un État 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 État ou exploités par cet État tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales, à moins que cet État n'en décide autrement.

3 Lorsqu'un État 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 État 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 État Partie, se lit comme suit :
- Sous réserve de la législation nationale de l'État 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'État 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 État Partie exige du capitaine et de l'exploitant d'un navire battant son pavillon qu'ils adressent sans tarder un rapport à l'État 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'État 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'État 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'État affecté a recours à tous les moyens possibles, y compris aux bons offices des États et organisations, pour avertir de toute urgence les navigateurs et les États intéressés de la nature et de l'emplacement de l'épave.
- 2 Si l'État 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'État 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'État 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'État affecté établit qu'une épave constitue un danger, ledit État doit immédiatement :
 - a) en informer l'État d'immatriculation du navire et le propriétaire inscrit; et
 - b) procéder à des consultations avec l'État d'immatriculation du navire et les autres États 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'État 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'État 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'État 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'État 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'État 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'État affecté en a informé l'État d'immatriculation du navire et le propriétaire inscrit, l'État 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 États 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 États Parties consentent à ce que l'État 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'État 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 État 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 État 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'État 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 État Partie, ce certificat est délivré ou visé par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation du navire; lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un État Partie, le certificat peut être délivré ou visé par l'autorité compétente de n'importe quel État 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 État 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 État de chaque certificat délivré. Dans tous les cas, l'État 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 État 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'État au nom duquel le certificat avait été délivré.
- 4 Le certificat est établi dans la ou les langues officielles de l'État 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 État 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 État 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 préavis 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'État 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 État Partie de donner foi aux renseignements qu'il a obtenus d'autres États 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'État Partie qui donne foi à de tels renseignements n'est pas dégagé de sa responsabilité en tant qu'État qui délivre le certificat prescrit au paragraphe 2.
- 9 Les certificats délivrés ou visés sous l'autorité d'un État Partie sont acceptés par les autres États 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 État Partie. Un État Partie peut à tout moment solliciter un échange de vues avec l'État 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 État 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 État 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 État 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'État 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 États Parties qui attestent l'existence du certificat et permettent aux États Parties de s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu du paragraphe 12.

14 Si un navire appartenant à un État 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'État d'immatriculation qui atteste que le navire appartient à cet État 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 À la demande du tiers au moins des États 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 États 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 État Partie a notifié à un autre l'existence d'un différend entre eux, les dispositions relatives au règlement des différends énoncées 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 États parties au différend soient ou non aussi des États Parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982.

3 Toute procédure choisie par un État 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 État 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 État 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 État 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 État 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 États 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 État 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 États 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 États, 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 État 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 État 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

1 La présente Convention peut être dénoncée par un État 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 cet État.

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

3 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

Dépositaire

1 La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire général.

2 Le Secrétaire général :

- a) informe tous les États 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 États 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.

*

ANNEXE

**Certificat d'assurance ou autre garantie financière
relative à la responsabilité en cas d'enlèvement d'épaves**

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)

Nom

Adresse

Le présent Certificat est valable jusqu'au

Délivré ou visé par le Gouvernement de

.....
(Nom complet de l'État)

OU

Il conviendrait d'utiliser le texte suivant lorsqu'un État 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'État) par (Nom
de l'institution ou de l'organisme)

À

(Lieu)

Le

(Date)

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

Notes explicatives :

- 1 En désignant l'État, 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.

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7855/01

N° 7855¹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2020-2021

PROJET DE LOI**portant approbation de la Convention internationale
sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007**

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(11.8.2021)

Le projet de loi sous avis (ci-après le « Projet ») a pour objet de ratifier la Convention internationale sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007 (ci-après la « Convention de Nairobi »).

Diverses conventions régissent déjà certains aspects liés aux accidents se produisant en haute mer ou dans les eaux territoriales d'un État. Cependant, les « zones économiques exclusives » (ZEE) ou, à défaut, les zones adjacentes à la « mer territoriale » qui ne dépassent pas 200 milles marins¹, ne faisaient pas l'objet d'accord. Or, également dans ces zones, les épaves constituent un danger pour la navigation et pour l'environnement marin. C'est dans ce but qu'a donc été conclue la Convention de Nairobi.

Il est utile que le Luxembourg ne tarde plus à ratifier cet accord dans la mesure où, bien que ne disposant pas d'accès à la mer, il dispose d'un registre maritime. Or, le propriétaire d'un navire qui navigue dans une ZEE exploitée par un Etat ayant ratifié la Convention de Nairobi doit obligatoirement souscrire une assurance ou une garantie financière si son navire a une jauge brute supérieure ou égale à 300. Le Luxembourg n'ayant pas ratifié la convention de Nairobi, les navires d'une jauge brute de plus de 300, battant pavillon luxembourgeois, doivent se procurer le certificat d'assurance auprès de tout autre État partie, ce qui engendre des complications administratives pour les propriétaires de navires. Le Projet devrait donc permettre à l'État luxembourgeois d'émettre lesdits certificats pour les navires arborant son pavillon.

Cette obligation d'assurance pour le propriétaire du navire n'est que le corollaire du système de responsabilité sans faute du propriétaire inscrit dans le registre par la Convention de Nairobi. Cette convention définit encore les droits des États affectés par un accident pour l'enlèvement des épaves dans leur ZEE.

La Chambre de Commerce n'a pas de remarque particulière à formuler et s'en tient à l'exposé des motifs qui énonce clairement l'objectif du Projet.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis.

¹ Une ZEE s'étend jusqu'à 200 milles marins (370,42 km) au maximum des côtes d'un Etat. Au-delà il s'agit des eaux internationales. Quant à la mer territoriale (ou mer côtière) sa largeur maximale est fixée à 12 milles marins.

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7855/02

N° 7855²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI**portant approbation de la Convention internationale
sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(7.12.2021)

Par dépêche du 8 juillet 2021, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de loi sous rubrique, à la demande du Ministre des Affaires étrangères et européennes.

