

**Université D'Aix-Marseille**  
**Faculté de Droit et de Science Politiques**



**LE DÉMANTÈLEMENT ET RECYCLAGE DES NAVIRES**

**Mémoire de recherche pour l'obtention du Master 2 Professionnel Droit  
Maritime et des Transports**

**Par**

**Estelle LUCAS**

**Sous la direction de Mr. Le Professeur Cyril BLOCH, et la codirection de Mr.  
Christophe THELCIDE**

**Année Universitaire 2017-2018**



# Sommaire

## Introduction

- 1. Première Partie : Le démantèlement des navires, une activité historiquement économique**
  - 1.1 Titre Premier : Le navire à démanteler : Un bien particulier**
    - 1.1.1 Chapitre I : Le Navire, les Épaves, les autres Bâtiments de mer et le Déchet
    - 1.1.2 Chapitre II : Un bien particulier économiquement valorisé
  - 1.2 Titre Deuxième : Un marché valorisant ce bien particulier**
    - 1.2.1 Chapitre I : L'étendu du marché
    - 1.2.2 Chapitre II : Le régime juridique du marché
- 2. Deuxième Partie : Le démantèlement des navires une activité aujourd'hui nécessairement écologique**
  - 2.1 Titre Premier : Les conséquences écologiques d'un marché ancré sur l'économie**
    - 2.1.1 Chapitre I : Les méthodes de démantèlement des navires
    - 2.1.2 Chapitre II : Les préludes d'un changement
  - 2.2 Titre Deuxième : La nécessité d'une réglementation protectrice**
    - 2.2.1 Chapitre I : La Convention Internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires du 15 mai 2009
    - 2.2.2 Chapitre II : La réglementation Européenne et Française
    - 2.2.3 Chapitre III : La REP- Responsabilité Elargie des Producteurs
- 3. Conclusion**

## Liste des Abréviations

<b>APER</b>	Association pour la Plaisance éco-responsable
<b>BIMCO</b>	<i>Baltic and International Maritime Council</i>
<b>BIT</b>	Bureau International du Travail
<b>BPHU</b>	Bateau de Plaisance Hors d'Usage
<b>CESE</b>	Conseil économique, social et environnemental
<b>CDI</b>	Commission de Droit International
<b>CIJ</b>	La Cour Internationale de Justice
<b>CNSA</b>	<i>China National Ship Recycling Association</i>
<b>FIN</b>	Fédération des Industries Nautiques
<b>FPSO</b>	Unité flottante de production, de stockage et de déchargement ( <i>Floating Production Storage and Offloading</i> )
<b>ICS</b>	<i>International Chamber of Shipping</i>
<b>ISRA</b>	<i>International Ship Recycling Association</i>
<b>MEPC</b>	<i>Marine Environment Protection Committee/ Comité de la protection du milieu marin</i>
<b>NSA</b>	<i>Norwegian Shipbrokers' Association</i>
<b>OCDE</b>	Organisation de coopération et de développement économiques
<b>ONG</b>	Organisation Non Gouvernementale
<b>ONU</b>	Organisation des Nations Unies
<b>OMI</b>	Organisation Maritime Internationale
<b>OIT</b>	Organisation Internationale du Travail
<b>PNUE</b>	Programme des Nations Unies pour l'Environnement
<b>REP</b>	Responsabilité Elargie des Producteurs
<b>SoC</b>	<i>Statement of Compliance</i>
<b>UE</b>	Union Européenne

## Introduction

*« Si vous voulez aller sur la mer, sans aucun risque de chavirer, alors, n'achetez pas un bateau : achetez une île »*

Marcel Pagnol.

La valeur du monde maritime est aussi vaste que l'espace des eaux sur Terre. L'espace maritime s'est rapidement développé jusqu'à devenir une industrie à travers le commerce et l'échange. L'envergure du monde maritime comprend non seulement sa taille mais aussi sa valeur économique. En effet, ce marché représente aujourd'hui près de 80% du commerce mondial.

Afin de satisfaire la demande croissante de commerce maritime et militaire, il a fallu construire des plus grandes flottes navales. La construction est ainsi devenue un marché à part entière dans le monde maritime. L'avancée du monde moderne et de la technologie a permis la construction des navires plus grand et plus performant.

À travers l'histoire le navire a eu une importance particulière. Il n'a pas seulement été le vecteur du commerce à l'international, mais aussi de la découverte du monde. Le navire rapportait de la richesse mais aussi culture et savoir. Ce n'était pas le moyen le plus sûr ni le plus facile car il impliquait des risques et périls. On ne peut prédire avec certitude la trajectoire du vent ou la force des houles qui règnent sur les océans.

L'importance accordée à ce bien particulier se traduisait à travers l'investissement assez élevé de la part des propriétaires, la construction et la manutention étant coûteuses. Or il fallait qu'un navire soit assuré, pour éviter à celui qui avait investi de perdre le moins possible. Ainsi s'est développé le marché de l'assurance maritime.

Toutefois un navire neuf signifiait qu'il fallait se débarrasser de ceux qui étaient trop vieux et dont on ne se servaient plus. La question qui se posait alors était ; quelle valeur porte un navire en fin de vie, ou un navire qui est devenu désuet ? Les solutions retenues par les propriétaires pouvaient être : l'abandon, le sabordage, ou le démantèlement. Ces solutions étaient calculées sur la balance des pertes et des gains lorsque les navires devenaient plus encombrants qu'utile.

Longtemps, il était de norme que les propriétaires abandonnent leurs navires lorsqu'il n'en avait plus l'utilité ou afin d'échapper à l'engagement de leur responsabilité.

« *L'armateur qui n'avait pas commis de faute pouvait se protéger contre les conséquences des fautes du capitaine par l'abandon du navire et du fret* »<sup>1</sup>. Cette pratique était répandue parmi les armateurs, et elle existe encore aujourd'hui.

Constitués des navires abandonnés et d'épaves l'existence des cimetières maritimes n'est pas inconnue<sup>2</sup>. Cette pratique entraîne des nombreuses conséquences environnementales, mais pose aussi des problèmes quant à la sécurité de la navigation. Dans la majorité des cas, les navires qui sont abandonnés n'ont pas fait l'objet de dépollution. C'est-à-dire, qu'ils sont laissés, au gré des propriétaires, contenant des substances toxiques et dangereuses qui peuvent se déverser à tout moment dans la zone donnée.

Dans les lieux portuaires, l'existence des navires abandonnés et d'épaves porte atteinte à l'exploitation effective de ces ports<sup>3</sup>. Certains États se sont rendu compte des effets néfaste de cette pratique et ont commencé à adopter certaines mesures pour lutter contre la prolifération de navires et des épaves abandonnés. Le port de Dakar par exemple a, depuis l'été 2017, commencé le procédé de renflouement des épaves et l'enlèvement des navires abandonnés dans ses eaux portuaires<sup>4</sup>. L'entrée en vigueur le 14 Avril 2015 de la Convention Internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves du 18 mai 2007<sup>5</sup> est aussi une étape importante dans la reconnaissance de l'existence de ce problème, et de lutte contre cette pratique.

La possibilité de faire couler les navires a aussi suscité le même débat politique et écologique. Cette pratique est connue sous le terme de sabordage ou océanisation. Le fait de « *saborder* » un navire signifie le faire couler intentionnellement. Auparavant, la pratique de sabordage était connue pour empêcher la capture des navires par les ennemis<sup>6</sup>. Dans les années 1960, l'armée des États Unis a sabordé le SS Corporal Eric G. Gibson et le SS Mormactern avec des substances dangereuses.

<sup>1</sup> P. Bonassies et C. Scalpel, « *Traité de Droit Maritime* », 3ème édition LGDJ, 2016

<sup>2</sup> Exemple : Le cimetière de bateaux dans le port de Dakar au Sénégal.

<sup>3</sup> CI COFFI Yao Emmanuel D. Commandant du Port d'Abidjan, « *Conséquences de l'abandon d'un navire et des épaves sur l'exploitation portuaire et la sécurité de la navigation* », Séminaire sur les navires abandonnés et les épaves maritimes, 27-29 Mars 2018, Abidjan.

<sup>4</sup> Benjamin Chabert, « Dakar purge les épaves de ses quais », *Le marin*, 21 septembre 2017, Page 24.

<sup>5</sup> <https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/20161152/201608160000/0.747.363.5.pdf>

<sup>6</sup> Le sabordement de la flotte navale dans le port de Toulon en 1942 : [https://en.wikipedia.org/wiki/Scuttling\\_of\\_the\\_French\\_fleet\\_in\\_Toulon](https://en.wikipedia.org/wiki/Scuttling_of_the_French_fleet_in_Toulon)

Les conséquences environnementales étant trop importantes, aujourd'hui l'exécution de cette pratique est discutée, et les propriétaires sont plus réticents car leur responsabilité peut être engagée pour avoir causé un préjudice écologique. Ces pratiques sont désormais régies par des Conventions Internationales ou Régionales, et le droit interne des États. La Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets de 1972 modernisée par un Protocole de Londres en 1996 est un exemple typique.

Il reste la méthode de démantèlement. Le démantèlement est « *l'action de démanteler* »<sup>7</sup>, et ce dernier est défini comme le fait de « *détruire ce qui est organisé, ce qui forme une structure* »<sup>8</sup>. La pratique est considérée comme étant bénéfique pour l'armateur. Ce n'est pas lui qui supporte les coûts de cette activité, car, il procède à la vente de son navire à un chantier. C'est ce dernier qui va procéder au démantèlement du navire. Dans le processus, il récupère les composants de valeur des navires tel que l'acier et la ferraille pour les revendre sur le marché.

Cette pratique est avantageuse sur plusieurs niveaux : elle permet aux États qui n'ont aucune source naturelle de minerai de métal ou de fer de satisfaire à sa demande locale de fer. Elle permet aussi, de réduire dans les États qui disposent des minerais de fer, leur exploitation.

En anglais, il y a un débat sur la dénomination de cette pratique. Elle est connue sous plusieurs noms comme : « *scrapping* », « *demolition* », « *breaking* », « *dismantling* » and « *ship recycling* ».

Est-ce que c'est « *shipbreaking* » ou « *ship recycling* »<sup>9</sup> ? D'après Holly H. Hillyer, presque toutes les composantes d'un navire peuvent être recyclées. Alors pour elle la dénomination de « *ship recycling* » est la plus logique. Cette logique toutefois, ne correspond pas nécessairement à la réalité. Souvent, les acteurs n'optent pas pour la récupération de tous les composants, mais seulement ceux qui les intéressent économiquement. C'est-à-dire, ceux qu'ils peuvent récupérer par les moyens les plus négligeables pour gagner le plus de bénéfices possibles.

---

<sup>7</sup> Définition dans le dictionnaire français Larousse : <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/>

<sup>8</sup> *Ibid.*

<sup>9</sup> **Holly H. Hillyer**, « The Hard Reality of Breaking Up: The Global Transboundary Movement of Ocean Vessel Demolition and Waste », *Vermont Journal of Environmental Law Vol.13 (2012) Pages 755-795*

Par ailleurs, la notion de recyclage fait référence à « *l'ensemble de technique ayant pour objectif de récupérer des déchets et de les réintroduire dans le cycle de production dont ils sont issus* »<sup>10</sup>. Mais est-ce que l'on peut considérer qu'une pratique ayant plus de conséquences négatives que positives vis-à-vis de l'environnement comme étant du recyclage ? Cela ne défit pas-t-il le principe même du recyclage ? Qu'est-ce que les chantiers de démantèlement font avec les parties du navire qui n'ont aucune valeur ou ne sont pas recyclées ?

Les méthodes dans l'industrie de démantèlement des navires sont discutables. Il y a plusieurs facteurs à prendre en compte tant sur l'aspect social, économique et écologique. La déconstruction des navires est connue pour être un marché qui accorde de l'importance à valeur économique en ignorant les effets négatifs qu'il peut y avoir sur l'environnement et sur la santé de l'Homme. Cependant aujourd'hui la dénonciation des conséquences sociales et environnementales de cette industrie ont pris le dessus. Il paraît donc difficile d'admettre que la dénomination de « *ship recycling* » est la plus logique.

Ces débats ont amené les États à développer des réglementations plus protectrices de l'environnement et des travailleurs sans pour autant négliger l'aspect économique de ce marché. Le but est d'avoir un équilibre et une bonne articulation entre le droit économique, le développement durable et le droit social.

Le changement qui a marqué ce mouvement est la publication de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr, écologique et rationnel des navires du 15 mai 2009, par l'OMI. Malheureusement, cette convention entrera en vigueur uniquement 24 mois après la signature de 15 États représentant au moins 40% du tonnage brut mondial des navires de commerce<sup>11</sup>.

De plus, « *le volume annuel maximal de recyclage de navires des États mentionnés au paragraphe 1.1 au cours des dix dernières années représente au total au moins 3 % du tonnage brut de l'ensemble des flottes marchandes desdits États* »<sup>12</sup>. Aujourd'hui seulement 6 États représentant 20.42 % du tonnage mondial ont signé la Convention<sup>13</sup>.

---

<sup>10</sup> Définition dans le dictionnaire français Larousse : <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/>

<sup>11</sup> **Article 17** de la Convention de Hong Kong de 2009

<sup>12</sup> *Ibid.*

<sup>13</sup> <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/StatusOfTreaties.pdf>



La Convention Internationale de Hong Kong n'est pas le premier instrument mis en place pour contrôler l'industrie de démantèlement des navires. Avant la distinction du marché en tant que tel, le démantèlement des navires était régi par des règles internationales sur la gestion et le transfert des déchets.

La Convention de Londres de 1972, modernisée par un Protocole de Londres en 1996, est l'une des premières établies par l'OMI qui vise à la protection des milieux marins et elle est entrée en vigueur en 1975. « Elle a pour objectif de promouvoir un contrôle effectif de toutes les sources de pollution des mers et de mettre en place toutes les mesures possibles pour prévenir la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets »<sup>14</sup>. Il y a aussi la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontaliers de déchets dangereux et de leur élimination de 1989, entrée en vigueur en 1992.

En 2003, Le comité de la protection des milieux marin (MEPC) a adopté des lignes directrices sur le recyclage des navires dans le 49<sup>ème</sup> session dans sa résolution A.962(23)<sup>15</sup>. Le but est de donner des conseils aux acteurs dans l'industrie du démantèlement et recyclage des navires. Le comité a surtout incité les États membres à prendre les mesures nécessaires pour introduire des exigences obligatoires sur les procédures à suivre.

C'est dans sa résolution A.981(24)<sup>16</sup> adoptée en 2005 que l'Assemblée de l'OMI a demandé à la MEPC de développer un outil qui serait juridiquement contraignant pour l'industrie de démantèlement des navires. Ainsi entre sur scène la Convention Internationale de Hong Kong qui pose comme objectif « de prévenir, de limiter, de réduire au minimum et, dans la mesure où cela est possible dans la pratique, d'éliminer les accidents, lésions corporelles et autres effets dommageables du recyclage des navires sur la santé de l'homme et sur l'environnement »<sup>17</sup>.

La question qui se pose aujourd'hui est sur l'efficacité de ces instruments juridique. Est-ce que la Convention de Hong Kong présente des contraintes assez substantives pour avoir un effet sur le marché de démantèlement des navires ? Dans un premier temps, la convention reste à entrer en vigueur. Mais après cela ? Beaucoup expriment leur avis en ce qui concerne l'efficacité des mesures prévues par la convention.

<sup>14</sup> <http://www.imo.org/fr/OurWork/Environment/LCLP/Pages/default.aspx>

<sup>15</sup> Resolution A.962(23), *IMO Guidelines on Ship Recycling* : <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/ShipRecycling/Documents/466.pdf>

<sup>16</sup> <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/ShipRecycling/Documents/981.pdf>

<sup>17</sup> **Article 1<sup>er</sup>** de la Convention de Hong Kong de 2009

En effet, ces mesures sont plutôt administratives, il faut alors dépendre de l'efficacité des administrations et autorités de chaque États membres pour appliquer et contrôler ces mesures.

Dans un autre contexte, plusieurs personnes ont exprimé leurs préoccupations sur le fait que la Convention omet d'interdire la pratique la plus dommageable à l'environnement. Il s'agit de la pratique de « *beaching* ». La Convention ne fait aucune mention sur la protection des droits des ouvriers des installations de démantèlement et de recyclage des navires.

Il est important d'analyser l'industrie du démantèlement des navires dans ces deux aspects et dans un premier temps d'en étudier l'aspect économique. C'est-à-dire pourquoi est-ce que ce marché est-il centré sur les gains et les bénéfices économiques ? L'argument est que cela est dû à la nature même du navire, son importance dans l'histoire et dans le monde d'aujourd'hui ne banalise pas son aspect pécuniaire. Cela justifie une première partie intitulée : « *Le démantèlement des navires, une activité historiquement économique* ». Avec un premier titre mettant en avance le navire comme étant un bien particulier et, un deuxième titre deuxième analysant le marché qui valorise ce bien particulier.

Dans un deuxième temps il est naturel d'étudier les conséquences du marché de démantèlement, et pourquoi y a-t-il une nécessité de développer un marché écologique et durable, tout en analysant les règles et normes qui existent déjà. Sont-elles efficaces ? Le marché nécessite-il une réglementation encore plus stricte ? Cela est analysé dans la deuxième partie : « *Le démantèlement des navires une activité aujourd'hui nécessairement écologique* ». Avec comme premier titre, les conséquences écologiques d'un marché ancré sur l'économie, et comme deuxième titre, la nécessité d'une réglementation protectrice.

À l'heure actuelle il est essentiel de mettre se concentrer sur le développement des faces écologiques et durable des marchés. Un marché plus vert, qui prends en compte non seulement les bénéfices d'aujourd'hui, mais aussi ceux de demain.

**1. PREMIÈRE PARTIE :**  
**LE DÉMANTÈLEMENT DES NAVIRES, UNE**  
**ACTIVITÉ HISTORIQUEMENT ÉCONOMIQUE**

Le navire est considéré comme un bien particulier, c'est-à-dire, un bien meuble individualisé. C'est un bien coûteux dans la construction, dans le fonctionnement mais que lorsqu'il faut s'en débarrasser. Pourquoi est-ce le propriétaire qui doit investir dans le démantèlement d'un navire qui est devenu obsolète ?

Le navire ne devient pas nécessairement un bien sans valeur lorsqu'il est vendu pour déconstruction. Au contraire, les acteurs ont trouvé un moyen de profiter de cette procédure. D'une certaine façon elle est aussi bénéfique pour l'environnement, car le navire est démantelé en morceaux, et les composantes de valeurs sont recyclées et vendues sur d'autres marchés. Le navire garde alors son statut de bien particulier, même si c'est un navire devenu caduc destiné à être démantelé.

En raison des bénéfices obtenus, l'industrie de démantèlement des navires est devenue un marché à part entière, avec une certaine notoriété, valorisant ce bien particulier.

## **1.1 Titre Premier : Le navire à démanteler : Un bien particulier**

Pour comprendre pourquoi le navire à démanteler est un bien particulier, il faut aussi comprendre ce qu'est le navire en distinguant des épaves, les autres bâtiments de mer et les déchets.

### **1.1.1 Chapitre Premier : Le Navire, les Epaves, les autres Bâtiments de mer et les déchets**

#### **1.1.1.1 Section I : La distinction entre navire, épave et autres bâtiments de mer**

Qu'est-ce qu'on entend par la notion de navire ?

La notion de navire n'a pas de véritable définition officielle, en raison des nombreuses définitions qui existent dans chaque régime interne et dans chaque Conventions Internationales.

Dans le droit français le navire est défini comme étant un engin flottant, doté d'une certaine autonomie, capable d'affronter les périls de la mer<sup>18</sup>. Le navire est un bien meuble particulier, car il est individualisé. C'est-à-dire, que le navire est assimilable à une personne juridique. Il est en possession d'un nom, d'une nationalité, d'un domicile (i.e. Le port d'attache), et d'un tonnage.

Dans la Convention Internationale de Hong Kong de 2009, la définition du navire « désigne un bâtiment, de quelque type que ce soit, exploité ou ayant été exploité en milieu marin, et englobe les engins submersibles, les engins flottants, les plateformes flottantes, les plateformes autoélevatrices, les unités flottantes de stockage (FSU) et les unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO), y compris un navire qui a été désarmé ou est remorqué »<sup>19</sup>.

Dans la notion de navire, il y a différentes catégories de type de navire qui se distinguent sur leurs régimes juridiques. Les règles qui encadrent les navires de commerce ne sont pas nécessairement applicables dans toutes les situations, ou hypothèses, aux navires d'État. Par exemple, les navires d'État n'entrent pas dans le champ d'application de la Convention de Hong Kong de 2009, il s'agit de navires employés par l'État pour effectuer des activités à des fins non commerciales<sup>20</sup>.

Les autres catégories de navires sont :

- Les navires de pêche ;
- Les navires de guerre ;
- Les navires de plaisance.

L'industrie de démantèlement ne concerne pas seulement la déconstruction des navires de commerce, mais malheureusement, c'est la seule qui est encadrée dans la matière, car elle représente la majorité des cas.

Les épaves peuvent aussi faire l'objet d'un démantèlement, dans ce cas, ce sont des épaves d'anciens navires. Encore une fois, l'application des règles spécifiques diffère. Dans le droit français un navire devient une épave lorsqu'il perd son état de flottabilité, celui-ci doit avoir été abandonné par son équipage, et les mesures de garde, de surveillance ou de manœuvre sont inexistantes<sup>21</sup>.

---

<sup>18</sup> **Article L5000-2 du Code des Transports** définit le navire comme : « 1° Tout engin flottant, construit et équipé pour la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance et affecté à celle-ci ;

2° Les engins flottants construits et équipés pour la navigation maritime, affectés à des services publics à caractère administratif ou industriel et commercial ».

<sup>19</sup> **Article 2.7** de La Convention Internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires du 15 mai 2009

<sup>20</sup> Par exemple un navire utilisé par la douane

<sup>21</sup> **Article L5142-1 du Code des Transports**

Qu'est-ce que l'on entend par la perte de flottabilité ? « *Un navire qui a perdu toute flottabilité n'est pas apte à affronter les risques de la mer ; amputé de son élément le plus substantiel, il n'est alors qu'une structure flottante (ou non)* »<sup>22</sup>.

La perte de qualité de navire, n'entraîne pas la perte de propriété de l'armateur. Ce dernier reste entièrement responsable pour les dommages causés par l'épave. « *On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde* »<sup>23</sup>. Le propriétaire d'une épave reste responsable de cette dernière en vertu du droit commun des responsabilités.

Il est aussi tenu à certaines obligations comme l'enlèvement, le renflouement et le démantèlement lorsque l'épave peut porter atteinte à la sécurité de la navigation maritime et de l'environnement. Est-ce qu'un navire abandonné peut être considéré comme une épave ? Non, car il conserve toujours son état de flottabilité.

Dans le droit international le régime juridique des épaves est prévu par la Convention Internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves du 18 mai 2007. Dans un but d'uniformiser les règles sur le sujet l'OMI a mis en place cette convention pour assurer l'enlèvement rapide et efficace des épaves dangereuses par les États quand cette dernière se trouve dans les zones économique exclusive du dit État<sup>24</sup>.

L'épave est définie par la Convention comme « *à la suite d'un accident de mer* », un navire ou toute partie d'un navire naufragé ou échoué, ce qui inclus les objets se trouvant à bord de ce dernier, les objets perdus en mer et un navire qui est sur le point de couler ou échoué<sup>25</sup>. La Convention fait aussi référence au navire qu'elle définit comme étant « *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* »<sup>26</sup>.

---

<sup>22</sup> A. Montas, « *Droit Maritime* », 2ème Edition Vuibert

<sup>23</sup> Application du droit commun des responsabilité : La responsabilité pour fait des choses – **Article 1242** du Code Civil.

<sup>24</sup> La Convention Internationale de Nairobi de 2007, **Article 2** : « *Un Etat 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* ».

<sup>25</sup> *Ibid.* **Article 1<sup>er</sup>.4<sup>o</sup>**

<sup>26</sup> *Ibid.* **Article 1<sup>er</sup>.2<sup>o</sup>**

Le propriétaire est tenu en vertu de la Convention de payer les frais de localisation, de signalisation et de l'enlèvement de l'épave. L'ambiguïté de la définition de navire entraîne la confusion entre ce qu'est un navire et ce qu'est un bâtiment de mer. Le navire est un bâtiment de mer, mais un bâtiment de mer n'est pas nécessairement un navire. Les bâtiments de mer comprennent aussi des engins tels que les plateformes flottantes.

Tout comme les navires, les plateformes flottantes sont des engins susceptibles d'être abandonnés par les propriétaires. En vertu de l'article 60 §3 de la Convention de Montego Bay<sup>27</sup> « *Les installations ou ouvrages abandonnés ou désaffectés doivent être enlevés afin d'assurer la sécurité de la navigation, compte tenu des normes internationales généralement acceptées établies en la matière par l'organisation internationale compétente. Il est procédé à leur enlèvement en tenant dament compte aussi de la pêche, de la protection du milieu marin et des droits et obligations des autres États. Une publicité adéquate est donnée à la position, aux dimensions et à la profondeur des éléments restant d'une installation ou d'un ouvrage qui n'a pas été complètement enlevé* ».

Le souci des installations et des plateformes flottantes c'est qu'il est possible de ne pas les enlever complètement. Ce problème a été largement médiatisé dans l'affaire Brent Spar en 1995. Le propriétaire (Shell), voulait en disposer par la méthode de l'immersion de l'infrastructure dans les eaux profondes de l'Atlantique du Nord. Après plusieurs années de discussion, un fond de démantèlement a été constitué pour l'enlèvement partiel de l'installation. Elle a été découpée en plusieurs morceaux et convertie en extension portuaire en Norvège.

Le souci que pose les bâtiments de mer, les navires et les épaves, c'est que s'en débarrasser n'est pas anodin. Ils peuvent aussi être considérés comme des déchets. Or l'existence des règles internationales sur le mouvement transfrontalier des déchets peuvent leur être applicables.

### **1.1.1.2 Section II : Le mouvement transfrontalier des déchets**

---

<sup>27</sup> Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 Décembre 1982

Autrefois le navire en fin de vie ou abandonné était considéré comme étant un déchet. Le déchet est défini dans le dictionnaire français comme étant un « *résidu, reste d'un matériau* »<sup>28</sup>.

À l'article L541-1 du Code de l'Environnement est considéré comme déchet « *tout résidu d'un processus de production, de transformation ou d'utilisation, toute substance, matériau, produit ou plus généralement tout bien meuble abandonné ou que son détenteur destine à l'abandon* ». En analysant cette catégorisation des déchets, invraisemblablement un navire ou une épave peut être considérée comme étant un déchet, en tant que bien meubles abandonnés ou destinés à être abandonné.

Le mouvement transfrontalier des déchets a été très vite encadré par plusieurs instruments internationaux. Dans un premier temps, la Convention Internationale de Londres de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets modernisée par son Protocole de 1996. Toutes les parties signataires de la Convention doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir la pollution en mer à travers l'immersion des déchets. Dans son article 3, 4° la convention fait référence à « *L'expression « déchets et autres matières » s'entend des matériaux et substances de tout type, de toute forme et de toute nature* ». La convention procède à l'identification des déchets qui sont considérés comme nocifs par le biais d'une liste grise et une liste noire<sup>29</sup>.

Après la Convention de Londres, il y eut la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontaliers de déchet dangereux et de leur élimination du 22 Mars 1989. Elle a été adoptée après la découverte dans plusieurs parties du monde de la pollution causée par des déchets toxiques importés. La prise de conscience majeure de la pollution et du mouvement des déchets toxiques a influencé l'adoption de cette convention. Les États signataires de la convention doivent prendre les mesures nécessaires pour avoir un contrôle effectif du mouvement des déchets toxiques et favoriser l'échange d'informations. L'article 1<sup>er</sup> de la convention fait référence à la notion de « *déchet dangereux* », qui rentre dans son champ d'application<sup>30</sup>.

---

<sup>28</sup> <https://www.linternaute.fr/dictionnaire/fr/definition/dechet/>

<sup>29</sup> **Article 4** de la Convention de Londres sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets fait références aux « *listes* », dans l'Annexe I et l'Annexe II.

<sup>30</sup> **Article 1<sup>er</sup> 1°** de la Convention de Bâle « *a) Les déchets qui appartiennent à l'une des catégories figurant à l'annexe I, à moins qu'ils ne possèdent aucune des caractéristiques indiquées à l'annexe III ; et*

*b) Les déchets auxquels les dispositions de l'alinéa a) ne s'appliquent pas, mais qui sont définis ou considérés comme dangereux par la législation interne de la Partie d'exportation, d'importation ou de transit* »



Tout comme la Convention de Londres, cette dernière aussi classe les déchets selon des listes qui figurent dans ces annexes. Qu'est-ce qu'un déchet dangereux ? « *On entend par « déchets » des substances ou objets qu'on élimine, qu'on a l'intention d'éliminer ou qu'on est tenu d'éliminer en vertu des dispositions du droit national* »<sup>31</sup>. Toutefois, la Convention ne fait pas mention de la définition de la notion de « *déchet dangereux* ».

Néanmoins, dans les annexes de la Convention, il y a trois différentes façons pour qu'un déchet soit considéré comme dangereux. Dans un premier temps, le déchet peut être dangereux lorsqu'il tombe dans l'une des catégories de flux de déchets et contient des constituants dangereux<sup>32</sup>. Mais cette hypothèse de qualification peut être rejetée si le déchet ne possède pas l'une des caractéristiques prévues dans l'Annexe III. Par exemple, le déchet doit être inflammable, toxique etc. Les déchets mentionnés dans l'Annexe IX ne sont pas à priori des déchets dangereux sauf s'ils contiennent les constituants dangereux de l'Annexe I. Enfin, dans son article 3, 1° elle dispose que chaque partie soit libre de définir ce qu'elle entend par la notion de « *déchet dangereux* », dans son droit national.

La Convention définit aussi ce qu'on entend par « *mouvement transfrontière* » des déchets comme étant « *tout mouvement de déchets dangereux ou d'autres déchets en provenance d'une zone relevant de la compétence nationale d'un État et à destination d'une zone relevant de la compétence nationale d'un autre État, ou en transit par cette zone, ou d'une zone ne relevant de la compétence nationale d'aucun État, ou en transit par cette zone, pour autant que deux États au moins soient concernés par le mouvement* »<sup>33</sup>.

Elle fait la distinction entre mouvement transfrontière et « *trafic illicite* » des déchets. Est un trafic illicite le transfert des déchets sans notification ou sans consentement des États concernés ; le transfert des déchets avec consentement obtenu par des moyens frauduleux et ; le transfert des déchets effectué en violation avec les dispositions de la Convention<sup>34</sup>. Or, les mécanismes mis en place par la Convention sont des mécanismes administratifs d'autorisation et de notification aux autorités compétentes.

---

<sup>31</sup> *Ibid.* **Article 2, 1°**

<sup>32</sup> *Ibid.* Annexe I et Annexe VIII

<sup>33</sup> *Ibid.* **Article 2, 3°**

<sup>34</sup> *Ibid.* **Article 9, 1°**

La violation de la convention entraîne l'engagement de la responsabilité de celui qui a commis les faits, et ce dernier va être sanctionné selon le régime applicable dans le pays en question. La convention laisse la compétence aux États d'élaborer des dispositifs répressifs du trafic illicite des produits dangereux<sup>35</sup>.

