

**LA FIN DE VIE DU NAVIRE
ET LA CONVENTION DE HONG KONG
DU 15 MAI 2009**



**Centre de Droit Maritime et des Transports
Faculté de Droit et de Science Politique d'Aix en Provence
Master II de Droit maritime et des transports**



Sous la direction de Monsieur Scapel

« Certains sont encore des monstres immenses, d'autres ne sont déjà plus que de gigantesques coques éventrées. A leurs côtés, gisent les carcasses de ce qui étaient des navires de toutes sortes »¹

¹ « Aux chantiers d'Alang, on détruit des navires et des hommes » par D. Bari - L'humanité, 3 février 2006 -

REMERCIEMENTS :

Je tiens à remercier :

Chantal, Véronique, Jean-Charles et Guillaume pour leurs relectures attentives.

Thomas et Stéphanie, ainsi que ma famille et belle-famille, pour le temps qu'ils m'ont permis de consacrer à ce mémoire en gardant ma fille Guillemette.

Isabelle, ma femme, pour sa patience et ses encouragements durant cette année de reprise d'étude.

Mes professeurs et intervenants, notamment Messieurs Scapel et Bonassies, pour la qualité de l'enseignement dispensé tout au long de cette formation.

SOMMAIRE :

REMERCIEMENTS	3
SOMMAIRE	4
ABREVIATIONS	5
PREAMBULE	6
INTRODUCTION	7
1^{ère} PARTIE : DE LA NECESSITE D'UNE REGLEMENTATION INTERNATIONALE POUR LES NAVIRES EN FIN DE VIE	13
Chapitre I : Les aspects généraux du démantèlement.....	13
Section 1 : Approche économique et géographique du démantèlement.....	13
Section 2 : Approche technique et sociale du démantèlement	27
Chapitre II : Les aspects juridiques liés aux navires en fin de vie	40
Section 1 : Le cadre juridique actuel	40
Section 2 : Les compléments apportés par les organisations internationales	51
2^{ème} PARTIE : LA CONVENTION DE HONG KONG POUR LE RECYCLAGE SÛR ET ECOLOGIQUEMENT RATIONNEL DES NAVIRES.....	60
Chapitre I : La Convention sur le recyclage des navires	60
Section 1 : Le contenu de la Convention.....	61
Section 2 : Une Convention susceptible d'évoluer.....	71
Chapitre II : Les limites de la Convention de Hong Kong.....	80
Section 1 : Critiques et oublis de la Convention	80
Section 2 : La volonté européenne d'une réglementation complémentaire.....	89
CONCLUSION	99
BIBLIOGRAPHIE.....	103
TABLES DES MATIERES.....	108

ABREVIATIONS :

AISS :	Association Internationale de la Sécurité Sociale
AELE :	Association Européenne de Libre Échange
BAN :	Basel Action Network
BIT :	Bureau International du Travail
BPHU :	Bateaux de Plaisance Hors d'Usage
CJCE :	Cour de Justice des Communautés Européennes
CPMM :	Comité pour la Protection du Milieu Marin
DG TREN :	Directorate-General for Transport and Energy ou Direction Générale de l'Énergie et des Transports en français.
EMSA :	Agence Européenne de Sécurité Maritime
FIDH :	Fédération Internationale des Droits de l'Homme
FIN :	Fédération des Industries Nautiques
IBAS :	International Ban Asbestos
ICPE :	Installation Classée pour la Protection de l'Environnement
ICS :	International Chamber of Shipping
MARPOL :	Marine Pollution (Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires)
MEPC :	Marine Environment Protection Committee
MIDN :	Mission Interministérielle portant sur le Démantèlement des Navires civils et militaires en fin de vie
OCDE :	Organisation pour la Coopération et le Développement Économique
OIT :	Organisation Internationale du Travail
OMI :	Organisation Maritime Internationale
PCB/PCT :	Polychlorobiphényles / Polychloroterphényles
PNUE :	Programme des Nations Unis pour l'Environnement
SOLAS :	Safety Of Life At Sea (Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer)
STCW :	Standards of Training, Certification and Watch keeping for seafarers (Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille)
TBT :	Tributyl-étain
TDL :	Tonne de déplacement léger
TPL :	Tonne de port en lourd
YPSA :	Young Power in Social Action

PREAMBULE :

Parce que marin, ayant vécu mon tout premier embarquement sur un porte-conteneurs « *poubelle* »,

Parce que citoyen ayant suivi le naufrage de l'Erika avec ses conséquences écologiques ainsi que les tribulations du Clemenceau,

Je me suis intéressé de près à la définition des « navires en fin de vie » et à la législation qui les régit.

Profitant de cette reprise d'études dans ce cursus de Droit Maritime et des Transports, j'ai souhaité affiner mes connaissances sur cette problématique, c'est ce qui motive le choix de ce sujet.

INTRODUCTION :

Si chacun s'accorde à dire que le « *recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires en fin de vie* » est une nécessité :

- pour la protection de la santé des travailleurs et de l'environnement dans les chantiers de démantèlement,
- pour la protection de l'environnement marin, la finalité d'un navire vétuste n'étant pas d'être abandonné dans un port ou sur une plage,
- pour éviter une envolée du prix des matières premières en privilégiant le recyclage des matériaux (70% de l'acier produit par le Bangladesh provient de la deuxième fusion des ferrailles produites par les chantiers de déconstruction navale),
- pour limiter une consommation d'énergie de plus en plus galopante (l'acier de deuxième fusion économise 70% de l'énergie nécessaire au cycle de l'acier de première fusion),
- pour la sécurité de la navigation et pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, le maintien en activité des navires sous-normes présentant un réel danger,

il n'existe pourtant pas encore d'accord juridique de portée internationale sur le cycle de vie des navires depuis le chantier de construction jusqu'au chantier de démantèlement.

La Convention de Bâle² sur laquelle s'appuie la réglementation internationale actuelle montre ses limites appliquées au droit maritime. Quant à la Convention de Hong Kong³, pas encore ratifiée, son entrée en vigueur ne peut être programmée...

Durant des siècles, les navires en bois qui échappaient au naufrage terminaient leur vie là où ils étaient nés : les chantiers de construction récupéraient toutes les pièces utilisables pour de futures embarcations, des constructions terrestres ou même des meubles.

Première entreprise à se spécialiser dans la seule activité de démolition de navires, la Maison londonienne Henry Castle, à la fin du XIXème siècle, a démantelé voiliers, bateaux à vapeur et navires de guerre avec des moyens techniques complètement dérisoires.

La révolution industrielle avec ses besoins en acier a permis d'améliorer la condition de la déconstruction navale, le plus souvent encore liée aux chantiers de construction.

Autrefois essentiellement situés aux États-Unis et au Royaume-Uni, les chantiers de démolition se sont déplacés vers la Corée du Sud et Taiwan dans les années 1980 et vers la

² La Convention de Bâle sur « *le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et leur élimination* », signée le 22 mars 1989, est entrée en vigueur le 5 mai 1992 et compte, à ce jour, cent soixante douze États parties. - Site de la Convention de Bâle : www.basel.int -

³ Convention internationale de Hong Kong « *pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires* » du 15 mai 2009. - SR/CONF/45 du 19 mai 2009 -

Chine dans les années 1990. Ils se retrouvent maintenant principalement au Bangladesh, en Inde, au Pakistan et en Turquie. Ils emploient plusieurs centaines de milliers de personnes.

Le recyclage des navires en fin de vie est une pratique très efficace et viable dans la mesure où 95% du matériel, de l'acier et de l'équipement peuvent être réutilisés. Tous pays confondus, ce secteur affiche un chiffre d'affaires annuel de quelque 1,2 milliard d'euros. Environ cinq cents grands navires marchands partent à la casse chaque année, sans parler des bâtiments militaires qui, dépendant d'une autre législation⁴, ne seront pas étudiés dans ce mémoire même si l'affaire du porte-avions Clemenceau, dont un tribunal a interdit le démantèlement en Inde et ordonné le retour en France, a mis la question du démantèlement des navires sur le devant de la scène médiatique.

Mais c'est bien plus tôt qu'est né l'intérêt des institutions internationales pour le sort des navires en fin de vie.

En effet, au début des années 1990, l'occasion a été donnée à l'Organisation Maritime Internationale (OMI)⁵ de se pencher sur la question lors de l'adoption des amendements à l'annexe I de la Convention MARPOL 73/78⁶ qui ont établi de nouvelles règles⁷ relatives à la structure de certains navires citernes. La mise en œuvre des prescriptions contenues dans ces règles devait conduire à la démolition un grand nombre de pétroliers en raison notamment de la contrainte de l'installation d'un double fond. C'est pourquoi cette situation devait être prise en compte par l'OMI, principalement sur la capacité des chantiers de démolition existants à absorber l'afflux probable d'un nombre grandissant de navires sortis de flotte.

C'est à la suite des catastrophes de l'Exxon Valdez en 1989 puis de l'Erika en 1999 que les États-Unis et l'Union européenne ont décidé d'imposer le retrait progressif des pétroliers simple coque et leur substitution par des doubles coques, réputées plus sûres.