Au texte du projet de loi étaient joints un exposé des motifs, le commentaire de l'article unique, une fiche financière, une fiche d'évaluation d'impact ainsi que le texte de la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007, à approuver.

L'avis de la Chambre de commerce a été communiqué au Conseil d'État par dépêche du 27 août 2021.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

La Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007 fixe les règles d'enlèvement des épaves se trouvant en dehors des mers territoriales des États et pose le principe de la responsabilité du propriétaire ou du propriétaire inscrit de l'épave pour les frais occasionnés par les opérations de localisation, de signalisation et d'enlèvement de l'épave. Elle impose à cette fin au propriétaire de se doter d'une assurance de nature à garantir le recouvrement des frais éventuels. Les États parties sont tenus de délivrer un certificat d'assurance aux navires qu'ils immatriculent.

En l'absence de ratification de la convention, les propriétaires de navires immatriculés au Grand-Duché de Luxembourg se trouvent contraints de demander un certificat d'assurance aux autorités compétentes d'autres États que le Luxembourg.

Le Luxembourg entend remédier à cette situation et entend dès lors porter l'approbation de la convention à la Chambre des députés.

L'approbation de la convention requiert certaines dispositions de mise en œuvre au niveau national, en particulier afin d'introduire l'obligation d'assurance prévue à l'article 12 de la convention, de sanctionner son non-respect ou encore afin de mettre en œuvre au paragraphe 7 du même article l'obligation faite aux États parties de fixer les conditions de délivrance et de validité du certificat d'assurance. Les auteurs indiquent au commentaire de l'article unique qu'une loi séparée sera adoptée. Le Conseil d'État demande à ce qu'il soit procédé à l'adoption des mesures de mise en œuvre des clauses de la Convention qui s'appliquent directement aux personnes physiques et morales avant la ratification du traité.

*

EXAMEN DE L'ARTICLE UNIQUE

L'article unique du dispositif de la loi en projet ne donne pas lieu à observation quant au fond de la part du Conseil d'État.

*

EXAMEN DE L'ACTE A APPROUVER

Le Conseil d'État attire l'attention sur le fait que les éventuels amendements adoptés en application de l'article 14, paragraphe 1^{er}, de la convention devront être soumis par le Gouvernement à l'approbation de la Chambre des députés, conformément à l'article 37 de la Constitution.

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE*Observation générale*

Le Conseil d'État se doit de signaler qu'il y a lieu de s'en tenir en principe à l'intitulé de la convention telle qu'annexée au dossier lui soumis pour avis. La loi en projet sous avis se lira dès lors comme suit :

**« PROJET DE LOI
portant approbation de la Convention internationale de Nairobi
sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007**

Article unique. Est approuvée la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007. »

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 21 votants, le 7 décembre 2021.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Christophe SCHILTZ

7855/03

N° 7855³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

**portant approbation de la Convention internationale
de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi,
le 18 mai 2007**

* * *

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE L'ECONOMIE, DE LA
PROTECTION DES CONSOMMATEURS ET DE L'ESPACE**

(10.3.2022)

La commission se compose de : Mme Francine CLOSENER, Président ; Mme Lydia MUTSCH, Rapporteur ; Mme Diane ADEHM, Mme Semiray AHMEDOVA, M. Guy ARENDT, M. André BAULER, Mme Simone BEISSEL, M. Sven CLEMENT, M. Léon GLODEN, M. Charles MARGUE, M. Laurent MOSAR, M. Roy REDING, M. Marc SPAUTZ, M. Carlo WEBER, M. Serge WILMES, Membres.

*

1) ANTECEDENTS

Le 2 juillet 2021, le projet de loi n° 7855 a été déposé à la Chambre des Députés par Monsieur le Ministre des Affaires étrangères et européennes.

L'article unique du projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire de l'article, des fiches financière et d'évaluation d'impact ainsi que du texte à approuver – la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007.

La Chambre de Commerce a publié son avis le 11 août 2021.

Le 7 décembre 2021, le Conseil d'Etat a rendu son avis.

Le 3 mars 2022, le projet de loi a été présenté à la Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace, ci-après « la commission », qui a désigné Madame Lydia Mutsch comme rapporteur. Lors de cette même réunion, la commission a également examiné l'avis du Conseil d'Etat et a décidé de procéder à la rédaction d'un projet de rapport.

Le 10 mars 2022, la commission a adopté le présent rapport.

*

2) OBJET DU PROJET DE LOI

Le présent projet de loi a pour objet d'approuver la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007.

Une épave peut constituer un danger pour la navigation maritime en créant un risque de collision avec les navires en circulation, en plus elle peut être une menace pour l'environnement marin en raison de risque de déversement d'hydrocarbures à bord ou de sa cargaison. Si l'épave se situe dans les eaux territoriales d'un Etat, la loi de cet Etat est applicable à son enlèvement. Pourtant en ce qui concerne la zone économique exclusive (ZEE) ou à défaut, la zone adjacente à la mer territoriale sans qu'elle ne dépasse 200 miles marins, un vide juridique existait, les droits souverains des Etats côtiers étant

limités pour cette zone à l'exploitation, l'exploration, la conservation et la gestion des ressources naturelles des fonds marins et de leur sous-sol. C'est ainsi que la Convention internationale de Nairobi est venue combler ce vide.

Cette Convention répond à trois objectifs:

- 1) définir les droits des Etats affectés pour l'enlèvement des épaves dans leur ZEE ;
- 2) mettre en place un système de responsabilité sans faute du propriétaire inscrit ;
- 3) obliger les propriétaires inscrits à souscrire une assurance ou autre garantie pour couvrir les frais de localisation, signalisation voire d'enlèvement du navire.

La Convention de Nairobi oblige l'armateur et le capitaine à faire un rapport à l'Etat affecté de tout incident qui aura résulté en une épave. Sur base de ce rapport et selon les critères listés par l'article 6 de la Convention de Nairobi, le degré de dangerosité de l'épave sera évalué. L'épave doit être localisée et marquée aux frais du propriétaire inscrit, pour prévenir des accidents de navigation. Le propriétaire inscrit du navire est responsable de l'enlèvement de l'épave, si elle constituerait un danger. Le « danger » est précisé par la directive.