La Convention de Bâle a été transposée en droit Européen par le biais du règlement (CE) 1013/2006 du 14 juin 2006. Le règlement encadre le flux transfrontalier des déchets entre les États membres de l'UE et les pays tiers. « *Le présent règlement établit les procédures et les régimes de contrôle applicables au transfert de déchets, en fonction de l'origine, de la destination et de l'itinéraire du transfert, du type de déchets transférés et du type de traitement à appliquer aux déchets sur leur lieu de destination* »<sup>36</sup>. Pour le règlement européen la définition de « *déchet dangereux* » est prévue par l'article 1<sup>er</sup>. 4° de la directive 91/689/CEE du Conseil du 12 décembre 1991. La directive quant à elle fait référence à une liste se figurant dans ses annexes. Sous les fondements de la Convention de Bâle, il y a une gestion efficace de la minimisation production de déchets et le mouvement transfrontalier illicite.

Il est envisageable d'appliquer la notion de déchet comme défini à l'article 2 de la Convention de Bâle aux navires. Néanmoins, en prenant compte des caractéristiques particuliers d'un navire est-ce vraiment la solution ? Est-ce que l'on peut considérer l'application d'un double régime en la matière ?

## 1.1.2 Chapitre II : Un bien particulier économiquement valorisé

### 1.1.2.1 Section I : La valeur économique du navire

Plus de 1000 navires sont démantelés chaque année, ceci représente 20 millions de tonne de matériaux qui peuvent être recyclés<sup>37</sup>. Les acteurs se sont rendu compte que la qualification de navire à démanteler en tant que déchet était contraignant, il fallait dans ce cas envisager le changement de la qualification de navire hors d'usage en tant que déchet. Pour eux le marché de démantèlement est une source d'emploi et de richesse, qui mérite d'avoir un régime juridique distinct.

<sup>35</sup> *Ibid.* Article 9, 5°

<sup>36</sup> Article 1<sup>er</sup>. 1° Du règlement (CE) 1013/2006 du 14 juin 2006

<sup>37</sup> Jun-Ki Choi, Daniel Kelly, Sean Murphy, Dilip Thangamani, « Economic and Environmental perspectives of end-of-life ship management », *Resources, Conservation and Recycling, Elsevier*, Volume 107, February 2016, Pages 82-91

Le navire a une valeur marchande particulière dès sa construction. En fonction des matériaux utilisés, le temps et la main d'œuvre, et la taille du navire le coût peut être très élevé. Les futures propriétaires doivent faire un investissement assez conséquent, et souvent ils ont recours à des prêts ou des hypothèques pour financer la construction. Les risques et l'imprévisibilité de ces risques liés à la navigation maritime font qu'il y a des assurances assez conséquentes prescrites pour les navires. La vente d'un navire, selon son âge, coûte des millions d'euros.

Un navire en fin de vie, ou un navire qui n'a plus aucune utilité pour le propriétaire est souvent vendu à des chantiers ou des intermédiaires pour être démanteler. Les navires sont constitués de composantes qui peuvent être réutilisé même après sa déconstruction. Elles sont considérées comme des composantes de valeur. Celle qui intéresse le plus les chantiers, car elle rapporte le plus, c'est la ferraille d'acier. La réintroduction de l'acier sur le marché est bénéfique pour l'économie, car elle coûte moins cher en production et aide aussi à apaiser la demande, et par conséquent l'exploitation. Evidemment ce qui n'est pas négligeable c'est que les méthodes les plus profitables pour récupérer les composantes de valeur sont les méthodes les plus dangereuses pour la santé humaine et pour l'environnement.

Le coût de vente de navire pour le démantèlement peut varier selon les pays où se situe le chantier mais un autre facteur du prix et l'approvisionnement des navires à démanteler est la demande de ferraille d'acier sur le marché. En Europe le coût de la déconstruction navale est d'aux moins deux millions d'Euros<sup>38</sup>. Les pays qui dominant ce marché se trouve pour la plupart en Asie du Sud, et en comparaison avec le prix offert en Europe, celui de ces chantiers sont beaucoup plus bas. Ce qui est pris en compte dans le prix est : la méthode de démantèlement ; et la main d'œuvre.

Les propriétaires ont tendance à vendre leurs navires hors d'usage à un prix plus élevé par tonnage de déplacement lège, qui à son tour dépend du prix de la ferraille sur le marché. Ce sont les chantiers d'Asie du Sud qui ont les offres les plus attractives. Au premier trimestre 2018, la moyenne de prix offert dans les pays d'Asie du Sud est de 450 dollars US la tonne, alors qu'en Turquie le prix est à 270 Dollars US<sup>39</sup>.

---

<sup>38</sup> **Rachida Boughriet**, « *Démantèlement des Navires : L'Europe manque d'une véritable filière* », 14 Avril 2017 : <https://m.actu-environnement.com/actualites/avis-cese-demantelement-navires-europe-28830.html>

<sup>39</sup> « *Shipbreaking bulletin of information and analysis on ship demolition* », n°51, Robin des Bois, May 17, 2018

Les méthodes de démantèlement considérées comme « *standard* » au niveau international sont les méthodes le plus « *écologiques* », et qui coûtent aussi le plus cher. Les méthodes considérées comme « *sub standard* » à l'international, sont celles qui sont le plus rentable pour les chantiers. Néanmoins, ces méthodes entraînent des graves conséquences écologiques.

La main d'œuvre est aussi un facteur dans le prix, et dans les chantiers d'Asie le coût de la main d'œuvre est très bas. Cela est dû au fait de la mauvaise gestion des travailleurs et des infrastructures mise en place pour eux d'où la problématique sociale du marché de démantèlement.

### 1.1.2.2 Section II : La problématique sociale du marché de démantèlement

En considérant des prix des chantiers qui sont localisés dans des pays d'Asie du Sud, il est évident de comprendre pourquoi la majorité des propriétaires décident de faire le choix d'envoyer leur navire se faire démanteler dans ces régions. En 2017, le nombre de navires démantelés était de 835, et parmi ces navires 543 d'entre eux ont été envoyés sur les plages des pays d'Asie du Sud<sup>40</sup>.

L'OIT considère que le démantèlement des navires « *est devenu un problème de santé professionnelle et de qualité environnementale de premier plan dans le monde. Affichant des statistiques inacceptables en matière de décès, de blessures et de maladies liés au travail, elle compte parmi les activités professionnelles les plus dangereuses* »<sup>41</sup>.

Il est connu que les navires sont remplis de produits toxiques et dangereux qui peuvent affecter la santé humaine, surtout celle des ouvriers, en particulier dans les chantiers d'Asie du Sud où les travailleurs sont exposés à ces dangers. Ils sont employés dans des conditions précaires, où ils ne sont pas nécessairement formés pour exécuter les opérations de démantèlement. Les logements et infrastructure sociales fournis sont dans des conditions insalubres. Souvent les travailleurs sont embauchés sans contrat de travail, or ils travaillent pendant des heures non fixes et le salaire est moins de 2 euros la journée<sup>42</sup>.

<sup>40</sup> *NGO Shipbreaking Platform Annual Report 2017*, Edité par: Ingvild Jenssen, Nicola Mulinaris, Francesca Carlsson, Christian Skrivervik, Publié le 7 Juin 2018.

<sup>41</sup> [http://www.ilo.org/safework/areasofwork/hazardous-work/WCMS\\_356547/lang--fr/index.htm](http://www.ilo.org/safework/areasofwork/hazardous-work/WCMS_356547/lang--fr/index.htm)

<sup>42</sup> <http://www.shipbreakingplatform.org/main-aspects/problems-and-solutions/>

Des ONG comme *ShipBreaking Platform* recueillent souvent des témoignages auprès de ces travailleurs. En 2017, dans leur rapport annuel ils ont pu documenter qu'au Bangladesh 15 travailleurs sont décédés, et 22 autres se sont blessés grièvement dans l'une des chantiers de démantèlement. Dû au manquement aux normes de sécurité et de sûreté, il y a souvent des accidents causés par des explosions, la suffocation, ou le fait que les travailleurs se font écraser par des morceaux de navires qui leur tombent dessus.

Un autre problème de ces chantiers dénoncés par les ONGs est l'emploi des mineurs<sup>43</sup>. Les organisations internationales telle que l'OIT, l'OMI etc. ont mis en place des lignes directrices afin d'aborder les problèmes sociaux et environnementaux liés au démantèlement des navires. Néanmoins, il existe toujours un vide juridique pour mieux encadrer ce domaine. La problématique sociale de l'industrie demeure toujours un gros problème à l'international et suscite toujours des débats vigoureux entre les acteurs et les organisations concernées.

Il y a comme un air d'impuissance de la part des organisations internationales, car les instruments juridiques qu'ils ont mis en place sont soit inefficaces ou ne sont pas ratifiés par les pays le plus intéressés. Or, la solution est d'attaquer le problème sur un autre front, c'est-à-dire ceux qui sont responsables de l'existence et la continuité de ces chantiers. Ce sont les acteurs de cette industrie tel que les propriétaires des navires, les *Cash Buyers* etc.

## 1.2 Titre Deuxième : Un marché valorisant ce bien particulier

Qu'est-ce que le marché du démantèlement des navires ? Quelle est l'ampleur de ce marché à l'échelle internationale ? Quels sont les acteurs qui y jouent un rôle ? Au vu de l'étendue globale de ce marché, quel est le régime applicable ?

### 1.2.1 Chapitre I : L'étendu du marché

#### 1.2.1.1 Section I : Aux Acteurs

---

<sup>43</sup> **International Federation for Human Rights**, "*Child Breaking Yards, Child Labour in the Ship Recycling Industry in Bangladesh*", 2008.

### 1.2.1.1.1 §1. Propriétaires des navires

Il existe deux notions distinctes en France : celle de « *l'armateur* » et celle de « *propriétaire du navire* ». L'armateur est la personne qui exploite le navire c'est la « *personne physique ou morale qui assure l'armement d'un bâtiment, qu'elle en soit ou non propriétaire* »<sup>44</sup>. Le propriétaire du navire quant à lui, est celui qui possède la propriété du navire, c'est-à-dire, *l'usus*, le *fructus* et *l'abusus*. Or le propriétaire du navire peut être aussi l'armateur.

En anglais quand une personne est propriétaire d'un navire ont fait référence seulement à la notion de « *ship owner* ». Les propriétaires des navires peuvent être des personnes physiques ou morales.

En considération des risques de la navigation maritime, les propriétaires assument la prescription des assurances et les dommages qui résultent de l'exploitation de leur navire. Ils sont responsables des dommages causés aux personnes et aux biens si le fait dommageable est la cause d'une faute qui leur est imputable. Leur responsabilité peut être engagée sur le plan civil, pénale ou administrative. Dans le droit maritime, le propriétaire du navire bénéficie d'un droit particulier, qui est la limitation de responsabilité.

Cette limitation de responsabilité est prévue par la Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créance maritime amendée par un Protocole de 1992<sup>45</sup>. La responsabilité du propriétaire du navire joue aussi pour les dommages causés à l'Environnement, comme pour la pollution du milieu marin<sup>46</sup>.

Malheureusement, en ce qui concerne l'aspect écologique dans le commerce maritime, les règles, les normes et les conventions internationales visent plus particulièrement la construction des navires et son fonctionnement/exploitation. Dans le démantèlement des navires, il faut poser la question suivante : comment est-ce qu'on peut engager la responsabilité du propriétaire ?

---

<sup>44</sup> <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/armateur/5278>

<sup>45</sup> **Article 1<sup>er</sup> 1<sup>o</sup>** de la Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créance maritime : « *Les propriétaires de navires et les assistants, tels que définis ci-après, peuvent limiter leur responsabilité conformément aux règles de la présente Convention à l'égard des créances visées à l'art. 2* ».

<sup>46</sup> Convention Internationale sur la Responsabilité Civile des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention CLC de 1969), et la Convention Internationale sur la Responsabilité Civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Bunker de 2001).

Les propriétaires jouent un rôle d'avant-gardiste dans l'industrie de démantèlement. Ils ont le sort des navires entre leurs mains, car c'est eux qui décident de la destination finale. Il arrive que dans certains cas le propriétaire d'un navire en fin de vie le vende, sans préciser son intention de s'en débarrasser, afin que ce dernier puisse être démantelé. Il échappe par conséquent à des contrôles, surtout sur la base de la Convention International de Bâle<sup>47</sup>, et il arrive à transporter frauduleusement le navire entre les frontières.

Les propriétaires ont le choix de procéder à deux méthodes quand ils décident d'envoyer un navire hors d'usage à être démantelé. Ils peuvent procéder à la vente directe du navire aux chantiers de démantèlement mais, la plupart du temps, dans la pratique, ils procèdent à vendre les navires à des intermédiaires dénommés « *Cash Buyers* ». Souvent, la vente des navires à ces *cash buyers* échappe aux contrôles des autorités compétentes, car il y a changement de pavillon, et de nom du navire avant qu'il soit vendu aux chantiers.

En 2017, les autorités norvégiennes ont arrêté le navire Harrier carrier qui était en route pour être démantelé en Pakistan. Après une inspection, les autorités ont pu déceler qu'il y avait eu fraude, car les propriétaires n'avaient pas déclaré que le navire allait être transféré dans un chantier pour déconstruction. Les propriétaires, Eide Group ont vendu le navire qui a été mis de côté pendant 10 ans à un *cash buyer* dénommé Wirana. Ils sont accusés de fraude à loi. L'affaire Harrier Carrier a été relaté par l'ONG Shipbreaking Platform dans son Rapport Annuel de 2017<sup>48</sup>.

Shipbreaking Platform dénonce le fait que les navires de pavillons UE ou les propriétaires des navires UE sont responsables pour 1/3 des navires envoyés sur les plages des pays d'Asie du Sud pour être démantelés<sup>49</sup>. Dans son rapport annuel de 2017 l'ONG fait référence à plusieurs entreprises européennes.

### 1.2.1.1.2 §2. Le Cash Buyer

---

<sup>47</sup> Trafic Illicite des déchets entre frontières en vertu de la Convention de Bâle

<sup>48</sup> *NGO Shipbreaking Platform Annual Report 2017*, Edité par: Ingvild Jenssen, Nicola Mulinaris, Francesca Carlsson, Christian Skrivervik, Publié le 7 Juin 2018

<sup>49</sup> *Ibid.*

La question qui se pose principalement est, qui est le *cash buyer* ? « Une personne qui est capable d'acheter quelque chose, surtout une propriété, sans avoir à contracter une hypothèque ou un prêt pour le faire »<sup>50</sup>. Certains grands noms dans le monde maritime sont GSM, et Wirana.

Le Cash Buyer est l'acteur intermédiaire dans le marché de démantèlement des navires. C'est lui qui va acheter le navire entre les mains du propriétaire. Après acquisition du navire il procède à la revente à des chantiers de déconstruction. Il organise le dernier voyage que le navire va effectuer en changeant de pavillon. Il peut arriver qu'il faille aussi changer le nom du navire. En effectuant un changement de pavillon, il a la possibilité d'échapper à des contrôles par les autorités compétentes. En particulier dans des États où le contrôle est assez strict.

Les *cash buyers* deviennent les propriétaires du navire qu'ils ont acquis de la main du propriétaire initial. Tout comme les propriétaires qui vendent les navires hors d'usage directement à des chantiers de démantèlement, le *cash buyer* ne fait aucune mention ou déclaration de ses véritables intentions.

Quand ce dernier effectue un changement du pavillon, il le choisit sur la fonction de « *complaisance* » de ces pavillons. Ainsi, il n'y a pas de contrôle sur les navires et sur la vente. C'est l'existence de cet acteur intermédiaire qui souvent porte atteinte à l'application effective des règles et des normes.

Ces dernières années, il y a eu dénonciation de la pratique qui consiste à passer par les intermédiaires pour procéder à la vente du navire pour démantèlement. Certains *cash buyers* se défendent en précisant qu'ils ont une pratique saine et *environmentally friendly*, et qu'ils aspirent à influencer les chantiers dans les pays d'Asie du Sud à adopter des pratiques écologiques de *green recycling* des navires<sup>51</sup>.

### 1.2.1.1.3 §3. Les Chantiers Navals

Les chantiers navals peuvent être divisés en deux catégories : ceux qui exercent plusieurs services et ceux qui exercent qu'un service. Généralement un chantier naval exerce les activités de construction, de réparation et de démantèlement naval.

<sup>50</sup> Google Traduction de la définition de Cash Buyer en Anglais : "A person who is able to buy something, especially a property, without needing to take out a mortgage or loan to do so" [https://en.oxforddictionaries.com/definition/cash\\_buyer](https://en.oxforddictionaries.com/definition/cash_buyer)

<sup>51</sup> <http://www.wirana.com/green-recycling/>



Aujourd'hui les chantiers navals de démantèlement de navires sont connus sous la dénomination de « *chantier de recyclage* » ou « *installation de recyclage des navires* ».

La convention de Hong Kong de 2009 définit les « *installation de recyclage des navires* » comme étant « *une zone définie qui est un site, un chantier ou une installation utilisé pour le recyclage de navires* »<sup>52</sup>. Ces installations de recyclage sont gérées par des entreprises dénommées les « *compagnies de recyclage* ». Elles sont définies par la même convention comme étant « *le propriétaire de l'installation de recyclage des navires ou tout autre organisme ou personne auquel le propriétaire de l'installation a confié la responsabilité de l'exécution de l'activité de recyclage des navires et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de s'acquitter de toutes les tâches et obligations imposées par la présente Convention* »<sup>53</sup>.

Les Organisations internationales telles que l'OMI et l'OIT veulent mettre en place des régimes juridiques qui encadrent la vie d'un navire du début à la fin, c'est-à-dire du berceau à la tombe. Ces organisations ont compris que pour arriver à résoudre les problèmes liés à la déconstruction des navires, il fallait commencer à encadrer les dispositions sur la composition des navires lors de sa construction.

L'industrie de démantèlement des navires a pris sa place dans les pays d'Asie depuis les années 1960. Ces chantiers offrent des prix de déconstruction beaucoup plus bas que des chantiers en Europe. Aujourd'hui c'est les chantiers d'Asie du Sud qui sont le choix le plus populaires parmi les *cash buyers* et les propriétaires des navires. Ces chantiers achètent les navires par rapport au prix de ferraille recyclés par tonne.

Il n'est pas ignoré que ces chantiers cumulent un grand nombre de problèmes économiques, sociaux et environnementaux. Le niveau de sécurité et sûreté offert aux travailleurs est discutable. Dans les 30 dernières années 470 décès ont été enregistrés dans les chantiers en Inde<sup>54</sup>.

En janvier 2018, il y a eu une réunion d'experts par l'OIT afin d'adopter une Recueil des Directives sur la santé et la sécurité au travail dans le secteur de la construction et de la réparation navale<sup>55</sup>. Le but du BIT est la mise en place d'un système efficace de sécurité et sûreté du travail dans les chantiers navals.

---

<sup>52</sup> **Article 2, 11°** de la Convention de Hong Kong du 15 mai 2009

<sup>53</sup> *Ibid.* **Article 2, 12°**

<sup>54</sup> **Patrick Chaumette**, « OIT : Recueil de Directives sur la Sécurité et la Santé dans le secteur de la construction et de la réparation navales », *Centre de Droit Maritime et Océanique, ERC Human Sean° 340770*, 7 mai 2018, <https://humansea.hypotheses.org/1041>

<sup>55</sup> L'OIT MECPS/2018/6

Les experts dans la réunion ont fait la remarque que les propriétaires des navires devraient inclure les critères de sécurité et de sûreté du travail dans leurs procédures d'évaluation et de sélection des chantiers pour le démantèlement de leur navire.

Il s'agit de quelque chose qui est quasi inexistante dans les chantiers d'Asie du Sud. Or, afin de tacler ce problème, l'UE a mis en place un dispositif qui permet d'attribuer une autorisation particulière de la part de la Commission, afin de pouvoir figurer sur la liste européenne des installations de recyclages agréées. C'est une décision d'exécution mise en place sous le fondement du règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil relatif au recyclage des navires. La mise en œuvre de ce règlement est l'influence directe de la Convention de Hong Kong de 2009 sur la Commission de l'UE. Ces installations de recyclage vont être reconnues comme étant légitimement compétentes sur le territoire de l'UE pour démanteler et recycler les navires<sup>56</sup>.

Sous le fondement des conventions internationales, ce sont les États membres qui sont compétents de créer des législations nationales afin d'encadrer les matières en cause. La Convention de Hong Kong dispose dans ses écrits que les conditions d'autorisations données aux installations de recyclage sont déterminées par les États qui ont pris parti à la convention<sup>57</sup>. C'est le respect du principe de souveraineté de chaque État. C'est pour cette raison que les États jouent aussi un rôle précurseur dans l'industrie de démantèlement et recyclage des navires.

#### 1.2.1.1.4 §4. Les États

Il n'y a aucune discussion sur le rôle qu'un État joue dans le droit international. Sur le fondement du principe de souveraineté, un État a le pouvoir absolu d'édicter les règles et les normes sur l'ensemble de son territoire et des personnes physiques ou morales sous sa juridiction. Il est l'autorité suprême. Aujourd'hui l'État n'est pas le seul acteur, car à l'échelle internationale il existe d'autres acteurs qui sont au niveau régional ou internationale. Ce sont les organisations internationales. De là, on parle du dépassement ou éclatement des pouvoirs souverains d'un État.

---

<sup>56</sup> Décision d'exécution (UE) 2016/2323 de la Commission du 19 décembre 2016 établissant la liste européenne des installations de recyclage de navires conformément au règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil relatif au recyclage des navires

<sup>57</sup> **Article 6** de la Convention de Hong Kong du 15 mai 2009

L'étendu du droit international aujourd'hui est un paradoxe entre le principe de souveraineté et l'application des règles édictées à l'échelle internationale par ces organisations. Les Conventions Internationales font expressément référence au pouvoir souverain des États. Dans la Convention Internationale de Bâle, le préambule de la convention dispose que « *reconnaisant pleinement que tout État possède le droit souverain d'interdire l'entrée ou l'élimination de déchets dangereux et d'autres déchets d'origine étrangère sur son territoire* »<sup>58</sup>.

L'État est celui qui accorde le droit d'enregistrer un navire sous son pavillon. Un navire sans pavillon ne peut naviguer les mers, car il serait en illégalité. Tout comme une personne, le navire a une obligation d'avoir une nationalité, et seulement une. L'État a une obligation de contrôle sur les navires qui battent son pavillon.

Précédemment dans le mémoire, il y a eu mention d'une pratique des propriétaires qui veulent se débarrasser de leur navire. Ils le vendent à des *cash buyer* qui effectuent un changement de nationalité et de nom pour ensuite revendre le navire à des chantiers de démantèlement. Ceci en considération de l'existence de certains pavillons considérés comme des pavillons de « *complaisance* » aussi connu en anglais comme étant des « *flag of convenience* ».

Qu'est-ce qu'un pavillon de complaisance ? « *Un navire sous pavillon de complaisance est un navire qui bat le pavillon d'un pays autre que le pays de propriété réelle de ce navire* »<sup>59</sup>. Les propriétaires des navires choisissent ces pavillons pour diverses raisons, ils sont « *complaisant* » au niveau du droit, fiscal etc. Ils sont connus pour avoir une application souple des règles et normes des Conventions Internationales Maritimes.

Effectivement en analysant les faits, il y a un lien entre les *cash buyers* et les pavillons de complaisance et la destination finale des navires en fin de vie. Cette pratique est non seulement dénoncée par les ONG mais aussi par les organisations internationales, qui veulent encourager ces États à ratifier les conventions internationales, mais aussi d'avoir une application stricte de ces normes et règles internationales.

Au premier trimestre de 2018, « *au moins 59 navires (27 %) ont été dépavillonnés juste avant leur départ à la casse. Le top 3 des pavillons corbillard est le même qu'au trimestre précédent. Palaos (23) conserve la première place devant l'archipel des Comores (17) et Saint-Kitts-et-Nevis (9)* »<sup>60</sup>.

<sup>58</sup> L'article 3 de la Convention de Bâle fait appel au pouvoir souverain des États signataires, car c'est à chaque État de définir « *déchet dangereux* » dans leur droit national.

<sup>59</sup> <http://www.itfglobal.org/fr/transport-sectors/seafarers/in-focus/flags-of-convenience-campaign/>

<sup>60</sup> « *Shipbreaking bulletin of information and analysis on ship demolition* », n°51, Robin des Bois, May 17, 2018

Quand il y a des États qui ne ratifient pas les conventions internationales, ou qui n'ont pas une application stricte de ces conventions, il y a un dérèglement dans le droit international. Le but des conventions est la normalisation des règles à l'échelle globale. Par conséquent, en prenant compte de l'existence de certains acteurs qui ne se conforment pas à ces normes, cela entraîne des nombreux problèmes, et des vides juridiques.

En réalité, un État ne peut être forcé à ratifier une convention et de faire appliquer les règles internationales.

### 1.2.1.1.5 §5. Les Organisations Internationales

Les Organisations Internationales jouent un rôle de leader dans le monde d'échange maritime d'aujourd'hui. Ce sont souvent des organismes intergouvernementaux, c'est-à-dire qui regroupent l'ensemble des États ou un groupe d'États dans le monde. Ces organismes peuvent être établis à l'échelon régional ou global. Ils sont aussi créés pour diverses raisons et s'intéressent à un sujet particulier.

Il existe aussi des organisations internationales non gouvernementales. Ce sont des groupements des personnes ou associations qui existent pour dans un but précis. Quand il existe un problème particulier dans un domaine, ces organisations sont créées pour essayer d'avoir un impact. Un exemple d'ONG qui se combat dans le domaine de l'environnement, c'est Greenpeace.

À l'échelle internationale, c'est l'ONU qui occupe la première place. « *L'Organisation peut prendre des mesures pour résoudre un grand nombre de problèmes auxquels est confrontée l'humanité au 21ème siècle, telles que la paix et la sécurité, le changement climatique, le développement durable, les droits de l'homme, le désarmement, le terrorisme, les crises humanitaires et sanitaires, l'égalité entre hommes et femmes, la gouvernance, la production alimentaire et d'autres encore* »<sup>61</sup>.

Dans le monde maritime il y a plusieurs organisations qui s'intéressent au commerce maritime, travail maritime et à l'environnement marin. Celle qui a plus d'impact est l'OMI, « *L'Organisation maritime internationale est l'institution spécialisée des Nations Unies chargée d'assurer la sécurité et la sûreté des transports maritimes et de prévenir la pollution des mers par les navires* »<sup>62</sup>.

<sup>61</sup> <http://www.un.org/fr/sections/about-un/overview/index.html>

<sup>62</sup> <http://www.imo.org/fr/About/Pages/Default.aspx>

C'est elle qui établit les règles et les normes internationales afin d'assurer la sécurité et la sûreté des transports et des commerces maritimes. La Convention de Hong Kong par exemple a été écrite et publiée par l'OMI.

Considérant les sujets particuliers que ces organisations visent, il se peut que leur domaine et leur compétence s'étendent à plusieurs secteurs. Par exemple l'OIT est en charge de créer des conventions et des normes internationales qui visent le travail maritime<sup>63</sup>. L'OIT s'engage aussi dans la lutte des droits des travailleurs dans les chantiers de démantèlement des navires, plus particulièrement dans les pays d'Asie du Sud où il existe de grands vides juridiques dans les droits internes.

Le Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE) est une autorité environnementale des Nations Unies. Son but est « *de montrer la voie et d'encourager la coopération pour protéger l'environnement* »<sup>64</sup>. Il contribue dans la mise en place des politiques environnementales. C'est le PNUE qui été à l'initiative de la Convention de Bâle et d'autres conventions internationales environnementale sur les produits chimiques et dangereux<sup>65</sup>.

L'ISRA a été fondée en 2007 à la Haye afin de promouvoir le recyclage sûr et sécurisé des navires et la protection de l'environnement. Elle rassemble un groupement de chantiers de démantèlement à l'échelle internationale et veut promouvoir un mouvement de développement durable dans l'industrie.

Les ONG spécialisées en matière de déconstruction navale s'intéressent au combat environnemental et social de l'industrie. Elles aident à éclaircir le public sur plusieurs points de conflits comme le statut des ouvriers. Elles dénoncent la pratique des grandes entreprises propriétaires des navires, qui ne prennent pas leurs responsabilités et finissent par vendre leurs navires désuets à des chantiers non conformes aux standards internationaux. Elles dénoncent aussi les pratiques des installations de démantèlement et recyclage. Certains exemples connus de ces organisations sont ; l'ONG Shipbreaking Platform et Robin des Bois.

Il est évident que le marché de démantèlement des navires s'étend à plusieurs échelons. Il est composé d'une multitude d'acteurs qui agissent dans l'espace global, il n'a pas de véritable frontière. C'est pour cela qu'il est important d'établir des règles qui sont contraignantes et efficaces.

---

<sup>63</sup> La Convention du Travail Maritime de 2006 (MLC)

<sup>64</sup> <https://www.un.org/youthenvoy/fr/2013/08/pnue-programme-nations-unies-lenvironnement/>

<sup>65</sup> La Convention de Rotterdam sur le consentement préalable en connaissance de cause applicable à certains produits chimiques dangereux faisant l'objet d'un commerce international de 1998 et La Convention de Stockholm sur les polluants organiques persistants (POP) de 2001

C'est à la responsabilité des États et des organisations d'agir pour mettre en place ces instruments juridiques. C'est aussi à eux de promouvoir une bonne cohérence entre l'économie et l'intégration du développement durable dans le marché.

Le problème c'est que ces instruments existent, même s'ils n'ont pas nécessairement un encadrement parfait. Il faut les imposer dans les pays qui dominent le marché afin de pouvoir concevoir un véritable changement. À l'état actuel, seulement les pays qui ont la volonté de faire ce changement le peuvent.

## **1.2.1.2 Section II : A l'International**

### **1.2.1.2.1 §1. Les Pays dominant le marché**

Les pays dominant le marché de démantèlement des navires sont pour la majorité des pays de l'Asie du Sud. Ils occupent une place prépondérante pour plusieurs raisons, dont la principale est de nature pécuniaire.

Le prix de chantiers varie pour diverses raisons : main d'œuvre, méthode de démantèlement et recyclage, la demande de ferraille sur le marché etc. Il se trouve que dans ces pays leaders de l'industrie, les méthodes utilisées sont celles qui coûtent le moins cher. Qui dit méthode moins chère, dit ouvrier moins formés et moins payés.

La vaste majorité de l'activité de démantèlement des navires à lieu dans ces régions spécifiques. Par conséquent, c'est dans ces pays qu'il faut lutter pour promouvoir des changements et le développement durable.

Le problème, c'est que l'industrie représente un gros marché d'emploi et de revenu pour ces pays. Il s'avère être difficile pour les gouvernements de changer la situation actuelle, car ils ont peur des conséquences néfastes qu'il pourrait y avoir sur leur économie nationale. La preuve c'est qu'aucun de ces pays dominant le marché n'a signé ou ratifié la Convention de Hong Kong de 2009.

#### **1.2.1.2.1.1 A. L'Inde**

L'Inde est le pays d'Asie du Sud qui contient la plus grande région de démolition navale du monde. C'est sur les plages d'Alang, dans l'État indien de Gujarat que la plupart des navires finissent par être abandonnés.