Confrontée à la nouvelle marée noire du Prestige en novembre 2002, l'Europe a adopté un nouveau règlement⁸ qui durcit encore les conditions de transport d'hydrocarbures. Il prévoit notamment l'interdiction immédiate, dans les ports européens, du transport d'hydrocarbures lourds par des pétroliers à simple coque, ainsi que l'accélération du retrait de ces pétroliers du pavillon européen comme de tout port communautaire.

1300 pétroliers à simple coque, dont environ un tiers battant pavillon d'un État membre, devraient ainsi être désarmés et envoyés à la démolition d'ici 2015. On s'attend à un pic de la demande de recyclage aux alentours de 2010, principale date butoir pour le retrait de ces pétroliers.

⁴ Concernant les navires militaires, l'article L 2331-1 du code de la défense et l'article 2 du décret 95-589 du 6 mai 1995 déterminent et classent les matériels de guerre. La qualification de matériel de guerre repose sur la conception et la destination du matériel.

⁵ L'OMI a été avant-gardiste sur la question du traitement des navires en fin de vie en adoptant le 6 mars 1992, la Résolution MEPC 53(32) relative au « *développement de la capacité de démolition des navires aux fins de l'application sans à-coups des amendements à l'annexe I de la Convention MARPOL 73/78* ».

⁶ Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Convention MARPOL).

⁷ La règle 13 F porte sur les doubles coques et la règle 13 G est relative au programme renforcé d'inspections applicable aux pétroliers en particulier à ceux âgés de plus de cinq ans. Ces amendements sont entrés en vigueur le 6 mars 1993. - Résolution MEPC 53(32) -

⁸ Règlement (CE) no 1726/2003 relatif à « *l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque* ».

Si le terme de « démantèlement » est le plus utilisé dans le langage commun, mais surtout dans les médias, pour parler de la déconstruction des navires, ce n'est pas son sens premier.⁹ Pour les navires de commerce ou de pêche, l'appellation la plus souvent utilisée pour la démolition de ces bateaux est celle de « déchirage ». Compte tenu de ces éléments, les termes de recyclage, démantèlement, déconstruction, démolition ou déchirage seront, ici, indifféremment utilisés pour désigner cette même opération.

Au cours de cette analyse le démantèlement des navires de pêche, des bateaux de plaisance et des navires militaires ne sera pas abordé. La flotte militaire ne représente qu'une infime proportion de la flotte mondiale et les chantiers européens existants seraient, sans grandes modifications et dans de bonnes conditions, capables de démanteler l'ensemble des navires de guerre en fin de vie.

Il en est de même pour les bateaux de pêche, à la fois moins nombreux et d'un tonnage très inférieur aux navires marchands. Pour ces bateaux, une solution nationale est généralement trouvée pour leur démolition. En France cela représente une vingtaine d'unités par an¹⁰ ; elles sont traitées dans les chantiers de Bassens en Gironde ou de Concarneau par exemple. D'une manière générale, le déchirage des bateaux de pêche, de par leurs caractéristiques et par les solutions proposées régionalement par les États, est beaucoup moins problématique que celui des gros navires marchands.

Les bateaux de plaisance n'entreront pas, eux non plus, dans le champ de cette étude. Même si leur nombre est relativement élevé¹¹, ils ne constituent pas la même menace que les géants des mers, et leur traitement ne nécessite pas d'infrastructures aussi importantes. Bien que le recyclage des matériaux qui composent ce type de bateaux soit compliqué et de ce fait, les rend difficilement valorisables.

Les bateaux de plaisance sont des produits manufacturés soumis, en France, à la loi du 15 juillet 1975, qui dispose dans son article 2 que « toute personne qui produit ou détient des déchets [...] est tenue d'en assurer ou d'en faire assurer l'élimination ».¹² La responsabilité du traitement devrait donc normalement être partagée entre le producteur et le propriétaire. C'est le principe du projet qui est né en 2003, sous l'influence de la Fédération des Industries Nautiques (FIN) et en partenariat avec plusieurs ministères. Ce programme de déconstruction industrielle consiste en plusieurs dispositifs régionaux appelés centre de déconstruction des « Bateaux de Plaisance Hors d'Usage » (BPHU). Dès 2006, les premiers bateaux de plaisance

⁹ Pour la Marine Nationale, il désigne en effet le retrait de la tranche réacteur d'un sous-marin à propulsion nucléaire.

¹⁰ « Le démantèlement des navires de pêche pour cause de crise mondiale » par C. Casier - www.univers-nature.com 4 février 2009 -

¹¹ 894 000 unités immatriculées en France selon le ministère des transports, de l'équipement et de la mer. Ce chiffre est réduit à 463 000 selon la fédération des industries nautiques qui déduit les bateaux disparus ou qui ne sont plus utilisés.

¹² Loi n°75-633 du 15 juillet 1975 relative à l'élimination des déchets et à la récupération des matériaux. - www.legifrance.gouv.fr -

ont ainsi été déconstruits dans le premier de ces centres, dans le Calvados. La FIN prévoit que d'ici à 2012 six centres seront actifs le long des côtes françaises.¹³

Si le recyclage des navires militaires, des bateaux de pêche et de plaisance ne pose pas de réels problèmes, il n'en est pas de même pour les navires marchands. Outre les problèmes engendrés par l'afflux prévu des pétroliers à simple coque, des voix s'élèvent également pour dénoncer le fait que, dans les pays en développement, de nombreux chantiers de démolition font courir des risques aux travailleurs et n'accordent pas à l'environnement toute l'attention qu'il mérite.

C'est le cas du Parlement européen qui, dans sa Résolution¹⁴ du 26 mars 2009, exprime son inquiétude face à l'augmentation des navires à démanteler : « *considérant que le nombre de navires qui vont disparaître après la démolition progressive générale des pétroliers à simple coque et l'accumulation des vieux navires qui sont retirés du marché en partie à cause de la récession, entraîneront une multiplication incontrôlée des installations non conformes aux normes en Asie du Sud et que le problème se propagera jusqu'en Afrique, si l'Union ne prend pas immédiatement des dispositions concrètes* ».

Le démantèlement des navires n'est pas qu'une question d'ordre strictement économique mais aussi d'ordre sanitaire, social et environnemental. L'impact de la démolition navale sur la santé des travailleurs et sur l'environnement devient de plus en plus une priorité politique.

Si l'organisation maritime internationale (OMI) s'est préoccupée à travers ses trois Conventions majeures (SOLAS, MARPOL, STCW)¹⁵ des questions relatives à l'impact des transports maritimes sur le milieu marin, en adoptant des règles liées à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution des mers par les navires et à la lutte contre cette pollution, elle ne s'est penchée que bien plus tard sur les modalités du retrait des navires en fin d'exploitation.

Le sabordage ou « océanisation » fut pendant de nombreuses années une alternative au démantèlement. Cependant, bien que quelques pays la pratiquent encore, tels les États-Unis pour éliminer leurs navires militaires, plusieurs Conventions internationales,¹⁶ limitant de façon très drastique l'immersion de coques, ont sonné le glas de cette méthode à grande échelle. L'immersion de navires est même interdite en Méditerranée depuis 2001 et dans la zone Atlantique depuis 2005.

¹³ Rapport intermédiaire des travaux de la mission interministérielle portant sur le démantèlement des navires civils et militaires en fin de vie - MIDN Annexe XI, 25 octobre 2006 -

¹⁴ Résolution du Parlement européen du 26 mars 2009 sur « *une stratégie de l'Union européenne pour l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires* », P6_TA(2009)0195.

¹⁵ Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) ; Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW)

¹⁶ Protocole de 1996 à la Convention de Londres de 1972 sur la « *prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets* » ; Convention pour « *la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-est* » de 1992 ; Protocole de 1995 relatif à « *la prévention et à l'élimination de la pollution de la mer Méditerranée par les opérations d'immersion* » de la Convention de Barcelone de 1976 « *pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution* ».

De plus, les vieux navires représentant une importante source de matière première, ils ont un réel intérêt économique. De ce fait le recyclage devient une solution plus rentable que l'immersion.

La définition du navire en fin de vie est difficile à cerner. Certains ont souhaité l'assimiler à un déchet et, à ce titre, appliquer au navire en fin d'exploitation la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières des déchets dangereux.

Il importe donc de définir en quoi un navire peut être un « déchet dangereux ».

S'il contient des matières polluantes il est nécessaire de se préoccuper de son démantèlement en prenant toutes les précautions nécessaires pour traiter au mieux ces matières dangereuses et éviter ainsi une pollution environnementale ou sanitaire.

C'est ainsi que la technique de l'échouage ou du « *beachage*¹⁷ » pour un dépeçage du navire sur place, dans des sites de déconstruction où l'on est peu regardant à l'égard de la sécurité et de la santé des travailleurs et de la protection de l'environnement, bien que tolérée encore en 2010 par les textes internationaux, trouve sa limite.

L'Union européenne a mis en place une Commission au Parlement européen afin de réfléchir et d'apporter sa contribution à un traitement plus sûr, plus rationnel et plus écologique des navires en fin de vie. Le 19 novembre 2008 la Commission a présenté la « *stratégie de l'Union européenne pour l'amélioration des pratiques de démantèlement* »¹⁸ avec pour objectif la volonté de les rendre plus sûres pour les travailleurs et pour l'environnement. La Commission considère que « *les droits et les obligations des États du pavillon, des États côtiers et du port définis dans les Conventions internationales et surtout dans la Convention de Montego Bay doivent être respectés* ».

