



LE *LYUBOV ORLOVA* UN NAUFRAGE MYSTERIEUX

Texte : Virginie de Rocquigny
Illustrations : Carole Conan

En 2013, le paquebot brise-glace *Lyubov Orlova* disparaissait dans l'Atlantique nord lors de son dernier voyage pour la casse. Il n'a plus jamais refait surface. Sa destinée illustre les limites du droit international sur la protection des océans.

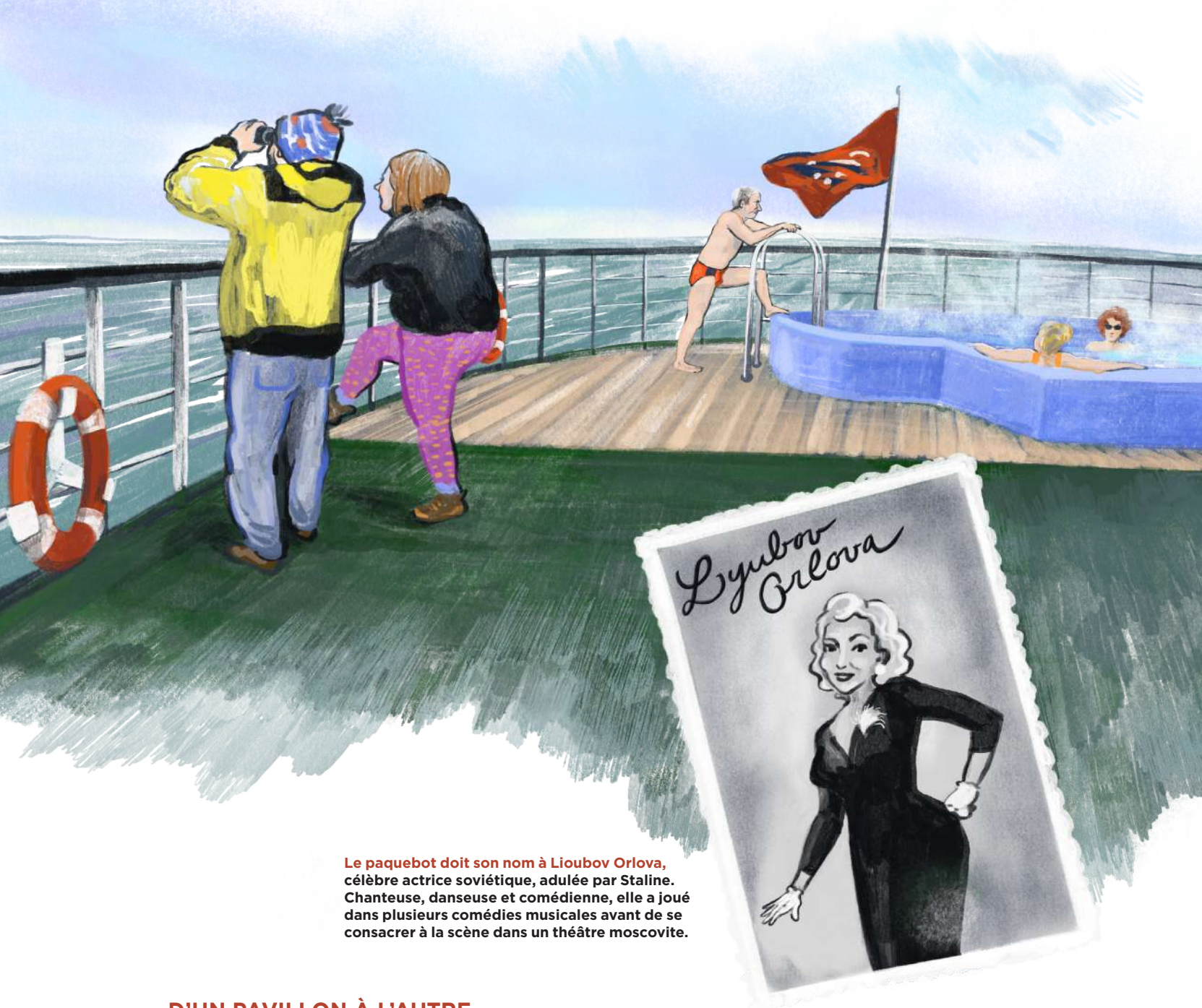
23 JANVIER 2013

Un curieux convoi quitte le port de St John's, sur l'île de Terre-Neuve. À l'avant, le *Charlene Hunt*, un remorqueur de plus de cinquante ans, qui a tout d'une épave flottante. Battant pavillon américain, il n'a quasiment pas navigué depuis deux ans et son voyage de Rhode Island à St John's a été épique, les avaries se succédant. Trois mois plus tôt, un expert maritime bolivien l'a déclaré en état d'innavigabilité...

Le *Charlene Hunt* part pourtant pour un voyage de 1800 milles, direction la République dominicaine, avec une météo très mauvaise: des avis de

coups de vent d'embruns verglaçants ont été émis. Le remorqueur traîne derrière lui un paquebot brise-glace de 90 mètres de long, le *Lyubov Orlova*, pour son dernier voyage. Le navire part à la casse, au grand soulagement des autorités portuaires locales et du ministère canadien des Transports: le *Lyubov Orlova* a passé plus de deux ans à quai au port de St John's.

À une vitesse moyenne de 4 nœuds, le voyage du *Charlene Hunt* et du *Lyubov Orlova* jusqu'à la République dominicaine devrait durer une vingtaine de jours.



Le paquebot doit son nom à Lioubov Orlova, célèbre actrice soviétique, adulée par Staline. Chanteuse, danseuse et comédienne, elle a joué dans plusieurs comédies musicales avant de se consacrer à la scène dans un théâtre moscovite.

D'UN PAVILLON À L'AUTRE