Depuis plusieurs années, l'Inde s'est hissée au premier rang des pays démolisseurs et « recycleurs » dans l'industrie de démantèlement. En 2017, 239 navires ont fini leur vie dans les chantiers d'Alang<sup>66</sup>. Ceux-ci représentent 5, 980, 514 tonnes de ferrailles à recycler. Au premier trimestre de 2018, 502 000 tonnes ont été démantelée en Inde, représentant 24 % du total mondial<sup>67</sup>.

La popularité de la région ne se cantonne pas seulement au fait qu'elle est leader mondiale dans la démolition des navires, elle est aussi connue pour être le plus grand cimetière des navires au monde, autant que pour ses pratiques douteuses et peu conventionnelles de « scrapping ». Les conditions épouvantables de travail et la pollution qui subviennent de ces chantiers ont été pour la première fois enregistré par Greenpeace en 1998<sup>68</sup>.

Il y a des centaines de cas de navires qui se sont trouvés sur les plages d'Alang par des moyens peu convaincants et qui ont fini par causer la mort à plusieurs ouvriers de chantier. En 2013, par exemple, l'ex OBO (OMI n° : 8405842) a fini dans les chantiers d'Alang après avoir obtenu l'autorisation de la part des autorités compétentes de Gujarat. En juin de cette année, le navire a causé la mort de 5 travailleurs lors d'une explosion<sup>69</sup>.

La région reste quand même la destination préférée des grandes entreprises maritime pour leurs navires obsolètes. Maersk a énoncé que ces chantiers sont en train de procéder à un changement de pratique. « *Nous voulons jouer un rôle pour s'assurer que le recyclage responsable devienne une réalité à Alang* »<sup>70</sup>.

L'Inde est dans le collimateur de plusieurs associations, ONGs, mais aussi des organisations internationales telle que l'OIT ou l'OMI. Le gouvernement de l'Inde a fait l'annonce de son intention de ratifier la Convention de Hong Kong de 2009. Mais en attendant qu'elle est la pratique ?

---

<sup>66</sup> *NGO Shipbreaking Platform Annual Report 2017*, Edité par: Ingvild Jenssen, Nicola Mulinaris, Francesca Carlsson, Christian Skrivervik, Publié le 7 Juin 2018

<sup>67</sup> « *Shipbreaking bulletin of information and analysis on ship demolition* », n°51, Robin des Bois, May 17, 2018

<sup>68</sup> *Ibid.*

<sup>69</sup> **Jacky Bonnemains et Charlotte Nithart**, « *Les dommages causés par les épaves maritimes sur l'environnement* », Séminaire ARSTM/ISMI – Abidjan, 27-29 mars 2018, Robin des Bois

<sup>70</sup> **Hervé Diess**, « Les chantiers d'Alang seraient conformes aux normes internationales », Page 20, *Journal de la Marine Marchande*, 4 mars 2016

En 2013, après des coups de pression de la part des organisations le gouvernement d'Inde avait adopté le « *Ship Recycling Code* »<sup>71</sup>. La nouvelle pratique est l'application des « *Statements of Compliance (SoC)* » à la Convention de Hong Kong de 2009 à certains chantiers. L'ONG Shipbreaking Platform estime qu'il y a 66 chantiers à Alang qui en dispose d'un SoC<sup>72</sup>.

Qu'est-ce que le SoC ?

C'est un accord B2B entre les chantiers de démolition et les sociétés de classifications. Ces sociétés de classifications effectuent une analyse du chantier par le biais de listes de contrôle pour donner ces SoC à des chantiers qui selon leur interprétation sont complaisants avec la Convention. Ces SoC ne donnent aucune garantie que ces chantiers fournissent les conditions écologiques qui sont prévues dans la Convention.

Beaucoup estiment que la ratification de la Convention de Hong Kong ne serait pas la solution pour résoudre les problèmes dans les chantiers d'Alang. Pour certain, la Convention n'est pas un outil assez rigoureux<sup>73</sup>. Elle ignore plusieurs façades de l'industrie de démantèlement qu'il devient crucial de changer telle que le droit des ouvriers.

#### 1.2.1.2.1.2 B. Bangladesh

L'industrie de démantèlement des navires au Bangladesh a augmenté dans les années 1980. A cette époque, démanteler son navire hors d'usage était devenu trop cher pour les propriétaires, ils se sont donc résolus à déplacer leur business ailleurs, dans les pays d'Asie du Sud.

Les chantiers de démantèlement en Bangladesh se trouvent principalement à Sirakund dans la Baie du Bengal. La règle est qu'un chantier ne peut s'installer sans avoir eu un certificat de décharge délivré par le Département de l'Environnement, au Ministère des Forêts et de l'Environnement. Pour pouvoir obtenir le certificat de décharge, il est exigé de la part de chaque chantier de produire un plan de gestion environnemental<sup>74</sup>.

<sup>71</sup> *Industry Code of Practice on Ship Recycling*, 2001. Mise en place par International Chamber of Shipping (ICS), BIMCO, Intercargo, Intertanko, ITOPF, ITF and OCIMF

<sup>72</sup> *NGO Shipbreaking Platform Annual Report 2017*, Edité par : Ingvild Jenssen, Nicola Mulinaris, Francesca Carlsson, Christian Skrivervik, Publié le 7 Juin 2018

<sup>73</sup> *Ibid.*

<sup>74</sup> **Hasan Ruhan Rabbia, Aevelina Rahmanb**, « Ship Breaking and Recycling Industry of Bangladesh; Issues and Challenges », *Procedia Engineering* 194 (2017), Elsevier, Pages 254 – 259



En 2009, la Cour Suprême du Bangladesh a pris une décision d'une grande envergure<sup>75</sup>. Elle a décidé de fermer tous les chantiers de démantèlement des navires car elle estimait que ces chantiers n'avaient pas les décharges nécessaires pour être en exercice. Néanmoins, les chantiers se sont réouverts en produisant pour la plupart des faux certificats aux autorités compétentes.

En complément avec le certificat de décharge pour chaque chantier, les normes du Bangladesh réclament que chaque navire doit avant son démantèlement donner un certificat de la part de son exportateur qui déclare que ce premier ne contient aucune substance dangereuse ou toxique.

L'existence des normes et des règles au Bangladesh ne fait pas obstacle à des actions de fraude de la part des acteurs de cette industrie. La mise en œuvre des règles sur le droit et protection des travailleurs n'est pas non plus réalisée. Le Bangladesh tout comme l'Inde fait partie des pays qui sont scrutés par les ONG internationales et nationales en raison de ce vide juridique.

En conséquence des vides juridiques, comme sur la majorité des chantiers d'Asie du Sud, le taux de mortalité des ouvriers est assez élevé. Selon l'ONG Shipbreaking Platform, en 2017 15 travailleurs ont perdu leur vie dans les chantiers du Bangladesh<sup>76</sup>. La non-conformité de formation des ouvriers et des installations ont comme résultat la contamination et la pollution de l'environnement et du milieu marin. En 2010, La Banque Mondiale a annoncé dans une recherche qu'après une analyse des terres sur les plages de Bangladesh, ils ont pu déduire une contamination des sites de « *beaching* »<sup>77</sup>.

L'industrie du démantèlement est une industrie meneuse dans l'économie au Bangladesh, car elle a contribué à son développement. Le pays n'a pas de source de minerai de fer pour la production d'acier. C'est donc l'industrie de démantèlement qui fournit 60% de matières brutes pour le marché d'acier local<sup>78</sup>. En plus, 90% des navires locaux sont construits et réparés par les composantes recyclées qui proviennent de ces chantiers de démantèlement<sup>79</sup>.

---

<sup>75</sup> *NGO Shipbreaking Platform Annual Report 2017*, Edité par : Ingvild Jenssen, Nicola Mulinaris, Francesca Carlsson, Christian Skrivervik, Publié le 7 Juin 2018

<sup>76</sup> *Ibid.*

<sup>77</sup> **Hasan Ruhan Rabbia, Aevelina Rahmanb**, « Ship Breaking and Recycling Industry of Bangladesh; Issues and Challenges », *Procedia Engineering 194 (2017), Elsevier*, Pages 254 – 259

<sup>78</sup> **Sohanur Rahmana**, « Aspects and Impacts of Ship Recycling in Bangladesh », *Procedia Engineering 194 (2017), Elsevier*, Pages 268 – 275

<sup>79</sup> *Ibid.*

Dans une affaire récente, le gouvernement du Bangladesh a démontré qu'ils sont peut-être en train d'évoluer vers un contrôle plus strict des navires qui rentrent sur leur territoire pour être démantelé. Ce qui est en contradiction avec le nombre de personnes qui ont perdues leur vie sur les chantiers en 2017. Mais là encore, peut être que la Convention de Hong Kong a eu une influence sur le rapport entre le gouvernement et les acteurs de l'industrie.

Depuis août 2016, le FPSO North Sea Producer se trouvait dans les eaux bangladeshies et le démantèlement a été suspendu. La Cour Suprême du Bangladesh avait demandé à des agences gouvernementales d'effectuer une analyse de ce navire. Le rapport final a confirmé la présence des tartres de radium à bord le FPSO. En plus, une fraude sur la vente du navire aux propriétaires finaux a été décelée par l'ONG Shipbreaking Platform. Maersk et Odebrecht, anciens propriétaires du navire l'ont vendu à une société dénommée Conquistador Shipping Corp. L'ONG Shipbreaking Platform a dénoncé que la société n'était qu'une coquille vide créée par le *Cash Buyer* GMS.

En parallèle le navire a été vendu sur la base d'un faux contrat qui prévoyait qu'il serait réutilisé. La Cour Suprême dans sa décision a par conséquent interdit le démantèlement du FPSO dans ces chantiers<sup>80</sup>.

#### 1.2.1.2.1.3 C. La Chine

L'industrie de démantèlement des navires a officiellement fait son début dans les années 1960 en Chine. Elle est reconnue comme étant une industrie légitime par le gouvernement chinois car elle est une grande source d'emploi dans la région. Elle joue aussi un rôle majeur dans la contribution de l'économie chinoise.

La Chine se considère comme un marché à part entière dans l'Asie, car elle se fait l'avocat d'une industrie de démantèlement saine avec des méthodes plus respectueuses de l'environnement et des ouvriers. La méthode de « *beaching* », qui est considérée comme une méthode néfaste à l'environnement est interdite en Chine<sup>81</sup>.

---

<sup>80</sup> **Carole Lanzi**, « Radioactivité : La justice bangladaise interdit la démolition d'un FPSO », Page 12, *Le Marin*, 9 Novembre 2017

<sup>81</sup> *NGO Shipbreaking Platform Annual Report 2017*, Edité par: Ingvild Jenssen, Nicola Mulinaris, Francesca Carlsson, Christian Skrivervik, Publié le 7 Juin 2018

Les navires qui finissent leur vie en Chine sont démantelés au long du quai à flot. En analysant les chantiers de démantèlement en Chine et l'industrie, certains experts ont relevé que même si les salaires des ouvriers sont bas, les chantiers fournissent des logements sains et salubres à la différence d'autres chantiers d'Asie du Sud<sup>82</sup>.

Pour eux, ces ouvriers se voient offerts des formations encadrées, des équipements aux normes et un environnement plus sécurisé. Il existe en effet, moins d'accidents de travail dans les chantiers chinois.

L'industrie a fleuri sur le recyclage du métal. Selon le CNSA entre les années 2011-2015 un total de 44 million de tonnes de port en lourd ont été recyclées sur des navires. Ceux-ci représentent en chiffre la réduction de 29 million de tonnes d'exploitation minière de fer brut et 11,5 million de tonnes de réduction des émissions de dioxyde de carbone<sup>83</sup>.

Malheureusement, le marché de démantèlement en Chine est en train de faire une baisse de chiffre. Cela est dû au prix de ferraille recyclé à partir des navires. Selon la CNSA, la majorité des navires qui sont démantelés en Chine sont des navires sous pavillon chinois, ou des navires appartenant à des armateurs chinois. Les propriétaires européens, préfèrent les autres chantiers d'Asie du Sud comme Alang ou le Bangladesh par rapport au prix de la ferraille.

En 2017, le prix de la ferraille offert en Chine était de 150 à 160 USD par tonne, alors que dans les autres chantiers d'Asie du Sud le prix était de 310 à 320 USD par tonne. L'ONG Robin de Bois a révélé dans son bulletin n°15 de 2018, qu'en mars 2018 seulement 3 porte-conteneurs ont été recyclés en Chine<sup>84</sup>.

En plus de la baisse du prix offert de la ferraille, les chantiers chinois investissent beaucoup d'argent dans la nécessaire augmentation de la sécurité et sûreté sur les chantiers des travailleurs, mais aussi de l'environnement. Le gouvernement impose aux chantiers le développement des méthodes qui posent moins de risques à l'environnement et les obligent à mettre en place de mesures de protection de la faune et la flore.

La législation nationale Chinoise contient tout comme les instruments internationaux beaucoup de lacunes juridiques. Il n'y a pas assez de contrôles et régulations contraignantes envers l'industrie de démantèlement des navires.

---

<sup>82</sup> **Zunfeng Du, Haiming Zhu, Qingji Zhou, Yiik Diew Wong**, « Challenges and solutions for ship recycling in china », *Ocean Engineering* 137 (2017), Elsevier, pages 429 - 439

<sup>83</sup> *Ibid.*

<sup>84</sup> « *Shipbreaking bulletin of information and analysis on ship demolition* », n°51, Robin des Bois, May 17, 2018

Cette année, la Chine a pris une décision altérante pour le marché international. Au début 2019, elle va interdire l'importation des navires qui ne sont pas sous le pavillon chinois d'être recyclés dans ses chantiers. Cette décision a provoqué la fureur à l'international et les organisations se mobilisent afin d'essayer de faire changer l'avis du gouvernement chinois.

#### 1.2.1.2.1.4 D. Pakistan

Le Pakistan est parmi les trois pays leader du marché de démantèlement en Asie. En début 2018, 15% des navires démantelés l'ont été au Pakistan<sup>85</sup>. Les chantiers pakistanais sont comparables à ceux de l'Inde et de Bangladesh. C'est-à-dire que les conditions de travail et de l'environnement dans ces chantiers font l'objet des débats à l'international pour les mêmes raisons que ceux de Alang et du Bangladesh<sup>86</sup>. Le démantèlement des navires s'effectue directement sur les plages, sans aucun équipement ou infrastructure qui convient pour prévenir les fuites des produits dangereux dans le sable et la mer.

Les syndicats locaux ont pendant des années essayées de faire entendre à l'international de leurs préoccupations du chantier de Gadani<sup>87</sup>. C'est dans la région de Gadani que se trouve le 3<sup>ème</sup> plus grand chantier de démantèlement des navires.

En 2016, plus de 50 personnes ont été blessées dans une explosion d'un chantier dans la région de Gadani en Pakistan. Un pétrolier dénommé *Aces Tanker* qui était en processus de démantèlement sur la plage de Gadani a explosé tuant des ouvriers. L'incident a déclenché un outrage à l'international. Par conséquent, le gouvernement du Pakistan a banni l'importation des pétroliers pendant l'année 2017. Au début de l'année 2018, le Pakistan a réouvert ses frontières à l'importation des pétroliers pour le démantèlement.

Le 16 juillet 2018, un accident similaire a eu lieu dans le même chantier. Il y a eu l'explosion d'un pétrolier, quelques mois après que le gouvernement ait levé l'interdiction d'importer des pétroliers.

---

<sup>85</sup> *Ibid.*

<sup>86</sup> *NGO Shipbreaking Platform Annual Report 2017*, Edité par : Ingvild Jenssen, Nicola Mulinaris, Francesca Carlsson, Christian Skrivervik, Publié le 7 Juin 2018

<sup>87</sup> *Pakistan National Trade Union Federation (NTUF)*

### 1.2.1.2.1.5 E. La Turquie

Selon le rapport annuel de l'ONG *shipbreaking platform*, 133 navires ont été démantelés en Turquie en 2017<sup>88</sup>. Ce qui fait que la Turquie est parmi les cinq pays dominant le marché. Le pays est connu comme étant le dixième plus grand producteur mondial d'acier<sup>89</sup>, car son industrie dépend de la récupération des composants des navires dans les chantiers de démantèlement à Aliaga.

La méthode de démantèlement la plus utilisée en Turquie est la cale sèche. Le navire est tiré sur une cale qui s'étend jusqu'à la mer. Cette méthode peut avoir conséquences, des résidus des peintures ou scories peuvent finir au fond de la mer. Elle n'empêche pas en totalité la pollution.

Néanmoins, à la différence des pays d'Asie, la Turquie utilise des méthodes plus respectables de l'environnement de la sécurité et sûreté du travail. Elle fait partie de la Convention de Bâle, et donc respecte les règles liées au mouvement transfrontalier des déchets.

Certains chantiers en Turquie ont fait la demande de figurer sur la liste européenne des installations de recyclage approuvée par l'UE. Mais malheureusement, aucun chantiers sous la juridiction de la Turquie ne figurent sur la liste<sup>90</sup>. Pour figurer sur la liste il faut procéder à une évaluation très stricte de fonctionnement de ces chantiers, et se conformé aux dispositions de la Convention de Hong Kong de 2009.

Afin de dissuader les propriétaires des vendre leurs navires hors d'usage à des chantiers de l'Asie, la solution retenue par l'UE est de créé une véritable filière européenne de démantèlement et recyclage des navires. Mais reste à savoir, si cette solution suffit à encourager les propriétaires à choisir les chantiers européens qui sont aux normes et aux dispositions de la Convention de Hong Kong, et qui priment la sécurité et sûreté du travail et la protection de l'environnement ?

### 1.2.1.2.2 §2. La Filière Européenne

<sup>88</sup> *NGO Shipbreaking Platform Annual Report 2017*, Edité par: Ingvild Jenssen, Nicola Mulinaris, Francesca Carlsson, Christian Skrivervik, Publié le 7 Juin 2018

<sup>89</sup> *Science for Environment Policy: « The Turkish shipbreaking industry: review of environmental, health and safety issues »*: European Commission DG Environment News Alert Service, edited by SCU, The University of the West of England, Bristol.

<sup>90</sup> Décision d'exécution (UE) 2016/2323 de la Commission du 19 décembre 2016 établissant la liste européenne des installations de recyclage de navires conformément au règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil relatif au recyclage des navires

L'Europe manque d'une véritable filière dans le démantèlement des navires. C'est l'affirmation de plusieurs auteurs<sup>91</sup>. Considérant de la politique environnementale de l'UE, elle a intérêt à la mise en place et à la consécration d'un véritable marché européen de recyclage des navires.

Les chantiers européens ne peuvent rivaliser avec les chantiers dominant le marché. Pour des raisons économiques, les propriétaires des navires ou les cash buyers préfèrent la solution la plus rentable et moins contraignante. Le prix d'achat d'un navire dans un chantier d'Asie est beaucoup plus haut que celui d'un chantier européen.

Après la transposition de la Convention de Hong Kong de 2009 dans le droit de l'UE<sup>92</sup>, la Commission a mis en place un système où elle accorde à une installation de recyclage l'autorisation de procéder aux services de recyclages des navires pendant un certain délai de temps<sup>93</sup>.

*« Les propriétaires de navires de l'Union européenne contrôlent quelque 40 % de la flotte marchande mondiale. Ils détiennent également environ un tiers du tonnage des navires en fin de vie échoués sur des chantiers non conformes aux normes en Asie du Sud. L'Union européenne est le marché qui envoie le plus de navires en fin de vie à la démolition dans des conditions dangereuses et polluantes. Abritant la plus grande communauté de propriétaires de navires au monde, elle détient également une responsabilité particulière pour ce qui est de la réglementation en matière de recyclage des navires »<sup>94</sup>.*

D'où l'intérêt et l'importance pour l'Union de renforcer la place de l'industrie sur son territoire. Pour arriver à faire ceci il faut prendre en compte la différence de prix entre les chantiers d'Europe et d'Asie. Afin d'être aux normes, les installations de recyclages doivent s'investir mettre à jour leur système de fonctionnement et les équipements pour qu'ils soient compatibles avec les objectifs de sécurité, de sûreté et de protection de l'environnement.

---

<sup>91</sup> **Rachida Boughriet**, « Démantèlement des Navires : L'Europe manque d'une véritable filière », *Actu Environnement*, 14 Avril 2017 : <https://m.actu-environnement.com/actualites/avis-cese-demantelement-navires-europe-28830.html>

<sup>92</sup> Règlements (CE) n°1257/2013 du 20 nov. 2013 relative au recyclage des navires de plus de 500 tonnes

<sup>93</sup> Décision d'exécution (UE) 2016/2323 de la Commission du 19 décembre 2016 établissant la liste européenne des installations de recyclage de navires conformément au règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil relatif au recyclage des navires

<sup>94</sup> **Avis du Comité économique et social européen** sur « La démolition navale et la société du recyclage », (2017/C 034/06)

En 2014, la Commission a fait appel à des experts afin d'effectuer une étude « *sur la faisabilité d'un instrument financier qui faciliterait le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires* »<sup>95</sup>. L'étude a été publiée en 2016.

Il y a eu discussion de la possibilité de mettre en place un système de licence. Ce système permettra la mise en place d'un fond spécifique à chaque navire pour amortir les coûts liés au recyclage. Ce fond se constitue de la contribution faite par les propriétaires détenteur de cette licence. « *Au moment où ils introduiraient leur demande de licence, les propriétaires de navires devraient verser une contribution. La contribution couvrirait une rétribution administrative modérée (0,8 %) et une prime rattachée au navire individuel (99,2 %) »*<sup>96</sup>.

Mais l'analyse de cet instrument particulier a déduit qu'il y a plusieurs questions et problèmes qui doivent être soulevés avant la consécration de la licence de recyclage des navires.

## 1.2.2 Chapitre II : Le régime juridique du marché

### 1.2.2.1 Section I : Quel régime applicable ?

Le régime applicable au démantèlement et recyclage d'un navire dépend de plusieurs facteurs : la localisation de l'installation de démantèlement et de recyclage des navires, la nationalité du propriétaire, la ratification des instruments internationaux par le pays en question où le chantier se situe.

Pour commencer, le propriétaire d'un navire obsolète veut s'en débarrasser. Il évalue et analyse ses prospects et les options qui sont offertes à lui. C'est-à-dire, l'analyse des facteurs et des prix des différents chantiers de démantèlement et de recyclage mondial. Après avoir choisi le chantier, il procède à la vente du navire à ce dernier. Sinon, il décide de vendre son navire à un intermédiaire, un *cash buyer*. Pendant le déroulement de la vente, il ne fait aucune mention aux autorités compétentes de son intention de vendre le navire afin de le faire démanteler.

---

<sup>95</sup> **RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL** sur la faisabilité d'un instrument financier qui faciliterait le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 8 Août 2017.

<sup>96</sup> *Ibid.*

Un navire mis hors service est considéré comme étant un déchet. Or, en considération de la juridiction sous laquelle il a été enregistré, il doit suivre le régime juridique applicable aux déchets. La France fait partie de la Convention de Bâle. Selon la Convention, l'exportateur doit notifier par écrit les autorités des États concernés du mouvement transfrontalier de tout déchets dangereux.

Afin d'échapper à cette règle et à l'application de la Convention, les propriétaires ne déclarent pas les navires comme étant mis hors service, ou l'intention de les mettre à la casse. Ils vendent leur navire en l'état, et par conséquent commettent une fraude.

C'est le cas de l'affaire Seatrade. Le 11 mars 2018, la Cour de Rotterdam a condamné la compagnie à payer une amende de 750,000€<sup>97</sup>. La Cour a estimé que Seatrade et ses deux directeurs n'ont pas respecté leur obligation de notification et a recueilli le consentement de la part de l'État de pavillon afin de transférer des déchet dangereux. Cette décision est une décision de principe inscrite dans l'histoire car c'est la première fois qu'une entreprise européenne a été condamnée pour cette pratique très commune parmi les propriétaires européens.

L'affaire concerne quatre navires qui ont été transféré au Bangladesh, en Inde et en Turquie à partir des ports européens début 2012. Ces navires étaient ; Spring Bob ; Spring Panda ; Spring Bear ; et Spring Deli. La décision prouve aussi que le propriétaire d'un navire peut être coupable pénalement, d'avoir manqué à ses obligations même si la vente du navire a eu lieu par le biais d'un intermédiaire.

Les ONG considèrent que cette affaire est une exception, car dans la majorité des cas, les investigations qui sont ouvertes sur le transfert et la vente des navires vers les pays d'Asie du sud n'aboutissent à rien.

Le règlement européen (CE) n°1257/2013 du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires de plus de 500 tonneaux change le dogme. À partir du 31 décembre 2018, les navires mis hors services ne seront plus considérés comme un déchet. Par conséquent, les dispositions de la Convention de Bâle ne seront plus applicables.

Par conséquent, à partir de cette date, les propriétaires des navires sous pavillon européen ou français doivent suivre les dispositions du règlement n°1257/2013 relative au recyclage des navires.

---

<sup>97</sup> « *Shipbreaking bulletin of information and analysis on ship demolition* », n°51, Robin des Bois, May 17, 2018



Mais cette hypothèse fonctionne seulement pour les navires immatriculés sous pavillon français ou européen. Quelle est la situation pour les autres navires ? En réalité la pratique est que les propriétaires des navires européens changent le pavillon du navire qu'ils ont l'intention de démolir. Selon les chiffres disposés dans le bulletin de Robin des Bois, 44% des navires envoyés au Bangladesh et 22 % envoyés en Inde avaient adoptés un « *funeral flag* » (drapeau funéraire)<sup>98</sup>.

Il est évident que la situation dépasse largement la compétence de chaque État, car elle est d'envergure internationale. C'est pour cette raison qu'il faut mettre en place des instruments juridique internationaux qui sont efficaces. Pour le moment, ils n'existent pas. Même les règles au niveau européen sont considérées comme n'étant pas assez contraignantes.

Il faut canaliser les problèmes clés de l'industrie : les pratiques qui posent des risques assez conséquents pour l'environnement (interdire par exemple le « *beaching* » ; la question de sécurité et sûreté des travailleurs sur les chantiers ; la question de la gestion des déchets postérieure du démantèlement et recyclage ; et l'évaluation des risques potentiels pour l'environnement et les solutions qui peuvent en découler.

## 1.2.2.2 Section II : Les Contrats Types

Face à l'envergure internationale du monde maritime, des contrats types sont souvent mises en place par des États, des organisations et des associations, afin de créer des règles standards et uniformes et de faciliter la conclusion des accords. Un exemple de ces associations de transport maritime est BIMCO.

### 1.2.2.2.1 §1. DEMOLISHCON

Le DEMOLISHCON est un des contrats types mise en place par BIMCO. Il est connu comme étant *BIMCO's standard contract for the sale of vessels for demolition and ship recycling*. La version la plus récente de ce contrat date de 2001. Il est écrit dans la forme traditionnelle de *box layout*. Cette disposition permet de faciliter l'échange d'information entre le vendeur et l'acheteur.

---

<sup>98</sup> *Ibid.*

Il est composé de 22 clauses. Ce qui est flagrant dans ce contrat type c'est la première clause dénommée « *outright sale* ». Elle fait référence au fait que dans le monde de l'échange maritime, il est rare qu'une transaction fasse l'objet d'une inspection de la part des autorités compétentes. Or dans ce cas, lorsqu'il n'y a pas eu d'inspection, la vente du navire est absolue et certaine.

La clause 10 dénommée « *beaching* » dispose que considérant que dans certains chantiers de déconstruction il n'y a pas les équipements et infrastructures nécessaires, il se peut que la seule option soit le beaching. Dans ce cas, les risques sont entièrement assumés par l'acheteur car le navire serait déjà considéré comme délivré. Or la clause prévoit qu'il est important que l'acheteur mette en place les mesures nécessaires pour assurer le débarquement sûr de l'équipage.

La clause n°12 prévoit quant à elle que les vendeurs doivent présenter aux acheteurs, parmi la liste des documents imposés par le contrat, les détails sur le tonne de déplacement lège. Cela est important dans l'achat d'un navire pour le recyclage. Le tonne de déplacement lège joue un rôle important dans le recyclage des navires.

La clause n°17 est dénommée « *Safety and Environment* ». La référence à ce sujet est dû au fait qu'en écrivant ce contrat type le BIMCO a voulu respecter les lignes directrices sur le recyclage des navires de l'OMI. En vertu de cette clause l'acheteur et le vendeur s'engagent à prendre toutes les mesures nécessaires pour avoir un bon échange d'informations, et aussi de suivre les recommandations des lignes directrices.

#### 1.2.2.2.2 §2. SALEFORM

Le SALEFORM est le protocole d'accord international de *The Norwegian Shipbrokers' Association* (NSA) pour la vente et l'achat des navires. La dernière version de ce contrat type est le SALEFORM 2012 après la révision de SALEFORM 93.

C'est un contrat type de vente de navire et par conséquent ne fait aucune mention de la vente à démantèlement. Mais c'est l'exemple typique de ce que les propriétaires utilisent afin de vendre leurs navires obsolètes.

La clause n°4 fait mention de l'inspection du navire avant la vente. Mais c'est la référence à l'inspection de l'acheteur et non pas des autorités compétentes. Or, on peut estimer que l'inspection par l'État du Pavillon n'est pas une obligation dans le contrat de vente de navire.

C'est là qu'il existe un problème. Car souvent les vendeurs et les acheteurs profitent de cette situation lacunaire du droit. Par conséquent, la majorité des navires vendus à des intermédiaires pour être démantelés postérieurement ne font pas l'objet d'inspections par les autorités compétentes.

Néanmoins, il faut considérer que ce contrat était spécifiquement conçu pour la vente de deuxième main des navires, et non pas pour le démantèlement ou le recyclage.

### 1.2.2.2.3 §3. RECYCLECON

Le RECYCLECON est le contrat type de la vente des navires pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel. Ce contrat a été rédigé par BIMCO en 2012 sous l'influence des dispositions de la Convention de Hong Kong de 2009. Par conséquent, il y a plusieurs instruments prévus dans le Contrat qui reflète la Convention.

Considérant que la Convention n'est pas encore entrée en vigueur, plusieurs instruments prévus, n'ont pas nécessairement l'effet désiré. Or, BIMCO a prévu des alternatives dans le contrat type. Le RECYCLECON est en fait un contrat de vente de navire, par conséquent, il dispose des plusieurs traits similaires avec le SALEFORM 2012.

La première clause du RECYCLCON prévoit certaines définitions pertinentes à la conclusion du contrat. Ce qu'il est intéressant de noter c'est qu'il a transposé des définitions prévues par la Convention.

Le recyclage est défini comme « *l'activité qui consiste à démanteler en totalité ou en partie un navire dans une installation de recyclage afin d'en récupérer les éléments et les matières pouvant être retraités ou réutilisés, tout en prenant soin des matières potentiellement dangereuses et de toute autre matière, et inclut toutes les opérations qui se rapportent à cette activité, telles que l'entreposage et le traitement sur place des éléments et matières, mais non leur traitement ultérieur ou leur élimination dans des installations distinctes* »<sup>99</sup>.

---

<sup>99</sup> RECYCLECON, **Clause n°1** : Recyclage est définie en anglais, dans les mêmes mots que prévus par la Convention de Hong Kong de 2009 (**Article 2, 10°**).