Par ailleurs l'Organisation Internationale du Travail (OIT) s'intéresse au recyclage des navires car la protection des travailleurs pendant le démantèlement est de son ressort.

Poussée par l'OIT, les organisations non gouvernementales (ONG), l'Union européenne et l'opinion publique, et consciente des risques liés au recyclage des navires pour la sécurité et la santé au travail et pour l'environnement, l'OMI se résout à garantir le bon déroulement du traitement des navires en fin de vie.

La Résolution A.981(24), adoptée le 1^{er} décembre 2005 par l'OMI, invite le Comité pour la protection du milieu marin (CPMM¹⁹) à élaborer une Convention internationale sur le recyclage des navires.

En moins de quatre années, le Comité pour la protection du milieu marin, en étroite collaboration avec l'OIT et le secrétariat de la Convention de Bâle a rédigé un texte qui se veut adapté aux spécificités maritimes et dont le but est de rendre le recyclage des navires

¹⁷ Le « beachage » ou « beaching » consiste en l'échouage du navire sur une plage (fond sableux ou vaseux) en vue de son démantèlement. Terme qui vient de l'anglais « beach » qui signifie plage et du verbe « to beach », échouer.

¹⁸ COM(2008) 767 final - Commission des Communautés Européennes -

¹⁹ Plus connu sous son nom anglais : le « Marine Environment Protection Committee » (MEPC).

plus sûr et moins polluant. C'est lors de la Conférence diplomatique, qui s'est tenue à Hong Kong du 11 au 15 mai 2009, que le texte final de la Convention a été examiné.

Le 15 mai 2009, à l'issue de cette Conférence pilotée par l'OMI, 63 États ont adopté la Convention internationale « *pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires* ». Cette nouvelle Convention représente une avancée majeure pour la Communauté internationale. Le système de contrôle et d'exécution qu'elle instaure vise à couvrir tout le cycle de vie d'un navire, de la conception au recyclage, en passant par la construction et l'exploitation.

La première partie de ce mémoire dressera un état des lieux, comprenant une approche économique, technique, sociale, environnementale et juridique de la démolition navale. Les dysfonctionnements flagrants du démantèlement démontreront la nécessité d'une réglementation internationale contraignante pour encadrer les navires en fin de vie.

La deuxième partie, présentera les solutions que tentent d'apporter les institutions internationales à ce constat dramatique, en particulier à travers la nouvelle Convention de Hong Kong, pressentie pour être une réponse à l'imbroglio juridique existant. Alors que certaines directives restent encore à rédiger, la Convention est pourtant déjà critiquée. Bien qu'elle soit loin d'entrer en vigueur, l'Union européenne envisage déjà une réglementation complémentaire.

1^{ère} PARTIE :

DE LA NECESSITE D'UNE REGLEMENTATION INTERNATIONALE POUR LES NAVIRES EN FIN DE VIE

La difficulté, pour atteindre une industrie du démantèlement écologiquement rationnelle, tient à plusieurs facteurs. Afin de bien comprendre le chemin qu'il reste à parcourir pour régler cette activité, il importe de s'intéresser à la fois aux facteurs qui l'influencent et aux effets qu'elle produit.

Pour que l'état des lieux soit complet, nous étudierons dans un premier chapitre les aspects économiques, techniques et sociaux du démantèlement et dans un second chapitre les instruments juridiques qui encadrent cette activité.

Chapitre I : Les aspects généraux du démantèlement

La déconstruction des navires est avant tout un marché mondial entre propriétaires de navires et chantiers de démolition. Les techniques utilisées et les conséquences sociales et environnementales qui en découlent seront différentes selon les pays « démantelers ». Il importe donc de commencer cette étude par une approche économique et géographique du démantèlement (Section 1) et, dans un deuxième temps, d'aborder les aspects techniques et sociologiques liés à cette activité (Section 2).

Section 1 : Approche économique et géographique du démantèlement

Le choix de la déconstruction obéit à une logique économique de marché. D'une part, la décision de vendre un navire à une entreprise en vue de sa déconstruction va dépendre de la rentabilité de l'opération, donc des taux de fret et du cours de l'acier du moment. D'autre part, certains États, naturellement dépourvus de matière première et dont le développement repose sur leur capacité à s'en procurer, développent des activités de démolition et de recyclage pour récupérer les matières issues de cette déconstruction. Une première partie sera consacrée à

l'étude macro-économique de l'activité de démantèlement (A) et une deuxième à son évolution géographique (B).

A. L'économie de la déconstruction des navires

Le marché de la démolition navale est conditionné par plusieurs indicateurs :

- les taux de fret ;
- le marché du recyclage des ferrailles et le coût des matières premières ;
- l'âge de la flotte mondiale.

Rappelons que, sauf cas limités, aucun propriétaire de navire n'est légalement dans l'obligation de destiner un navire à la démolition. Par contre, il est interdit « d'océaniser » un navire dans la plupart des mers, tout comme il est interdit de l'abandonner, mais la répétition de ces pratiques montre qu'il ne s'agit que de prohibition de principe.

En conséquence, on peut donc affirmer qu'il n'y a de mise en démolition que si celle-ci correspond à un processus économique équilibré dans lequel le vendeur trouve un intérêt. En effet, si les propriétaires de navire n'ont pas intérêt à les envoyer à la démolition, ils privilégient le maintien à la navigation de bâtiments de plus en plus vétustes avec l'augmentation des risques d'évènements de mer, d'abandon, ou « d'océanisation » sauvage que cela entraîne. Ainsi pour l'année 2006 alors que la MIDN²⁰ estime souhaitable la destruction de 1500 navires, elle ne recense que 313 navires démantelés et 300 autres déclarés en perte totale. Les 887 navires restants ont été soit maintenus à la mer en dépit de leur vétusté, soit « océanisés » soit abandonnés dans des lieux non identifiés.²¹

D'une manière plus générale, alors qu'entre 1993 et 2003 le tonnage recyclé atteignait de 15 à 30 millions de tonnes par an, il n'a pas dépassé les 10 millions de tonnes entre 2004 et 2007²², évolution qui reflète l'augmentation des taux de fret soutenue par l'essor économique asiatique.²³

²⁰ MIDN : Mission interministérielle portant sur le démantèlement des navires civils et militaires en fin de vie

²¹ Annexes au rapport de la Mission interministérielle portant sur le démantèlement des navires civils et militaires en fin de vie (MIDN Mars 2007).

²² Source : ISL, Platou et Allied.

²³ On constate de fortes variations entre les statistiques relatives à la démolition navale. Outre une divergence dans la fiabilité des sources, il faut bien avoir à l'esprit, d'une part, que les unités de jauge utilisées varient (TPL –tonne de port en lourd- ; TDL –tonne de déplacement léger- ou gt –gross ton ou jauge brute) et, d'autre part, que le seuil à partir duquel on comptabilise les navires varie (navires de plus de 100 tjb (tonneaux de jauge brute), plus de 300 tjb ou plus de 500 tjb). Cela étant posé, les tendances (croissance ou décroissance) restent identiques.

1. L'option de la démolition : un choix de l'armateur

Un ensemble de critères, tous économiques, influence le marché de la démolition navale et par là même, le choix de l'armateur de démolir, d'abandonner, de couler ou au contraire de maintenir en flotte un navire, tels :

- les coûts d'entretien, de restauration et de mise aux normes du navire,
- les coûts de certification et d'exploitation,
- l'âge et l'état du navire,
- les taux d'affrètement,
- le marché de l'occasion, et le prix de la ferraille (en fonction du prix de l'acier).

A la lumière de ces différents facteurs, l'armateur choisira évidemment l'opération la plus rentable pour lui : conserver le navire avec les frais inhérents à cette conservation (navire en exploitation ou désarmé, dans des conditions sécuritaires ou non) ou le vendre (mais attention, la vente ne veut pas dire obligatoirement démolition).

D'une manière générale, les navires marchands connaissent plusieurs phases d'exploitation. Au neuvage²⁴, ils sont en principe optimisés pour un trafic spécifique, à la demande de ceux qui les font construire. Le navire va ensuite progressivement s'éloigner de l'optimum du trafic pour lequel il avait été acquis. Sa rentabilité va décroître du fait soit de l'augmentation des coûts d'entretien, soit de son obsolescence, soit de la contraction de son segment de marché initial. Son exploitant va donc le vendre soit pour ces motifs, soit pour réaliser une plus-value en fonction des conditions de marché. Le nouvel exploitant, surtout s'il a acquis ce bateau dans de bonnes conditions, va lui redonner durant une période de quelques années une nouvelle rentabilité avant de se retrouver dans la même situation que le précédent propriétaire. La plupart des navires connaissent ainsi deux, trois, voire davantage, mutations à la fois patrimoniales et commerciales durant leur période d'exploitation. A ces mutations sont fréquemment associés des changements de pavillon, de société de classification, d'assureur, etc.

Cependant il arrive un moment, où, en dépit de conditions d'immatriculation accommodantes, de confinement sur des trafics où les contrôles de l'État du port sont assouplis et les chargeurs peu sensibles aux questions de sécurité, la rentabilité du navire est définitivement compromise pour diverses raisons : coûts d'entretien ou de remise à niveau exponentiels, « inassurabilité » du navire ou inadaptation à quelque type de trafic que ce soit.