Le propriétaire inscrit du navire ne peut se dédouaner de sa responsabilité que s'il prouve que l'épave résulte d'un acte de guerre ou équivalent ou d'un événement naturel revêtant les caractéristiques de la force majeure, la faute intentionnelle d'un tiers ou d'un gouvernement ou de l'autorité responsable pour l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de ses fonctions.

Il doit obligatoirement souscrire une assurance ou une garantie financière si son navire a une jauge brute supérieure ou égale à 300. Ces navires devront recevoir un certificat attestant que le navire est couvert par une assurance ou garantie financière, émis par l'Etat du pavillon, ou par un autre Etat partie si l'Etat du pavillon n'a pas ratifié la Convention de Nairobi.

*

3) AVIS

3.1) Avis de la Chambre de Commerce

Dans son avis, la Chambre de Commerce marque son accord avec le projet de loi.

3.2) Avis du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat demande à ce qu'il soit procédé à l'adoption des mesures de mise en œuvre des clauses de la Convention qui s'appliquent directement aux personnes physiques et morales avant la ratification du traité.

Le Conseil d'Etat attire en plus l'attention sur le fait que les éventuels amendements adoptés en application de l'article 14, paragraphe 1^{er}, de la Convention devront être soumis par le Gouvernement à l'approbation de la Chambre des députés, conformément à l'article 37 de la Constitution.

*

4) COMMENTAIRES

Intitulé

Tel que proposé par le Conseil d'Etat dans ses observations d'ordre légistique, la commission a inséré les termes « de Nairobi » entre les termes « Convention internationale » et « sur l'enlèvement ».

La commission a effectué ce même ajout au niveau du libellé de l'article unique.

Article unique

Cet article porte approbation de la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007.

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

*

5) TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la commission recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi n° 7855 dans la teneur qui suit :

*

PROJET DE LOI
portant approbation de la Convention internationale
de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi,
le 18 mai 2007

Article unique. Est approuvée la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007.

Luxembourg, le 10 mars 2022

Le Rapporteur,
Lydia MUTSCH

Le Président,
Francine CLOSENER

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7855

Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 30/03/2022 19:06:33	Président: M. Etgen Fernand
Scrutin: 5	Secrétaire A: M. Scheeck Laurent
Vote: PL 7855 Convention Nairobi	Secrétaire B: Mme Barra Isabelle
Description: Projet de loi - Projet de loi 7855	

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	48	0	0	48
Procuration:	12	0	0	12
Total:	60	0	0	60

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
CSV					
Mme Adehm Diane	Oui		Mme Arendt épouse Kemp Nana	Oui	
M. Eicher Emile	Oui		M. Eischen Félix	Oui	
M. Galles Paul	Oui	(M. Mosar Laurent)	M. Gloden Léon	Oui	(Mme Adehm Diane)
M. Halsdorf Jean-Marie	Oui		Mme Hansen Martine	Oui	
M. Hengel Max	Oui		M. Kaes Aly	Oui	
M. Lies Marc	Oui	(M. Schaaf Jean-Paul)	M. Mischo Georges	Oui	
Mme Modert Octavie	Oui		M. Mosar Laurent	Oui	
Mme Reding Viviane	Oui		M. Roth Gilles	Oui	
M. Schaaf Jean-Paul	Oui		M. Spautz Marc	Oui	(M. Hengel Max)
M. Wilmes Serge	Oui	(M. Mischo Georges)	M. Wiseler Claude	Oui	
M. Wolter Michel	Oui				

déi gréng					
Mme Ahmedova Semiray	Oui		M. Benoy François	Oui	
Mme Bernard Djuna	Oui		Mme Empain Stéphanie	Oui	
Mme Gary Chantal	Oui	(Mme Lorsché Josée)	M. Hansen- Marc	Oui	
Mme Lorsché Josée	Oui		M. Margue Charles	Oui	
Mme Thill Jessie	Oui				

DP					
M. Arendt Guy	Oui		M. Bauler André	Oui	
M. Baum Gilles	Oui		Mme Beissel Simone	Oui	
M. Colabianchi Frank	Oui		M. Etgen Fernand	Oui	
M. Graas Gusty	Oui		M. Hahn Max	Oui	
Mme Hartmann Carole	Oui	(M. Bauler André)	M. Knaff Pim	Oui	
M. Lamberty Claude	Oui		Mme Polfer Lydie	Oui	(M. Hahn Max)

LSAP					
Mme Asselborn-Bintz Simone	Oui	(M. Biancalana Dan)	M. Biancalana Dan	Oui	
Mme Burton Tess	Oui		Mme Closener Francine	Oui	
M. Cruchten Yves	Oui		M. Di Bartolomeo Mars	Oui	
M. Kersch Dan	Oui	(Mme Closener Francine)	Mme Mutsch Lydia	Oui	(M. Cruchten Yves)
M. Weber Carlo	Oui		Mme Hemmen Cecile	Oui	

déi Lénk					
Mme Cecchetti Myriam	Oui		Mme Oberweis Nathalie	Oui	

Piraten					
M. Clement Sven	Oui		M. Goergen Marc	Oui	

ADR					
M. Engelen Jeff	Oui		M. Kartheiser Fernand	Oui	
M. Keup Fred	Oui		M. Reding Roy	Oui	(M. Kartheiser Fernand)

Le Président:

Le Secrétaire général:

Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 30/03/2022 19:06:33	Président: M. Etgen Fernand
Scrutin: 5	Secrétaire A: M. Scheeck Laurent
Vote: PL 7855 Convention Nairobi	Secrétaire B: Mme Barra Isabelle
Description: Projet de loi - Projet de loi 7855	

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	48	0	0	48
Procuration:	12	0	0	12
Total:	60	0	0	60

Nom du député Vote (Procuration) Nom du député Vote (Procuration)

n'ont pas participé au vote:

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
Mme Hemmen Cécile			LSAP		

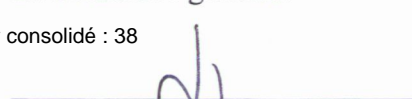
conv. de vote



Le Président:



Le Secrétaire général:



7855



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

N° 7855

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

portant approbation de la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007

*

Article unique. Est approuvée la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007.