L'époque où le *Lyubov Orlova* embarquait des touristes pour des croisières en Antarctique paraît bien loin... Abandonné depuis plusieurs années, il est infesté de rats et son moteur ne fonctionne plus. Construit en Yougoslavie, le *Lyubov Orlova* a été mis en service en 1976. Pouvant embarquer cent vingt-deux passagers et soixante-dix membres d'équipage, le brise-glace a parcouru les régions polaires, multipliant les croisières pour le compte de divers voyagistes. Il a arboré plusieurs pavillons: soviétique, russe, maltais... À partir de 2009, il est immatriculé aux îles Cook, reconnu pavillon de complaisance.

En septembre 2010, un voyageur, Cruise North Expedition, fait saisir le navire alors qu'il est en

escale dans le port canadien de St John's. L'affrètement réclame au propriétaire russe du navire le paiement de 250 000 dollars à la suite de l'annulation de plusieurs croisières.

À bord, cinquante et un membres d'équipage sont abandonnés à leur sort: privés de salaire depuis plusieurs mois, ils ne peuvent compter que sur la solidarité locale pour se nourrir. Grâce au soutien de leur famille, et avec l'aide du gouvernement russe, les marins parviennent finalement à rentrer chez eux au compte-goutte. À partir de décembre, le navire est désert. La procédure s'enlise et l'état du navire se dégrade. Les autorités portuaires n'ont qu'une hâte: se débarrasser de cette encombrante verrue.



LE PAQUEBOT VIDE DÉRIVE

Le *Lyubov Orlova* est finalement vendu à un investisseur dont l'entreprise est basée aux îles Vierges. Amateur dans le domaine maritime, il espère faire un bon coup en envoyant le paquebot à la ferraille en République dominicaine. L'équipage du *Charlene Hunt* bricole un dispositif de remorquage, sans consulter aucun expert. À l'exception du câble et des manilles, ils utilisent des pièces récupérées sur le *Lyubov Orlova*.

Les ennuis commencent dès le lendemain du départ. Dans une houle de 5 mètres, avec des vents de face de 35 nœuds, le dispositif de remorquage lâche, laissant le *Lyubov Orlova* à la dérive. Les marins tentent en vain de récupérer le câble de remorquage de secours du paquebot. Une avarie à bord du remorqueur complique encore la situation: les gardes-côtes demandent à l'équipage de rentrer au port.