A ce moment, la valeur résiduelle du navire ne dépasse pas sa valeur de revente sur les marchés de la démolition navale. Cependant plusieurs choix restent encore possibles pour l'exploitant. Ainsi il peut le maintenir à la navigation « coûte que coûte » en dépit de conditions de sécurité dégradées. L'exploitant a aussi la possibilité d'abandonner le navire sur une plage ou dans le fond d'un port en ayant pris soin que l'on ne puisse remonter au propriétaire réel. Enfin, il peut organiser son « océanisation », sauvage ou non.

Ces solutions frauduleuses ne relèvent pas d'une approche économique mais pénale.

²⁴ Neuvage : état d'un navire à la fin de sa construction, à son entrée en service.

- *Guide des termes de marine, petit dictionnaire thématique de marine*, édition Le Chasse-Marée / Ar Men -

En toute légalité, l'exploitant peut désarmer son navire dans un site adapté pour attendre soit sa vente pour une démolition organisée, soit pour sa remise en exploitation s'il pense que celle-ci reste possible à terme. Il peut aussi le vendre en l'état à la démolition.

Dans la réalité, le dernier exploitant va généralement faire appel à un « cash buyer » qui se chargera, à sa place, des opérations de cession aux démanteleurs.

Dès lors, cet intermédiaire, professionnel spéculateur par excellence, attendra le moment opportun pour décider de l'avenir du navire : soit le remettre en service, soit le vendre au plus haut cours à un chantier de démolition.

Ce principe de fonctionnement conduit à deux constats :

- la plupart du temps, il n'y a donc pas de relation directe entre l'ultime exploitant du navire et l'entreprise assurant concrètement le démantèlement ;
- l'intention de mise au rebut, au sens où on l'entend habituellement et qui fonde l'assimilation, au regard de certains textes, du navire à un déchet²⁵, est donc incertaine jusqu'à une phase avancée du processus de cession. Souvent, cette intention de se défaire du navire, n'est manifeste qu'une fois le navire rendu dans les eaux territoriales de l'État où est implanté le site de démantèlement.

2. Le marché des frets

Le marché du démantèlement est soumis, comme tout marché économique, à différents facteurs. Le plus important est celui des taux d'affrètement, c'est-à-dire le prix auquel l'armateur pourra louer son navire pour une exploitation commerciale.

Ainsi, pendant la période faste précédant la crise, ces taux étaient tellement élevés que même de très vieux navires ou des navires en mauvais état continuaient d'être affrétés. En effet durant cinq années les taux sont restés à des niveaux élevés, sans précédent sur une aussi longue durée depuis un demi-siècle²⁶, soutenus par la croissance mondiale et notamment celle des nouveaux pays industrialisés. De ce fait les navires, mêmes anciens, sont restés à la navigation et les taux de frets élevés ont permis des réparations qui n'auraient pas été consenties en temps ordinaire. Cette rentabilité pour l'armateur a fait que l'option de la casse n'a pratiquement pas été envisagée durant cette période.

Avec la crise, du fait de ce maintien à la navigation, la flotte de la marine marchande s'est trouvée en surcapacité due autant à la baisse du commerce maritime qu'à l'entrée en flotte de navires neufs. Les taux de frets se sont écroulés et l'option de la démolition est redevenue rentable pour les armateurs concernés.

25 Voir la décision OEWG-II/4 des Parties à la convention de Bâle dont l'un des considérants indique qu'« un navire peut devenir un déchet, conformément à l'article 2 de la convention de Bâle ». Aux termes de cet article, « 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 ».

26 Annexes au rapport de la Mission interministérielle portant sur le démantèlement des navires civils et militaires en fin de vie (MIDN Mars 2007).

Ainsi entre 2006 et 2009 le nombre de navires de plus de 500 tonnes de port en lourd, démolis annuellement est passé de 313 à 1006.²⁷

Proche du taux de fret, le critère de la valeur du navire influe également sur le choix de l'armateur.

Avant la crise, dans les années 2007-2008, les armateurs ont commandé beaucoup plus de navires que le marché ne pouvait en absorber. Bon nombre de ces navires et de ceux déjà en activité étaient financés via des prêts bancaires comportant la clause « loan to value ». Cette clause entraîne, à la livraison, puis à chaque date anniversaire du prêt, une réévaluation de la valeur du navire au regard du marché à l'instant T. Si la valeur est inférieure au montant restant à rembourser, l'armateur doit payer comptant la différence ; cela a été le cas avec l'arrivée de la crise.²⁸

La démolition de navires est un des moyens de réduire le nombre de navires présents sur le marché et donc de limiter la baisse de leur valeur (via les taux de fret). L'objectif des armateurs étant de retrouver des taux de fret à la hausse, non seulement pour gagner de l'argent, mais aussi pour que leurs navires conservent une certaine valeur afin d'éviter les pénalités bancaires.

Si le taux de fret est un facteur primordial dans la décision d'envoyer un navire à la déconstruction, le cours de l'acier est aussi un élément déterminant.

3. L'influence du cours de l'acier

Le cours de l'acier a une réelle influence sur la démolition navale car 95% des produits issus du démantèlement d'un navire sont des éléments métalliques principalement en acier.²⁹

L'industrie sidérurgique produit actuellement 1240 millions de tonnes d'acier par an³⁰ et, selon la *World Steel Association*, en 2011, la demande d'acier progressera encore de 5,3% pour atteindre le niveau historiquement élevé de 1310 millions de tonnes.

Trois processus techniques différents sont utilisés pour la production de l'acier : l'acier de bonne qualité est fabriqué à partir de minerai de fer et de coke dans des hauts-fourneaux. L'acier peut aussi provenir du recyclage de la ferraille, en utilisant des fours électriques, avec un produit de qualité satisfaisante en bout de processus. Enfin, on peut, comme dans le sous-continent indien utiliser directement la ferraille de recyclage pour produire, par relaminage, de l'acier bas de gamme, principalement des fers à béton.

²⁷ « *La démolition navale : un outil polémique de régulation des flottes* » - ISEMAR, Note de synthèse N°124 avril 2010 -

²⁸ « *Pour un navire commandé à 100 millions d'euros et dont la valeur à la livraison n'est plus, aujourd'hui, que de 50 millions d'euros, l'armateur devrait verser à la banque 50 millions d'euros. Ce remboursement vient évidemment réduire la dette de l'armateur en faveur de la banque. Mais il a aussi pour effet de remettre radicalement en cause sa trésorerie, qui se trouve ainsi lourdement ponctionnée. C'est, exactement, ce qui est arrivé à CMA CGM.* » - Mer et Marine 08 mars 2010 -

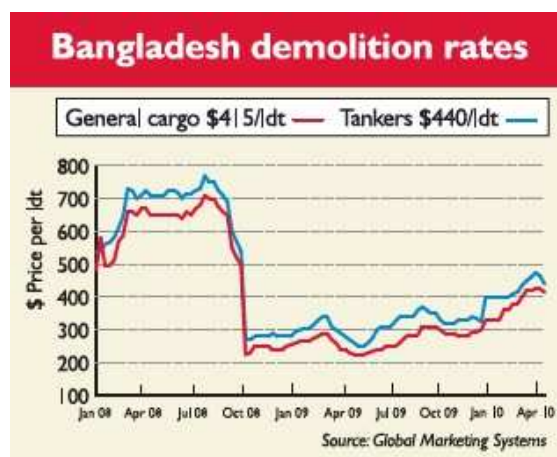
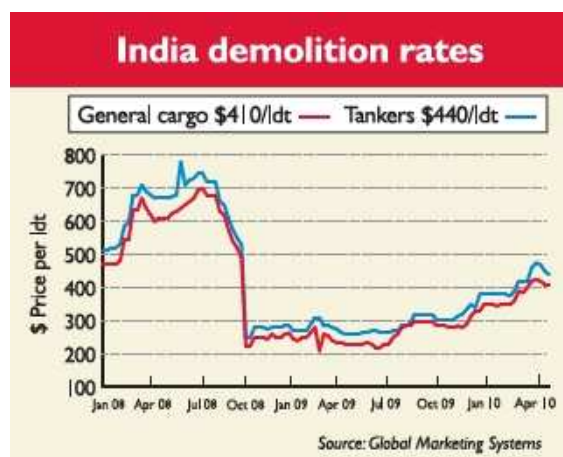
²⁹ Rencontre « Démolition Navale », ATMA 2007

³⁰ Chiffres sur la production mondiale d'acier en 2009 publiés par la World Steel Association le 22 janvier 2010.

Il est intéressant de noter que les ferrailles de recyclage représentent près de la moitié des matières premières utilisées pour la production d'acier³¹ et que cette proportion va croissant. La fabrication d'aciers issus de ferrailles est beaucoup plus économe, tant en énergie qu'en émissions de CO₂, que les processus utilisant le minerai de fer. Les ferrailles ainsi réinjectées dans le circuit sidérurgique proviennent pour une grande partie de collectes terrestres (véhicules, produits électroménagers et équipements métalliques divers). La ferraille d'origine maritime représente pour sa part de 1% à 3% du total, en fonction du nombre de navires démantelés. En effet, en faisant une moyenne sur les dix dernières années et en tenant compte de leur prévisibilité sur les dix prochaines années, les retraits officiels devraient se situer dans une moyenne de 600 unités par an, soit en terme de ferrailles navales ne pas excéder les 6 millions de tonnes par an.³²

Il faut toutefois relativiser cette faible proportion. Pour certains pays tel que le Bangladesh, qui ne dispose d'aucune ressource locale en minerai de fer, cette ferraille contribue pour plus de 70% dans sa production d'acier. C'est, entre autres, pour cette raison que les chantiers du Bangladesh sont ceux qui rachètent la ferraille au prix le plus élevé.