Projet de loi adopté par la Chambre des Députés
en sa séance publique du 30 mars 2022

Le Secrétaire général,

Le Président,

s. Laurent Scheeck

s. Fernand Etgen

7855/04

N° 7855⁴

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

**portant approbation de la Convention internationale
de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi,
le 18 mai 2007**

* * *

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(1.4.2022)

Le Conseil d'État,

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés du 30 mars 2022 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

**portant approbation de la Convention internationale
de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi,
le 18 mai 2007**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 30 mars 2022 et dispensé du second vote constitutionnel ;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'État en sa séance du 7 décembre 2021 ;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique à l'unanimité des 15 votants, le 1^{er} avril 2022.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Christophe SCHILTZ

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

12



Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace

Procès-verbal de la réunion du 10 mars 2022

La réunion a eu lieu par visioconférence.

Ordre du jour :

1. 7854 Projet de loi portant approbation de la Convention internationale pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong, le 15 mai 2009
- Rapporteur : Madame Lydia Mutsch

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
2. 7855 Projet de loi portant approbation de la Convention internationale sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007
- Rapporteur : Madame Lydia Mutsch

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. Divers (impact des sanctions contre la Russie)

*

Présents : Mme Diane Adehm, Mme Semiray Ahmedova, M. Guy Arendt, M. André Bauler, Mme Simone Beissel, M. Sven Clement, Mme Francine Closener, M. Léon Gloden, M. Charles Margue, M. Laurent Mosar, Mme Lydia Mutsch, M. Roy Reding, Mme Viviane Reding remplaçant M. Serge Wilmes, M. Marc Spautz, M. Carlo Weber

M. Timon Oesch, de l'Administration parlementaire

Excusée : Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

*

Présidence : Mme Francine Closener, Présidente de la Commission

*

1. 7854 Projet de loi portant approbation de la Convention internationale pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong, le 15 mai 2009

- Présentation et adoption d'un projet de rapport

Madame le Président invite Madame le Rapporteur à présenter son projet de rapport, transmis au préalable aux membres de la commission.

Madame le Rapporteur explique qu'elle a fait droit, tel que décidé lors de la précédente réunion, à la proposition d'ordre légistique formulée par le Conseil d'Etat. L'oratrice poursuit en résumant l'objet de la convention internationale que le présent projet de loi vise à ratifier. Elle clôt son exposé en suggérant un temps de parole en séance publique suivant le modèle de base.

Madame le Président s'enquiert sur d'éventuelles questions ou observations supplémentaires qui s'imposeraient encore. Constatant que tel n'est pas le cas, elle décide de procéder au vote.

Le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents et représentés de la commission.

La commission marque également son accord au temps de parole suggéré par Madame le Rapporteur.

2. 7855 Projet de loi portant approbation de la Convention internationale sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007

- Présentation et adoption d'un projet de rapport

Madame le Rapporteur remarque qu'également ce projet de loi a fait l'objet d'une légère correction d'ordre légistique et résume l'objet de la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves que le présent projet de loi vise à ratifier. Egalement pour ce rapport, l'oratrice suggère un temps de parole en séance publique suivant le modèle de base. Elle ajoute qu'une présentation en affilée de ses deux rapports serait sans doute utile pour l'organisation du débat public.

Madame le Président s'enquiert sur d'éventuelles questions ou observations supplémentaires qui s'imposeraient encore. Constatant que tel n'est pas le cas, elle décide de procéder au vote.

Le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents et représentés de la commission.

Madame le Président note que la commission marque non seulement son accord pour un temps de parole suivant le modèle de base, mais également pour une présentation en affilée par Madame le Rapporteur de ses deux rapports, de sorte à pouvoir débattre conjointement ces deux projets de loi.

Monsieur Charles Margue signale qu'il entend intervenir lors du débat public.

3. Divers (impact des sanctions contre la Russie)

Monsieur Laurent Mosar rappelle que son groupe politique a exprimé le souhait que Monsieur le Ministre de l'Economie informe la commission sur l'impact des sanctions décidées par l'Union européenne à l'encontre de la Fédération de Russie, voire de la guerre en Ukraine, sur l'économie nationale. Il serait utile de prévoir ce point lors de la prochaine réunion. Madame le Président se dit disposée à porter ce point à l'ordre du jour de la prochaine commission. Elle se concertera à ce sujet avec Monsieur le Ministre.

Luxembourg, le 14 mars 2022

Procès-verbal approuvé et certifié exact



Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace

Procès-verbal de la réunion du 3 mars 2022

La réunion a eu lieu par visioconférence.

Ordre du jour :

1. 7846 Projet de loi portant transposition de la directive 2019/789 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des règles sur l'exercice du droit d'auteur et des droits voisins applicables à certaines transmissions en ligne d'organismes de radiodiffusion et retransmissions de programmes de télévision et de radio, et modifiant la directive 93/83/CEE du Conseil, et modifiant la loi modifiée du 18 avril 2001 sur les droits d'auteur, les droits voisins, et les bases de données
- Rapporteur : Madame Francine Closener
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
2. 7847 Projet de loi portant transposition de la directive 2019/790 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 sur le droit d'auteur et les droits voisins dans le marché unique numérique et modifiant les directives 96/9/CE et 2001/29/CE, et modifiant :
1° la loi modifiée du 18 avril 2001 sur les droits d'auteur, les droits voisins, et les bases de données ;
2° la loi du 3 décembre 2015 relative à certaines utilisations autorisées des œuvres orphelines ;
3° la loi du 25 avril 2018 relative à la gestion collective des droits d'auteur et des droits voisins et l'octroi de licences multiterritoriales de droits sur des œuvres musicales en vue de leur utilisation en ligne dans le marché intérieur
- Rapporteur : Madame Francine Closener
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. Investissements publics dans le secteur de l'espace
- Réponses par Monsieur le Ministre de l'Economie aux questions du groupe politique CSV qui n'ont pas pu être traitées lors de la séance publique du 16 novembre 2021
4. 7854 Projet de loi portant approbation de la Convention internationale pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong, le 15 mai 2009