Le contrat définit aussi dans la même clause ce qu'il entend par « *ship recycling facility plan* », « *ship recycling facility* »<sup>100</sup> et « *ship recycling plan* ». Ces définitions sont bien sûr respectueuses de la Convention. La clause n°18 dénommée « *Safe environmentally sound recycling* » prévoit aussi des dispositions sur ces trois instruments. Le contrat dispose qu'à la demande du vendeur, l'acheteur doit produire une copie du plan de recyclage de l'installation ou une attestation indiquant que l'installation dispose bien d'un plan de recyclage. Le vendeur peut aussi demander à faire la visite des lieux pour voir si l'installation est en conformité avec le plan de recyclage<sup>101</sup>.

Dans la même clause, le contrat prévoit que le vendeur doit produire la première partie de la liste de l'inventaire des matières dangereuses à l'acheteur dans un délai raisonnable après la conclusion du contrat. « *Il recense, dans la Partie I, les matières potentiellement dangereuses qui sont énumérées dans les appendices 1 et 2 de la présente Convention et sont présentes dans la structure et l'équipement du navire, leur emplacement et leurs quantités approximatives* »<sup>102</sup>.

Les parties II et III de l'inventaire doivent être présentées à l'acheteur à la recette du navire<sup>103</sup>. Dès que l'installation de recyclage a reçu toutes les parties de l'inventaire, elle peut procéder à la mise en place d'un plan de recyclage spécifique au navire en question. La clause continue en indiquant que l'installation doit notifier aux autorités compétentes de l'État dont elle est sous la juridiction de l'achèvement du recyclage par le biais d'un « *statement of completion* ».

Dans les mêmes conditions prévues par le SALEFORM, la vente du navire n'est pas subordonnée à une inspection obligatoire. L'inspection peut être faite à la demande de l'acheteur. Mais dans le RECYCLECON il existe une clause n°2<sup>104</sup> qui dispose que la vente du navire n'a pas d'inspection obligatoire, mais elle est finalisée sur le fait que le vendeur doit donner des descriptions détaillées du navire.

En osmose avec les pratiques commerciales d'aujourd'hui, BIMCO a voulu créer un contrat type qui reflète les préoccupations écologiques de l'industrie de démantèlement et recyclage des navires.

---

<sup>100</sup> *Ibid.* Exact même définition comme prévu par la Convention de Hong Kong de 2009 dans son **article 2, 11°**: « *“Ship Recycling Facility” means a defined area that is a site, yard or facility used for the recycling of ships* ».

<sup>101</sup> *Ibid.* **Clause n°18**

<sup>102</sup> Convention de Hong Kong de 2009, **Annexe Règle n°5**

<sup>103</sup> *Ibid.*

<sup>104</sup> RECYCLECON, **Clause n°2** « *The vessel has been accepted by the buyers and the sale is outright and definite subject only to the terms and conditions of this contract* ».

Le contrat type n'a pas de portée juridique contraignante, c'est-à-dire qu'on ne peut imposer l'utilisation du contrat aux acteurs du marché. Le contrat n'est qu'une option avisée. Mais même dans son utilisation, il n'a pas vraiment d'influence concrète tant que la convention n'est pas encore entrée en vigueur.

Néanmoins, l'existence de ce contrat type prouve qu'aujourd'hui le démantèlement des navires est une activité qui dépasse son cadre économique, elle est devenue nécessairement écologique.

## **2. DEUXIÈME PARTIE :**

### **LE DÉMANTÈLEMENT DES NAVIRES UNE ACTIVITÉ AUJOURD'HUI NÉCESSAIREMENT ÉCOLOGIQUE**

Le marché de démantèlement des navires comme analysé dans la première partie est un marché traditionnellement ancré sur l'économie. Or, cette vision a généré comme conséquence le délaissement d'autres aspects importants tel que l'environnement. Les États ont compris assez vite que l'environnement joue aussi un rôle dans l'économie d'aujourd'hui, avec le mouvement de développement durable et l'écologique.

Le développement durable est la conception moderne de croissance économique, qui prends en considération l'action du présent sur le long terme. C'est une analyse qui parallélise l'environnement et le fonctionnement de la société. Dans le rapport Brundtland de 1987<sup>105</sup>, la notion de développement durable a été utilisée pour la première fois et définie comme étant : « *un mode de développement qui répond aux besoins des générations présentes sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs. Deux concepts sont inhérents à cette notion : le concept de « besoins », et plus particulièrement des besoins essentiels des plus démunis, à qui il convient d'accorder la plus grande priorité, et l'idée des limitations que l'état de nos techniques et de notre organisation sociale impose sur la capacité de l'environnement à répondre aux besoins actuels et à venir* »<sup>106</sup>.

## 2.1 Titre Premier : Les conséquences écologiques d'un marché ancré sur l'économie

La notion d'Environnement est quelque chose d'assez récente et ambiguë, « *Ensemble des éléments objectifs (qualité de l'air, bruit, etc.) et subjectifs (beauté d'un paysage, qualité d'un site, etc.) constituant le cadre de vie d'un individu* »<sup>107</sup>. Car elle est très large. Mais il est indéniable que la définition comprend, que l'environnement est intrinsèquement lié à l'Homme. « *Les êtres humains sont au centre des préoccupations relatives au développement durable. Ils ont droit à une vie saine et productive en harmonie avec la nature* »<sup>108</sup>.

<sup>105</sup> **Rapport Brundtland** « *Notre Avenir à tous* », La Commission Mondiale sur l'Environnement et le Développement de L'ONU, 1987

<sup>106</sup> *Ibid.*

<sup>107</sup> <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/environnement/30155>

<sup>108</sup> Principe n°1 de la Déclaration de Rio sur l'Environnement et le Développement du 14 juin 1992

Le préjudice causé à l'environnement n'était pas auparavant considéré comme étant un dommage réparable et quantifiable. La réparation des dommages écologiques était centrée sur les dommages causés à l'Homme.

## 2.1.1 Chapitre I : Les méthodes de démantèlement des navires

### 2.1.1.1 Section I : Les méthodes Standard et les méthodes « *Sub Standard* »

Une des problématiques dans l'industrie de démantèlement et de recyclage des navires est la question des méthodes utilisées par les chantiers. Dans la majorité des cas, les chantiers mettent en place des méthodes qui ne prennent pas en compte les facteurs humaine et écologique. L'économie est au contraire le premier facteur qui est pris en compte. Cette hypothèse est plus fréquente dans les chantiers d'Asie du Sud. Il n'est pas inconnu que les mesures utilisées dans ces chantiers sont différentes de celles utilisées dans les installations en Europe.

Avant que le navire soit prêt pour le démantèlement il faut qu'il soit décommissionné. Le fait de commissionner est défini comme « *Déléguer un pouvoir, attribuer une fonction à quelqu'un* »<sup>109</sup>. Le navire est attribué une fonction ou une activité durant sa vie. De ce fait, quand il devient obsolète, le procédé est de le désattribuer cette fonction. Après le décommissionnement du navire, le propriétaire peut procéder à la vente.

Il existe deux grandes catégories de méthodes de démantèlement et de recyclage d'un navire. Les méthodes « *standard* », et les méthodes « *sub standard* ». Les méthodes qui sont considérées comme « *standard* », sont celles qui ont été reconnues par les normes internationales comme étant *safe*. Même si les conséquences ne sont pas zéro, le but est de limiter le plus possible les effets négatifs et d'instaurer un système efficace de gestion des déchets, ainsi que de sécurité et de sûreté du travail. Les méthodes qui sont considérées comme « *sub standard* », sont celles qui sont réputées d'être néfastes à l'environnement et à l'Homme.

Le processus de démantèlement s'effectue en plusieurs étapes. Après que le navire se soit trouvé sur le chantier, les soutes doivent être drainées pour éviter justement les accidents et les explosions. A la suite de cela, les ouvriers peuvent commencer le découpage du navire en plusieurs morceaux.

---

<sup>109</sup> <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/commissionner/17520>



Le « *beaching* », est LA méthode « *sub standard* » la plus critiqué, et cela pour des bonnes raisons. Il consiste à envoyé le navire à pleine vitesse à marée haute à s'échouer sur une plage. En considération de la taille et des tirants d'eau des navires, souvent ils n'arrivent pas plus haut sur la plage. Or, les ouvriers tirent le navire à l'aide des chaines en aciers, des câbles et des machines. C'est un procédé très dangereux. Il peut y arriver que les câbles ou les chaines lâchent, qui entraîne la blessure ou la mort des ouvriers. Une fois positionner sur la plage, l'ancré est jeté.

Le navire est par conséquent découpé en plusieurs morceaux sur la plage, en sachant que le sable est perméable. Tous les substances liquides et toxiques se déversent dans le sable et dans la mer, entraînant la pollution des eaux et des espèces dans cette zone.

L'Océanisation est la pratique où la coque d'un navire est immergé dans les eaux profondes délibérément. Cette méthode était considérée comme étant sub standard, car elle n'était pas réglementée. La première convention internationale à régler cette pratique a été la Convention Internationale de Londres de 1972. Pendant les années à venir plusieurs conventions régionales ont été signées qui interdisent l'immersion des coques de navires dans la mer. Par exemple il y a eu la Convention de Barcelone du 16 février 1976, modifiée le 10 Juin 1995 sur la Protection de la Méditerrané contre la pollution. Cette convention a été complétée par plusieurs protocoles, car en 2001, il y a eu un Protocole qui interdit l'immersion des navires dans la méditerrané.

Le « *Pier-side Breaking* » ou « *Alongside* », est une méthode qui consiste à démanteler le navire dans un bassin où l'eau est contenue, au long de la jetée. S'il y a aucun renversement de produits toxiques, même si ceux-ci finissent dans l'eau, elle peut être contenue pour empêcher que la pollution se répande.

Le « *Dry Dock* » ou cale sèche est la méthode la plus « *standard* » sur une perspective environnementale. Néanmoins, c'est la méthode la plus coûteuse. Le navire est démantelé en cale sèche, qui peut prendre du temps. Or, au niveau des capacités des chantiers, c'est la méthode ce qui rapporte le moins.

« *Landing method* », est la pratique où le navire est échoué sur le long d'une cale ou une jetée en béton. Cette méthode est pratiquée dans les endroits où le flux des marées sont basses et prévisibles. Cela facilite la gestion des substances toxiques et dangereuses qui peuvent se déversées. Une fois sur la jetée, à l'aide d'une grue, des sections du navires sont enlevées, et progressivement les morceaux sont tirés sur le rivage. Cette méthode est essentiellement la modification la plus avancée de la méthode de « *beaching* ».

L'industrie de démantèlement comprend une activité très polluante. C'est pour cette raison qu'il faut consacrer des méthodes plus responsables à travers la mise en œuvre et l'entrée en vigueur des réglementations et des normes contraignantes et efficaces.

### 2.1.1.2 Section II : Les Préjudices et Dommages causés à l'Environnement

La Directive 2004/35/CE sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux définit le dommage environnemental comme étant « *les dommages causés aux espèces et habitats naturels protégés, à savoir tout dommage qui affecte gravement la constitution ou le maintien d'un état de conservation favorable de tels habitats ou espèces (...); les dommages affectant les eaux, à savoir tout dommage qui affecte de manière grave et négative l'état écologique, chimique ou quantitatif ou le potentiel écologique des eaux concernées (...); les dommages affectant les sols, à savoir toute contamination des sols qui engendre un risque d'incidence négative grave sur la santé humaine du fait de l'introduction directe ou indirecte en surface ou dans le sol de substances, préparations, organismes ou micro-organismes* »<sup>110</sup>.

Les navires sont composés de différentes formes de substances qui peuvent être toxiques. C'est pour cette raison qu'il est vital d'identifier la composition de chaque navire, afin de pouvoir assurer une bonne gestion des déchets après le démantèlement et le recyclage. Malheureusement, dans la majorité des cas, les navires finissent dans les chantiers de démantèlement sans avoir fait l'objet d'une bonne gestion, et inspection afin de connaître sa composition.

En ajoutant le facteur de main d'œuvre mal formée ou mal préparée, il arrive que les substances toxiques se déversent et se répandent dans la mer ou sur les plages où ils étaient échoués. En plus du renversement et la pollution, les chantiers manquent cruellement des dispositifs idéaux pour en débarrasser ou traiter ses produits toxiques de la bonne manière.

---

<sup>110</sup> **Article 2, 1°** de la Directive 2004/35/CE sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux

Cela conduit à la prolifération des diverses formes de maladies qui peuvent être mortelles. La pollution de l'environnement et des alentours des chantiers de démantèlement affecte l'écosystème sensible des zones costales ainsi que sa faune et sa flore. Il y a élimination et perte des différentes espèces animales et de végétation qui sont protégés.

L'Amiante est une substance à texture fibreuse utilisée pour sa propriété de haute résistance à la chaleur. Elle a été utilisée pendant de nombreuses années dans la construction des immeubles par exemple. Sur les navires, les constructeurs l'utilisent souvent pour des enveloppes de moteurs, des compartiments coupe-feu etc. Il s'avère que l'amiante a des effets assez dévastateurs sur la santé humaine et l'environnement. Ce constat a été découvert depuis la fin des années 1890. Il a fallu près de 100 ans pour que l'utilisation de cette substance soit interdite. En France, son utilisation a été interdite en 1997, et en Europe en 1999.

Les études sur l'amiante en ont déduit que l'inhalation de ses fibres entraîne la contraction de diverses maladies mortelles, telle que l'asbestose et le cancer. Dans les chantiers de démantèlement les travailleurs n'ont aucune notion du danger que l'amiante peut avoir sur leur santé.

Ils procèdent à l'enlèvement des composantes du navire qui dispose de l'amiante sans protection adéquate, à l'air libre. Par conséquent, ils respirent les produits et contractent à leur tour le cancer etc. Libérée à l'air libre l'amiante peut être trouvée dans de l'eau potable. Or, cette substance peut polluer l'environnement aussi autour des chantiers de démantèlement. L'impact sur l'environnement n'est pas assez substantiel, mais des chercheurs ont déduit que les conséquences sur les humains sont comparables aux conséquences qu'il peut y avoir sur tous les mammifères.

Les tributylétains (TBT), sont des puissants biocides utilisés dans la composition des peintures antisalissures des coques des navires. En raison des effets nocifs sur la végétation et le système endocrinien des crustacés et les coquillages son utilisation a été banni par l'OMI en 2001<sup>111</sup>.

Les effets de ce produit ont été constatés sur les pourpre de l'Atlantique, une variété d'escargot de mer. L'ingestion des TBT a conduit à une mutation des femelles de cette espèce, or il y a eu un changement dans la reproduction qui a entraîné une baisse radicale de la population<sup>112</sup>.

---

<sup>111</sup> Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires du 5 Octobre 2001

<sup>112</sup> Ce le phénomène « *d'imposex* » : <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Anti-foulingSystems/Documents/FOULING2003.pdf>

Les polychlorobiphényles (PCB), sont aussi des substances utilisées dans les composantes des navires tel que la peinture, l'isolation etc. En France, l'utilisation et la fabrication de cette substance a été interdite depuis 1987. A certaine doses les PCB peuvent être létale pour les animaux et peuvent entrainer des diverses complications de santé.

Improbable mais néanmoins nocifs, les eaux de cale sont aussi un problème. Elles contiennent des résidus de fuel ou de cargo, de l'arsenic etc. Ces eaux sont souvent déversées dans la mer, affectant en conséquence l'écosystème de la zone maritime donnée. Les eaux des ballasts aussi peuvent être dommageable à l'environnement, car durant des années les ballasts cumulent plusieurs formes de microorganismes ou résidus. Ceux-ci peuvent affecter encore une fois le système fragile de certaines zones maritimes.

En considération de la taille de l'industrie de démantèlement, son impact sur l'environnement et la santé humaine n'est pas négligeable. Et c'est pour cela que certaines organisations internationales essayant de lutter contre ces problèmes en éduquant la masse et en dénonçant les pratiques nocives.

## **2.1.2 Chapitre II : Les préludes d'un changement**

### **2.1.2.1 Section I : Les grands principes du droit de l'Environnement**

Ce sont les principes fondamentaux de l'Environnement qui jouent un rôle de vecteur et de guide pour les organisations, États et personnes. Ils sont à la source dont découle les diverses notions et dispositifs en droit de l'Environnement.

#### **2.1.2.1.1 §1. Principe d'Intégration des exigences environnementales et de développement durable**

Le principe d'intégration a pour but de faire respecter la prise en compte des exigences environnementales et de développement durable dans les politiques des États et des autorités nationales ou internationales. C'est à travers ce principe que la notion de développement durable a été consacré à l'échelle internationale. Ceci est en vertu des dispositions du rapport Brundtland.

Depuis son utilisation dans le rapport, la notion a été intégrée dans plusieurs instruments juridiques. Par exemple, dans la Déclaration de Rio<sup>113</sup>, l'article 4 prévoit « *pour parvenir à un développement durable la protection de l'environnement doit faire partie intégrante du processus de développement et ne peut être considéré isolément* ».

En droit de l'UE, le développement durable est un principe qui est intégré dans la politique européenne. Il existe une « *politique européenne de développement durable* ». Il est fait mention dans La Charte des Droits Fondamentaux de l'UE (Traité de Lisbonne) de 2012. Dans son article 37 la charte prévoit « *Un niveau élevé de protection de l'environnement et l'amélioration de sa qualité doivent être intégrés dans les politiques de l'Union et assurés conformément au principe du développement durable* ».

Dans le droit français, la notion de développement durable a été intégré par le biais de la Charte de l'Environnement<sup>114</sup>. A son article 6, la charte prévoit que « *Les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable. A cet effet, elles concilient la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social* ».

Ce principe facilite la prise en considérations des actions de l'Homme sur l'Environnement et met en avant l'importance de l'intégration du développement durable dans l'économie d'aujourd'hui. Par conséquent, l'intégration des principes du droit de l'Environnement dans les Conventions Internationales en matière d'échange et de commerce maritime telle que la Convention de Bâle, et la Convention de Hong Kong.

L'intégration des exigences du développement durable est basée sur ces piliers fondamentaux : Le principe de prévention, de précaution, et le principe pollueur payeur.

### **2.1.2.1.2 §2 Principe de Prévention et de Précaution**

#### **2.1.2.1.2.1 A. Principe de Prévention**

---

<sup>113</sup> Déclaration de Rio, sur l'environnement et le développement du 14 juin 1992

<sup>114</sup> La Charte de l'Environnement a été endossée à la Constitution en 2005, et aujourd'hui forme partie du bloc constitutionnel français. Or, l'intégration du développement durable dans la politique française est un devoir constitutionnel.

Le principe de prévention est la mise en œuvre des mesures et actions nécessaires pour lutter et prévenir contre les dommages qui peuvent survenir à l'encontre de l'environnement<sup>115</sup>. Ces dommages doivent être des événements qui sont prévisibles, car c'est le seul moyen de pouvoir prévoir le nécessaire pour empêcher qu'ils surviennent. Les risques qui pèsent sur l'environnement sont souvent imprévisibles et irréversibles lorsqu'ils surviennent. D'où vient l'importance du principe de prévention.

A l'international le principe sera consacré d'une manière expresse, seulement en 2010 dans l'Affaire Usines de Pâtes à Papier de la CIJ<sup>116</sup>. La CIJ stipule que le principe de prévention en droit de l'environnement est un principe coutumier du droit international.

Il est aussi consacré dans le droit de l'UE et par les juridictions européennes. Dans le droit français le principe est reconnu dans l'article 3 de la Charte de l'Environnement. « *Toutes personnes doit dans les conditions définies par la loi prévenir les atteintes qu'elle est susceptible de porter à l'environnement ou à défaut en limiter les conséquences* ».

La mise en œuvre de ce principe se fait par l'organisation des études d'impacts, l'échange d'informations, surtout sur les potentiels risques qu'il peut y avoir sur un projet, la fixation des seuils ou des normes et des mécanismes de procédures d'autorisations.

En analysant les instruments juridiques internationaux dans le marché de démantèlement des navires, l'application de ce principe peut être observée. Dans la Convention de Hong Kong, par exemple, les propriétaires ont une obligation d'avoir sur les navires une liste de « *hazardous materials* ».

Cela facilite l'identification des différents produits dangereux qui peut y avoir dans le navire, et prépare les chantiers choisis pour en prévenir les risques potentiels de pollution et dommage qui peut être causés à l'environnement.

#### 2.1.2.1.2.2 B. Principe de Précaution

Le principe de précaution est l'extension du principe de prévention dans le droit de l'environnement. En différence avec ce dernier, il gère les risques incertains qui peut survenir.

<sup>115</sup> Défini en droit français dans l'article L110-1 du Code de l'Environnement

<sup>116</sup> *Usines de pâte à papier sur le fleuve Uruguay (Argentine c. Uruguay)*, Arrêt, C.I.J. Recueil 2010, p. 14.

Il est défini par le principe n°15 de la Déclaration de Rio « *Pour protéger l'environnement, des mesures de précaution doivent être largement appliquées par les États selon leurs capacités. En cas de risque de dommages graves ou irréversibles, l'absence de certitude scientifique absolue ne doit pas servir de prétexte pour remettre à plus tard l'adoption de mesures effectives visant à prévenir la dégradation de l'environnement* ».

En dépit du fait de sa consécration dans plusieurs textes internationaux, le statut du principe n'est pas fixe, car chaque texte le définit à sa façon<sup>117</sup>. Le principe est prévu dans le droit Européen, consacré dans le traité de Maastricht, aujourd'hui devenu l'article 191 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européen<sup>118</sup>. Malheureusement, dans le traité sur le fonctionnement de l'UE, le principe est seulement posé et non défini. Ce qui peut être contraignant. C'est seulement dans une communication de la Commission de l'UE du 20 février 2000<sup>119</sup> qu'il est défini.

La commission dans sa communication dit que « *Le principe de précaution n'est pas défini dans le Traité, qui ne le prescrit qu'une seule fois - pour protéger l'environnement. Mais, dans la pratique, son champ d'application est beaucoup plus vaste, plus particulièrement lorsqu'une évaluation scientifique objective et préliminaire indique qu'il est raisonnable de craindre que les effets potentiellement dangereux pour l'environnement ou la santé humaine, animale ou végétale soient incompatibles avec le niveau élevé de protection choisi pour la Communauté* »<sup>120</sup>. Elle donne des conditions d'application des mesures du principe de précaution.

Ces mesures doivent être fondée sur une expertise de qualité et professionnelle. Préalable il y a une nécessité de procéder à une évaluation des risques. Cela permet d'identifier les risques potentiellement négatifs, mais en raison de l'incertitude scientifique il faut de ce fait prendre des mesures de précaution. La mesure doit être proportionnelle au risque graves et irréversibles à un coût qui est économiquement acceptable.

---

<sup>117</sup> E. Truilhe, *Cours de Droit de l'Environnement*, Master 1 Droit des Affaires année universitaire 2016-2017

<sup>118</sup> **Article 191, 2°** « *La politique de l'Union dans le domaine de l'environnement vise un niveau de protection élevé, en tenant compte de la diversité des situations dans les différentes régions de l'Union. Elle est fondée sur les principes de précaution et d'action préventive, sur le principe de la correction, par priorité à la source, des atteintes à l'environnement et sur le principe du pollueur-payeur* ».

<sup>119</sup> Communication de la Commission sur le recours au principe de précaution du 20 fév. 2000 : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=celex:52000DC0001>

<sup>120</sup> *Ibid.* **Point n°3**

Le principe est également consacré dans le droit interne français. Sous le fondement de la Charte de l'Environnement, « *Lorsque la réalisation d'un dommage, bien qu'incertaine en l'état des connaissances scientifiques, pourrait affecter de manière grave et irréversible l'environnement, les autorités publiques veillent, par application du principe de précaution et dans leurs domaines d'attributions, à la mise en œuvre de procédures d'évaluation des risques et à l'adoption de mesures provisoires et proportionnées afin de parer à la réalisation du dommage* »<sup>121</sup>.

Il est aussi également prévu par l'article L110-1 du Code de l'Environnement, qui est la codification de la loi Barnier. Le droit interne fait la même réflexion sur l'application des mesures de précaution. Il faut un certain « *état de connaissance scientifiques* », même si ce dernier est incertain.

Dans le domaine du démantèlement et recyclage de navire, les données scientifiques expliquent les possibles conséquences que l'industrie peut avoir sur l'environnement. Souvent les analyse et les études d'impact sont fait pas des ONG. Par conséquent, ils peuvent être décrédibiliser par les acteurs de l'industrie. Mais comme prévu par la Commission européenne dans sa communication, les données scientifiques n'ont pas besoin d'être certaines. S'il existe un risque qu'un dommage peut causer un préjudice « *grave et irréversible* » à l'environnement, les autorités publiques peuvent prendre les mesures de précautions qui sont proportionnelles aux risques.

Est-ce qu'on peut considérer la Convention de Hong Kong de 2009 comme une mesure de prévention ou de précaution ? Pourquoi pas un mélange des deux. Car les deux principes sont les vecteurs du droit de l'Environnement aujourd'hui. C'est le début de la concrétisation de la considération écologique et de développement durable dans un marché porteur.

### 2.1.2.1.3 §3. Principe Pollueur Payeur

Le principe de pollueur payeur est parmi les grands principes fondamentaux du droit de l'environnement. Il est issu de la théorie économique des externalités. Les externalités sont les actions d'un agent économique qui ont un impact positif ou négatifs sur d'autres agents. Le principe vise à internaliser ces externalités négatives.

---

<sup>121</sup> Article 5 de la Charte de l'Environnement



Il a été adopté en 1972 par l'OCDE, dans le but d'imputer des coûts à ceux qui produisent de la pollution. Le Code de l'Environnement dispose que, « *Le principe pollueur-payeur, selon lequel les frais résultants des mesures de prévention, de réduction de la pollution et de lutte contre celle-ci doivent être supportés par le pollueur* »<sup>122</sup>. Introduit pour la première fois dans le droit français par la loi Barnier de 1995<sup>123</sup>. La charte de l'environnement dispose que « *Toute personne doit contribuer à la réparation des dommages qu'elle cause à l'environnement, dans les conditions définies par la loi* »<sup>124</sup>.

Le principe est intégré dans la politique de l'UE, consacré dans une recommandation de la commission relative à l'imputation des coûts et à l'intervention des pouvoirs publics en matière de l'environnement en 1975<sup>125</sup>. Ensuite il a été repris dans l'Acte Unique EU en 1986.

La Directive 2004/35/CE sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux est un instrument juridique du droit de l'UE sur le fondement du principe de pollueur payeur. La directive dispose qu'une entreprise peut agir en conséquence des dommages environnementaux sur deux niveaux. Elle peut en cas de risque imminent prévenir des dommages. Dans l'hypothèse où le dommage a déjà eu lieu, elle doit prévenir les autorités et prendre toutes les mesures nécessaires pour gérer la situation, c'est-à-dire éviter une dégradation. C'est l'entreprise qui subit les coûts et les charges pour la prévention et la réparation des dommages<sup>126</sup>.

A l'échelle internationale, on peut retrouver la consécration du principe dans la Déclaration de Rio « *Les autorités nationales devraient s'efforcer de promouvoir l'internalisation des coûts de protection de l'environnement et l'utilisation d'instruments économiques, en vertu du principe selon lequel C'est le pollueur qui doit, en principe, assumer le coût de la pollution, dans le souci de l'intérêt public et sans fausser le jeu du commerce international et de l'investissement* »<sup>127</sup>.

---

<sup>122</sup> **Article L110-1** du Code de l'Environnement

<sup>123</sup> Loi n°95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement

<sup>124</sup> **Article 4** de la Charte de l'Environnement

<sup>125</sup> RECOMMANDATION DU CONSEIL du 3 mars 1975 relative à l'imputation des coûts et à l'intervention des pouvoirs publics en matière d'environnement (75/436/Euratom, CECA, CEE)

<sup>126</sup> **Article 8** de la Directive 2004/35/CE sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux

<sup>127</sup> **Principe n°16** de la Déclaration de Rio sur l'Environnement et le Développement

Le principe de pollueur payeur est l'exemple typique de l'intégration de l'écologie dans l'économie, le concept même de développement durable. Même si le principe de pollueur payeur est consacré dans certains textes, sa mise en œuvre à l'international est une question différente.

Il existe un instrument juridique qui a beaucoup d'impact qui a été mise en œuvre sous le fondement du principe. Ce dispositif c'est la REP.

### **2.1.2.2 Section II : L'Engagement de la responsabilité des acteurs**

La responsabilité en droit de l'Environnement est un concept assez récent. L'hésitation sur la mise en œuvre de la responsabilité en droit de l'Environnement est calquée sur le fait que les préjudices environnementaux sont difficiles à calculer.

#### **2.1.2.2.1 §1. La responsabilité Civile**

La responsabilité civile est l'engagement de l'obligation d'une personne de réparer une faute qu'elle a commis soit en omission d'exécution d'un contrat, soit par un préjudice causé à la personne. On en vient à la distinction de la responsabilité contractuelle et la responsabilité extracontractuelle ou délictuelle.

L'existence d'un contrat entre deux personnes engage ces dernières à exécuter les prestations promises. Si une personne commet une faute dans l'exécution du contrat, ou ne l'exécute pas, l'autre partie au contrat peut engager sa responsabilité contractuelle devant les juridictions compétentes. Dans le cas de la responsabilité extracontractuelle ou délictuelle, l'existence d'une faute n'est pas soumise à l'existence d'un contrat. Article 1240 du Code Civil précise que « *Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer* ».

En considération de l'industrie de démantèlement des navires il y a plusieurs actions qui peuvent être envisagées. En principe, un ouvrier qui a conclu un contrat avec son employeur peut engager la responsabilité contractuelle de ce dernier quand il y a une faute. Mais en réalité, la majorité des chantiers de démantèlement, surtout ceux qui se trouvent dans les pays d'Asie du Sud ne forment aucun contrat avec les travailleurs.

Dans ce cas, l'engagement de la responsabilité délictuelle du chantier de démantèlement peut être envisagé. Dans ces pays qui dominent le marché, cette hypothèse reste quand même rare ou même quasi inexistante. Les travailleurs de ces chantiers n'ont aucune éducation formelle, et la plupart ne connaissent pas qu'il existe des règles et des instruments juridiques qui leur confèrent ces droits.

Quant aux préjudices causés à l'environnement. Avec l'évolution assez significative du droit de l'environnement, il est de plus en plus courant que la responsabilité des entreprises fautive d'un fait préjudiciable envers la faune et la flore peut être engagée. Sous le fondement des grands principes fondamentaux du droit de l'environnement, et le mouvement du concept de développement durable dans la politique étatique et à l'échelle internationale.

Il faut distinguer dans la matière deux catégories distinctes de dommage causé à l'environnement. Dans un premier temps, il y a le dommage causé à l'environnement pur, c'est-à-dire aucune conséquence sur l'Homme. Dans un deuxième temps il y a le dommage causé à l'Homme, c'est-à-dire sur la santé humaine etc. C'est le dommage écologique dérivé<sup>128</sup>. Pour la majorité des cas une faute qui entraîne le préjudice environnemental affecte les deux catégories en même temps. De ce fait, il faut considérer une dualité dans les dommages.