Le prix de la tonne de ferraille navale démantelée est tout aussi volatile que les taux de fret. D'une année sur l'autre, voire au cours d'une même année, en fonction du type de navire, du pays « démantelateur », et selon l'état du marché, ce prix peut fortement varier.



Source : « *China claims top spot from India* » - Lloyd's List du 4 mai 2010 –

Ainsi, en 2006, avant la crise financière, ce prix était pour le sous-continent indien de l'ordre de 250 dollars la tonne. En août 2008, pour la même région, la tonne de ferraille se négociait à plus de 700 dollars pour finalement finir l'année à moins de 300 dollars. Fin 2009 le marché s'est stabilisé à une moyenne de 300-350 dollars par tonne de déplacement léger³³. Depuis

³¹ 42% soit environ 500 millions de tonnes. Annexes au rapport de la Mission interministérielle portant sur le démantèlement des navires civils et militaires en fin de vie. (MIDN Mars 2007)

³² Mare Economicum, ouvrage collectif coordonné par P. Guillotreau. Presses Universitaires de Rennes 2008.

³³ Le déplacement léger, qui correspond au poids du navire léger, ou, sans cargaison, est celui principalement utilisé pour exprimer le prix de la ferraille navale. On parle de dollars par tonne de déplacement léger (\$/TDL). - Architecture navale, connaissance et pratique par D. Paulet et D. Presles -

début 2010, on constate la remontée des prix de rachat des coques de navires, toutes régions confondues, à une valeur moyenne de 400 \$/TDL (mai 2010).

Au début du mois de mai 2010, un chantier indien rachetait le « *Coral Sea* », un navire frigorifique de 6416 TDL à 410 \$/TDL pour une somme de 2.6 millions de dollars.³⁴ C'est un million de plus que lorsque le cours de la ferraille est de 250\$/TDL, et cette différence est d'autant plus conséquente que le navire est gros.

On comprend bien, avec cet exemple chiffré, l'influence qu'a le cours de l'acier et par corollaire, celui de la ferraille sur le marché de la démolition navale.

4. L'évolution de l'âge des navires envoyés au démantèlement

Une étude³⁵ portant à la fois sur l'âge et sur le tonnage des navires démantelés entre 1994 et 2006 a été réalisée pour le compte de la mission interministérielle sur le démantèlement des navires civils et militaires en fin de vie (MIDN).

Cette étude révèle, dans un premier temps, l'augmentation de l'âge moyen des navires démantelés. Ainsi, en 1995, les navires envoyés à la démolition n'avaient, en moyenne, que 27,1 ans alors qu'en 2006 cet âge moyen passait à 31,6 ans. Encore une fois ceci s'explique par la forte demande de transport qu'ont engendrée les pays émergents.

L'étude fait ensuite ressortir le lien entre la diminution du nombre de navires démantelés et l'augmentation de l'âge moyen de ces derniers. La corrélation est remarquable pour l'année 2005 où l'âge moyen des navires envoyés au démantèlement a atteint son maximum avec 31,9 ans, alors que la flotte démantelée atteignait son minimum avec seulement 187 navires représentant 5,9 millions de tonnes de port en lourd. Ces chiffres sont à rapprocher des 620 navires démantelés en 1999 représentant 30,2 millions de tonnes de port en lourd.

L'augmentation du trafic maritime s'est aussi traduite par une forte croissance des constructions navales. Sans en prédire avec certitude les conséquences, les spécialistes s'accordent sur le fait que « *l'accumulation de vieux navires entraînera, dans quelques années, un rebond de l'activité de démantèlement* »³⁶.

En effet, l'étude précitée recensait en 2006, 7500 navires compris dans la fourchette d'âge 28,1 ans à 38,2 ans. Ces navires de petite ou moyenne taille représentent près de 40 millions de tonnes de port en lourd.

Dans les pays industrialisés, nombre d'opérateurs maritimes font le choix d'une flotte moderne, tant pour leur image que pour une meilleure adaptation aux marchandises à transporter, mais aussi pour bénéficier d'une nouvelle génération de navires moins gourmands en combustible. Ils revendent donc, en général, leurs navires lorsque ceux-ci atteignent les 15 ans d'âge.

³⁴ « China claims top spot from India » par B. Reyes - Lloyd's List 05 mai 2010 -

³⁵ Etude réalisé par l'ISL, Platou et Allied

³⁶ COM(2008) 767 final - Commission des Communautés Européennes -

Ce choix se retrouve dans la maigre part qu'ont les navires battants pavillon des pays de l'OCDE³⁷ (11,8%) en termes d'envoi au démantèlement.

Les pavillons de libre immatriculation détiennent, bien entendu, la plus grosse part avec 60,8% des envois à la démolition ; viennent ensuite les pays en développement (27,4%).

B. Paysage et évolution géographique de l'industrie du démantèlement

Le paysage de l'industrie du démantèlement a fortement évolué au cours de ces trente dernières années. Dans les années 1980, la déconstruction des navires était une activité annexe de la construction navale, les chantiers utilisant alors les infrastructures disponibles entre deux constructions. Les pays impliqués dans le démantèlement étaient donc les mêmes que les pays actifs dans la construction navale, à savoir, la Corée du Sud, le Japon, l'Italie et l'Espagne. Mais peu à peu les pays industrialisés ont laissé la place à des pays émergents, lesquels détiennent désormais un quasi monopole du démantèlement. La répartition internationale du travail et la rationalité économique ont participé au déclin de cette activité dans les pays industrialisés. De plus, la forte hausse des taux de fret depuis 2003 a conduit les armateurs à faire construire plus de navires, monopolisant les cales sèches qui auraient pu être utilisées pour la déconstruction.

La Corée du Sud, par une loi de 1990 renforçant la protection environnementale, a, de fait, mis fin à ses activités de déconstruction.

Le Japon, pour sa part, a gardé une petite activité de démantèlement afin d'éliminer ses propres navires militaires.

Si quelques chantiers sont toujours en activité en Espagne, il s'agit de petites entreprises³⁸ spécialisées dans le recyclage des navires de pêche ou de plaisance.

D'une manière générale, exception faite de la Turquie, seuls sont traités dans les ports européens quelques navires de pêche ou de plaisance.

Nous présenterons donc, dans un premier temps, les principaux acteurs du démantèlement avant de voir les possibilités qu'offrent, en termes de déconstruction, les chantiers situés dans les pays de l'OCDE. Le cas de la Turquie, dont la part de marché non négligeable fait qu'elle se rapproche des pays asiatiques, ne sera pas traité avec les autres pays de l'OCDE mais dans ce premier paragraphe, avec les pays démantelers.

1. Les pays démantelers

Cinq pays se partagent actuellement 95% de la déconstruction navale mondiale.

³⁷ OCDE : Organisation de coopération et de développement économiques qui compte 34 états membres.

³⁸ Seule l'entreprise Navantia pourrait prétendre au recyclage de navires de grande taille.

Les données les plus complètes datent de 2006³⁹ ; cette année là, les pays d'Asie du Sud (Bangladesh, Inde, Pakistan) représentaient 90,3% de la déconstruction, loin devant la Chine (3,6%) et la Turquie (0,5%).

Mais la distribution du marché entre ces trois pays d'Asie du Sud a, elle aussi, été modifiée ces dernières années.

Il y a 15 ans, l'Inde représentait près de 50% de la démolition navale, soit deux fois plus que le Bangladesh. En 2006 l'activité de déconstruction au Bangladesh correspond à 68% de part de marché, représentant 167 navires pour 5 millions de tonnes de port en lourd. Actuellement le Bangladesh domine toujours le marché du démantèlement en termes de volume traité.

Le Pakistan, qui faisait jeu égal avec le Bangladesh il y a 15 ans, a eu une évolution inverse à ce pays puisqu'il ne représentait en 2006 que 3,7% de part de marché pour 0,3 millions de tonnes de port en lourd.

- Le duopole Bangladesh - Inde

Ces deux pays dominent depuis plusieurs années le marché du démantèlement avec 86% de part de marché en 2006 et 83% pour l'année 2008⁴⁰. Les données, exprimées en nombre de navires, confirment cette domination pour l'année 2009 avec 650 navires démantelés par ces deux pays sur 1006 au total⁴¹.

Les chantiers du Bangladesh se situent près de Chittagong, dans le golfe de Bengale. Depuis les années 1970 ils permettent d'approvisionner en ferraille ce pays qui ne dispose d'aucune mine de fer. L'activité de démantèlement est importante pour deux raisons, d'abord elle permet de faire vivre indirectement trois millions de personnes, ensuite elle fournit 70% de la matière première des aciéries du pays. Le manque de navires à démanteler pendant la période 2003-2008, où les taux de fret étaient élevés, a conduit le Bangladesh à régulièrement augmenter ses tarifs, accroissant ainsi sa part de marché.