- Désignation d'un rapporteur
- Présentation du projet de loi
- Examen de l'avis du Conseil d'Etat

5. 7855 Projet de loi portant approbation de la Convention internationale sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007

- Désignation d'un rapporteur
- Présentation du projet de loi
- Examen de l'avis du Conseil d'Etat

6. Divers (*EISC workshop / Liberty Steel*)

*

Présents : Mme Diane Adehm, Mme Simone Beissel, Mme Francine Closener, Mme Stéphanie Empain remplaçant Mme Semiray Ahmedova, M. Léon Gloden, M. Gusty Graas remplaçant M. Guy Arendt, M. Charles Margue, M. Laurent Mosar, Mme Lydia Mutsch, M. Roy Reding, M. Marc Spautz

M. Franz Fayot, Ministre de l'Economie

Mme Iris Depoulain ; M. Robert Biber, Mme Elisabeth Relave-Svendsen, du Commissariat aux affaires maritimes, du Ministère de l'Economie

M. Ben Streff, du groupe parlementaire LSAP

M. Timon Oesch, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. André Bauler, M. Sven Clement, Mme Jessie Thill, M. Carlo Weber, M. Serge Wilmes

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

*

Présidence : Mme Francine Closener, Président de la Commission

*

1. 7846 **Projet de loi portant transposition de la directive 2019/789 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des règles sur l'exercice du droit d'auteur et des droits voisins applicables à certaines transmissions en ligne d'organismes de radiodiffusion et retransmissions de programmes de télévision et de radio, et modifiant la directive 93/83/CEE du Conseil, et modifiant la loi modifiée du 18 avril 2001 sur les droits d'auteur, les droits voisins, et les bases de données**

- Présentation et adoption d'un projet de rapport

Madame le Président-Rapporteur rappelle que son projet de rapport a été transmis au préalable aux membres de la commission et en résumé l'objet avant de s'enquérir sur d'éventuelles questions ou observations qui s'imposeraient encore. Constatant que tel n'est pas le cas, Madame le Président-Rapporteur décide de procéder au vote.

Le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents et représentés de la commission.

La commission partage la suggestion de Madame le Président-Rapporteur de proposer un temps de parole en séance publique selon le modèle de base.

2. 7847 Projet de loi portant transposition de la directive 2019/790 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 sur le droit d'auteur et les droits voisins dans le marché unique numérique et modifiant les directives 96/9/CE et 2001/29/CE, et modifiant :

1° la loi modifiée du 18 avril 2001 sur les droits d'auteur, les droits voisins, et les bases de données ;

2° la loi du 3 décembre 2015 relative à certaines utilisations autorisées des œuvres orphelines ;

3° la loi du 25 avril 2018 relative à la gestion collective des droits d'auteur et des droits voisins et l'octroi de licences multiterritoriales de droits sur des œuvres musicales en vue de leur utilisation en ligne dans le marché intérieur

- Présentation et adoption d'un projet de rapport

Rappelant qu'également ce projet de rapport a été transmis au préalable aux membres de la commission, Madame le Président-Rapporteur s'enquiert sur d'éventuelles questions ou observations qui s'imposeraient encore.

Tout en félicitant Madame le Président-Rapporteur de son « excellent rapport », Monsieur Laurent Mosar signale que son groupe politique peine à accepter la rédaction actuelle de l'article 12 du projet de loi, transposant l'article 17 de la directive et concernant les « upload filters ». L'orateur rappelle que son groupe aurait pu s'imaginer une transposition suivant le « modèle allemand ». ¹ C'est pour cette raison que les représentants de son groupe s'abstiendront lors du vote. Il souligne que cette abstention ne présage pas le comportement de vote définitif de son groupe en séance publique.

Prenant acte de la motivation de cette abstention, Madame le Président-Rapporteur fait procéder au vote.

Excepté les représentants du groupe politique CSV qui s'abstiennent, le projet de rapport est adopté à l'unanimité des autres membres présents et représentés de la commission.

Egalement pour ce projet de rapport, Madame le Président-Rapporteur suggère un temps de parole en séance publique selon le modèle de base, suggestion qui rencontre l'accord de la commission.

¹ Voir procès-verbal de la réunion de la présente commission du 20 janvier 2022.

3. Investissements publics dans le secteur de l'espace

- Réponses par Monsieur le Ministre de l'Economie aux questions du groupe politique CSV qui n'ont pas pu être traitées lors de la séance publique du 16 novembre 2021

Madame le Président invite Monsieur Laurent Mosar à rappeler ces points qui n'ont pas pu être abordés lors de la séance publique du 16 novembre 2021. Celui-ci énumère une série de questions auxquelles Monsieur le Ministre de l'Economie répond ce qui suit :