Jadis, seul le dommage causé à l'Homme était considéré comme réparable. Cela est dû au fait que l'ampleur d'un préjudice écologique est difficilement mesurable et quantifiable. Un dommage causé à l'environnement peut avoir des effets qui se prolongent dans le temps et dans l'espace. Deuxièmement, pour qu'une action soit recevable devant un juge, il faut l'intérêt à agir. Dans ce cas il n'y a pas de victime juridique apte à porter l'action devant les juridictions compétentes.

Néanmoins, le droit de l'environnement a évolué à travers le temps. Aujourd'hui il est possible d'engager la responsabilité d'une personne morale ou physique qui cause un dommage directement à l'environnement. L'affaire Erika, est l'affaire à travers laquelle le droit français a reconnu que le préjudice écologique peut être un préjudice original et autonome subi par l'environnement<sup>129</sup>.

La responsabilité civile écologique a subi une grande évolution pendant ces 20 dernières années. Elle est de plus en plus reconnue par les États à l'échelle nationale mais aussi internationale.

---

<sup>128</sup> E. Truilhe, *Cours de Droit de l'Environnement*, Master 1 Droit des Affaires année universitaire 2016-2017

<sup>129</sup> *Ibid.*

La loi du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages<sup>130</sup>, a introduit dans le droit interne français le concept de réparation d'un préjudice écologique : « *Toute personne responsable d'un préjudice écologique est tenue de le réparer* »<sup>131</sup>.

Cette action civile peut être portée devant une juridiction compétente par toutes personnes ayant l'intérêt à agir. C'est-à-dire « *L'action en réparation du préjudice écologique est ouverte à toute personne ayant qualité et intérêt à agir, telle que l'État, l'Agence française pour la biodiversité, les collectivités territoriales et leurs groupements dont le territoire est concerné, ainsi que les établissements publics et les associations agréées ou créées depuis au moins cinq ans à la date d'introduction de l'instance qui ont pour objet la protection de la nature et la défense de l'environnement* »<sup>132</sup>.

Cet article fait référence à des groupes ou à des associations agréées. Ce concept est assez récent en droit français de l'environnement, et il a été introduit par une loi du 12 octobre 2016 sur la modernisation de la justice du 21<sup>ème</sup> siècle<sup>133</sup>.

C'est le concept d'action de groupe prévu dans l'article L142-3-1 du Code de l'Environnement. L'action de groupe est la possibilité d'engager la responsabilité d'une personne ou une entreprise devant un juge judiciaire ou un juge administratif pour le préjudice causé à l'environnement. L'action doit être portée par des associations agréées par l'État au titre de la protection de l'environnement. « *Cette action peut tendre à la cessation du manquement, à la réparation des préjudices corporels et matériels résultant du dommage causé à l'environnement ou à ces deux fins* »<sup>134</sup>.

L'article 1249 du Code Civil français prévoit que la réparation d'un préjudice écologique « *s'effectue par priorité en nature* ». Dans le cas échéant, la personne fautive doit réparer le préjudice par des moyens pécuniaires. Elle doit verser des dommages et intérêts pour indemniser les coûts et les mesures de prévention mise en place.

Dans le droit de l'UE, la réparation d'un préjudice causé à l'environnement est prévue par une directive du 21 avril 2004<sup>135</sup>. Cette directive « *a pour objet d'établir un cadre de responsabilité environnementale fondé sur le principe du « pollueur payeur », en vue de prévenir et de réparer les dommages environnementaux* »<sup>136</sup>.

---

<sup>130</sup> LOI n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages

<sup>131</sup> **Article 1246** du Code Civil

<sup>132</sup> **Article 1248** du Code Civil

<sup>133</sup> LOI n° 2016-1547 du 18 novembre 2016 de modernisation de la justice du XXI<sup>e</sup> siècle

<sup>134</sup> Article L142-3-1, III° du Code de l'Environnement

<sup>135</sup> Directive 2004/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 sur la responsabilité environnementale qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux

<sup>136</sup> *Ibid.* **Article 1<sup>er</sup>**

La directive distingue deux types d'exploitants<sup>137</sup>. Il y a ceux qui exercent une activité professionnelle dangereuse listée dans l'annexe III, et il y a ceux qui exercent une autre activité professionnelle. Pour ceux qui exercent une activité listée dans l'annexe III de la directive, le régime de responsabilité est une responsabilité sans faute. C'est à dire, qu'il n'y a pas besoin d'une faute pour que sa responsabilité en réparation soit engagée. Pour ceux qui exercent une autre activité professionnelle, c'est une responsabilité pour faute prouvée.

L'industrie de démantèlement et recyclage des navires peut être considéré comme une industrie exercent une activité professionnelle dangereuse. Non seulement à l'échelle des sécurité et sûreté au travail, mais aussi environnementale.

En premier lieu, le transport du navire en fin de vie ou obsolète à un chantier de démantèlement est considéré jusqu'en 2019 comme étant le transfert transfrontalier de déchet comme prévu par la Convention de Bâle. En vertu de la directive 2004/35, le transfert des déchets et de matières dangereuses est considéré comme étant une activité professionnelle dangereuse.

Il n'est pas inconnu les effets néfastes que les substances émanant des navires peuvent avoir. Dans des conditions qui ne sont pas aux normes et dans les cadres d'aujourd'hui les chantiers n'ont pas une gestion efficace de ces substances.

Les personnes qui sont affectées par cette industrie peut en France et en Europe sur la base de ces règles engager la responsabilité civile des chantiers, ou des propriétaires des navires pour les préjudices que leurs activités peuvent causés à l'environnement. En réalité la question est différente, car dépasser les frontières et les moyens, souvent ces personnes ne font pas l'objet d'une demande de réparation.

Cela souligne encore le fait que ce domaine du droit n'est pas encore assez développé, et qu'il faut se pencher sur une réglementation encore plus stricte. Peut-être plus dissuasive ; comme l'engagement de la responsabilité pénale.

### 2.1.2.2 §2. La responsabilité Pénale

La responsabilité pénale est l'engagement de la responsabilité d'une personne devant une juridiction pénale pour avoir commis une faute en contravention de la loi. La notion de responsabilité pénale se découle en plusieurs niveaux : la contravention, le crime et le délit. « *Il n'y a point de crime ou de délit sans intention de le commettre* »<sup>138</sup>.

<sup>137</sup> *Directive sur la responsabilité environnementale, Protéger les ressources naturelles de l'Europe*, 2013 : [http://ec.europa.eu/environment/legal/liability/pdf/eld\\_brochure/FR.pdf](http://ec.europa.eu/environment/legal/liability/pdf/eld_brochure/FR.pdf)

<sup>138</sup> Article 121-3 du Code Pénal

En matière de démantèlement et recyclage des navires ? Théoriquement, les propriétaires des chantiers de démantèlement peuvent être responsable pour les infractions qu'ils ont commises. Ils peuvent être condamné pour négligence, si l'un de leur ouvrier perd sa vie ou se fait grièvement blessé.

En pratique la question est plus floue. La majorité des chantiers se trouvent dans des pays où le système juridique est considéré comme discutable. Il est évident, vu l'ampleur du marché et l'apport économique, que certains gouvernements décident d'ignorer le manque de sécurité et sûreté sur les chantiers. En Europe, cela est une question différente. C'est une question de porter atteinte volontairement à la vie d'une autre personne. Car s'ils n'appliquent pas les normes de sûreté et de sécurité, ils sont en omission volontaire, or porte atteinte à la vie des ouvriers.

Quel est le statut de la responsabilité pénale dans le droit de l'environnement ? Le but de la responsabilité pénale dans un système juridique est l'effet dissuasif et préventif. Quelques principes fondamentaux du droit de l'environnement est le principe de prévention et le principe de précaution. La responsabilité pénale a une fonction d'intimidation et de prévention, par conséquent répond aux demandes du mouvement de développement durable.

Mais le problème c'est que la responsabilité pénale dans le droit de l'environnement a encore plus du mal que la responsabilité civile de prendre ses racines. Dans le droit interne français, il n'existe aucune disposition sur la responsabilité environnementale dans le Code pénal. Néanmoins, les quelques dispositifs qui existent se trouvent éparpillés dans des divers textes<sup>139</sup>.

Dans le droit de l'UE il existe un dispositif particulier qui est consacré à appliquer des sanctions pénales à ceux qui ont causés un dommage à l'environnement. Une directive du 19 novembre 2008 a été adoptée relative à la protection de l'environnement par le droit pénal<sup>140</sup>, « *La présente directive établit des mesures en relation avec le droit pénal afin de protéger l'environnement de manière plus efficace* »<sup>141</sup>.

La directive fait référence à une liste d'actes considérés comme une infraction dans son article 3. Elle dispose que « *Les États membres font en sorte que les actes suivants constituent une infraction pénale lorsqu'ils sont illicites et commis intentionnellement ou par négligence au moins grave* »<sup>142</sup>.

---

<sup>139</sup> **Article L432-2** du Code de l'Environnement : « *Le fait de jeter, déverser ou laisser écouler dans les eaux mentionnées à l'article L. 431-3, directement ou indirectement, des substances quelconques dont l'action ou les réactions ont détruit le poisson ou nui à sa nutrition, à sa reproduction ou à sa valeur alimentaire, est puni de deux ans d'emprisonnement et de 18 000 euros d'amende* ».

<sup>140</sup> Directive 2008/99/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative à la protection de l'environnement par le droit pénal

<sup>141</sup> *Ibid.* **Article 1<sup>er</sup>**

<sup>142</sup> *Ibid.* **Article 3**

Une activité considérée comme illicite en vertu de la directive par exemple est : « *la collecte, le transport, la valorisation ou l'élimination de déchets, y compris la surveillance de ces opérations ainsi que l'entretien subséquent des sites de décharge et notamment les actions menées en tant que négociant ou courtier (gestion des déchets), causant ou susceptibles de causer la mort ou de graves lésions à des personnes, ou une dégradation substantielle de la qualité de l'air, de la qualité du sol, ou de la qualité de l'eau, ou bien de la faune ou de la flore* »<sup>143</sup>.

Dans le droit international, la responsabilité pénale de l'environnement est aussi éparse qu'en droit interne. Il est évident que c'est une nécessité de créer des instruments juridiques pénaux efficaces qui fonctionnent en synchronisations avec la responsabilité civile en matière de préjudice écologique.

N'est-il pas le but du droit pénal de prévenir et de dissuader ? Alors peut être des instruments pénaux qui marchent dans le domaine de démantèlement des navires peut avoir un bon effet. Cela peut donner une poussée au mouvement et l'intégration du développement durable dans le marché.

### 2.1.2.2.3 §3. Une responsabilité Internationale Publique ?

Pour avoir un régime juridique effectif du domaine de démantèlement et recyclage des navires, il est évident qu'il faut une articulation en symbiose entre la responsabilité civile et la responsabilité pénale, mais aussi la responsabilité administrative.

Peut-être pour arriver à intégrer ce concept dans le droit interne de tous les États du monde, il faut créer un instrument de responsabilité internationale publique. C'est-à-dire, la possibilité de créer à l'échelle mondial, un système juridique efficace. Une cour qui juge des aspects environnementaux, il existe déjà, mais il n'existe pas des dispositifs assez contraignant derrière pour compenser.

Le problème qui demeure est qu'en vertu du principe de souveraineté des États, ces derniers vont être réticents à signer ou à ratifier une telle convention. Alors quel est le statut de la responsabilité internationale publique d'un État ?

La CDI dans un projet d'articles sur la responsabilité de l'État pour fait internationalement illicite prévoit dans son article 1<sup>er</sup> que « *Tout fait internationalement illicite de l'État engage sa responsabilité internationale* »<sup>144</sup>.

---

<sup>143</sup> *Ibid.*

<sup>144</sup> *Projet d'articles de la CDI sur la responsabilité de l'Etat pour fait internationalement illicite*, annexe à la résolution 56/83 de l'Assemblée générale en date du 12 décembre 2001, et rectifier par document A/56/49 (Vol. I) /Corr.3, 2001

Qu'est-ce qu'on entend par fait internationalement illicite ? C'est le fait pour l'État d'exercer une action ou une inaction qui consiste à une violation ou un manquement d'une règle en droit internationale<sup>145</sup>.

*« Les principes du droit international qui régissent la responsabilité internationale pour fait illicite s'appliquent également aux obligations de protection de l'environnement »*<sup>146</sup>. Or, c'est aux États d'assumer leur responsabilité aussi en matière de l'environnement. Par conséquent, *« Le manquement à une obligation de protection de l'environnement établie en droit international engage la responsabilité internationale de l'État pour fait illicite ; cette responsabilité a pour conséquence l'obligation de réparer (restitution en nature ou indemnisation) »*<sup>147</sup>.

Le fait illicite n'est pas le seul moyen afin d'engager la responsabilité internationale de l'État. Un fait licite peut engager la responsabilité internationale de l'État lorsque ce fait cause un préjudice ou un dommage. C'est la responsabilité sans faute ou pour simple préjudice.

*« Les normes de droit international peuvent également prévoir la mise en jeu de la responsabilité de l'État pour simple préjudice. Ce type de responsabilité est particulièrement adéquat en cas d'activités ayant un caractère très dangereux et d'activités impliquant un risque ou présentant d'autres caractéristiques similaires »*<sup>148</sup>.

Un État par acte d'omission qui n'applique pas des règles ou qui n'institue pas des contrôles appropriés peut engager sa responsabilité. C'est aussi le cas lorsqu'un opérateur ou une personne sous la juridiction et le contrôle de cet État commets un fait ou un acte illicite en vertu des règles internationale du droit de l'environnement. L'État est responsable contrôler les personnes sous sa juridiction.

Il est envisageable d'appliquer ces règles dans le domaine de démantèlement et recyclages des navires. Les États deviennent responsables pour les opérateurs sous leurs juridictions, c'est-à-dire, qu'ils sont responsables pour contrôler les propriétaires des navires, mais aussi les chantiers de démantèlement et de recyclage.

---

<sup>145</sup> *Ibid.* **Article 2**

<sup>146</sup> **Article 3, Résolution de l'Institut de Droit International**, Session de Strasbourg – 1997, « *La responsabilité en droit international en cas de dommages causés à l'environnement* ».

<sup>147</sup> *Ibid.* **Article 1<sup>er</sup>**

<sup>148</sup> *Ibid.* **Article 4**



La résolution de l'Institut de Droit Internationale et le projet d'articles de la CDI n'ont pas de valeur contraignante. Ces des règles qui existent simplement en tant que lignes directrices dans le droit international. Par conséquent, l'applicabilité de ces régimes est presque néant. Ergo, la nécessité d'une réglementation plus protectrice.

## **2.2 Titre Deuxième : La nécessité d'une réglementation protectrice**

La question la plus importante qu'il faut se poser c'est la portée des instruments juridiques internationaux et nationaux qui existent aujourd'hui. Est-ce qu'ils sont assez protecteurs de l'environnement ? Et est-ce qu'ils sont effectifs ?

La plus récente règle à l'internationale pour le démantèlement des navires est la Convention Internationale de Hong Kong, qui n'est pas encore entrée en vigueur. Déjà l'absence de ratification par les États peut être interprétée d'un manque d'enthousiasme et d'envie d'intégrer dans l'industrie de déconstruction des navires une réglementation plus protectrice.

L'UE a mis en place un règlement qui vise à faciliter la ratification de la Convention de Hong Kong par ses États membres. Le règlement entre en vigueur le 31 décembre 2018. Quelle sera l'efficacité et la portée de ce règlement en différence de la convention ?

### **2.2.1 Chapitre I : La Convention Internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires du 15 mai 2009**

La Convention Internationale de Hong Kong est un instrument juridique mise en place par l'OMI. Le but de l'OMI était de créer un instrument obligatoire et globalement applicable afin de contrôler les dispositions et les problèmes liés à l'industrie de démantèlement des navires.

Le démantèlement est une activité économique qui peut contribuer au développement durable. Cela nécessite bien entendu un consensus entre les demandes du marché, et les inquiétudes que certaines personnes expérimentées sur la matière.

Malheureusement, la Convention n'est pas encore entrée en vigueur depuis sa sortie en 2009. Certains considèrent que peut-être l'idée derrière la Convention était trop ambitieuse, mais en même temps, d'autres considèrent que cette dernière n'est pas assez ambitieuse. C'est-à-dire que les dispositifs mis en place ne sont pas assez protecteurs, et n'atteint pas nécessairement le but voulu.

### 2.2.1.1 Section I : Les dispositions de la Convention de Hong Kong

La convention est composée de 21 articles. Ils prévoient les obligations générales de chaque État membre, les définitions, le champ d'application, les instruments de contrôles sur les navires, sur les chantiers de recyclages, certifications etc. Après les articles il y a une annexe qui se découle en 4 chapitres différents et pour finir 7 appendices.

Ce qui est important à noter ce sont les définitions données par la Convention<sup>149</sup>. Car les règles prévues vont être appliquées par rapport aux définitions données. Le « *Recyclage des navires* » est défini comme étant « *l'activité qui consiste à démanteler en totalité ou en partie un navire dans une installation de recyclage afin d'en récupérer les éléments et les matières pouvant être retraités ou réutilisés, tout en prenant soin des matières potentiellement dangereuses et de toute autre matière, et inclut toutes les opérations qui se rapportent à cette activité, telles que l'entreposage et le traitement sur place des éléments et matières, mais non leur traitement ultérieur ou leur élimination dans des installations distinctes* »<sup>150</sup>.

---

<sup>149</sup> Article 2 de la Convention de Hong Kong de 2009

<sup>150</sup> *Ibid.* 10°

Il est intéressant de constater que dans la définition de recyclage des navires, la convention fait référence à l'opération qui se rapportent à cette activité, c'est-à-dire, l'entreposage et le traitement des matières ou résidu qui proviennent du démantèlement des navires. En réalité, la Convention ne contient aucune dispositions sur la gestion des déchets et résidus après la mise au rebut<sup>151</sup>.

Le champ d'application est prévu à l'article 3<sup>ème</sup>, et sont exclus du champ les navires d'États, les navires de jauge brute inférieure à 500 tonnes, et les navires destinés uniquement au cabotage.

Certains auteurs, considère que le champ d'application est trop restreint car théoriquement elle s'applique seulement aux navires de commerce. Or, en réalité l'industrie de démantèlement concerne toutes sortes de navires, et non seulement les navires de commerce, même si c'est la majorité des cas. L'intention s'est de mieux encadrer l'activité de démantèlement sur un échelle global. Néanmoins, si jamais la Convention rentre en vigueur, il peut y avoir obstacle par ce qui est prévu par la Convention.

La convention prévoit des dispositions spécifiques qui vont assister dans la mise en place, la gestion, et le contrôle effectif des navires et des chantiers de démantèlement. Ce sont des dispositifs de coopérations entre les différentes parties de la convention, c'est-à-dire, l'État membre, l'OMI, et les installations de recyclage.

L'échange d'information entre les différents acteurs. L'article prévoit que l'État membre doit fournir à l'OMI ou aux autre États membres sur demande de l'information pertinente sur une installation de recyclage donnée<sup>152</sup>.

La communication des renseignements : c'est un dispositif qui prévoit que chaque État membre doit fournir à l'OMI certains renseignements<sup>153</sup> :

---

<sup>151</sup> **Yen-Chiang Chang, Nannan Wang, Onur Sabri Durak**, « Ship recycling and marine pollution », *Marine pollution Bulletin* 60 (2010), Elsevier, pages 1390-1396

<sup>152</sup> **Article 7** de la Convention de Hong Kong de 2009

<sup>153</sup> *Ibid.* **Article 12**

- Une liste d'installation de recyclage des navires qui se trouvent sur le territoire de dudit État membre ;
- Une liste des organismes or d'agences qui sont désignés et délégués par ledit État membre comme étant compétent dans la matière pour effectuer les contrôles, la gestion etc. ;
- Les coordonnées dédites autorités compétentes ;
- Une liste annuelle des navires battant pavillon dudit État membre, qui ont fait l'objet d'une délivrance d'un certificat « *prêt pour le recyclage* » avec les coordonnées de l'installation de recyclage donnée ;
- Une liste annuelle des navires qui ont été recyclés sur le territoire dudit État membre ;
- Les mesures prises à l'encontre d'un navire ou d'une installation de recyclage particulier dont l'État membre est compétent.

Les parties de la Convention doivent aussi assurer une coopération et assistance technique à d'autres membres<sup>154</sup>. La Convention prévoit aussi une série de mécanismes de control des navires et des installations de recyclages. Il y a deux grandes catégories de contrôles administratifs effectués par les autorités compétentes délégués par les États membres<sup>155</sup>.

La première catégorie est le « *flag state control* », c'est-à-dire le contrôle effectué par l'État de pavillon du navire qui va être démantelé. Les contrôles des navires sont faits sur plusieurs niveaux. L'innovation de la Convention est l'envie de commencer un contrôle effectif de l'activité de démantèlement dès le début de la vie du navire. Les règles prévues dans l'annexe contiennent des dispositions sur les navires neufs (le design), sur les navires neufs et existants (la construction, l'opération et la préparation). La deuxième catégorie est le contrôle effectué par l'État dont l'installation de recyclage des navires relève de sa juridiction.

---

<sup>154</sup> *Ibid.* **Article 13**

<sup>155</sup> *Ibid.* **Article 4**

Il y a l'instauration d'un régime de visites ; « *surveys* » sur les navires<sup>156</sup>. C'est à l'issue de ces visites que les navires obtiennent les certificats nécessaires. Les visites se font en plusieurs fois, et celles-ci sont prévues dans l'Annexe de la Convention à la règle n°10.

Dans un premier temps il y a une visite initiale avant la mise en service du navire « *ou avant la délivrance du certificat attestant que le navire possède un Inventaire des matières potentiellement dangereuses* »<sup>157</sup>.

La deuxième visite est une visite de renouvellement effectuée à des intervalles déterminés par l'organisme compétente désigné par l'État membre. Ces visites ne doivent pas excéder un intervalle de 5 ans.

La troisième visite est une visite supplémentaire. Elle est faite à la demande du propriétaire du navire à la suite d'un changement, d'un remplacement ou d'une réparation importante du navire en question. « *Elle permet de s'assurer que les changements, remplacements ou réparations importantes ont été effectués de telle sorte que le navire continue de satisfaire aux prescriptions de la présente Convention* »<sup>158</sup>.

La dernière visite est la visite finale effectuée avant la mise hors service du navire *a priori* de son recyclage. Le point essentiel de la Convention de Hong Kong est qu'elle prévoit la réglementation des matières potentiellement dangereuse des navires<sup>159</sup>.

Chaque État membre de la Convention doivent dans leur droit national, limiter ou interdire l'utilisation des matières potentiellement dangereuses à bord des navires battant son pavillon, ou des navires qui se trouvent dans ses ports ou ses chantiers navals.

---

<sup>156</sup> *Ibid.* Article 5

<sup>157</sup> *Ibid.* Annexe, Règle n°10, 1.1

<sup>158</sup> *Ibid.* Annexe, Règle n°10, 1.3

<sup>159</sup> *Ibid.* Annexe, Règle n°4

Chaque navire doit avoir à bord un inventaire des matières potentiellement dangereuse. Il est composé d'une première partie : « *L'Inventaire est propre à chaque navire et ses caractéristiques minimales sont les suivantes : .1 il recense, dans la Partie I, les matières potentiellement dangereuses qui sont énumérées dans les appendices 1 et 2 de la présente Convention et sont présentes dans la structure et l'équipement du navire, leur emplacement et leurs quantités approximatives ; et .2 il précise que le navire satisfait aux dispositions de la règle* »<sup>160</sup>.

Et d'une Partie II et une partie III : « *Avant le recyclage, l'Inventaire doit, en plus de la partie I correctement tenue et mise à jour, incorporer une partie II pour les déchets produits en cours d'exploitation et une partie III pour les provisions de bord et doit être vérifié soit par l'Administration, soit par la personne ou l'organisme autorisé par elle, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation* »<sup>161</sup>.

Les navires peuvent faire l'objet d'un contrôle non pas seulement par l'État de pavillon, mais aussi par l'État du port dans lequel il se trouve à ce moment-là. Le contrôle consiste à vérifier si le navire dispose de tous les certificats nécessaires et que les dispositifs de la convention sont respectés<sup>162</sup>.

Le propriétaire qui a l'intention d'envoyer son navire dans un chantier de recyclage doit informer par écrit l'autorité compétente dans un délai raisonnable de son intention. Ils sont certifiés par des autorités qui ont été déléguées par l'État. Les navires doivent être recyclés dans des installations de recyclage qui ont été autorisées sur le fondement des dispositions de la Convention<sup>163</sup>. L'autorisation n'est valable que pour une durée de 5 ans maximum.

Ce sont les États qui font partie à la Convention qui sont responsable à rédiger et à mettre en œuvre, les conditions dans lesquelles il accorde à une installation de recyclage l'autorisation conformément à la Convention, et les règles et normes qui édictent la façon dont une installation de recyclage doit fonctionner d'une façon écologiquement rationnelle<sup>164</sup>.

---

<sup>160</sup> *Ibid.* **Annexe, Règle n°5**

<sup>161</sup> *Ibid.*

<sup>162</sup> *Ibid.* **Article 8**

<sup>163</sup> *Ibid.* **Annexe, Règle n°16**

<sup>164</sup> *Ibid.* **Annexe, Règle n°15**

En vertu de la règle n°17 de la Convention, les installations de recyclage autorisées par un État membre doivent « *mettent en place des systèmes, des procédures et des techniques de gestion qui ne présentent pas de risques pour la santé des travailleurs concernés ou la population au voisinage de l'installation de recyclage des navires et qui sont destinés à prévenir, à limiter, à réduire au minimum et, dans la mesure où cela est possible dans la pratique, à éliminer les effets dommageables du recyclage des navires sur l'environnement, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation* »<sup>165</sup>.

Afin de pouvoir atteindre le but voulu, chaque installation doit préparer un plan de recyclage qui résume la politique écologique de la convention, et le but précis de l'installation.

Avant de recevoir un navire dans ces locaux, le chantier de recyclage doit notifier dans un délai raisonnable à l'autorité compétente, en énumérant un certain nombre de données comme le nom du navire, son numéro officiel (n° OMI), nom et adresse du propriétaire etc.<sup>166</sup>. Le chantier doit aussi notifier l'autorité sur le délai d'achèvement du recyclage, et le publier dans un délai de 14 jours qui suivent l'achèvement<sup>167</sup>.

Il y a tout un mécanisme de contrôle sur divers niveaux qui sont prévus par la convention, tel que le concept de notifications aux autorités compétentes. Mais la question qui reste sur le bout des lèvres de tous est : Quelle est l'efficacité de cette Convention ?

Plusieurs personnes et auteurs considèrent que la Convention n'est pas un instrument juridique assez contraignant. Pour eux, la convention néglige de fixer les règles et d'interdire les problèmes centraux de l'industrie de démantèlement. C'est-à-dire les actions effectuées par les acteurs de cette industrie qui nuisent même à l'environnement, et à la santé humaine.

La logique de développement durable veut que l'industrie marche en parallèle avec le principe de protection et conservation des ressources naturelles. Si la Convention a été édictée dans ce but même, pourquoi est-ce qu'elle n'interdit pas les méthodes qui posent les plus grands risques à l'environnement. C'est le « *beaching* ».

---

<sup>165</sup> *Ibid.* Annexe, Règle n°17.1

<sup>166</sup> *Ibid.* Annexe, Règle n°24.2

<sup>167</sup> *Ibid.* Annexe, Règle n°25

La Convention ne néglige pas de mentionner les travailleurs de l'industrie, mais il y a simplement une mention en la matière. Elle ne donne en aucun cas la compétence à elle-même ou à ses parties signataires d'édicter les règles ou de prévoir les normes qui régissent le sort de ces ouvriers des chantiers navals.

Quel est l'avenir qui nous présente l'application de la Convention ? Est-ce pour ça que plusieurs pays hésitent de la ratifier, or permettre son entrée en vigueur. Mais on ne peut nier le fait que même avec des lacunes juridiques et contraignantes, la Convention représente quand même un premier pas envers le développement d'un marché de développement durable de l'industrie de démantèlement des navires.

Il ne faut pas aussi négliger le fait que même si la Convention présente beaucoup de lacune, elle fait mention de l'existence d'autres instruments juridiques qui s'emboîte sur le même domaine. Il y a une articulation entre la Convention de Hong Kong et ces autres instrument internationaux comme la Convention de Bâle<sup>168</sup>.

### 2.2.1.2 Section II : Le « *Green Ship Recycling* »

La Convention de Hong Kong présente le concept de « *Green Ship Recycling* ». Qu'est-ce que c'est cette notion ? Quand il y a mention de la notion de « *Recycling* », il y a automatiquement le concept écologique qui surgit à l'arrière-plan. Mais pourquoi ajouter le terme « *green* » devant recyclage ? Est-ce que cela veut dire que le recyclage lui-même ne suffit pas ?

Le terme « *green* » fait référence à « *(a product or service) not harmful to the environment* »<sup>169</sup>. C'est-à-dire à un produit ou un service qui n'est pas nuisible à l'environnement. Par conséquent, le « *Green Ship Recycling* » est le service de recyclage des navires qui ne porte pas atteinte à l'intégrité de l'environnement.

<sup>168</sup> Tout comme la Convention de Bâle, la Convention de Hong Kong présente comme son outil principal, l'inventaires des matières dangereuses. Elle prévoit aussi des annexes et des catégories de ces matières. En similarité avec la Convention de Bâle.

<sup>169</sup> <https://en.oxforddictionaries.com/definition/green>



En considération de l'action, le service et le but même de recyclage cela peut être perçu comme étant une tautologie. Peut-être le but chercher de mettre l'accent sur le concept écologique de l'industrie peut s'avérer être un détriment car utilisée à la légère la notion devient un euphémisme.

Au contraire, cela met le doigt sur le point de débat de l'industrie de démantèlement aujourd'hui. Les chantiers navals se nomment recycleur des composantes des navires anodin.

Mais le recyclage ne veut certainement pas dire que la façon, les méthodes utilisés pour le faire sont écologiquement rationnelle. Par conséquent, avec la Convention de Hong Kong, il y a une référence expresse qui est faite sur un recyclage écologiquement sûr et rationnel des navires. D'où la notion de « *green ship recycling* ».

Le « *green ship recycling* » est du recyclage qui est considéré comme responsable. Le recyclage responsable plaidé par la convention de Hong Kong consiste à mettre en avance l'importance d'une gestion saine des chantiers.

La Convention de Bâle quant à elle met l'importance sur une gestion responsable des matières dangereuses. C'est un point que la Convention de Hong Kong néglige de faire part dans ses écrits. D'où la subtile différence entre « *shipbreaking* » et « *ship recycling* ».

Il existe une méthode de « *green ship recycling* » particulier, qui est très différente des autres méthodes de démantèlement utilisé sur le marché. Cette méthode n'est pas prévue par la Convention de Hong Kong, mais par d'autres instruments juridiques. C'est une évolution de la méthode d'océanisation.