40 000 ouvriers travaillent dans ces chantiers, tant pour le recyclage des équipements maritimes, que pour la vente du métal aux fonderies. Les chantiers du Bangladesh se sont spécialisés dans le traitement des navires de grande taille pour obtenir de longues plaques d'acier, plus facilement exploitables.

La stratégie de ce pays est d'asphyxier ses principaux concurrents en contribuant à une hausse des cours d'achat de la ferraille de navire. Seule l'Inde parvient à suivre la surenchère.

Les chantiers indiens se situent sur le site d'Alang, au Nord-Ouest de l'Inde, adossés aux fonderies et tréfileries.⁴² La spécificité de ce site est le grand nombre de petites entreprises spécialisées dans le reconditionnement d'appareils récupérés sur les navires : moteurs,

³⁹ Annexes au rapport de la mission interministérielle portant sur le démantèlement des navires civils et militaires en fin de vie (MIDN Mars 2007).

⁴⁰ Bulletins d'information sur la démolition des navires pour l'année 2008 – Association Robins des Bois -

⁴¹ « *La démolition navale : un outil polémique de régulation des flottes* » - ISEMAR, Note de synthèse N°124 -

⁴² Tréfilerie : usine où s'effectue la fabrication de fils métalliques.

climatiseurs, réfrigérateurs, mobilier, vaisselle... Dans ce pays en plein développement, la demande est grande et les acheteurs viennent de loin pour se procurer l'équipement qui leur manque dans ce vaste marché très bien organisé. Cette activité est essentielle pour compléter la rentabilité de la filière du recyclage.

Même si la production d'acier à partir de navires recyclés est marginale par rapport à la production nationale (1,3 millions de tonnes en 2008 pour une production de 55 millions de tonnes⁴³), elle constitue une importante source d'emplois. Les chantiers employaient à leur apogée, entre 1999 et 2003, environ 200 000 ouvriers ; ils n'étaient plus que 40 000 en 2006. La hausse des taux de fret et le durcissement de la législation sur le respect par les chantiers des normes minimales de sécurité ont largement contribué à ce déclin⁴⁴.

Actuellement deux sortes de chantiers cohabitent sur le site d'Alang : d'une part, ceux dont les propriétaires ne veulent pas investir et qui slaloment avec les obligations réglementaires en ne traitant que des navires des pays peu concernés par les normes internationales, d'autre part, ceux qui ont fait le choix de la modernisation en terme d'équipements, de formation du personnel et de protection de l'environnement. Tout comme la Chine, l'Inde est prête à investir pour atteindre les exigences internationales et souhaite voir ses chantiers labellisés par l'OMI ou par une société de classification. En contrepartie, les chantiers demandent la garantie d'un flux de navires à démanteler par la mise en place de partenariats avec les pays occidentaux.

La prédominance du Bangladesh et de l'Inde sur le marché de la destruction navale est concomitante au déclin, en termes de part de marché, de la Chine, du Pakistan et de la Turquie.

- Le cas Chinois :

La Chine qui, en 1993, occupait la tête des pays démantelers, principalement grâce aux parts de marché prises à la Corée du Sud et au Japon, a par la suite préféré utiliser ses chantiers pour la construction navale. Le nombre de chantiers de déconstruction a diminué de 30% entre 1993 et 2006. Ces chantiers se situent, majoritairement, dans la périphérie de Shanghai, à proximité d'importantes aciéries électriques auxquelles ils fournissent la ferraille démantelée.

Contrairement aux Bangladesh et à l'Inde, les chantiers chinois ne tirent que peu de profits du matériel recyclé et leurs gains sont donc uniquement fonction du prix de vente de la ferraille. La mesure prise par l'État sur le prix d'achat maximum de 200 dollars la tonne de ferraille livrée aux aciéries a marqué un tournant dans l'activité de déconstruction chinoise. En effet depuis 2003 le cours de la ferraille envoyée au démantèlement n'est pas descendu sous les 200\$/TDL et les chantiers chinois n'ont pu acheter des navires que lorsque les carnets de livraison des chantiers indiens et bangladeshis étaient trop pleins.

⁴³ Bulletins d'information sur la démolition des navires pour l'année 2008 – Association Robins des Bois – « La Voix Eco du 22 janvier 2010 »

⁴⁴ Décision de la Cour Suprême indienne de 2003.

Pour revenir dans la course, certains chantiers chinois se modernisent, et pour certains répondent même aux normes internationales ; comme les chantiers occidentaux ils ne pratiquent pas la technique d'échouage sur plage et sont compétents pour le traitement de l'amiante, des PCB⁴⁵ et des métaux lourds. Plusieurs contrats de longue durée ont été signés entre ces chantiers et de grandes compagnies internationales⁴⁶.

- Le Pakistan

Le Pakistan a été le premier pays d'Asie à se placer sur le marché du démantèlement, indépendamment d'une activité de construction navale. Dès les années 70, ce pays qui ne dispose pas de ressources locales en minerai de fer⁴⁷, cherche une solution, autre que l'importation de ferraille depuis l'Europe, pour alimenter sa sidérurgie électrique.

Les entreprises de démantèlement sont principalement situées sur le site de Gadani, étalées sur plusieurs kilomètres de plages, proches de Karachi. Elles emploient entre 100 et 200 ouvriers par navire à démanteler. La main d'œuvre y est la moins chère d'Asie, avantage qui ne pousse pas les chantiers à plus de mécanisation. Ces chantiers révèlent des conditions de travail, sanitaires et environnementales très précaires.

Comme en Chine, c'est la législation pakistanaise qui a failli conduire à la disparition des chantiers de démolition. En effet, le passage à 45% des droits de douanes sur l'importation de navires a fait perdre aux chantiers du Gadani leur compétitivité. Le Pakistan est passé de 15% de part de marché du démantèlement en 1999 à seulement 1,3% en 2005⁴⁸.

La pression exercée par les autorités locales et les industriels a permis la diminution des taxes et dès 2006 les déconstructions sont reparties à la hausse. Cependant, aux cours actuels de la ferraille, il n'est pas certain que les chantiers pakistanaïens puissent concurrencer la filière d'importation de ferraille européenne.

Dans ce contexte, il est fort peu probable que les conditions de démantèlement s'améliorent dans les chantiers du Gadani.

- La Turquie

La Turquie est un pays pour lequel la ferraille revêt une importance particulière. C'est en effet le premier importateur de cette matière secondaire avec en 2009, 15,6 millions de tonnes⁴⁹ dont 50% proviennent de l'Union européenne. Selon M. Yayan, secrétaire général de

⁴⁵ Les PCB ou polychlorobiphényles sont des dérivés chimiques chlorés, regroupant 209 substances apparentées. Ils présentent un danger pour l'homme et pour l'environnement.

⁴⁶ Maersk, Shell et BP. – Annexes MIDN Mars 2007 -

⁴⁷ Le Pakistan, comme le Bangladesh mais contrairement à l'Inde ou à la Chine, est peu pourvu en minerai de fer.

⁴⁸ Annexes au rapport de la mission interministérielle portant sur le démantèlement des navires civils et militaires en fin de vie (MIDN Mars 2007).

⁴⁹ « Métaux ferreux : la Turquie, importateur majeur » - ACTURCA 14 juin 2010 -

l'association turque des producteurs d'acier, « *la domination des fours à arc électrique devrait perdurer à long terme, ce qui signifie que la Turquie restera un importateur majeur de ferrailles* ».

Il faut toutefois relativiser ces chiffres puisqu'en 2006, moins de 2% de l'acier produit en Turquie était issu de coques de navires démantelés. Cette ferraille provient du site d'Aliaga, le seul en Turquie, situé sur le littoral de la mer Egée, à proximité des usines sidérurgiques.

L'activité de recyclage a débuté dans les années 1970, avec un maximum en 1999 où 650 000 tonnes ont été démantelées par 2000 ouvriers⁵⁰. En 2006, les chantiers turcs n'ont démantelé que 40 000 tonnes de port en lourd avec 400 ouvriers, soit une part marginale dans l'industrie sidérurgique de ce pays. Cette baisse d'activité s'explique essentiellement par le prix de rachat par la sidérurgie, de l'ordre de 200 à 250 dollars la tonne, ce qui ne permet pas aux chantiers de racheter plus de 200 dollars la tonne lège, loin des prix pratiqués par les chantiers d'Asie du Sud.

Toutefois, le Gouvernement turc ne souhaite pas voir disparaître l'activité et il a récemment rallongé les baux de concession des terrains et incité les chantiers à se fédérer. Certains d'entre eux ont même entrepris la construction, dans le littoral rocheux, de plans inclinés bétonnés pour le traitement hors sol des navires, ce qui diminue grandement la pollution marine.

Le choix des chantiers d'Aliaga de se repositionner sur le marché du démantèlement « aux normes » devrait être payant. En effet, l'atout majeur de la Turquie est son inclusion dans le cadre de l'OCDE, ce qui lui permet de démanteler des navires, sans dépollution préalable, en provenance de certains pays de l'Union européenne, à la seule condition que ses installations soient aux normes.