- 1° aujourd'hui, le ministère compte au moins soixante-dix **entreprises actives dans le secteur de l'espace** au Luxembourg.² Toutes ces sociétés sont répertoriées dans une brochure éditée par la *Luxembourg Space Agency* (LSA)³ et distribuée, il y a quelque temps, dans la présente commission ;⁴
- 2° **l'emploi** dans ce secteur dépasse entretemps le millier de personnes. Le plus grand employeur reste la société SES ;
- 3° **recettes budgétaires** – il n'est pas évident de distiller des chiffres précis à ce sujet. Une étude est en cours de réalisation. En termes de PIB, l'importance du secteur spatial se situe entre 1,5 et 2% du produit intérieur brut. Actuellement, la LSA prépare la prochaine conférence des ministres de l'*European Space Agency* (ESA). Celle-ci aura lieu fin novembre de l'année en cours. C'est dans ce contexte que la stratégie nationale pour le secteur spatial sera mise à jour et un nouveau plan d'action sera élaboré. C'est en préparation que ladite étude sera réalisée en collaboration avec un consultant externe. Il s'agira d'analyser l'impact des investissements publics jusqu'à présent effectués pour le développement de ce secteur au Luxembourg. Lors de cette prochaine conférence ministérielle également, le budget de l'ESA et les contributions des Etats membres seront fixés ;
- 4° deux **memorandums of understanding** (MoU) ont effectivement été signés à Dubaï. Celui signé avec *Airbus* consacre la volonté de coopérer dans la recherche technologique. Il devrait se concrétiser par l'établissement d'une présence de *Airbus* à Belval au sein de l'*European Space Resources Innovation Centre* (ESRIC). L'autre MoU a été signé avec l'Agence spatiale italienne (ASI). Il a une teneur plus générale et retient l'intention de coopérer dans les différentes filières du secteur spatial. L'idée est de réaliser des projets conjointement. Ceci notamment dans le domaine de l'exploration des ressources spatiales ;
- 5° c'est par l'intermédiaire du *Luxembourg Future Fund* (LFF) que le Luxembourg vient d'investir dix millions d'euros dans la société **NorthStar Earth & Space**.⁵ Cet investissement vise également à ce

² Cette question a déjà été traitée par Monsieur le Ministre de l'Economie lors de la réunion 16 janvier 2020 (point 2° à l'ordre du jour). Pour davantage d'explications, il est donc renvoyé à ce procès-verbal.

³ Agence héritée du précédent Ministre de l'Economie, Monsieur Etienne Schneider, qui était à l'origine de l'initiative « spaceresources.lu ».

⁴ *Space Directory 2019*, 114 pp., distribuée aux membres de la commission le 25 juin 2019. Ceci, suite à la réunion du 20 juin 2019, dédiée exclusivement au secteur spatial. Entretemps, une nouvelle édition de ce répertoire a été publiée (*Space Directory 2021*). Ce répertoire actualisé peut également être consulté sur le site internet de l'agence spatiale luxembourgeoise (<https://space-agency.public.lu/en.html>).

⁵ L'orateur détaille également l'origine et l'objet social de cette entreprise.

que cette société établira une présence au Luxembourg sous forme d'un centre d'excellence dans la recherche appliquée en collaboration avec l'ESRIC. Le Fonds européen d'investissement (FEI) a également investi dans cette société. Le ministère continuera à scruter des opportunités d'investissement dans des entreprises spatiales innovantes. Pareils investissements sont un levier important pour diversifier et développer le secteur spatial au Luxembourg ;

- 6° le « **Space campus** » est un autre volet important de la stratégie de développement du secteur spatial. Cette zone sera développée à Belval. Avec l'ESRIC, l'embryon de ce campus existe déjà. Toute une série d'infrastructures seront construites qui permettront, par exemple, de tester de la technologie spatiale dans des conditions réelles ;
- 7° l'**incubateur pour des entreprises spatiales** ne sera pas réalisé sur le site dudit campus. Il sera cependant veillé à une bonne connexion entre ces deux zones. Egalement, la LSA trouvera son siège définitif dans cette dernière zone. Une série de démarches concernant le terrain identifié sont encore à réaliser avant que la planification puisse concrètement démarrer. L'objectif politique est de créer un « écosystème » qui soit le plus favorable que possible pour le développement d'initiatives entrepreneuriales dans le domaine spatial ;
- 8° les négociations visant la signature d'un **MoU avec la Russie** et plus précisément leur agence spatiale *Roscosmos* ont été suspendues. Ces négociations étaient déjà bien avancées. Actuellement, le Gouvernement n'envisage pas de poursuivre ces négociations, voire de signer cet MoU avec la Russie. Jusqu'à présent, aucune collaboration directe entre la LSA et *Roscosmos* n'existe. Cette dernière collabore toutefois, par l'intermédiaire de l'ESA, avec l'Europe occidentale. Il s'agit d'un des domaines dans lesquels le transfert de connaissances et de technologies mutuelles sera interrompu.

Débat :

- Monsieur Laurent Mosar s'interrogeant sur le sort des entreprises luxembourgeoises ayant des **relations commerciales avec la Fédération de Russie**, Monsieur le Ministre précise qu'une vingtaine d'entreprises luxembourgeoises exportent vers la Fédération de Russie, quatre entreprises luxembourgeoises se sont même établies en Russie. Les sanctions qui ont été et qui seront prises à l'encontre de la Russie auront évidemment un impact sur l'activité de ces entreprises. Toutes ces entreprises se retrouvent désormais dans une situation délicate et sont confrontées à des décisions à prendre quant à la poursuite ou non de leurs activités en Russie. Egalement une série d'entreprises russes sont actives au Luxembourg, beaucoup dans le secteur financier. Une analyse détaillée de l'état actuel de ces relations économiques est en cours au Ministère de l'Economie. Monsieur le Ministre suggère qu'il revienne en commission pour discuter de cette nouvelle problématique sur base de données plus précises ;
- Monsieur Laurent Mosar donne à considérer qu'au niveau microéconomique la situation concernant ces entreprises, entrepreneurs ou investisseurs russes se présente de manière bien plus nuancée. Certaines de ces personnes sont peu impliquées en Russie et n'ont pas de relations avec le régime au pouvoir au Kremlin ou critiquent même ouvertement le régime politique en place. Des ressortissants russes résident au Luxembourg et des emplois dépendent d'entreprises

ou d'investisseurs russes. L'intervenant met en garde devant le déclenchement d'une « chasse aux sorcières » et plaide pour une approche différenciée dans la mise en œuvre des sanctions contre la Russie. Il s'interroge sur la **façon de procéder envisagée** par le Gouvernement concernant ces intérêts russes au Luxembourg, mais également du sort des filiales d'entreprises luxembourgeoises dans la Fédération de Russie.