Elle consiste à recycler des navires ou des épaves en récifs artificiels et elle est très rarement utilisée. « *Un récif artificiel est une structure immergée, construite ou placée délibérément sur le fond marin dans le but d'imiter certaines fonctions d'un récif naturel destinées à protéger, régénérer, concentrer et/ou valoriser les peuplements de ressources marines vivantes.*

*Les objectifs d'un récif artificiel peuvent également être de protéger, restaurer et régénérer des habitats aquatiques, ainsi que de promouvoir la recherche, les possibilités récréatives et l'utilisation de la zone à des fins éducatives »<sup>170</sup>.*

En raison des risques que l'immersion de déchets peut présenter, il y a des réglementations très strictes. Elles sont prévues par la Convention de Londres de 1972. Une directive sur l'implantation des récifs artificiels publiée par l'OMI donne des lignes directrices à suivre dans la matière. Elle propose aux États qui veulent introduire une réglementation dans leur législation nationale de mettre en place un processus d'octroi de permis. Ce système marche avec une « *demande d'autorisation préliminaire* », une « *demande d'autorisation complète* », et une « *étude d'impact sur l'environnement, analyse des coûts/avantages et enquête publique* »<sup>171</sup>.

La directive comporte en outre un annexe n°5 dénommé « *Directives spécifiques pour l'évaluation des navires et pour l'évaluation des plates-formes ou autres ouvrages en mer* »<sup>172</sup>.

## **2.2.2 Chapitre II : La réglementation Européenne et Française**

### **2.2.2.1 Section I : La Règlementation Européenne**

Auparavant, les navires étaient soumis à la législation internationale sur le transfert des déchets. Sous le fondement de l'article 2 de la Convention de Bâle, un navire peut être considéré comme un déchet. « *On entend par « déchets » des substances ou objets qu'on élimine, qu'on a l'intention d'éliminer ou qu'on est tenu d'éliminer en vertu des dispositions du droit national* ».

---

<sup>170</sup> **Organisation Maritime Internationale (OMI) et Programme des Nations Unies sur l'Environnement (PNUE)**, « *Directives pour l'implantation de récifs artificiels* », CPI Books Limited, 2009, ISBN : 978-92-807-3053-1

<sup>171</sup> *Ibid.* **Point 2.3.3**, Page 18 et suivant

<sup>172</sup> *Ibid.* Page 53 et suivant

La réglementation sur le transfert des déchets fonctionne sur un système de notification et d'autorisation. Dans le cas échéant, c'est considéré comme un trafic illicite. Cette convention a été transposée dans le droit de l'UE dans un règlement (CE) n° 1013/2003 concernant le transfert des déchets. Néanmoins, cette réglementation n'était presque jamais appliquée en ce qui concerne un navire en fin de vie, qui sont envoyés pour être démanteler. Pour échapper à cette règle de notification et d'autorisation, les propriétaires ne font pas part de leur intention de faire démanteler le navire aux autorités compétentes.

En raison de l'inefficacité du régime juridique en matière de transfert des déchets pour les navires, la Commission a par conséquent, mise en place une nouvelle réglementation.

C'est le règlement (UE) n° 1257/2013 du 20 novembre 2013. A partir de 2019, tous les navires en fin de vie ou hors commission envoyer pour être démantelé vont être soumis sous les dispositions du règlement et non les dispositions sur le transfert transfrontalier des déchets.

L'objectif de ce règlement est de « *faciliter une ratification rapide de la convention de Hong Kong tant dans l'Union que dans les pays tiers en appliquant aux navires et aux installations de recyclage de navires des contrôles proportionnés sur la base de cette convention* »<sup>173</sup>. Par ailleurs, il a aussi un objectif de limiter le nombre de navire à être démantelé dans les pays tiers, et de « *diriger les navires battant pavillon d'un État membre vers des installations de recyclage de navires qui utilisent des méthodes sûres et écologiquement rationnelles pour démanteler les navires et non de les diriger vers les sites ne correspondant pas aux normes comme cela est actuellement le cas* »<sup>174</sup>.

Dans la vision de « *prévenir, de limiter, de réduire au minimum et, autant que possible dans la pratique, d'éliminer les accidents, les blessures et les autres effets dommageables sur la santé humaine et l'environnement liés au recyclage de navires* »<sup>175</sup>, le règlement met en place un mécanisme afin de renforcer les contrôles et les obligations de chaque partie dans le marché de démantèlement.

---

<sup>173</sup> **Préambule, 5°**, Règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement Européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE

<sup>174</sup> *Ibid.* **Préambule, 7°**

<sup>175</sup> *Ibid.* **Article 1<sup>er</sup>**

Comme prévu par la Convention de Hong Kong, chaque navire devrait disposer d'un inventaire des matières dangereuses<sup>176</sup>. Précédemment le démantèlement, le propriétaire du navire devrait communiquer toutes informations pertinentes concernant le navire à l'installation de recyclage. Il devrait aussi notifié par écrit aux autorités compétentes, de son intention, contenant aussi les informations pertinentes concernant le navire<sup>177</sup>. Ces informations communiquées par les propriétaires vont être utilisé par l'installation de recyclage afin de mettre en place un plan de recyclage du navire en question<sup>178</sup>.

En plus des exigences de la Convention de Hong Kong, le règlement européen met en place un dispositif particulier. Le dispositif consiste à créer une liste européenne, des installations de recyclages agréées par la Commission. Le règlement prévoit une liste des exigences techniques auxquelles devront répondre ces installations afin d'apparaître sur la liste<sup>179</sup>.

La liste a été publiée dans une décision d'exécution (UE) n° 2016/2323 de la Commission du 19 décembre 2016 établissant la liste européenne des installations de recyclage de navires conformément au règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil relatif au recyclage des navires. Tous les instruments prévus par le règlement est une transposition fidèle de la Convention de Hong Kong.

### 2.2.2.2 Section II : Le Droit interne français

La France est parmi les premiers États a ratifié la Convention de Hong Kong. Il existe dans son droit interne une loi n° 2012-1290 du 22 novembre 2012 autorisant la ratification de la convention de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires.

---

<sup>176</sup> *Ibid.* **Article 5**

<sup>177</sup> *Ibid.* **Article 6**

<sup>178</sup> *Ibid.* **Article 7**

<sup>179</sup> *Ibid.* **Article 13**

Etant un État membre de la Convention de Bâle, les mêmes dispositions applicables à l'UE a été transposé dans le droit interne français. Par conséquent, le navire a démantelé été régi par le régime juridique de transfert transfrontalier des déchets. Avec la ratification de Hong Kong, et le règlement européen n°1257/2013, ce dernier va être régi par le régime prévu par le règlement. « *Le règlement a une portée générale. Il est obligatoire dans tous ses éléments et il est directement applicable dans tout État membre* »<sup>180</sup>.

### 2.2.3 Chapitre III : La REP - Responsabilité Elargie des Producteurs

La REP est le dispositif qui s'inspire d'un grand principe fondamental du droit de l'Environnement ; le principe pollueur payeur. Dans la ligné de la théorie des externalités économiques, les acteurs économiques telle que les entreprises qui mettent un produit sur le marché doit prendre en charge toute ou en partie la gestion des déchets qui proviennent de leurs produits. D'où la notion de responsabilité élargie du producteur. Le producteur est la « *Personne, pays, entreprise qui produit un bien économique* »<sup>181</sup>.

C'est la gestion éco responsable des déchets qui proviennent des produits finaux émanant de ces entreprises. Cette éco responsabilité fonctionne dans le concept de développement durable et de l'écologie dans l'économie.

Ces producteurs procèdent à cette gestion à travers les éco organismes. « *Un éco-organisme est une société de droit privé investie par les pouvoirs publics de la mission d'intérêt général de prendre en charge, dans le cadre de la Responsabilité Elargie des Producteurs (REP), la fin de vie des équipements qu'ils mettent sur le marché* »<sup>182</sup>.

<sup>180</sup> **Article 288**, du Traité sur le fonctionnement de l'Union Européen

<sup>181</sup> <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/producteur/64124>

<sup>182</sup> <https://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89co-organisme>

La REP a été mentionnée pour la première fois par l'OCDE. Elle a été consacrée en France dans une loi du 15 juillet 1975<sup>183</sup>, « *En application du principe de responsabilité élargie du producteur, il peut être fait obligation aux producteurs, importateurs et distributeurs de ces produits ou des éléments et matériaux entrant dans leur fabrication de pourvoir ou de contribuer à la prévention et à la gestion des déchets qui en proviennent* »<sup>184</sup>.

En France, c'est le pays où la REP est la plus développée avec 20 filières. La loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte a introduit en France un nouveau secteur où la REP va être appliqué. « *A compter du 1er janvier 2017, toutes les personnes physiques ou morales qui mettent sur le marché national à titre professionnel des navires de plaisance ou de sport sont tenues de contribuer ou de pourvoir au recyclage et au traitement des déchets issus de ces produits.*

*Les modalités d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État* »<sup>185</sup>.

Le bateau de plaisance est défini par l'article R4000-1 du Code des Transports comme le « *bateau utilisé par une personne physique ou morale de droit privé soit pour son usage personnel à des fins notamment de loisir ou de sport, soit pour la formation à la navigation de plaisance* »<sup>186</sup>.

Les BPHU qui sont démantelés est une activité déficitaire. La question était de savoir qui va supporter les coûts. En vue du fait qu'ils sont considérés comme des déchets en vertu de l'article L541-1-1 du Code de l'Environnement<sup>187</sup>, un décret a été mis en place pour l'encadrement et la gestion du recyclage et traitement des déchets issus des bateaux de plaisance<sup>188</sup>.

---

<sup>183</sup> Loi n° 75-633 du 15 juillet 1975 relative à l'élimination des déchets et à la récupération des matériaux

<sup>184</sup> **Article L541-10** du Code de l'Environnement

<sup>185</sup> **Article 89**, La loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte

<sup>186</sup> **Article R4000-1, 6°** du Code des Transports

<sup>187</sup> « *Déchet : toute substance ou tout objet, ou plus généralement tout bien meuble, dont le détenteur se défait ou dont il a l'intention ou l'obligation de se défaire* »

<sup>188</sup> Le décret n° 2016-1840 du 23 décembre 2016 relatif au recyclage et au traitement des déchets issus des bateaux et navires de plaisance ou de sport

Malheureusement, l'échéance prévue par la loi de 2015 a été repoussée une première fois pour le 1<sup>er</sup> janvier 2018 par la loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue. Cela est en raison des débats entre le gouvernement, la FIN et l'APER. Selon ces dernières, il n'y avait pas assez de délai suffisant pour mettre en place un modèle économique cohérent marquer aussi par l'absence d'une étude d'impact.

« Cette REP reposera sur deux sources de financement : une quote-part du droit annuel de Francisation (DAFN), portée progressivement sur 5 ans de 2 à 5% pour financer la déconstruction du stock historique, conformément à la loi votée et une éco contribution fixée par un nouvel éco organisme »<sup>189</sup>.

La FIN a fait un recours devant le Conseil d'État pour l'annulation du décret sur le recyclage et traitement des déchets issus des bateaux de plaisance<sup>190</sup> sur les moyens suivants :

- Elle a évoqué l'incompétence du pouvoir réglementaire pour instaurer une écocontribution ;
- Que le dispositif aurait un caractère rétroactif ;
- Et qu'il méconnaîtrait le principe d'égalité car il ne ferait pas contribuer les particuliers qui mettent des bateaux d'occasions sur le marché.

Dans une décision du 28 décembre 2017 le Conseil d'État « *Considérant qu'il résulte de tout ce qui précède que la Fédération des industries nautiques n'est pas fondée à demander l'annulation du décret qu'elle attaque* »<sup>191</sup>.

L'application du dispositif a encore été repoussée pour le 1<sup>er</sup> janvier 2019<sup>192</sup> par la loi n° 2017-1837 du 30 décembre 2017 de finances pour 2018. La raison est l'absence de l'existence de cette éco-organisme qui devrait être mis en place par la FIN.

---

<sup>189</sup> <https://www.fin.fr/actus/assemblee-generale-de-la-fin-2017-une-annee-de-progres-et-de-nouvelles-synergies>

<sup>190</sup> Le décret n° 2016-1840 du 23 décembre 2016 relatif au recyclage et au traitement des déchets issus des bateaux et navires de plaisance ou de sport

<sup>191</sup> Conseil d'État, 6<sup>ème</sup> chambre, 28/12/2017, n°408425, Inédit au recueil Lebon

<sup>192</sup> **Article L541-10-10** du Code de l'Environnement

Début 2018, la FIN a établi que c'est l'APER qui va préfigurer comme l'éco-organisme « *L'association APER accompagne depuis dix ans la déconstruction des bateaux de plaisance et il nous est apparu naturel que ses statuts évoluent et rassemblent tous les metteurs sur le marché et les importateurs qui le souhaitent. L'accompagnement de la FIN permet à cet éco organisme de bénéficier d'une solidité, d'une expertise et d'un savoir-faire uniques* »<sup>193</sup>.

Sur son site internet, l'APER dispose que, le BPHU est considéré comme un déchet. Le propriétaire est responsable d'un recyclage écologiquement sûr et rationnel. Il a le choix entre plusieurs entreprises de recyclages agréées par l'APER<sup>194</sup>.

La filière de la REP pour les bateaux de plaisance est peut-être un pas en avant dans le futur du démantèlement et recyclage écologiquement sûr et rationnelle des navires. Ce dispositif peut devenir un exemple afin de créer une filière de REP pour les navires de commerce. Mais cette question reste ouverte.

## Conclusion

Il est difficile d'ignorer l'importance que le domaine de commerce et échange maritime porte sur l'économie mondiale. Ergo, il est aussi difficile d'ignorer tout ce qui découle de ce domaine. C'est-à-dire, la construction des navires, son fonctionnement et aussi son démantèlement ou recyclage. L'industrie de démantèlement et recyclage s'est développée en un marché à part entière avec un impact global. On ne peut nier le fait qu'elle porte beaucoup d'effets positifs. Elle contribue à l'économie mondiale, car c'est un marché qui offre des emplois à des milliers d'ouvriers. Cela surtout dans les pays du Tiers-monde, qui dominent le marché, comme l'Inde, le Bangladesh, le Pakistan. Le recyclage des composantes de valeur telle que le ferraille d'acier est réinséré dans le marché, par conséquent, aide à réduire l'exploitation des ressources naturelles de minerai de fer.

---

<sup>193</sup> Jean-Paul Chapeleau, élu Président de l'APER, <https://www.fin.fr/actus/assemblee-generale-de-la-fin-2017-une-annee-de-progres-et-de-nouvelles-synergies>

<sup>194</sup> <https://www.aper.asso.fr/recycler-son-bateau/>



Mais cette industrie est aussi porteuse de beaucoup de conséquences négatives. Le démantèlement et le recyclage des navires est connu mondialement comme étant une activité dangereuse et polluante pour l'Homme et l'environnement.

La solution, c'est de trouver un moyen de concilier l'aspect économique et l'aspect écologique de cette industrie. Pour y arriver, il faut créer et mettre en place des régimes et des instruments juridiques efficaces. Les instruments juridiques internationaux qui existent déjà sont arrivés à un point de stagnation. Car ils n'évoluent pas avec l'ensemble du marché.

Les préoccupations écologiques sont aujourd'hui mises en avant dans tous les aspects économiques et sur les marchés à l'échelle internationale.

La Convention de Hong Kong de 2009 n'est qu'un début, et un pas en avant pour pouvoir procéder aux changements nécessaires. Néanmoins, aujourd'hui, le mouvement reste léthargique.

La France fait partie des très peu de pays qui ont pris l'initiative de faire ce changement. Non seulement par la ratification de la Convention de Hong Kong, mais aussi par la mise en place d'un dispositif qui transcende le statut actuel du marché. C'est la REP. Même si c'est un instrument applicable seulement à des bateaux de plaisance, peut-être peut-il devenir un modèle afin de permettre une transition de la REP aux navires de commerces

## Table des matières

<b>Introduction</b> .....	5
<b>1 PREMIÈRE PARTIE : LE DÉMANTÈLEMENT DES NAVIRES, UNE ACTIVITÉ HISTORIQUEMENT ÉCONOMIQUE</b> .....	11
<b>1.1 Titre Premier : Le navire à démanteler : Un bien particulier</b> .....	12
1.1.1 Chapitre Premier : Le Navire, les Epaves, les autres Bâtiments de mer et les déchets	12
1.1.1.1 Section I : La distinction entre navire, épave et autres bâtiments de mer ...	12
1.1.1.2 Section II : Le mouvement transfrontalier des déchets .....	15
1.1.2 Chapitre II : Un bien particulier économiquement valorisé .....	18
1.1.2.1 Section I : La valeur économique du navire .....	18
1.1.2.2 Section II : La problématique sociale du marché de démantèlement .....	20
<b>1.2 Titre Deuxième : Un marché valorisant ce bien particulier</b> .....	21
1.2.1 Chapitre I : L'étendu du marché.....	21
1.2.1.1 Section I : Aux Acteurs .....	21
1.2.1.1.1 §1. Propriétaires des navires .....	22
1.2.1.1.2 §2. Le Cash Buyer.....	23
1.2.1.1.3 §3. Les Chantiers Navals .....	24
1.2.1.1.4 §4. Les États.....	26
1.2.1.1.5 §5. Les Organisations Internationales.....	28
1.2.1.2 Section II : A l'International.....	30
1.2.1.2.1 §1. Les Pays dominant le marché .....	30
1.2.1.2.1.1 A. L'Inde .....	30
1.2.1.2.1.2 B. Bangladesh .....	32
1.2.1.2.1.3 C. La Chine .....	34
1.2.1.2.1.4 D. Pakistan .....	36
1.2.1.2.1.5 E. La Turquie .....	37
1.2.1.2.2 §2. La Filière Européenne.....	37
1.2.2 Chapitre II : Le régime juridique du marché .....	39
1.2.2.1 Section I : Quel régime applicable ?.....	39
1.2.2.2 Section II : Les Contrats Types .....	41

1.2.2.2.1	§1. DEMOLISHCON .....	41
1.2.2.2.2	§2. SALEFORM .....	42
1.2.2.2.3	§3. RECYCLECON .....	43

## **2 DEUXIÈME PARTIE : LE DÉMANTÈLEMENT DES NAVIRES UNE ACTIVITÉ AUJOURD’HUI NÉCESSAIREMENT ÉCOLOGIQUE .....** 46

### **2.1 Titre Premier : Les conséquences écologiques d’un marché ancré sur l’économie .....** 47

2.1.1	Chapitre I : Les méthodes de démantèlement des navires .....	48
2.1.1.1	Section I : Les méthodes Standard et les méthodes « <i>Sub Standard</i> » .....	48
2.1.1.2	Section II : Les Préjudices et Dommages causés à l’Environnement .....	50
2.1.2	Chapitre II : Les préludes d’un changement .....	52
2.1.2.1	Section I : Les grands principes du droit de l’Environnement .....	52
2.1.2.1.1	§1. Principe d’Intégration des exigences environnementales et de développement durable .....	52
2.1.2.1.2	§2 Principe de Prévention et de Précaution .....	53
2.1.2.1.2.1	A. Principe de Prévention .....	53
2.1.2.1.2.2	B. Principe de Précaution .....	54
2.1.2.1.3	§3. Principe Pollueur Payeur .....	56
2.1.2.2	Section II : L’Engagement de la responsabilité des acteurs .....	58
2.1.2.2.1	§1. La responsabilité Civile .....	58
2.1.2.2.2	§2. La responsabilité Pénale .....	61
2.1.2.2.3	§3. Une responsabilité Internationale Publique ? .....	63

### **2.2 Titre Deuxième : La nécessité d’une réglementation protectrice .....** 65

2.2.1	Chapitre I : La Convention Internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires du 15 mai 2009 .....	65
2.2.1.1	Section I : Les dispositions de la Convention de Hong Kong .....	66
2.2.1.2	Section II : Le « <i>Green Ship Recycling</i> » .....	72
2.2.2	Chapitre II : La réglementation Européenne et Française .....	74
2.2.2.1	Section I : La Règlements Européenne .....	74
2.2.2.2	Section II : Le Droit interne français .....	76
2.2.3	Chapitre III : La REP - Responsabilité Elargie des Producteurs .....	77

### **Conclusion.....** 80

**Bibliographie** ..... 85

**Annexes** ..... 91

## Bibliographie

### Traité et Manuels

- **A. Montas**, « *Droit Maritime* », 2ème Edition Vuibert
- **E. Truilhe**, *Cours de Droit de l'Environnement*, Master 1 Droit des Affaires année universitaire 2016-2017
- **Jacques Sironneau, Jean-Marie Massin, Héroïse Benelbaz, Emmanuel Steinmann, et Pauline Hili**, *Le Lamy Environnement – l'Eau*, Partie 5, Wolters Kluwer
- **J. Beurier**, « *Droit Maritimes* », Dalloz Action, 3ème édition
- **P. Bonassies et C. Scalpel**, « *Traité de Droit Maritime* », 3ème édition LGDJ, 2016
- **P. Delbecque**, « *Droit Maritime* », Précis Dalloz, 13 édition

### Thèses et Mémoires

- **Elin Engelsen Geitle**, « *La démolition des navires* », CDMT, 2013
- « *Le Régime Juridique des navires en fin de vie* », Faculté de Nantes, M1, 2013
- **Pierre -Yves Bellone**, « *La déconstruction des navires* », MDMT, 2006/2007
- « *Vers un démantèlement encadré des navires* », Ecole Administrative des Affaires Maritimes, 2013

### Articles

- **Agnès Royer-Fleury**, « Le sort des navires abandonnés chez les professionnels de la filière du nautisme », *DMF n°797, Décembre 2017*, Page 1000
- **Alain Lepigeon**, « Un site de déconstruction pour la plaisance à Fréjus », Page 9, *Le Marin*, 18 Janvier 2018
- **Anand M. Hiremath, Sachin Kumar Pandey, Shyam R. Asolekar**, « Development of ship-specific recycling plan to improve health safety and environment in ship recycling yards », *Journal of cleaner production 116 (2016)*, Pages 279-298

- **Benjamin Chabert**, « Dakar purge les épaves de ses quais », *Le marin*, 21 septembre 2017, Page 24.
- **Carole Lanzi**, « Maersk se lance dans le démantèlement », 19 avril 2018, Page 12, *Le Marin*
- **Carole Lanzi**, « Radioactivité : La justice bangladaise interdit la démolition d'un FPSO », Page 12, *Le Marin*, 9 Novembre 2017
- **Coralie Chochin**, « En Nouvelle-Calédonie, on se demande que faire des navires abandonnés », Page 4, *Le Marin*, 19 Octobre 2017
- **Hasan Ruhan Rabbia, Aevelina Rahmanb**, « Ship Breaking and Recycling Industry of Bangladesh; Issues and Challenges », *Procedia Engineering 194 (2017), Elsevier*, Pages 254 – 259
- **Hervé Diess**, « 668 navires démantelés sur une plage », Page 32, *Journal de la Marine Marchande*, 17 février 2017
- **Hervé Diess**, « En Asie du Sud, fin de vie des navires et de salariés », Page 19, *Journal de la Marine Marchande*, 25 novembre 2016
- **Hervé Diess**, « En Asie, sous les navires, la plage », Page 24, *Journal de la Marine Marchande*, 10 juin 2016
- **Hervé Diess**, « Le Bangladesh dépasse L'inde », Page 24, *Journal de la Marine Marchande*, 12 février 2016
- **Hervé Diess**, « Les chantiers d'Alang seraient conformes aux normes internationales », Page 20, *Journal de la Marine Marchande*, 4 mars 2016
- **Holly H. Hillyer**, « The Hard Reality of Breaking Up: The Global Transboundary Movement of Ocean Vessel Demolition and Waste », *Vermont Journal of Environmental Law Vol.13 (2012) Pages 755-795*
- **Juan Ignacio Alcaide, Francisco Piniella, Emilio Rodriguez-Diaza**, « The mirror flags: ship registration in globalised ship breaking », *Transportation Research Part D 48 (2016), Elsevier*, pages 378-392,
- **Jun-ki Choi, Daniel Kelly, Sean Murphy, Dilip Thangamani**, « Economic and Environmental perspectives of end-of-life ship management », *Resources, Conservation and Recycling, Elsevier*, Volume 107, February 2016, Pages 82-91
- **K.P. Jain, J.F.J. Pruyn, J.J. Hopman**, « Quantitative assessment of material composition of end-of-life ships using onboard documentation », *Resources, Conservation and Recycling, Elsevier*, Volume 107, February 2016, Pages 1-9
- **Laurent Radisson**, « Déchet de navires : la filière de responsabilité élargie des producteurs de nouveau repoussée », 22 Janvier 2018, *Actu Environnement*,

<https://www.actu-environnement.com/ae/news/dechets-navires-filiere-rep-2019-30499.php4>

- **Martine Le Bihan Guénolé**, « Bateaux de plaisance et économie circulaire », *DMF 2017*, n°793 du 7 janvier 2017
- **Mireya Castillo Daudi**, « La Convention Internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires du 15 mai 2009 : Le texte et le contexte », *Revue Juridique de l'Environnement, Lavoisier, 2014/3, Volume 39*, Pages 513 à 531
- **Marex**, « India prepares to ratify the Hong Kong Convention », 2 Décembre 2017 : <https://maritime-executive.com/article/india-prepares-to-ratify-the-hong-kong-convention>
- **Martine Le Bihan Guénolé**, « La Fin du Navire », *DMF 2006*, P.446
- **Olivier Meleynec**, « La filière de déconstruction des bateaux de plaisance se met en place », Page 32, *Le Marin*, 29 mars 2018
- **Patrick Chaumette**, « OIT : Recueil de Directives sur la Sécurité et la Santé dans le secteur de la construction et de la réparation navales », *Centre de Droit Maritime et Océanique, ERC Human Sea n° 340770*, 7 mai 2018, <https://humansea.hypotheses.org/1041>
- **Rachida Boughriet**, « Démantèlement des Navires : L'Europe manque d'une véritable filière », *Actu Environnement*, 14 Avril 2017 : <https://m.actu-environnement.com/actualites/avis-cese-demantelement-navires-europe-28830.html>
- « Recyclage des Navires », 10 Février 2017 : [www.ecologie-solidaire.gouv.fr/recyclage-des-navires](http://www.ecologie-solidaire.gouv.fr/recyclage-des-navires)
- « Ship to become second largest intentional reef », 25 Mai 2009 : [http://www.nbcnews.com/id/30928775/ns/us\\_news-life/t/ship-become-second-largest-intentional-reef/#.W13PAM3jLMJ](http://www.nbcnews.com/id/30928775/ns/us_news-life/t/ship-become-second-largest-intentional-reef/#.W13PAM3jLMJ)
- **Sohanur Rahmana**, « Aspects and Impacts of Ship Recycling in Bangladesh », *Procedia Engineering 194 (2017), Elsevier, Pages 268 – 275*
- **Yen-Chiang Chang, Nannan Wang, Onur Sabri Durak**, « Ship recycling and marine pollution », *Marine pollution Bulletin 60 (2010), Elsevier*, pages 1390-1396
- **Zunfeng Du, Haiming Zhu, Qingji Zhou, Yiik Diew Wong**, « Challenges and solutions for ship recycling in china », *Ocean Engineering 137 (2017), Elsevier*, pages 429 – 439

## **Rapports Publics**

- **Avis du Comité économique et social européen** sur « *La démolition navale et la société du recyclage* », (2017/C 034/06)
- **Directive sur la responsabilité environnementale, Protéger les ressources naturelles de l'Europe**, 2013 : [http://ec.europa.eu/environment/legal/liability/pdf/eld\\_brochure/FR.pdf](http://ec.europa.eu/environment/legal/liability/pdf/eld_brochure/FR.pdf)
- **NGO Shipbreaking Platform Annual Report 2017**, Edité par : Ingvild Jenssen, Nicola Mulinaris, Francesca Carlsson, Christian Skrivervik, Publié le 7 Juin 2018
- **NGO Shipbreaking Platform**, Fact Sheet: Why End of Life Vessels Are Toxic: [www.shipbreakingplatform.org](http://www.shipbreakingplatform.org)
- **CI COFFI Yao Emmanuel D. Commandant du Port d'Abidjan**, « *Conséquences de l'abandon d'un navire et des épaves sur l'exploitation portuaire et la sécurité de la navigation* », Séminaire sur les navires abandonnés et les épaves maritimes, 27-29 Mars 2018, Abidjan.
- **International Federation for Human Rights**, “*Child Breaking Yards, Child Labour in the Ship Recycling Industry in Bangladesh*”, 2008.
- **Jacky Bonnemains et Charlotte Nihart**, « *Les dommages causés par les épaves maritimes sur l'environnement* », Séminaire ARSTM/ISMI – Abidjan, 27-29 mars 2018, Robin des Bois
- **Jacques Beall**, « *La politique européenne de transport maritime au regard des enjeux de développement durable et des engagements climat* », Avis du Conseil économique, social et environnemental, séance du 12 avril 2017
- **Organisation Maritime Internationale (OMI) et Programme des Nations Unies sur l'Environnement (PNUE)**, « *Directives pour l'implantation de récifs artificiels* », CPI Books Limited, 2009, ISBN : 978-92-807-3053-1
- **OIT MECPS/2018/6** – Rapport Final, Réunion d'experts en vue d'adopter une version révisée du Recueil de directives pratiques sur la sécurité et la santé dans le secteur de la construction et de la réparation navales (Genève, 22-26 janvier 2018), *Bureau international du Travail, Département des politiques sectorielles, Genève, BIT*, 2018.
- **Panorama ADEME (Agence de l'Environnement et de la maîtrise de l'énergie)**, « *Les filières à responsabilité élargie du producteur* », ADEME édition Juin 2017
- **Projet d'articles de la CDI sur la responsabilité de l'État pour fait internationalement illicite**, annexe à la résolution 56/83 de l'Assemblée générale en date du 12 décembre 2001, et rectifier par document A/56/49 (Vol. I) /Corr.3, 2001
- **Rapport Brundtland** « *Notre Avenir à tous* », La Commission Mondiale sur l'Environnement et le Développement de L'ONU, 1987



- **RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL** sur la faisabilité d'un instrument financier qui faciliterait le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 8 Août 2017.
- **Résolution de l'Institut de Droit International**, Session de Strasbourg – 1997, « *La responsabilité en droit international en cas de dommages causés à l'environnement* ».
- **Science for Environment Policy**: « *The Turkish shipbreaking industry: review of environmental, health and safety issues* » : European Commission DG Environment News Alert Service, edited by SCU, The University of the West of England, Bristol.
- « *Shipbreaking bulletin of information and analysis on ship demolition* », n°51, Robin des Bois, May 17, 2018

### **Sites Internet**

- <http://www.californiashipstoreefs.org> Site internet d'une Organisation Américaine, **California Ships to Reefs**
- [https://fr.m.wikipedia.org/wiki/Récif\\_artificiel](https://fr.m.wikipedia.org/wiki/Récif_artificiel): Définition du « *récif artificiel* »
- <http://sciencenetlinks.com/science-news/science-updates/ships-reefs/> : « *Ships to reefs \_ sinking old warships creates new habitats for marine species* ».
- <http://www.shipbreakingplatform.org/>
- <http://www.robindesbois.org>
- <https://www.bimco.org>
- [https://en.wikipedia.org/wiki/Scuttling\\_of\\_the\\_French\\_fleet\\_in\\_Toulon](https://en.wikipedia.org/wiki/Scuttling_of_the_French_fleet_in_Toulon) : Sabordage
- <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/The-Hong-Kong-International-Convention-for-the-Safe-and-Environmentally-Sound-Recycling-of-Ships.aspx>
- <http://www.imo.org/fr/OurWork/Environment/ShipRecycling/Pages/Default.aspx>
- <http://www.imo.org/fr/OurWork/Environment/LCLP/Pages/default.aspx>
- <http://www.imo.org/fr/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Nairobi-International-Convention-on-the-Removal-of-Wrecks.aspx>
- <http://www.ilo.org/global/lang--en/index.htm>
- <http://www.wirana.com/green-recycling/>
- <http://www.itfglobal.org/fr/transport-sectors/seafarers/in-focus/flags-of-convenience-campaign/>