2. Les chantiers de démantèlement de l'OCDE

L'évolution du marché a fait que la capacité de déconstruction de l'Union européenne a diminué au cours des vingt dernières années et est aujourd'hui extrêmement faible. La différence de coûts de main-d'œuvre entre les pays d'Asie et d'Europe est un des facteurs de cette baisse. En effet, alors qu'un ouvrier du Bangladesh ou d'Inde ne coûte qu'un à deux dollars par jour, un ouvrier aux Pays-Bas, avec les coûts relatifs à la sécurité et à la protection de la santé qui incombent à l'employeur, coûte environ 250 dollars par jour. Ce chiffre est ramené à 13 dollars par jour pour un travailleur bulgare.⁵¹ Les exploitants des chantiers d'Asie du Sud peuvent ainsi proposer des prix plus élevés aux propriétaires des navires, de l'ordre de 450 dollars la tonne ; à l'extrême opposé, il arrive que les chantiers de recyclage de certains pays industrialisés demandent une redevance au propriétaire pour le démantèlement de son navire.

⁵⁰ Annexes au rapport de la mission interministérielle portant sur le démantèlement des navires civils et militaires en fin de vie (MIDN Mars 2007).

⁵¹ COM(2007) 269 final « *Livre vert sur l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires* »
- Commission des communautés européennes, 22 mai 2007 -

Malgré cette réalité économique, des chantiers de démolition perdurent dans certains pays de l'OCDE. La plupart des pays à tradition maritime ont conservé des installations destinées aux navires de pêche et autres petites embarcations. Mais il existe aussi certains chantiers capables de recycler des navires de gros tonnage, c'est le cas par exemple en Belgique, aux Pays-Bas, au Danemark, et dans une certaine mesure aux États-Unis.

- Le chantier de Gand en Belgique

Même si ce chantier peut accueillir des navires de grande taille (jusqu'à 12 mètres de tirant d'eau), il traite habituellement des navires plus petits, telles qu'unités fluviales, ou maritimes allant jusqu'à 5000 tonnes.⁵² Le chantier est implanté sur un site de recyclage de métaux terrestres, ce qui lui permet de bénéficier des infrastructures matérielles ainsi que des moyens d'expédition et de commercialisation des ferrailles récupérées. D'un effectif d'environ 40 personnes, ce chantier pourrait recycler un maximum de 120 000 TDL de navires par an. Il possède, bien entendu, toutes les licences et autorisations de l'état Belge en matière de démantèlement de navires et il est certifié ISO 9001⁵³. De plus, il satisfait aux textes réglementaires équivalents en Belgique du classement ICPE⁵⁴ français.

- L'exemple des Pays-Bas

Le chantier de S-Gravendeel possède les mêmes caractéristiques, tant physiques que réglementaires, que celui précédemment présenté. Situé à proximité de Rotterdam, il partage son site avec une importante entreprise de recyclage des métaux qui traite directement tous les produits en provenance du site naval de S-Gravendeel, en plus des collectes terrestres. Ce chantier, de part sa forte mécanisation, aurait, lui aussi, la possibilité de recycler jusqu'à 120 000 tonnes de ferraille par an.⁵⁵

- Les chantiers danois

Deux chantiers de déconstruction cohabitent dans ce pays à grande tradition maritime. Ils fonctionnent de manière permanente avec, en majorité, des navires de petites tailles (jusqu'à 100 mètres pour l'un, 160 mètres pour le second) et traitent à eux deux une soixantaine de navires par an. Ces chantiers ont la particularité de s'être spécialisés dans le recyclage des groupes électrogènes et des moteurs de propulsion, pour les revendre en Europe, mais surtout en Asie du Sud-est.

- Le cas des États-Unis

Les chantiers américains ne traitent quasiment que les navires militaires, et malgré quatre sites où l'activité est rentable, les capacités de démantèlement sont insuffisantes au regard de la flotte en fin de vie. Les deux principaux chantiers sont situés à proximité du Mexique et la

⁵² « *Clemenceau : les belges s'impatientent* » - Ouest France du 25 avril 2008 -

⁵³ La norme ISO 9001 fait partie de la série des normes ISO 9000, relatives aux systèmes de gestion de la qualité ; elle fixe les exigences organisationnelles requises pour l'existence d'un tel système.

⁵⁴ Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) telles que définies par le code de l'environnement.

⁵⁵ Annexes au rapport de la mission interministérielle portant sur le démantèlement des navires civils et militaires en fin de vie (MIDN Mars 2007).

main d'œuvre, environ 200 personnes par site, y est principalement mexicaine. Moyennement mécanisés, ces chantiers peuvent démanteler des navires dépassant les 20 000 tonnes dans des conditions environnementales et sociales convenables (législation de l'État du Texas).

Toutefois les États-Unis sont loin d'être un exemple en matière de traitement des navires en fin de vie, comme en témoigne le sabordage, par la Marine américaine, de l'*USS America* au large des côtes de Virginie. En 2005, l'immersion du plus gros porte-avions du monde a, semble-t-il, été effectuée sans désamiantage préalable.⁵⁶

- Les autres possibilités

La Lituanie dispose, elle aussi, de capacité de déconstruction « aux normes » pour des navires de tout tonnage.

Par ailleurs, le chantier anglais, Swan Hunter, initialement spécialisé dans la construction et la transformation de navires, a développé une activité de démantèlement des plates-formes de la Mer du Nord. Ce chantier, ainsi que celui d'Aker Kvaerner en Norvège spécialisé dans le démantèlement des plates-formes pétrolières de la société Aker Yards, ont les compétences et les équipements nécessaires pour développer une activité de démantèlement des navires.⁵⁷

La France, pour sa part, a débuté dans le domaine en 2008 avec une première installation de recyclage implantée sur le Grand Port Maritime de Bordeaux. Par arrêté en date du 23 janvier 2008, la préfecture de la Gironde a autorisé l'entreprise Veolia Propreté à exploiter un centre de démantèlement de bateaux et de valorisation de matériaux à Bassens. Le site dispose d'une cale sèche longue de 240 mètres et d'importantes grues lui permettant de recycler des unités de 50 000 tonnes. Pour le groupe, spécialisé dans le recyclage, « *la France dispose désormais d'un centre d'excellence en matière de déconstruction de navires lui permettant de gérer dans les meilleures conditions environnementales, de sécurité et de transparence, la fin de vie des navires* ». ⁵⁸

Même si l'on peut se réjouir de l'arrivée de ce site exemplaire, les propos tenus par Madame Claude Wohrer⁵⁹, chef de la délégation française à la Conférence sur le recyclage des navires qui s'est tenue en mai 2009 à Hong Kong, ne sont pas encourageants. En effet, à l'occasion des 5^{èmes} assises de l'économie maritime et du littoral elle a déclaré : « *Pendant mon tour du monde du démantèlement, j'ai perdu beaucoup de certitudes et j'ai énormément appris. Ce que j'en retire principalement, c'est que les navires de grande taille ne seront jamais plus démantelés en Europe* ». ⁶⁰ Dur constat, même si Madame Wohrer poursuit son intervention en expliquant que l'Europe peut, en renforçant la filière déjà existante, se placer sur le marché du démantèlement des navires de pêche et des navires déchets qui ont été saisis dans les ports européens.

⁵⁶ Institut Français de la Mer. Article paru dans « Pour la science » Avril 2006.

⁵⁷ Pour plus d'information voir le mémoire de M. VEZARD : « *Démantèlement - Déclassement des plateformes offshore* ». - CDMT, 2010 -

⁵⁸ « *Veolia installe à Bordeaux un centre de démantèlement de navires* » - Mer et Marine – 29 janvier 2008

⁵⁹ Madame Claude Wohrer est chargée de mission auprès du Secrétariat Général de la Mer (SG Mer), en charge du démantèlement des navires.

⁶⁰ « 5^{èmes} assises de l'économie maritime et du littoral » qui se sont déroulées à Brest les 1^{er} et 2 décembre 2009

Comme nous avons pu le voir, le marché du démantèlement est mondial et plusieurs facteurs entrent en jeu pour savoir si un navire sera ou non démolé, et où il sera démolé.

Pour compléter l'état des lieux de cette activité il importe d'étudier, dans une 2^{ème} section, les aspects technique et social du démantèlement.

Section 2 : Approche technique et sociale du démantèlement

Outre la problématique des capacités mondiales de démantèlement, l'enjeu principal d'une modernisation de cette activité se situe dans les conditions de travail des ouvriers et sur l'impact environnemental que la déconstruction génère. En fonction des techniques utilisées dans les chantiers (A), les incidences environnementales et sociales (B) seront différentes.

A. Les industries et techniques de démantèlement

Différents modes de démantèlement existent selon le tissu industriel et économique du pays, le développement de ses infrastructures et des moyens de valorisation des matériels et des matières premières et secondaires récupérés. Le point clé de tout processus de démantèlement respectueux des travailleurs et de l'environnement est la bonne connaissance préalable des polluants et autres substances dangereuses contenus dans le navire, tout comme la capacité des chantiers à traiter ces matières.

Un navire qui aurait subi une dépollution complète préalable à son démantèlement le rend intrinsèquement sans danger pour les travailleurs et l'environnement. Par ailleurs, l'enlèvement des produits polluants ou dangereux a le mérite de permettre, au regard de la réglementation sur le transfert des déchets contenue dans la Convention de Bâle, un démantèlement de tous les navires dans n'importe quelle région du monde.⁶¹

1. La problématique de la dépollution préalable au démantèlement

Au regard des réglementations régionales ou nationales interdisant l'exportation de certaines substances dangereuses telles que l'amiante, une dépollution, au moins partielle, s'impose avant l'envoi d'un navire hors OCDE, en vue de son démantèlement. Pour les autres polluants et matières dangereuses, un choix sera fait entre la dépollution préalable ou la dépollution simultanément au démantèlement, en fonction des capacités du chantier et de l'intérêt économique.