Le paquebot vide se retrouve à la dérive dans l'Atlantique nord. Seule une balise de détresse à déclenchement automatique laisse espérer un possible signalement de sa position. Si le gouvernement canadien assure «surveiller la situation», il ne déploie aucun moyen technique pour tenter de récupérer le navire, assurant qu'il ne représente pas de danger pour la navigation et qu'aucune fuite de matière polluante n'est à déplorer.

30 JANVIER 2013

Après une semaine loin de tous radars, le *Lyubov Orlova* réapparaît en fâcheuse posture. Il s'approche dangereusement de la plateforme de forage pétrolier Hibernia, au large de Terre-Neuve. La compagnie pétrolière envoie immédiatement son remorqueur, qui parvient à prendre le paquebot en remorque pour l'éloigner. Le ministère canadien des Transports affrète un second remorqueur pour prendre la relève. Les marins réussissent à effectuer cette opération délicate mais le câble se rompt quelques minutes plus tard. Voilà de nouveau le paquebot à la dérive.



“

À partir du moment où le navire se retrouve près des eaux internationales, le Canada abandonne le *Lyubov Orlova* à son sort. Ce qui est aberrant, c'est que les autorités aient laissé partir un bateau pourri en remorque dans des conditions inadmissibles! On comprend bien leur intérêt: le navire occupait une place dans le port, ils étaient bien contents de le voir partir, peu importe la météo... Rien n'a été vérifié avant le départ et il s'est avéré que le câble de remorque n'était pas assez épais, ni assez long pour un tel voyage en plein hiver.



CHRISTINE BOSSARD
Porte-parole de Robin des Bois,
association qui alerte notamment
sur les pollutions en mer.

23 FÉVRIER 2013

Après plusieurs semaines d'errance, le navire refait parler de lui. Une balise de détresse se déclenche, indiquant qu'elle est entrée en contact avec de l'eau. Le lieu du déclenchement est situé à 51°46 00 N et 35°41 00 W, soit à 1700 kilomètres des côtes européennes. Le navire se trouve alors dans une zone hérissée d'icebergs. Faut-il en déduire que le navire a fait naufrage? Trois jours durant, une agence du gouvernement américain parvient à suivre la progression du navire et communique sa position jusqu'à ce qu'il disparaisse des écrans.

Christine Bossard: «L'hypothèse la plus probable, c'est qu'il a coulé. Étant donné son mauvais état et les conditions météo, il a pu être victime d'une voie d'eau et sombrer. Il se peut aussi qu'il ait volontairement été coulé... On ne le saura jamais.»

C'est ce qui est arrivé au *Ryou-Un Maru*, un chalutier japonais de 60 mètres de long. Après avoir dérivé pendant un an dans l'océan Pacifique à la suite du tsunami du 11 mars 2011, il s'est approché des côtes de l'Alaska et a été torpillé par l'US Navy avec 8 tonnes d'hydrocarbure à bord et ses engins de pêche.

Publié en 2014, le rapport d'enquête du bureau de la sécurité maritime du Canada concernant l'incident omet d'ailleurs totalement l'idée qu'un navire coulé au fond de l'océan représente une source de pollution en concluant: «Le navire à passagers *Lyubov Orlova* a dérivé dans les eaux internationales et a vraisemblablement coulé. Il n'y a eu ni blessés ni pollution.»

“

La terreur des États, c'est qu'un navire s'échoue sur leur côte et soit considéré comme une pollution, poursuit la porte-parole de Robin des Bois. Là, c'est la panique, on craint qu'il largue du pétrole, de l'amiante, des PCB [utilisés comme isolants électriques, les polychlorobiphényles sont hautement toxiques et polluants]... Mais s'il coule en haute mer, là, ce n'est plus considéré comme une pollution, personne ne va s'en émouvoir. Il faudra m'expliquer la différence...

CHRISTINE BOSSARD





PASCALE RICARD

juriste en droit international de la mer,
chargée de recherches au CNRS.