- <http://www.un.org/fr/sections/about-un/overview/index.html>
- <http://www.imo.org/fr/About/Pages/Default.aspx>
- <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Anti-foulingSystems/Documents/FOULING2003.pdf>
- <https://www.un.org/youthenvoy/fr/2013/08/pnue-programme-nations-unies-lenvironnement/>
- <https://www.fin.fr/actus/assemblee-generale-de-la-fin-2017-une-annee-de-progres-et-de-nouvelles-synergies>
- <https://www.aper.asso.fr/recycler-son-bateau/>

## **Annexes**

**Annexe I : DEMOLISHCON**

**pages 92-93**

**Annexe II : SALEFORM 2012**

**pages 94-101**

**Annexe III : RECYCLECON**

**pages 102-111**

1. Place and Date of Contract

**BIMCO STANDARD CONTRACT FOR THE SALE OF VESSELS FOR DEMOLITION AND RECYCLING**  
**CODE NAME: "DEMOLISHCON"**



PART I

2. Sellers/Place of business (state full style and address)

3. Buyers/Place of business (state full style and address)

4. Managers of the Vessel (state full style and address)

5. Registered Owners' P&I Club

6. Name of Vessel (state also previous names, if any)

7. Type of Vessel

8. Year and place built  
/

9. Flag

10. Place of registry

11. IMO number

12. Class

13. Hull construction

14. GT/NT (as per registry certificate)  
/

15. Loa/Lbp (as per registry certificate)

16. Breadth moulded (as per registry certificate)

17. Depth moulded (as per registry certificate)

18. Deadweight max. SSW (state metric or long tons)

19. Approximate arrival draft fore/aft [\(Cl. 8.1\)](#)

20. Light Displacement Tonnage in long tons [\(Cl. 12\)](#)

21. Permanent ballast, if any

22. Removals (state removals including hired items, if any) [\(Cl. 11\)](#)

23. Generators (number, make, model, power, voltage, frequency)

24. Main engine (make, model, power)

25. Working propeller(s) (number and material)

26. Spare propeller (number and material)

27. Spare tail shaft

28. Spare anchor/chain

**For Dry Cargo Vessels:**

**For Tankers:**

29. Reefer space (type of insulation)

30. Heating coils (place and material)

31. Cargo gear

32. Deck/Steam/Cargo lines (material)

33. Hold/Hatches

34. Cargo tanks coating (condition)

35. Ballast tanks coating (condition)

Printed by BIMCO's idea

Copyright, published by BIMCO, Copenhagen. Issued November, 2004. (First issued

continued

"DEMOLISHCON" BIMCO STANDARD CONTRACT FOR THE SALE OF VESSELS FOR DEMOLITION AND RECYCLING

Printed by BIMCO's idea

36. Trading history and last five cargoes	
37. Purchase Price in figures and letters (state both lump sum price and the equivalent price per long ton light displacement)( <a href="#">Cl. 2</a> ) (a) Lump sum price (b) Equivalent price per long ton light displacement	
38. Deposit ( <a href="#">Cl. 3</a> ) (a) State percentage of purchase price  (b) State name and place of bank to which the deposit shall be paid	39. Sellers' bank (state name and place and bank account details to which the balance of the purchase price shall be paid) ( <a href="#">Cl. 4</a> )
40. Financial Documentation ( <a href="#">Cl. 5</a> ) (a) State place of closing  (b) State by whom bill of sale shall be legalised or apostilled  (c) State number of commercial invoice(s)	41. Place of delivery ( <a href="#">Cl. 8.1</a> )
	42. Time of delivery ( <a href="#">Cl. 9.1</a> )
	43. Cancelling date ( <a href="#">Cl. 9.1</a> )
44. Buyers' watchmen ( <a href="#">Cl. 15</a> )	45. Dispute Resolution (state <a href="#">21.1</a> , <a href="#">21.2</a> or <a href="#">21.3</a> ; if <a href="#">21.3</a> agreed place of arbitration <u>must</u> be stated)( <a href="#">Cl. 21</a> )
46. Notices (state postal and cable address, e-mail and telefax number for serving notice and communication to the Sellers)( <a href="#">Cl. 22.2</a> )	47. Notices (state postal and cable address, e-mail and telefax number for serving notice and communication to the Buyers)( <a href="#">Cl. 22.2</a> )
48. Numbers of additional clauses covering special provisions, if agreed	

**The Sellers shall not be held responsible for any errors, omissions and/or overall condition of the Vessel upon arrival at the place of delivery except for the items specified in this PART I**

It is mutually agreed between the party named in Box 2 (hereinafter referred to as "the Sellers") and the party named in Box 3 (hereinafter referred to as "the Buyers") that on the date of this Contract the Sellers have sold and the Buyers have bought the Vessel described in PART I hereof (hereinafter referred to as "the Vessel") on the terms and conditions contained in this Contract consisting of PART I including additional clauses, if any agreed and stated in Box 48, and PART II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I shall prevail over those of PART II to the extent of such conflict but no further.

Signature	Signature
-----------	-----------

# MEMORANDUM OF AGREEMENT

Norwegian Shipbrokers' Association's  
Memorandum of Agreement for sale and  
purchase of ships. Adopted by BIMCO in 1956.  
Code-name  
**SALEFORM 2012**  
Revised 1966, 1983 and 1986/87, 1993 and 2012

Explanatory Notes for SALEFORM 2012 are available from BIMCO at www.bimco.org

Printed by BIMCO's

Copyright: Norwegian Shipbrokers' Association, Oslo.  
Published by Norwegian Shipbrokers' Association, Oslo and BIMCO, Copenhagen

Dated: _____	1
_____(Name of sellers), hereinafter called the "Sellers", have agreed to sell, and	2
_____(Name of buyers), hereinafter called the "Buyers", have agreed to buy:	3
Name of vessel: _____	4
IMO Number: _____	5
Classification Society: _____	6
Class Notation: _____	7
Year of Build: _____ Builder/Yard: _____	8
Flag: _____ Place of Registration: _____ GT/NT: _____ / _____	9
hereinafter called the "Vessel", on the following terms and conditions:	10
<b>Definitions</b>	11
"Banking Days" are days on which banks are open both in the country of the currency stipulated for the Purchase Price in <a href="#">Clause 1</a> (Purchase Price) and in the place of closing stipulated in <a href="#">Clause 8</a> (Documentation) and _____ (add additional jurisdictions as appropriate).	12 13 14
"Buyers' Nominated Flag State" means _____ (state flag state).	15
"Class" means the class notation referred to above.	16
"Classification Society" means the Society referred to above.	17
"Deposit" shall have the meaning given in <a href="#">Clause 2</a> (Deposit)	18
"Deposit Holder" means _____ (state name and location of Deposit Holder) or, if left blank, the Sellers' Bank, which shall hold and release the Deposit in accordance with this Agreement.	19 20
"In writing" or "written" means a letter handed over from the Sellers to the Buyers or vice versa, a registered letter, e-mail or telefax.	21 22
"Parties" means the Sellers and the Buyers.	23
"Purchase Price" means the price for the Vessel as stated in <a href="#">Clause 1</a> (Purchase Price).	24
"Sellers' Account" means _____ (state details of bank account) at the Sellers' Bank.	25
"Sellers' Bank" means _____ (state name of bank, branch and details) or, if left blank, the bank notified by the Sellers to the Buyers for receipt of the balance of the Purchase Price.	26 27
<b>1. Purchase Price</b>	28
The Purchase Price is _____ (state currency and amount both in words and figures).	29
<b>2. Deposit</b>	30
As security for the correct fulfilment of this Agreement the Buyers shall lodge a deposit of _____ % (_____ per cent) or, if left blank, 10% (ten per cent), of the Purchase Price (the "Deposit") in an interest bearing account for the Parties with the Deposit Holder within three (3) Banking Days after the date that:	31 32 33 34
(i) this Agreement has been signed by the Parties and exchanged in original or by e-mail or telefax; and	35 36
(ii) the Deposit Holder has confirmed in writing to the Parties that the account has been opened.	37 38
The Deposit shall be released in accordance with joint written instructions of the Parties.	39
Interest, if any, shall be credited to the Buyers. Any fee charged for holding and releasing the Deposit shall be borne equally by the Parties. The Parties shall provide to the Deposit Holder all necessary documentation to open and maintain the account without delay.	40 41 42

<b>3. Payment</b>	43
On delivery of the Vessel, but not later than three (3) Banking Days after the date that Notice of Readiness has been given in accordance with <a href="#">Clause 5</a> (Time and place of delivery and notices):	44 45 46
(i) the Deposit shall be released to the Sellers; and	47
(ii) the balance of the Purchase Price and all other sums payable on delivery by the Buyers to the Sellers under this Agreement shall be paid in full free of bank charges to the Sellers' Account.	48 49 50
<b>4. Inspection</b>	51
(a)* The Buyers have inspected and accepted the Vessel's classification records. The Buyers have also inspected the Vessel at/in _____ (state place) on _____ (state date) and have accepted the Vessel following this inspection and the sale is outright and definite, subject only to the terms and conditions of this Agreement.	52 53 54 55
(b)* The Buyers shall have the right to inspect the Vessel's classification records and declare whether same are accepted or not within _____ (state date/period).	56 57
The Sellers shall make the Vessel available for inspection at/in _____ (state place/range) within _____ (state date/period).	58 59
The Buyers shall undertake the inspection without undue delay to the Vessel. Should the Buyers cause undue delay they shall compensate the Sellers for the losses thereby incurred.	60 61
The Buyers shall inspect the Vessel without opening up and without cost to the Sellers.	62
During the inspection, the Vessel's deck and engine log books shall be made available for examination by the Buyers.	63 64
The sale shall become outright and definite, subject only to the terms and conditions of this Agreement, provided that the Sellers receive written notice of acceptance of the Vessel from the Buyers within seventy-two (72) hours after completion of such inspection or after the date/last day of the period stated in <a href="#">Line 59</a> , whichever is earlier.	65 66 67 68
Should the Buyers fail to undertake the inspection as scheduled and/or notice of acceptance of the Vessel's classification records and/or of the Vessel not be received by the Sellers as aforesaid, the Deposit together with interest earned, if any, shall be released immediately to the Buyers, whereafter this Agreement shall be null and void.	69 70 71 72
* <a href="#">4(a)</a> and <a href="#">4(b)</a> are alternatives; delete whichever is not applicable. In the absence of deletions, alternative <a href="#">4(a)</a> shall apply.	73 74
<b>5. Time and place of delivery and notices</b>	75
(a) The Vessel shall be delivered and taken over safely afloat at a safe and accessible berth or anchorage at/in _____ (state place/range) in the Sellers' option.	76 77
Notice of Readiness shall not be tendered before: _____ (date)	78
Cancelling Date (see <a href="#">Clauses 5(c), 6 (a)(i), 6 (a) (iii)</a> and <a href="#">14</a> ): _____	79
(b) The Sellers shall keep the Buyers well informed of the Vessel's itinerary and shall provide the Buyers with twenty (20), ten (10), five (5) and three (3) days' notice of the date the Sellers intend to tender Notice of Readiness and of the intended place of delivery.	80 81 82
When the Vessel is at the place of delivery and physically ready for delivery in accordance with this Agreement, the Sellers shall give the Buyers a written Notice of Readiness for delivery.	83 84
(c) If the Sellers anticipate that, notwithstanding the exercise of due diligence by them, the Vessel will not be ready for delivery by the Cancelling Date they may notify the Buyers in writing stating the date when they anticipate that the Vessel will be ready for delivery and proposing a new Cancelling Date. Upon receipt of such notification the Buyers shall have the option of either cancelling this Agreement in accordance with <a href="#">Clause 14</a> (Sellers' Default) within three (3) Banking Days of receipt of the notice or of accepting the new date as the new Cancelling Date. If the Buyers have not declared their option within three (3) Banking Days of receipt of the Sellers' notification or if the Buyers accept the new date, the date proposed in the Sellers' notification shall be deemed to be the new Cancelling Date and shall be substituted for the Cancelling Date stipulated in <a href="#">line 79</a> .	85 86 87 88 89 90 91 92 93 94
If this Agreement is maintained with the new Cancelling Date all other terms and conditions hereof including those contained in <a href="#">Clauses 5(b)</a> and <a href="#">5(d)</a> shall remain unaltered and in full	95 96

force and effect.	97
<b>(d)</b> Cancellation, failure to cancel or acceptance of the new Cancelling Date shall be entirely without prejudice to any claim for damages the Buyers may have under <a href="#">Clause 14</a> (Sellers' Default) for the Vessel not being ready by the original Cancelling Date.	98 99 100
<b>(e)</b> Should the Vessel become an actual, constructive or compromised total loss before delivery the Deposit together with interest earned, if any, shall be released immediately to the Buyers whereafter this Agreement shall be null and void.	101 102 103
<b>6. Divers Inspection / Drydocking</b>	104
<b>(a)*</b>	105
<b>(i)</b> The Buyers shall have the option at their cost and expense to arrange for an underwater inspection by a diver approved by the Classification Society prior to the delivery of the Vessel. Such option shall be declared latest nine (9) days prior to the Vessel's intended date of readiness for delivery as notified by the Sellers pursuant to <a href="#">Clause 5(b)</a> of this Agreement. The Sellers shall at their cost and expense make the Vessel available for such inspection. This inspection shall be carried out without undue delay and in the presence of a Classification Society surveyor arranged for by the Sellers and paid for by the Buyers. The Buyers' representative(s) shall have the right to be present at the diver's inspection as observer(s) only without interfering with the work or decisions of the Classification Society surveyor. The extent of the inspection and the conditions under which it is performed shall be to the satisfaction of the Classification Society. If the conditions at the place of delivery are unsuitable for such inspection, the Sellers shall at their cost and expense make the Vessel available at a suitable alternative place near to the delivery port, in which event the Cancelling Date shall be extended by the additional time required for such positioning and the subsequent re-positioning. The Sellers may not tender Notice of Readiness prior to completion of the underwater inspection.	106 107 108 109 110 111 112 113 114 115 116 117 118 119 120 121
<b>(ii)</b> If the rudder, propeller, bottom or other underwater parts below the deepest load line are found broken, damaged or defective so as to affect the Vessel's class, then (1) unless repairs can be carried out afloat to the satisfaction of the Classification Society, the Sellers shall arrange for the Vessel to be drydocked at their expense for inspection by the Classification Society of the Vessel's underwater parts below the deepest load line, the extent of the inspection being in accordance with the Classification Society's rules (2) such defects shall be made good by the Sellers at their cost and expense to the satisfaction of the Classification Society without condition/recommendation** and (3) the Sellers shall pay for the underwater inspection and the Classification Society's attendance.	122 123 124 125 126 127 128 129 130 131
Notwithstanding anything to the contrary in this Agreement, if the Classification Society do not require the aforementioned defects to be rectified before the next class drydocking survey, the Sellers shall be entitled to deliver the Vessel with these defects against a deduction from the Purchase Price of the estimated direct cost (of labour and materials) of carrying out the repairs to the satisfaction of the Classification Society, whereafter the Buyers shall have no further rights whatsoever in respect of the defects and/or repairs. The estimated direct cost of the repairs shall be the average of quotes for the repair work obtained from two reputable independent shipyards at or in the vicinity of the port of delivery, one to be obtained by each of the Parties within two (2) Banking Days from the date of the imposition of the condition/recommendation, unless the Parties agree otherwise. Should either of the Parties fail to obtain such a quote within the stipulated time then the quote duly obtained by the other Party shall be the sole basis for the estimate of the direct repair costs. The Sellers may not tender Notice of Readiness prior to such estimate having been established.	132 133 134 135 136 137 138 139 140 141 142 143 144 145
<b>(iii)</b> If the Vessel is to be drydocked pursuant to <a href="#">Clause 6(a)(ii)</a> and no suitable dry-docking facilities are available at the port of delivery, the Sellers shall take the Vessel to a port where suitable drydocking facilities are available, whether within or outside the delivery range as per <a href="#">Clause 5(a)</a> . Once drydocking has taken place the Sellers shall deliver the Vessel at a port within the delivery range as per <a href="#">Clause 5(a)</a> which shall, for the purpose of this Clause, become the new port of delivery. In such event the Cancelling Date shall be extended by the additional time required for the drydocking and extra steaming, but limited to a maximum of fourteen (14) days.	146 147 148 149 150 151 152 153
<b>(b)*</b> The Sellers shall place the Vessel in drydock at the port of delivery for inspection by the Classification Society of the Vessel's underwater parts below the deepest load line, the extent of the inspection being in accordance with the Classification Society's rules. If the rudder, propeller, bottom or other underwater parts below the deepest load line are found broken, damaged or defective so as to affect the Vessel's class, such defects shall be made good at the	154 155 156 157 158



Sellers' cost and expense to the satisfaction of the Classification Society without condition/recommendation**. In such event the Sellers are also to pay for the costs and expenses in connection with putting the Vessel in and taking her out of drydock, including the drydock dues and the Classification Society's fees. The Sellers shall also pay for these costs and expenses if parts of the tailshaft system are condemned or found defective or broken so as to affect the Vessel's class. In all other cases, the Buyers shall pay the aforesaid costs and expenses, dues and fees.	159 160 161 162 163 164 165
<b>(c)</b> If the Vessel is drydocked pursuant to Clause <a href="#">6 (a)(ii)</a> or <a href="#">6 (b)</a> above:	166
<b>(i)</b> The Classification Society may require survey of the tailshaft system, the extent of the survey being to the satisfaction of the Classification surveyor. If such survey is not required by the Classification Society, the Buyers shall have the option to require the tailshaft to be drawn and surveyed by the Classification Society, the extent of the survey being in accordance with the Classification Society's rules for tailshaft survey and consistent with the current stage of the Vessel's survey cycle. The Buyers shall declare whether they require the tailshaft to be drawn and surveyed not later than by the completion of the inspection by the Classification Society. The drawing and refitting of the tailshaft shall be arranged by the Sellers. Should any parts of the tailshaft system be condemned or found defective so as to affect the Vessel's class, those parts shall be renewed or made good at the Sellers' cost and expense to the satisfaction of Classification Society without condition/recommendation**.	167 168 169 170 171 172 173 174 175 176 177 178
<b>(ii)</b> The costs and expenses relating to the survey of the tailshaft system shall be borne by the Buyers unless the Classification Society requires such survey to be carried out or if parts of the system are condemned or found defective or broken so as to affect the Vessel's class, in which case the Sellers shall pay these costs and expenses.	179 180 181 182
<b>(iii)</b> The Buyers' representative(s) shall have the right to be present in the drydock, as observer(s) only without interfering with the work or decisions of the Classification Society surveyor.	183 184 185
<b>(iv)</b> The Buyers shall have the right to have the underwater parts of the Vessel cleaned and painted at their risk, cost and expense without interfering with the Sellers' or the Classification Society surveyor's work, if any, and without affecting the Vessel's timely delivery. If, however, the Buyers' work in drydock is still in progress when the Sellers have completed the work which the Sellers are required to do, the additional docking time needed to complete the Buyers' work shall be for the Buyers' risk, cost and expense. In the event that the Buyers' work requires such additional time, the Sellers may upon completion of the Sellers' work tender Notice of Readiness for delivery whilst the Vessel is still in drydock and, notwithstanding <a href="#">Clause 5(a)</a> , the Buyers shall be obliged to take delivery in accordance with <a href="#">Clause 3</a> (Payment), whether the Vessel is in drydock or not.	186 187 188 189 190 191 192 193 194 195 196
<i>*6 (a) and 6 (b) are alternatives; delete whichever is not applicable. In the absence of deletions, alternative 6 (a) shall apply.</i>	197 198
<i>**Notes or memoranda, if any, in the surveyor's report which are accepted by the Classification Society without condition/recommendation are not to be taken into account.</i>	199 200
<b>7. Spares, bunkers and other items</b>	201
The Sellers shall deliver the Vessel to the Buyers with everything belonging to her on board and on shore. All spare parts and spare equipment including spare tail-end shaft(s) and/or spare propeller(s)/propeller blade(s), if any, belonging to the Vessel at the time of inspection used or unused, whether on board or not shall become the Buyers' property, but spares on order are excluded. Forwarding charges, if any, shall be for the Buyers' account. The Sellers are not required to replace spare parts including spare tail-end shaft(s) and spare propeller(s)/propeller blade(s) which are taken out of spare and used as replacement prior to delivery, but the replaced items shall be the property of the Buyers. Unused stores and provisions shall be included in the sale and be taken over by the Buyers without extra payment.	202 203 204 205 206 207 208 209 210
Library and forms exclusively for use in the Sellers' vessel(s) and captain's, officers' and crew's personal belongings including the slop chest are excluded from the sale without compensation, as well as the following additional items: _____ (include list)	211 212 213
Items on board which are on hire or owned by third parties, listed as follows, are excluded from the sale without compensation: _____ (include list)	214 215
Items on board at the time of inspection which are on hire or owned by third parties, not listed above, shall be replaced or procured by the Sellers prior to delivery at their cost and expense.	216 217

The Buyers shall take over remaining bunkers and unused lubricating and hydraulic oils and greases in storage tanks and unopened drums and pay either:	218 219
(a) *the actual net price (excluding barging expenses) as evidenced by invoices or vouchers; or	220
(b) *the current net market price (excluding barging expenses) at the port and date of delivery of the Vessel or, if unavailable, at the nearest bunkering port,	221 222
for the quantities taken over.	223
Payment under this Clause shall be made at the same time and place and in the same currency as the Purchase Price.	224 225
"inspection" in this <a href="#">Clause 7</a> , shall mean the Buyers' inspection according to <a href="#">Clause 4(a)</a> or <a href="#">4(b)</a> (Inspection), if applicable. If the Vessel is taken over without inspection, the date of this Agreement shall be the relevant date.	226 227 228
<i>*(a) and (b) are alternatives, delete whichever is not applicable. In the absence of deletions alternative (a) shall apply.</i>	229 230
<b>8. Documentation</b>	231
The place of closing: _____	232
(a) In exchange for payment of the Purchase Price the Sellers shall provide the Buyers with the following delivery documents:	233 234
(i) Legal Bill(s) of Sale in a form recordable in the Buyers' Nominated Flag State, transferring title of the Vessel and stating that the Vessel is free from all mortgages, encumbrances and maritime liens or any other debts whatsoever, duly notarially attested and legalised or apostilled, as required by the Buyers' Nominated Flag State;	235 236 237 238
(ii) Evidence that all necessary corporate, shareholder and other action has been taken by the Sellers to authorise the execution, delivery and performance of this Agreement;	239 240
(iii) Power of Attorney of the Sellers appointing one or more representatives to act on behalf of the Sellers in the performance of this Agreement, duly notarially attested and legalised or apostilled (as appropriate);	241 242 243
(iv) Certificate or Transcript of Registry issued by the competent authorities of the flag state on the date of delivery evidencing the Sellers' ownership of the Vessel and that the Vessel is free from registered encumbrances and mortgages, to be faxed or e-mailed by such authority to the closing meeting with the original to be sent to the Buyers as soon as possible after delivery of the Vessel;	244 245 246 247 248
(v) Declaration of Class or (depending on the Classification Society) a Class Maintenance Certificate issued within three (3) Banking Days prior to delivery confirming that the Vessel is in Class free of condition/recommendation;	249 250 251
(vi) Certificate of Deletion of the Vessel from the Vessel's registry or other official evidence of deletion appropriate to the Vessel's registry at the time of delivery, or, in the event that the registry does not as a matter of practice issue such documentation immediately, a written undertaking by the Sellers to effect deletion from the Vessel's registry forthwith and provide a certificate or other official evidence of deletion to the Buyers promptly and latest within four (4) weeks after the Purchase Price has been paid and the Vessel has been delivered;	252 253 254 255 256 257 258
(vii) A copy of the Vessel's Continuous Synopsis Record certifying the date on which the Vessel ceased to be registered with the Vessel's registry, or, in the event that the registry does not as a matter of practice issue such certificate immediately, a written undertaking from the Sellers to provide the copy of this certificate promptly upon it being issued together with evidence of submission by the Sellers of a duly executed Form 2 stating the date on which the Vessel shall cease to be registered with the Vessel's registry;	259 260 261 262 263 264
(viii) Commercial Invoice for the Vessel;	265
(ix) Commercial Invoice(s) for bunkers, lubricating and hydraulic oils and greases;	266
(x) A copy of the Sellers' letter to their satellite communication provider cancelling the Vessel's communications contract which is to be sent immediately after delivery of the Vessel;	267 268 269
(xi) Any additional documents as may reasonably be required by the competent authorities of the Buyers' Nominated Flag State for the purpose of registering the Vessel, provided the Buyers notify the Sellers of any such documents as soon as possible after the date of	270 271 272

this Agreement; and	273
<b>(xii)</b> The Sellers' letter of confirmation that to the best of their knowledge, the Vessel is not black listed by any nation or international organisation.	274 275
<b>(b)</b> At the time of delivery the Buyers shall provide the Sellers with:	276
<b>(i)</b> Evidence that all necessary corporate, shareholder and other action has been taken by the Buyers to authorise the execution, delivery and performance of this Agreement; and	277 278
<b>(ii)</b> Power of Attorney of the Buyers appointing one or more representatives to act on behalf of the Buyers in the performance of this Agreement, duly notarially attested and legalised or apostilled (as appropriate).	279 280 281
<b>(c)</b> If any of the documents listed in Sub-clauses (a) and (b) above are not in the English language they shall be accompanied by an English translation by an authorised translator or certified by a lawyer qualified to practice in the country of the translated language.	282 283 284
<b>(d)</b> The Parties shall to the extent possible exchange copies, drafts or samples of the documents listed in Sub-clause (a) and Sub-clause (b) above for review and comment by the other party not later than _____ (state number of days), or if left blank, nine (9) days prior to the Vessel's intended date of readiness for delivery as notified by the Sellers pursuant to <a href="#">Clause 5(b)</a> of this Agreement.	285 286 287 288 289
<b>(e)</b> Concurrent with the exchange of documents in Sub-clause (a) and Sub-clause (b) above, the Sellers shall also hand to the Buyers the classification certificate(s) as well as all plans, drawings and manuals, (excluding ISM/ISPS manuals), which are on board the Vessel. Other certificates which are on board the Vessel shall also be handed over to the Buyers unless the Sellers are required to retain same, in which case the Buyers have the right to take copies.	290 291 292 293 294
<b>(f)</b> Other technical documentation which may be in the Sellers' possession shall promptly after delivery be forwarded to the Buyers at their expense, if they so request. The Sellers may keep the Vessel's log books but the Buyers have the right to take copies of same.	295 296 297
<b>(g)</b> The Parties shall sign and deliver to each other a Protocol of Delivery and Acceptance confirming the date and time of delivery of the Vessel from the Sellers to the Buyers.	298 299
<b>9. Encumbrances</b>	300
The Sellers warrant that the Vessel, at the time of delivery, is free from all charters, encumbrances, mortgages and maritime liens or any other debts whatsoever, and is not subject to Port State or other administrative detentions. The Sellers hereby undertake to indemnify the Buyers against all consequences of claims made against the Vessel which have been incurred prior to the time of delivery.	301 302 303 304 305
<b>10. Taxes, fees and expenses</b>	306
Any taxes, fees and expenses in connection with the purchase and registration in the Buyers' Nominated Flag State shall be for the Buyers' account, whereas similar charges in connection with the closing of the Sellers' register shall be for the Sellers' account.	307 308 309
<b>11. Condition on delivery</b>	310
The Vessel with everything belonging to her shall be at the Sellers' risk and expense until she is delivered to the Buyers, but subject to the terms and conditions of this Agreement she shall be delivered and taken over as she was at the time of inspection, fair wear and tear excepted.	311 312 313
However, the Vessel shall be delivered free of cargo and free of stowaways with her Class maintained without condition/recommendation*, free of average damage affecting the Vessel's class, and with her classification certificates and national certificates, as well as all other certificates the Vessel had at the time of inspection, valid and unextended without condition/recommendation* by the Classification Society or the relevant authorities at the time of delivery.	314 315 316 317 318 319
"inspection" in this <a href="#">Clause 11</a> , shall mean the Buyers' inspection according to <a href="#">Clause 4(a)</a> or <a href="#">4(b)</a> (Inspections), if applicable. If the Vessel is taken over without inspection, the date of this Agreement shall be the relevant date.	320 321 322
<i>*Notes and memoranda, if any, in the surveyor's report which are accepted by the Classification Society without condition/recommendation are not to be taken into account.</i>	323 324
<b>12. Name/markings</b>	325
Upon delivery the Buyers undertake to change the name of the Vessel and alter funnel markings.	326 327
<b>13. Buyers' default</b>	328

Should the Deposit not be lodged in accordance with <a href="#">Clause 2</a> (Deposit), the Sellers have the right to cancel this Agreement, and they shall be entitled to claim compensation for their losses and for all expenses incurred together with interest.	329 330 331
Should the Purchase Price not be paid in accordance with <a href="#">Clause 3</a> (Payment), the Sellers have the right to cancel this Agreement, in which case the Deposit together with interest earned, if any, shall be released to the Sellers. If the Deposit does not cover their loss, the Sellers shall be entitled to claim further compensation for their losses and for all expenses incurred together with interest.	332 333 334 335 336
<b>14. Sellers' default</b>	337
Should the Sellers fail to give Notice of Readiness in accordance with <a href="#">Clause 5(b)</a> or fail to be ready to validly complete a legal transfer by the Cancelling Date the Buyers shall have the option of cancelling this Agreement. If after Notice of Readiness has been given but before the Buyers have taken delivery, the Vessel ceases to be physically ready for delivery and is not made physically ready again by the Cancelling Date and new Notice of Readiness given, the Buyers shall retain their option to cancel. In the event that the Buyers elect to cancel this Agreement, the Deposit together with interest earned, if any, shall be released to them immediately.	338 339 340 341 342 343 344 345
Should the Sellers fail to give Notice of Readiness by the Cancelling Date or fail to be ready to validly complete a legal transfer as aforesaid they shall make due compensation to the Buyers for their loss and for all expenses together with interest if their failure is due to proven negligence and whether or not the Buyers cancel this Agreement.	346 347 348 349
<b>15. Buyers' representatives</b>	350
After this Agreement has been signed by the Parties and the Deposit has been lodged, the Buyers have the right to place two (2) representatives on board the Vessel at their sole risk and expense.	351 352 353
These representatives are on board for the purpose of familiarisation and in the capacity of observers only, and they shall not interfere in any respect with the operation of the Vessel. The Buyers and the Buyers' representatives shall sign the Sellers' P&I Club's standard letter of indemnity prior to their embarkation.	354 355 356 357
<b>16. Law and Arbitration</b>	358
<b>(a)</b> *This Agreement shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of or in connection with this Agreement shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996 or any statutory modification or re-enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause.	359 360 361 362
The arbitration shall be conducted in accordance with the London Maritime Arbitrators Association (LMAA) Terms current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	363 364 365
The reference shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the other party to appoint its own arbitrator within fourteen (14) calendar days of that notice and stating that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and gives notice that it has done so within the fourteen (14) days specified. If the other party does not appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within the fourteen (14) days specified, the party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any further prior notice to the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both Parties as if the sole arbitrator had been appointed by agreement.	366 367 368 369 370 371 372 373 374 375
In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$100,000 the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	376 377 378
<b>(b)</b> *This Agreement shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the substantive law (not including the choice of law rules) of the State of New York and any dispute arising out of or in connection with this Agreement shall be referred to three (3) persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for the purposes of enforcing any award, judgment may be entered on an award by any court of competent jurisdiction. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.	379 380 381 382 383 384 385 386
In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$ 100,000 the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the	387 388