Monsieur le Ministre considère ces interrogations comme légitimes et renvoie à sa suggestion de consacrer une réunion spécifique à cette problématique de la mise en œuvre des sanctions. Son administration est en train de dresser un état précis des intérêts luxembourgeois en Russie. Le Gouvernement doit non seulement savoir avec précision qui ou quelle société russe ou à participation russe est à sanctionner, mais également quelles sociétés luxembourgeoises sont susceptibles de souffrir de rétorsions ou d'autres mesures politiques russes dans ce contexte. Les informations requises se trouvent, notamment, dans le Registre des bénéficiaires effectifs ou dans le Registre de commerce et des sociétés. Le « marqueur » pour l'application de ces sanctions est la proximité de personnes physiques ou juridiques avec le régime en place à Moscou. Le Luxembourg agira solidairement avec les autres membres de l'Union européenne. Une approche réfléchie et nuancée s'impose néanmoins. Il y a, en effet, lieu d'éviter de stigmatiser et de porter dommage à des personnes innocentes. L'orateur tient toutefois à souligner que les sanctions qui ont été et qui sont encore susceptible d'être décidées au niveau communautaire seront mises en œuvre intégralement et consciencieusement à tous les niveaux.

Monsieur Mosar ajoute que le sort d'investissements luxembourgeois en Ukraine se pose également et estime utile de dédier une réunion spécifique à cette problématique des sanctions et contre-sanctions, voire des effets directs de la guerre en Ukraine sur les intérêts économiques luxembourgeois.

Conclusion :

Rappelant que l'impact économique de la guerre en Ukraine et des sanctions contre la Fédération de Russie ne figure pas à l'ordre du jour de la présente réunion, Madame le Président clôt ce débat. L'oratrice donne à considérer que des sanctions supplémentaires seront sans doute décidées et se dit favorable à consacrer une des prochaines réunions de la commission à cette thématique. Cette réunion aura lieu dès que les données nécessaires à un échange de vues fructueux auront été réunies par le Ministère de l'Economie.

*

4. 7854 **Projet de loi portant approbation de la Convention internationale pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong, le 15 mai 2009**

- Désignation d'un rapporteur

Madame Lydia Mutsch est désignée comme rapporteur.

- Présentation du projet de loi

Monsieur le Ministre invite Monsieur le Commissaire du gouvernement aux affaires maritimes à présenter le projet de loi. Cette présentation étant conforme à l'exposé des motifs du document déposé à la Chambre des Députés, il est renvoyé à celui-ci.

Débat :

- Répondant à Monsieur Charles Margue, Monsieur le Commissaire du gouvernement aux affaires maritimes rassure qu'**aucune pression** n'existe en ce qui concerne la transposition de ladite Convention internationale. Si on peut parler de pression, elle est plutôt de l'ordre réputationnel, en ce qu'un relevé public est tenu par l'Organisation maritime internationale qui indique quel Etat pavillon a ratifié quand telle ou telle convention. L'orateur rappelle que les conventions dont les projets de loi d'approbation figurent à l'ordre du jour de la présente réunion sont déjà respectées par les navires sous pavillon luxembourgeois. D'une part, parce que certaines des mesures de la Convention qu'il vient d'exposer ont déjà été transposées par un règlement de l'Union européenne (n° 1257/2013) d'application depuis le début de l'année et, d'autre part, parce qu'une série d'Etats ont déjà ratifié ces conventions, de sorte à obliger les propriétaires de navires immatriculés au Grand-Duché de Luxembourg à s'y conformer. L'orateur renvoie à l'obligation de s'assurer prévue par la Convention internationale de Nairobi pour garantir, le cas échéant, l'enlèvement des épaves. Il précise que l'approbation par la Chambre des Députés de ces conventions internationales ne dépend pas de l'entrée en vigueur de la réforme du registre maritime (projet de loi n° 7329).

Madame Simone Beissel ajoute que, peu importe l'inexistence d'une urgence, elle est d'avis que ces deux conventions internationales pourront et devront être soumises au vote de la Chambre des Députés dans les meilleurs délais.

Madame le Rapporteur remarque qu'elle est disposée à présenter son projet de rapport dans une des prochaines réunions de la commission.

- Examen de l'avis du Conseil d'Etat

Monsieur le Commissaire du gouvernement aux affaires maritimes remarque que l'avis du Conseil d'Etat est de nature à pouvoir procéder à la rédaction d'un projet de rapport. Les observations légistiques sont pertinentes.

En conclusion, Madame le Président note que la présentation et l'adoption d'un projet de rapport dans ce dossier seront portées à l'ordre du jour d'une des prochaines réunions de la commission.

5. 7855 **Projet de loi portant approbation de la Convention internationale sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007**

- Désignation d'un rapporteur

Madame Lydia Mutsch est désignée comme rapporteur.

- Présentation du projet de loi

Monsieur le Commissaire du gouvernement aux affaires maritimes présente le projet de loi. Ses explications étant conformes à l'exposé des motifs du document déposé à la Chambre des Députés, il est renvoyé à celui-ci.

- Examen de l'avis du Conseil d'Etat

Monsieur le Commissaire du gouvernement aux affaires maritimes explique que l'avis du Conseil d'Etat est pertinent, ne contient pas d'observation visant le dispositif quant au fond et que les propositions légistiques peuvent être reprises.

Madame le Président signale qu'elle portera l'adoption du projet de rapport dans ce dossier à l'ordre du jour conjointement avec celui concernant le projet de loi n° 7854.