QUI EST RESPONSABLE DE LA PERTE DE CE BATEAU À LA DÉRIVE ?

D'après le droit maritime, le propriétaire du navire doit veiller à ce qu'il soit construit et exploité conformément à la réglementation. Or, les propriétaires du *Lyubov Orlova* n'ont pris aucune mesure pour récupérer leur bien.

L'État du pavillon est responsable exclusif d'un navire lorsqu'il se trouve en haute mer. Le *Lyubov Orlova* battait pavillon des îles Cook, qui figurait en 2015 sur la liste noire du classement du Mémorandum de Paris.

L'État côtier, ici le Canada, est lui aussi en cause. D'autant qu'il a signé la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, qu'on appelle souvent la convention de Montego Bay. Selon ce texte, entré en vigueur en 1994, les États signataires doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour « prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin ».

« La convention de Montego Bay est tellement large qu'on considère que c'est presque une constitution. Néanmoins, en cas de violation, il est possible d'engager la responsabilité de l'État s'il y a un recours », explique Pascale Ricard.

Le Canada était également responsable du sort du *Lyubov Orlova* au titre du Mémorandum de Paris sur le contrôle par l'État du port. Cet accord international signé en 1982 prévoit des inspections des navires, or tous les signaux étaient au rouge concernant le *Charlene Hunt*, remorqueur avec lequel le *Lyubov Orlova* a quitté le port: un navire vétuste, arborant un pavillon de complaisance, déclaré inapte à naviguer quelques mois plus tôt seulement. Le convoi a pourtant quitté St John's sans que les autorités portuaires mènent une quelconque inspection, défaillance que pointe le rapport d'enquête.



| LYUBOV ORLOVA |
UN NAUFRAGE MYSTÉRIeux

Le problème, c'est qu'il y a une multitude d'acteurs qui interviennent: l'armateur du navire, le propriétaire, l'État qui a délivré le pavillon, l'État côtier concerné... Cette dilution des responsabilités complique l'identification d'un responsable.



On lit souvent dans la presse que la haute mer est un far west, une zone de non droit... C'est faux! Il existe depuis longtemps une réglementation sur les usages des océans. La convention de Montego Bay disposait déjà de règles, notamment l'obligation de prévenir toute pollution du milieu marin. En revanche, elle ne prévoit pas de sanction, ni de mécanisme de suivi. Cela repose sur la bonne foi des États qui signent ces conventions et ces traités. Par ailleurs, l'histoire du *Lyubov Orlova* soulève la question des pavillons de complaisance. C'est un vide juridique et il semble y avoir une absence de volonté de gérer cette situation, de la part même du Tribunal international de la mer. C'est vraiment un paradoxe: pourquoi toutes ces règles, tout ce droit maritime international très élaboré, puisqu'ils sont finalement... inutiles?

PASCALE RICARD



JANVIER 2013

The Sun, un tabloïd anglais, lance une rumeur bientôt reprise par tous les médias britanniques, puis dans le monde entier: le *Lyubov Orlova* se rapprocherait des côtes anglaises et il serait infesté de rats cannibales et sanguinaires...

À l'origine de la rumeur, Pim de Rhoddes, un chasseur d'épaves belge à la tête d'une société de transport maritime spécialisée dans la recherche et la récupération de métaux précieux immergés. Il est le seul expert cité et repris par tous les médias.

Dans le tabloïd britannique, il prévient: « Le navire flotte quelque part... À bord, il y a plein de rats qui se mangent les uns les autres. Si je monte à bord, il faudra que je mette du poison partout. » Le chasseur d'épave piste-t-il le paquebot? Ce serait surprenant, car ces professionnels sont rémunérés selon la valeur des biens qu'ils récupèrent, or le *Lyubov Orlova* ne vaut pas un clou. La rumeur tourne court lorsque les gardes-côtes irlandais démentent l'information. Douze ans plus tard, le navire n'a plus jamais refait parler de lui. Englouti donc, le mystère de son naufrage, et avec lui quelques tonnes de polluants qui, eux, n'ont rien de fantômes... ■