Society of Maritime Arbitrators, Inc. 389

(c) This Agreement shall be governed by and construed in accordance with the laws of \_\_\_\_\_ 390  
(state place) and any dispute arising out of or in connection with this Agreement shall be 391  
referred to arbitration at \_\_\_\_\_ (state place), subject to the procedures applicable there. 392

*\*16(a), 16(b) and 16(c) are alternatives; delete whichever is not applicable. In the absence of 393  
deletions, alternative 16(a) shall apply. 394*

**17. Notices** 395

All notices to be provided under this Agreement shall be in writing. 396

Contact details for recipients of notices are as follows: 397

For the Buyers: \_\_\_\_\_ 398

For the Sellers: \_\_\_\_\_ 399

**18. Entire Agreement** 400

The written terms of this Agreement comprise the entire agreement between the Buyers and 401  
the Sellers in relation to the sale and purchase of the Vessel and supersede all previous 402  
agreements whether oral or written between the Parties in relation thereto. 403

Each of the Parties acknowledges that in entering into this Agreement it has not relied on and 404  
shall have no right or remedy in respect of any statement, representation, assurance or 405  
warranty (whether or not made negligently) other than as is expressly set out in this Agreement. 406

Any terms implied into this Agreement by any applicable statute or law are hereby excluded to 407  
the extent that such exclusion can legally be made. Nothing in this Clause shall limit or exclude 408  
any liability for fraud. 409

For and on behalf of the Sellers

For and on behalf of the Buyers

Name: \_\_\_\_\_

Name: \_\_\_\_\_

Title: \_\_\_\_\_

Title: \_\_\_\_\_

Sample Copy



First published 2012



# RECYCLECON

STANDARD CONTRACT FOR THE SALE OF VESSELS  
FOR GREEN RECYCLING

PART I

Printed by BIMCO's

1. Place and Date of Contract ( <a href="#">Cl. 1</a> ):		
2. Sellers/Place of business (state full style and address) ( <a href="#">Cl. 1</a> )	3. Buyers/Place of business (state full style and address) ( <a href="#">Cl. 1</a> )	4. Ship Recycling Facility (state full style and address) ( <a href="#">Cl. 1</a> )
5. Name of Vessel ( <a href="#">Cl. 1</a> , <a href="#">6(b)</a> )	6. Type of Vessel ( <a href="#">Cl. 1</a> , <a href="#">6(b)</a> )	7. Year and place built ( <a href="#">Cl. 1</a> , <a href="#">6(b)</a> )
8. Flag ( <a href="#">Cl. 1</a> , <a href="#">6(b)</a> )	9. Place of registry ( <a href="#">Cl. 1</a> , <a href="#">6(b)</a> )	10. IMO number ( <a href="#">Cl. 1</a> , <a href="#">6(b)</a> )
11. Light Displacement Tonnage (state metric or long tons) ( <a href="#">Cl. 1</a> , <a href="#">8(a)</a> ) (a) Lightweight (b) Deductions (c) Contractual Weight ((a)-(b))	12. Purchase Price in figures and letters (state both lump sum price and the equivalent price per ton Contractual Weight) ( <a href="#">Cl. 3</a> ) (a) Lump sum price (b) Equivalent price per ton Contractual Weight	
13. Deposit ( <a href="#">Cl. 4</a> , <a href="#">5</a> ) (a) State percentage of purchase price (b) State name and place of bank to which the deposit shall be paid	14. Sellers' bank (state name and place and bank account details to which the balance of the purchase price shall be paid) ( <a href="#">Cl. 4</a> , <a href="#">5</a> )	
15. Place of closing ( <a href="#">Cl. 1</a> , <a href="#">6</a> )	16. Place of Delivery ( <a href="#">Cl. 1</a> , <a href="#">2</a> , <a href="#">9(a)</a> )	
17. Earliest date of delivery ( <a href="#">Cl. 10(a)</a> )	18. Cancelling date ( <a href="#">Cl. 10(a)</a> )	
19. Post-delivery assistance ( <a href="#">Cl. 11</a> ) (a) State number of days: (b) State daily cost:	20. Dispute Resolution (state <a href="#">22(a)</a> , <a href="#">22(b)</a> or <a href="#">22(c)</a> ); if <a href="#">22(c)</a> agreed place of arbitration <u>must</u> be stated) ( <a href="#">Cl. 22</a> )	
21. Notices to Sellers (state contact details) ( <a href="#">Cl. 24(b)</a> )	22. Notices to Buyers (state contact details) ( <a href="#">Cl. 24(b)</a> )	
23. Numbers of additional clauses covering special provisions, if agreed		

It is mutually agreed between the party named in [Box 2](#) and the party named in [Box 3](#) that this Contract consisting of PART I including additional clauses, if any agreed and stated in [Box 23](#), and PART II as well as Annexes "A" (Vessel Details), "B" (Excluded Items) and "C" (Statement of Completion) attached hereto, shall be performed subject to the conditions contained herein. In the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I and Annexes "A", "B" and "C" shall prevail over those of PART II to the extent of such conflict but no further.

Copyright, published by BIMCO, Copenhagen

Signature (Sellers)	Signature (Buyers)
---------------------	--------------------

**ANNEX "A" (VESSEL DETAILS)  
TO THE BIMCO STANDARD CONTRACT FOR THE SALE OF VESSELS FOR GREEN RECYCLING  
CODE NAME: RECYCLECON**

---

Vessel Details ([Cl. 1](#), [2](#), [6\(b\)](#), [9\(a\)](#))

Sample Copy

**ANNEX "B" (EXCLUDED ITEMS)  
TO THE BIMCO STANDARD CONTRACT FOR THE SALE OF VESSELS FOR GREEN RECYCLING  
CODE NAME: RECYCLECON**

---

Excluded Items ([Cl. 12\(a\)](#))

Sample Copy



**ANNEX “C” (STATEMENT OF COMPLETION)  
TO THE BIMCO STANDARD CONTRACT FOR THE SALE OF VESSELS FOR GREEN RECYCLING  
CODE NAME: RECYCLECON**

STATEMENT OF COMPLETION OF SHIP RECYCLING

This document is a statement of completion of Ship Recycling for:

*(Name of the ship when it was received for recycling/at the point of deregistration)*

RECYCLECON Contract dated:

***Particulars of the Ship as received for recycling***

Distinctive number or letters:	
Port of Registry:	
Gross tonnage:	
IMO number:	
Name and address of shipowner:	
IMO registered owner identification number:	
IMO company identification number:	
Date of Construction:	

THIS CONFIRMS THAT:

The ship has been recycled in accordance with the Ship Recycling Plan at:

*(Name and location of the Ship Recycling Facility)*

and the recycling of the ship as required by the Contract was completed on:

*(dd/mm/yyyy)  
(Date of completion)*

Issued at  
*(Place of issue of the Statement of Completion)*

*(dd/mm/yyyy)  
(Date of issue)      (Signature of the owner of the Ship Recycling Facility or a representative acting on behalf of the owner)*

Statement of Completion ([Cl. 1, 18](#))

**RECYCLECON Standard Contract for the Sale of Vessels for  
Green Recycling PART II**

**Preamble**

The party stated in [Box 2](#) (hereinafter “the Sellers”) has agreed to sell and the party stated in [Box 3](#) (hereinafter “the Buyers”) has agreed to buy the Vessel named in [Box 5](#) on the following terms and conditions which, in particular, include an undertaking to recycle the Vessel in a safe and environmentally sound manner consistent with international and national law and relevant guidelines.

**1. Definitions**

“Banking Days” are days on which banks are open both in the country of the currency stipulated for the purchase price in [Clause 3](#) (Purchase Price) and at the place of closing stated in [Box 15](#).

“Buyers” means the party stated in [Box 3](#).

“Contractual Weight” means the LDT less the Deductions stated in [Box 11](#).

“Deductions” means the permanent ballast and other weight deductions stated in [Box 11](#).

“IMO” means the International Maritime Organization.

“Inventory of Hazardous Materials” means a list of hazardous materials (as defined in Appendix 1 of the IMO 2011 Guidelines for the Development of the Inventory of Hazardous Materials (Resolution MEPC.197 (62)) or any subsequent amendment thereto) in the Vessel’s structure and equipment, in operational wastes and stores on board the Vessel, including the location and weight of such materials.

“LDT” means the light displacement tonnage in tons stated in [Box 11](#). ([Box 11](#) to state whether metric or imperial measurement apply).

“Place of Delivery” means the place stated in [Box 16](#).

“Recycling” means the activity of complete or partial dismantling of ships at the Ship Recycling Facility in order to recover components and materials for reprocessing and re-use, whilst taking care of hazardous and other materials, and includes associated operations such as storage and treatment of components and materials on site, but not their further processing or disposal in separate facilities.

“Sellers” means the party stated in [Box 2](#).

“Ship Recycling Facility Plan” means a technical, operational and management plan for the safe and environmentally sound operation of the Ship Recycling Facility (as defined in the relevant guidelines to be developed by the IMO).

“Ship Recycling Facility” means a defined area that is an authorised site, yard or facility, as identified in [Box 4](#), used for Recycling and that is designed, constructed, and operated in a safe and environmentally sound manner.

“Ship Recycling Plan” means a technical and operational plan for the safe and environmentally sound Recycling of the Vessel and also including how the type and amount of materials identified in the Inventory of Hazardous Materials will be managed and disposed of (as defined in the IMO 2011 Guidelines for the Development of the Ship Recycling Plan (Resolution MEPC.196 (62)) or any subsequent amendment thereto).

“Statement of Completion” means a written confirmation issued by the Ship Recycling Facility in the form as set out in Annex C (Statement of Completion).

“Vessel” means the vessel named in [Box 5](#) details of which are set out in [Boxes 6 to 11](#) and Annex A (Vessel Details) attached hereto.

**2. Outright Sale**

The Vessel has been accepted by the Buyers and the sale is outright and definite subject only to the terms and conditions of this Contract. The Sellers shall not be held liable for any representations, errors, omissions and/or overall condition of the Vessel upon arrival at the Place of Delivery stated in [Box 16](#) except for the items specified in PART I and Annex A (Vessel Details).

**3. Purchase Price**

The purchase price is the sum stated in [Box 12](#) payable in United States Dollars based on the Contractual Weight.

**4. Deposit**

(a) As a security for the due fulfilment of this Contract, the Buyers shall lodge a deposit free of bank charges as stated in [Box 13](#) to be placed with the bank stated in [Box 14](#) in the joint names of the Sellers and the Buyers.

(b) Such deposit shall be made latest within five (5) Banking Days after the date of signing this Contract.

(c) Interest, if any, on such deposit shall be credited to the Buyers.

(d) Any fees or charges for establishing and holding such deposit shall be borne equally by the Sellers and the Buyers.

**5. Payment**

**RECYCLECON Standard Contract for the Sale of Vessels for  
Green Recycling PART II**

The Buyers shall release the deposit stated in <a href="#">Box 13</a> to the Sellers and shall pay the balance of the said purchase price in full free of bank charges to the Sellers' bank stated in <a href="#">Box 14</a> on delivery of the Vessel, but not later than three (3) Banking Days from the time the Sellers have tendered or retendered (as the case may be) notice of readiness for delivery in accordance with <a href="#">Clause 8</a> (Notice of Readiness for Delivery).	55 56 57 58
<b>6. Documentation</b>	59
In exchange for the payment of the purchase price the Sellers shall furnish the Buyers with the following documents at the place of closing stated in <a href="#">Box 15</a> , which shall be in English or with a certified English translation if in a language other than English:	60 61 62
(a) legal bill of sale transferring title of the Vessel and stating that the said Vessel is free from all encumbrances and maritime liens or any other debts whatsoever, notarially attested, legalised or apostilled as appropriate by the Consul or other competent authority;	63 64 65
(b) three (3) commercial invoices signed by the Sellers, stating the purchase price of the Vessel and her particulars as stated in <a href="#">Boxes 5-10</a> and Annex A (Vessel Details) as applicable;	66 67
(c) a certificate or transcript of registry evidencing the ownership of the Vessel on the date of delivery and that the Vessel is free from registered encumbrances and mortgages. Such certificate or transcript of registry shall be dated not earlier than five (5) days prior to Sellers tendering notice of readiness for delivery;	68 69 70
(d) a written undertaking from the Sellers to apply for and supply to the Buyers a certificate of deletion or closed transcript of registry latest thirty (30) days after delivery of the Vessel;	71 72
(e) a written undertaking by the Sellers to instruct the Master or their agents to promptly release and physically deliver the Vessel to the Buyers;	73 74
(f) the corporate authority of the Sellers according to which they decide the sale of the Vessel and a copy of the power of attorney authorizing the signature of the bill of sale; both documents to be notarially attested, legalised or apostilled as appropriate by the Consul or other competent authority;	75 76 77
(g) a declaration according to which the Sellers guarantee that at the time of delivery the Vessel is free from all encumbrances and maritime liens or any other debts whatsoever;	78 79
(h) an incumbency certificate or other corporate document listing the directors of the Sellers; and	80
(i) power of attorney of the Buyers appointing one or more representatives to act on behalf of the Buyers in the performance of this Agreement, duly notarially attested and legalised or (as appropriate) apostilled.	81 82
At the time of delivery the Buyers and the Sellers shall sign a protocol of delivery and acceptance confirming the date and time of delivery of the Vessel. As soon as the full purchase price has been irrevocably credited to the Sellers' bank account stated in <a href="#">Box 14</a> the Sellers shall confirm in writing to the Buyers receipt of the full purchase price.	83 84 85 86
The Sellers shall make available to the Buyers copies, samples or drafts (as the case may be) of the documents listed in <a href="#">sub-clauses 6(a)</a> to <a href="#">6(f)</a> within a reasonable time after the signing of this Contract, but no later than three (3) days prior to the date of the Sellers tendering notice of readiness for delivery.	87 88 89
<b>7. Advance Notices of Arrival</b>	90
The Sellers shall give to the Buyers fifteen (15), ten (10), seven (7), and three (3) days' notice of the expected time of arrival of the Vessel at the Place of Delivery.	91 92
<b>8. Notice of Readiness for Delivery</b>	93
When the Vessel is physically ready for delivery, the Sellers shall give to the Buyers a written notice of readiness for delivery. The notice of readiness shall be tendered during normal office hours at the Place of Delivery and, unless otherwise specifically provided elsewhere in this Contract, be accompanied by the following documents to the extent necessary:	94 95 96 97
(a) a certificate issued by a local marine surveyor confirming the LDT of the Vessel as per the original of the valid trim and stability booklet on board the Vessel, which has been sighted;	98 99
(b) a valid certificate issued by the relevant authorities on arrival at the Place of Delivery specifying that all the Vessel's cargo tanks, pump rooms and cofferdams are safe for entry and safe for hot work;	100 101
(c) a letter from the Sellers' local agents at the Place of Delivery stating that there are no pending dues against the Vessel at the time of delivery; and	102 103
(d) a letter signed and stamped by the Master stating that neither he nor the crew have any outstanding claims against the Vessel.	104 105
The Buyers shall either accept or reject the Notice of Readiness within one (1) Banking Day, failing which it shall be deemed accepted. A rejection of the Notice of Readiness shall be reasoned. In the event of a rejection, the Sellers may either maintain the original Notice of Readiness or make proper rectification and retender the Notice of Readiness.	106 107 108 109
<b>9. Delivery</b>	110

**RECYCLECON Standard Contract for the Sale of Vessels for  
Green Recycling PART II**

(a) The Vessel shall be delivered by the Sellers to the Buyers at the Place of Delivery under her own power with main engine and all generators in working condition, safely afloat, substantially intact, free of cargo, with anchors in place, unless otherwise described in Annex A (Vessel Details).	111 112 113
(b) If, on the Vessel's arrival, the Place of Delivery is inaccessible for any reason whatsoever including but not limited to port congestion, the Vessel shall be delivered and taken over by the Buyers as near thereto as she may safely get at a safe and accessible berth or at a safe anchorage which shall be designated by the Buyers, always provided that such berth or anchorage shall be subject to the approval of the Sellers which shall not be unreasonably withheld. If the Buyers fail to nominate such place within twenty-four (24) hours of arrival, the place at which it is customary for vessels to wait shall constitute the Place of Delivery.	114 115 116 117 118 119
(c) The delivery of the Vessel according to the provisions of <a href="#">sub-clause 9(b)</a> shall constitute a full performance of the Sellers' obligations according to <a href="#">sub-clause 9(a)</a> and all other terms and conditions of this Contract shall apply as if delivery had taken place according to <a href="#">sub-clause 9(a)</a> .	120 121 122
(d) All expenses incurred prior to delivery of the Vessel and all local fees/port disbursements relating to the Vessel, including repatriation of the crew shall be for the Sellers' account while all expenses after delivery of the Vessel, including import duties and other local taxes, if any, shall be for the Buyers' account.	123 124 125
(e) The Vessel with everything belonging to her shall be at the Sellers' risk and expense until she is delivered to the Buyers.	126 127
(f) The Vessel shall be delivered without any stowaways, contraband or arms and ammunition on board.	128
<b>10. Earliest date of Delivery/Cancelling Date</b>	129
(a) The Vessel shall tender notice of readiness for delivery in accordance with <a href="#">Clause 7</a> (Advance Notices of Arrival) on or after the date stated in <a href="#">Box 17</a> but latest on the date stated in <a href="#">Box 18</a> (hereinafter "the Cancelling Date").	130 131 132
(b)	133
(i) Should the Sellers anticipate that notwithstanding the exercise of due diligence, the Vessel will not be ready for delivery by the Cancelling Date they may notify the Buyers in writing stating the date when they anticipate that the Vessel will be ready for delivery and propose a new date for the Cancelling Date. Upon receipt of such notification the Buyers shall have the option either to cancel the Contract according to <a href="#">Clause 21</a> (Sellers' Default) within two (2) Banking Days of receipt of such notice or of accepting the new date as the Cancelling Date. If the Buyers have not declared their option within two (2) Banking Days of receipt of the Sellers' notification or, if the Buyers accept the new date, the date proposed by the Sellers shall become the Cancelling Date.	134 135 136 137 138 139 140 141
(ii) If this Contract is maintained with the new Cancelling Date, all other terms and conditions hereof shall remain in full force and effect. Cancellation or non-cancellation by the Buyers in accordance with the provisions of <a href="#">sub-clause 10(b)(i)</a> shall be without prejudice to any claim for loss and/or damages the Buyers may have against the Sellers under this Contract.	142 143 144 145
<b>11. Post-Delivery Assistance</b>	146
Following payment and delivery of the Vessel the Sellers shall assist the Buyers for a period not exceeding the number of days and at the daily cost stated in <a href="#">Box 19</a> with post delivery operations reasonably requested by the Buyers, provided the Sellers can arrange for crew as appropriate to remain with the Vessel for such period and obtain crew insurance cover. Such cost is payable by the Buyers to the Sellers on receipt of the Seller's invoice.	147 148 149 150
The Buyers shall assist in the safe disembarkation of the crew.	151
The Buyers shall indemnify and hold the Sellers harmless from any loss and/or liabilities incurred as a consequence of the post-delivery assistance.	152 153
<b>12. Removals</b>	154
(a) The Vessel shall be delivered with everything belonging to her on board without removals other than statutory certificates, hired equipment and those items stated in Annex B (Excluded Items). The Sellers shall also have the right to take ashore without compensation the following items: crockery, cutlery, linen and other articles bearing the Sellers' flag or name, as well as library, forms, etc., exclusively for use in the Sellers' vessels. Master's, Officers' and crew's personal belongings including slop chest and the Vessel's log book shall be excluded from the sale.	155 156 157 158 159 160
(b) Unless otherwise agreed, any remaining bunkers, lubricating oils, stores, equipment and spares used or unused on board at the time of delivery shall become the Buyers' property without extra payment.	161 162
(c) The Sellers shall, at the time of delivery, hand to the Buyers all plans, specifications and certificates, or copies hereof, as available and whether valid or invalid.	163 164
(d) The Sellers are not required to replace such material, spare parts or stores including spare tail-end shaft(s) and propeller(s), if any, which may be consumed or taken out of spare and used as replacement prior to delivery, but all replaced spares shall be retained on board and shall become the property of the Buyers.	165 166 167
<b>13. Verification of Light Displacement Tonnage (LDT)</b>	168
The Vessel's LDT shall be verified by the Vessel's valid trim and stability booklet, a copy of which shall be made available to the Buyers' representatives prior to the signing of this Contract.	169 170

**RECYCLECON Standard Contract for the Sale of Vessels for  
Green Recycling PART II**

The Sellers shall ensure that the original of the Vessel's trim and stability booklet is on board the Vessel at the time of tendering the notice of readiness in accordance with <a href="#">Clause 7</a> (Advance Notices of Arrival).	171 172
Should the Vessel's trim and stability booklet not be the builders' trim and stability booklet, the Buyers may request the builders' trim and stability booklet and any documentation relating to any subsequent modifications of the LDT, if available.	173 174 175
<b>14. Charters, Encumbrances, Maritime Liens, Debts and Claims</b>	176
The Sellers warrant that the Vessel, at the time of delivery, is free from all charters, encumbrances and maritime liens or any debts whatsoever.	177 178
Should any claims, which have been incurred prior to the time of delivery, be made against the Vessel, the Sellers hereby undertake to indemnify the Buyers against all consequences of such claims to the extent it can be proved that the Sellers are responsible for the aforementioned claims.	179 180 181
<b>15. Charges</b>	182
Any taxes, dues, fees and expenses connected with the purchase of the Vessel shall be for the Buyers' account, whereas similar charges connected with the closing of the Sellers' register shall be for the Sellers' account.	183 184
<b>16. Buyers' Representatives</b>	185
The Sellers agree to allow the Buyers to place up to three (3) representatives on board the Vessel once the deposit has been lodged in accordance with <a href="#">Clause 4</a> (Deposit) but not earlier than fifteen (15) days prior to expected delivery.	186 187 188
Whilst on board the Vessel, such representatives shall be at the sole risk, liability and expense of the Buyers and the Buyers shall indemnify the Sellers against any claim for loss and/or damages in this respect. The representatives must not interfere with the operation of the Vessel and they shall sign the Sellers' letter of indemnity prior to their embarkation.	189 190 191 192
<b>17. Purpose of Sale</b>	193
The Vessel is sold for Recycling only and the Buyers undertake and warrant that the Vessel will be recycled at the Ship Recycling Facility in accordance with the Ship Recycling Facility Plan and the Ship Recycling Plan.	194 195
<b>18. Safe and Environmentally Sound Recycling</b>	196
The Buyers shall on the Sellers' request (i) either provide a copy of the Ship Recycling Facility Plan or an attestation that the Ship Recycling Facility has a Ship Recycling Facility Plan and (ii) allow the Sellers to visit the Ship Recycling Facility to review the Ship Recycling Facility Plan and verify that the Ship Recycling Facility is compliant with the Ship Recycling Facility Plan.	197 198 199 200
If not already provided, the Sellers shall provide the Buyers with Part I of the Inventory of Hazardous Materials as soon as possible after the date of this Contract.	201 202
The Sellers shall provide the Buyers with provisional Parts II and III of the Inventory of Hazardous Materials as soon as possible after the date of this Contract and final Parts II and III upon delivery of the Vessel.	203 204
The information contained in the Inventory of Hazardous Materials is given to the best of the Seller's knowledge but always without guarantee.	205 206
Following the receipt of Part I and the provisional Parts II and III of the Inventory of Hazardous Materials, the Buyers shall without undue delay provide the Sellers with the Ship Recycling Plan.	207 208
The Buyers shall ensure that after delivery the Sellers' representatives are allowed to visit the Ship Recycling Facility to ascertain that the Recycling of the Vessel is being conducted in accordance with the Ship Recycling Facility Plan and the Ship Recycling Plan.	209 210 211
The Buyers shall within two (2) weeks of completion of recycling of the Vessel provide the Sellers with a Statement of Completion as per Annex C (Statement of Completion).	212 213
<b>19. Exemptions</b>	214
Neither the Sellers nor the Buyers shall be under any liability if the Vessel should become an actual, constructive or compromised total loss before delivery, or if delivery of the Vessel by the Cancelling Date should otherwise be prevented or delayed due to outbreak of war, restraint of Government, Princes, Rulers or People of any Nation or the United Nations, Act of God, or any other similar cause beyond the Buyers' or the Sellers' control.	215 216 217 218 219
<b>20. Buyers' Default</b>	220
Should the deposit not be paid in accordance with the provisions of <a href="#">Clause 4</a> (Deposit), the Sellers shall have the right to cancel this Contract, and they shall be entitled to claim compensation for their losses and for all expenses incurred.	221 222 223
Should the purchase price not be paid in the manner provided for in this Contract the Sellers shall have the right to cancel the Contract, in which case the amount deposited together with interest earned, if any, shall be forfeited to the Sellers. If the deposit does not cover the Sellers' losses, they shall be entitled to claim further compensation for their losses and for all expenses incurred.	224 225 226 227
<b>21. Sellers' Default</b>	228



**RECYCLECON Standard Contract for the Sale of Vessels for  
Green Recycling PART II**

Should the Sellers fail to give notice of readiness in accordance with <a href="#">Clause 7</a> (Advance Notices of Arrival) or fail to execute a legal transfer or to deliver the Vessel with everything belonging to her by the Cancelling Date, the Buyers shall have the right to cancel the Contract, in which case the deposit in full shall be returned to the Buyers together with interest earned.	229 230 231 232
Whether or not the Buyers cancel this Contract the Sellers shall make due compensation to the Buyers for any loss and for all expenses incurred by their failure to give notice of readiness, to execute a legal transfer or to deliver the Vessel with everything belonging to her by the Cancelling Date, if such failure is due to the proven negligence of the Sellers.	233 234 235 236
<b>22. BIMCO Dispute Resolution Clause</b>	237
<b>(a)</b> This Agreement shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of or in connection with this Agreement shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996 or any statutory modification or re-enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause.	238 239 240 241
The arbitration shall be conducted in accordance with the London Maritime Arbitrators Association (LMAA) Terms current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	242 243
The reference shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the other party to appoint its own arbitrator within 14 calendar days of that notice and stating that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and gives notice that it has done so within the 14 days specified. If the other party does not appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within the 14 days specified, the party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any further prior notice to the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both parties as if he had been appointed by agreement.	244 245 246 247 248 249 250 251
Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for the appointment of a sole arbitrator.	252 253
In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of USD 50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	254 255 256
<b>(b)</b> This Agreement shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and any dispute arising out of or in connection with this Agreement shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for the purposes of enforcing any award, judgment may be entered on an award by any court of competent jurisdiction. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.	257 258 259 260 261 262
In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of USD 50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	263 264 265 266
<b>(c)</b> This Agreement shall be governed by and construed in accordance with the laws of the place mutually agreed by the parties and any dispute arising out of or in connection with this Agreement shall be referred to arbitration at a mutually agreed place, subject to the procedures applicable there.	267 268 269
<b>(d)</b> Notwithstanding <a href="#">Sub-clauses 22(a)</a> , <a href="#">22(b)</a> or <a href="#">22(c)</a> above, the parties may agree at any time to refer to mediation any difference and/or dispute arising out of or in connection with this Agreement.	270 271
<b>(i)</b> In the case of a dispute in respect of which arbitration has been commenced under <a href="#">Sub-clauses 22(a)</a> , <a href="#">22(b)</a> or <a href="#">22(c)</a> above, the following shall apply:	272 273
<b>(ii)</b> Either party may at any time and from time to time elect to refer the dispute or part of the dispute to mediation by service on the other party of a written notice (the "Mediation Notice") calling on the other party to agree to mediation.	274 275 276
<b>(iii)</b> The other party shall thereupon within 14 calendar days of receipt of the Mediation Notice confirm that they agree to mediation, in which case the parties shall thereafter agree a mediator within a further 14 calendar days, failing which on the application of either party a mediator will be appointed promptly by the Arbitration Tribunal ("the Tribunal") or such person as the Tribunal may designate for that purpose. The mediation shall be conducted in such place and in accordance with such procedure and on such terms as the parties may agree or, in the event of disagreement, as may be set by the mediator.	277 278 279 280 281 282
<b>(iv)</b> If the other party does not agree to mediate, that fact may be brought to the attention of the Tribunal and may be taken into account by the Tribunal when allocating the costs of the arbitration as between the parties.	283 284 285
<b>(v)</b> The mediation shall not affect the right of either party to seek such relief or take such steps as it considers necessary to protect its interest.	286 287

**RECYCLECON Standard Contract for the Sale of Vessels for  
Green Recycling PART II**

<b>(vi)</b>	Either party may advise the Tribunal that they have agreed to mediation. The arbitration procedure shall continue during the conduct of the mediation but the Tribunal may take the mediation timetable into account when setting the timetable for steps in the arbitration.	288 289 290
<b>(vii)</b>	Unless otherwise agreed or specified in the mediation terms, each party shall bear its own costs incurred in the mediation and the parties shall share equally the mediator's costs and expenses.	291 292
<b>(viii)</b>	The mediation process shall be without prejudice and confidential and no information or documents disclosed during it shall be revealed to the Tribunal except to the extent that they are disclosable under the law and procedure governing the arbitration.	293 294 295
	<i>(Note: The parties should be aware that the mediation process may not necessarily interrupt time limits.)</i>	296
<b>(e)</b>	If <a href="#">Box 20</a> in Part I is not appropriately filled in, <a href="#">Sub-clause 22(a)</a> of this Clause shall apply.	297
	<i>Note: <a href="#">Sub-clauses 22(a)</a>, <a href="#">22(b)</a> and <a href="#">22(c)</a> are alternatives; indicate alternative agreed in <a href="#">Box 20</a>. <a href="#">Sub-clause 22(d)</a> shall apply in all cases.</i>	298 299
<b>23. Entire Agreement</b>		300
	This Contract constitutes the entire agreement between the Sellers and the Buyers and no promise, undertaking, representation, warranty or statement by either party prior to the date of this Contract stated in <a href="#">Box 1</a> shall affect this Contract. Any modification of this Contract shall not be of any effect unless in writing signed by both the Sellers and the Buyers.	301 302 303 304
<b>24. Notices</b>		305
<b>(a)</b>	Any notice to be given by either party to the other party shall be in writing and may be sent by fax, e-mail, registered or recorded mail or by personal service.	306 307
<b>(b)</b>	The address of the Parties for service of such communication shall be as stated in <a href="#">Boxes 21</a> and <a href="#">22</a> respectively.	308 309