6. **Divers (EISC workshop / Liberty Steel)**

- Madame le Président informe les membres de la commission d'un « online workshop » organisé par l'*European Interparliamentary Space Conference (EISC)* et qui se déroulera le 17 mars 2022. Elle invite les intéressés à s'adresser au Secrétaire-administrateur.
- Monsieur Laurent Mosar rappelle qu'il a, en raison des négociations en cours, accepté le souhait du Gouvernement de tenir en suspens une question élargie⁶ concernant le dossier **Liberty Steel**. Il juge néanmoins utile que Monsieur le Ministre informe la commission de l'état d'avancement de ces négociations. Madame le Président signale que Monsieur le Ministre a dû quitter la réunion. Elle l'informerait de cette demande.

Luxembourg, le 24 mai 2022

Procès-verbal approuvé et certifié exact

⁶ Voir article 82 du Règlement de la Chambre des Députés. Ces questions, d'intérêt général, sont traitées en séance publique et adressées par écrit deux semaines en avance au Gouvernement.

7855



Loi du 10 juin 2022 portant approbation de la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007.

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Notre Conseil d'État entendu ;

De l'assentiment de la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 30 mars 2022 et celle du Conseil d'État du 1^{er} avril 2022 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

Avons ordonné et ordonnons :

Article unique.

Est approuvée la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Ministre des Affaires étrangères
et européennes,
Jean Asselborn*

Paris, le 10 juin 2022.
Henri

*Le Ministre de l'Économie,
Franz Fayot*

CONVENTION INTERNATIONALE DE NAIROBI SUR L'ENLÈVEMENT DES ÉPAVES, 2007

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 oeuvre la présente Convention conformément à ces dispositions,

SONT CONVENUS de ce qui suit :

Article premier**Définitions**

Aux fins de la présente Convention :

1 "Zone visée par la Convention" désigne la zone économique exclusive d'un État Partie établie conformément au droit international ou, si un État Partie n'a pas établi cette zone, une zone située au-delà de la mer territoriale de cet État et adjacente à celle-ci, que cet État 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 aéroglesseurs, 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 "Épave", 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 États.

6 "Intérêts connexes" désigne les intérêts d'un État 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 État et exploité par une compagnie qui, dans cet État, 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'affréteur 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 "État affecté" désigne l'État dans la zone visée par la Convention duquel se trouve l'épave.

11 "État d'immatriculation du navire" désigne, dans le cas d'un navire immatriculé, l'État dans lequel le navire a été immatriculé et, dans le cas d'un navire non immatriculé, l'État 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 État 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'État 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 États, y compris l'État 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 État Partie à revendiquer ou exercer sa souveraineté ou ses droits souverains sur quelque partie que ce soit de la haute mer.

5 Les États Parties s'efforcent de coopérer entre eux lorsque les effets d'un accident de mer causant une épave touchent un État autre que l'État 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 État 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 État 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 État 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 État Partie fait une notification en vertu du paragraphe 2, la "zone visée par la Convention" de l'État affecté inclut le territoire, y compris la mer territoriale, dudit État Partie.

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

5 Un État 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 État ou exploités par cet État tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales, à moins que cet État n'en décide autrement.

3 Lorsqu'un État 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 État 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 État Partie, se lit comme suit :

Sous réserve de la législation nationale de l'État 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'État 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 État Partie exige du capitaine et de l'exploitant d'un navire battant son pavillon qu'ils adressent sans tarder un rapport à l'État 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'État 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'État 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'État affecté a recours à tous les moyens possibles, y compris aux bons offices des États et organisations, pour avertir de toute urgence les navigateurs et les États intéressés de la nature et de l'emplacement de l'épave.
- 2 Si l'État 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'État 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'État 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'État affecté établit qu'une épave constitue un danger, ledit État doit immédiatement :
 - a) en informer l'État d'immatriculation du navire et le propriétaire inscrit; et
 - b) procéder à des consultations avec l'État d'immatriculation du navire et les autres États 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'État 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'État 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'État 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'État 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'État 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'État affecté en a informé l'État d'immatriculation du navire et le propriétaire inscrit, l'État 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 États 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 États Parties consentent à ce que l'État 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'État 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 État 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 soute, 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 État 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'État 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 État Partie, ce certificat est délivré ou visé par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation du navire; lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un État Partie, le certificat peut être délivré ou visé par l'autorité compétente de n'importe quel État 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 État 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 État de chaque certificat délivré. Dans tous les cas, l'État 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 État 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'État au nom duquel le certificat avait été délivré.

4 Le certificat est établi dans la ou les langues officielles de l'État 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 État 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 État 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 préavis 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'État 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 État Partie de donner foi aux renseignements qu'il a obtenus d'autres États 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'État Partie qui donne foi à de tels renseignements n'est pas dégagé de sa responsabilité en tant qu'État qui délivre le certificat prescrit au paragraphe 2.

9 Les certificats délivrés ou visés sous l'autorité d'un État Partie sont acceptés par les autres États 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 État Partie. Un État Partie peut à tout moment solliciter un échange de vues avec l'État 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 État 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 État 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 État 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'État 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 États Parties qui attestent l'existence du certificat et permettent aux États Parties de s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu du paragraphe 12.

14 Si un navire appartenant à un État 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'État d'immatriculation qui atteste que le navire appartient à cet État 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 À la demande du tiers au moins des États 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 États 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 État Partie a notifié à un autre l'existence d'un différend entre eux, les dispositions relatives au règlement des différends énoncées 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 États parties au différend soient ou non aussi des États Parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982.

3 Toute procédure choisie par un État 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 État 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 État 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 État 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 État 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 États 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 État 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 États 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 États, 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 État 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 État 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

1 La présente Convention peut être dénoncée par un État 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 cet État.

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

3 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

Dépositaire

1 La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire général.

2 Le Secrétaire général :

- a) informe tous les États 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 États 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.

ANNEXE

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

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)

Nom

Adresse

Le présent Certificat est valable jusqu'au

Délivré ou visé par le Gouvernement de

(Nom complet de l'État)

OU

Il conviendrait d'utiliser le texte suivant lorsqu'un État 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'État)

par (Nom de l'institution ou de l'organisme)

À
(Lieu)

Le
(Date)

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

Notes explicatives :

- 1 En désignant l'État, 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.