⁶¹ Le « BAN amendment » interdit aux pays de l'OCDE d'exporter tout déchet dangereux vers un pays non membre de l'OCDE. Cet amendement, qui n'est pas encore entré en vigueur dans le cadre de la Convention de Bâle, a cependant été ratifié par la France en 2003. Il s'applique déjà au sein de l'Union européenne dans le cadre de la directive communautaire sur les transferts de déchets (Règlement CE/1013/2006).

La contrainte majeure de la dépollution préalable est la conservation de l'intégrité nautique (flottabilité, stabilité, résistance de la structure) du navire, afin de conserver la possibilité d'un ultime voyage jusqu'au chantier de démantèlement. Dans le cas contraire, les opportunités de démantèlement ultérieures du navire seraient réduites et l'équipage en charge du dernier transit pourrait se trouver dans une situation dangereuse. Par ailleurs, un transport de la coque par navire spécialisé ou en remorque entraînerait un surcoût dissuasif pour le propriétaire qui veut se défaire de son navire.

Pour que la dépollution soit efficace et sûre, il importe d'avoir dans un premier temps identifié, quantifié et localisé les substances à éliminer.⁶² Ceci permet de mettre en place des mesures préventives de protection des travailleurs et de l'environnement pendant les opérations de dépollution. Mais cela suppose un examen approfondi du navire, incluant un accès à tous les volumes du bord et la possibilité de faire des prélèvements avec parfois des déposes indispensables pour une bonne expertise. Le travail à faire, en amont, et lors de l'exécution des opérations de dépollution est parfois long et coûteux, sans comparaison avec celui qui serait mis en œuvre en cas d'une dépollution faite simultanément au démantèlement. Selon la méthode de déconstruction (horizontale ou verticale) et le procédé prévu pour la découpe de la coque, les travaux de dépollution et les investigations préalables nécessaires au démantèlement seront très différents. Dans le cas d'une découpe à chaud (chalumeaux), l'expertise de la coque, réalisée lors de la dépollution, peut être mise à profit en servant également pour préparer la découpe en toute sécurité. Dans le cas d'une découpe à froid (cisailles hydrauliques) la main d'œuvre embarquée est peu nombreuse et le bénéfice de cette expertise est moindre. La complexité et l'équipement intérieur du navire à démanteler sont aussi des critères importants pour déterminer dans quelle mesure une dépollution préalable est préférable à une dépollution simultanée.

Si certains chantiers n'ont pas la capacité de traiter certaines substances dangereuses ou polluantes, une dépollution partielle du navire peut être envisagée d'un commun accord entre le propriétaire et le chantier. Ce procédé se développera peut-être puisque la future Convention de l'OMI prévoit que l'envoi d'un navire dans un chantier de démantèlement ne sera possible que si ce dernier dispose de toutes les installations nécessaires aux traitements de toutes les substances inscrites dans l'inventaire et qu'il a l'agrément des autorités locales pour le faire.⁶³

La dépollution systématique, totale et préalable au démantèlement est pour certains, dont de nombreuses ONG, la solution aux problèmes du démantèlement. Toutefois ce procédé a ses limites.

D'une part, l'intérêt économique est généralement faible et la mise en œuvre technique parfois complexe. Par exemple, le désamiantage des produits pulvérulents (amiante non piégé) ou l'enlèvement d'équipements polluants mobiles (batteries), qui doit être mené avant l'accès des travailleurs en vue du démantèlement, peut être effectués indifféremment soit lors

⁶² Actuellement un tel inventaire n'existe pas, mais il est la base de la future Convention de l'OMI sur le recyclage sûr et économiquement rationnel des navires, tel que nous le verrons dans la 2^{ème} partie de cette étude.

⁶³ Voir l'analyse de cette Convention, développée en 2^{ème} partie de cette étude.

de la dépollution, « soit au tout début du démantèlement, sans induire de risques, de délais ou de coûts supplémentaires notables ». ⁶⁴

D'autre part, la dépollution de certaines substances nécessite parfois des moyens considérables (études, démontages, passage au bassin...) avec de fortes contraintes humaines, techniques et économiques, qui seraient réduites si ces travaux étaient réalisés au fur et à mesure du démantèlement.

Enfin, la dépollution préalable ne s'attache qu'aux risques pour les hommes et l'environnement liés aux produits dangereux et polluants contenus par le navire. Mais même un navire, vierge de telles substances, reste un danger potentiel lors de son démantèlement si les techniques industrielles et les équipements sont inadaptés ou défectueux.

2. Processus techniques et industriels de démantèlement

D'une façon globale, on peut présenter schématiquement trois modes de démantèlement, chacun correspondant à un modèle industriel différent :

- Un processus fortement mécanisé et à faible main d'œuvre que l'on rencontre uniquement dans les pays occidentaux.
- Un processus non mécanisé mais à très forte main d'œuvre que l'on rencontre dans le sous-continent indien.
- Un processus intermédiaire utilisant quelques équipements mais gardant encore une part de main d'œuvre importante que l'on retrouve en Turquie, en Chine ou même dans certains chantiers des États-Unis. ⁶⁵

Avant de présenter plus en détails ces trois processus, il convient de présenter certaines généralités communes à tous les chantiers du monde.

• Le lieu

L'activité de déconstruction est, quel que soit le processus utilisé, une activité générant de nombreuses nuisances ; elle est bruyante, sale, et de manière générale peu attrayante. C'est pourquoi on ne trouve pas de chantier de déconstruction navale à proximité des villes, ni même dans des zones telles que port de commerce ou chantier de construction.

L'emplacement d'un chantier doit néanmoins répondre à certaines obligations. Il faut d'une part, un accès aux navires en vue de leur démantèlement, sachant que les caractéristiques de cet accès seront déterminantes en termes de taille de navires pouvant être recyclés (largeur, hauteur d'eau...). D'autre part, il faut pouvoir évacuer les matières récupérées, en vue soit de leur exportation, soit de leur valorisation. Cela signifie, concrètement, être à proximité des installations de traitement pour le recyclage ou des aciéries pour l'utilisation de la ferraille.

Le nouveau chantier français répond à ces obligations, comme l'indique Madame Soulayrol, Directrice « développement » chez Veolia Propreté : « *Notre site est à la fois branché sur le*

⁶⁴ Annexe XIII « Problématique de la dépollution complète avant démantèlement » (MIDN Mars 2007).

⁶⁵ Annexe XIV - MIDN Mars 2007 -

*fluvial et sur le rail ; cette accessibilité est un réel avantage pour créer une filière, voire un pôle de déconstruction permettant de conserver en France un dynamisme et une expertise sur le démantèlement ».*⁶⁶

- Les infrastructures

Les cales sèches, de par leur complexité et leur prix sont relativement rares. De plus elles sont largement plébiscitées par des activités plus nobles telles que la construction ou la réparation navale. Leur immobilisation pour une longue durée génère un coût peu compatible avec l'activité de démantèlement, c'est pourquoi nombre de chantiers cherchent à s'affranchir de ces infrastructures lourdes.

C'est le cas d'un nombre croissant de chantiers soucieux des travailleurs et de l'environnement, qui procèdent à la déconstruction à quai de couches successives, puis par l'utilisation de plans inclinés, plus ou moins rudimentaires, que ce soit en bordure de littoral ou de canal maritime.

Une variante des méthodes traditionnelles permettant une utilisation limitée des infrastructures peut, à de rares occasions, être utilisée. Elle consiste, dans un premier temps, au découpage du navire en tronçons verticaux dans une cale sèche, puis, dans un deuxième temps, au transport par barges spécialisées (transport de colis lourds) des morceaux de coque vers le chantier de démantèlement final. Cette technique, bien qu'onéreuse à cause du transport qu'elle impose, a pour avantage de permettre une dépollution de qualité préalablement à sa déconstruction finale.

- Le découpage des navires

La découpe du métal est un autre point commun aux différentes techniques de démantèlement, même si des équipements différents sont utilisés en fonction du processus industriel choisi. Le découpage oxyacétylénique est le plus répandu, c'est la technologie la plus simple pour découper de grosses épaisseurs d'acier. Une flamme composée d'acétylène et d'oxygène chauffe la tôle jusqu'à ce qu'elle entre en fusion, puis, l'acier est brûlé par l'ajout d'oxygène injecté dans la flamme. On trouve plusieurs intermédiaires entre le simple coupeur manuel (chalumeau) et des machines fortement mécanisées composées de grues, de robots et de portiques.

Pour le découpage certains chantiers utilisent le procédé « Arc-Air » ; la température de fusion du métal est atteinte grâce à un arc électrique puis une électrode injecte un flux d'air qui chasse le métal en fusion. Le procédé est identique à celui du chalumeau oxyacétylénique mais nécessite une importante source d'électricité, contrepartie à une découpe bien plus rapide.

La découpe du métal peut aussi se faire à froid, à l'aide de grosses cisailles hydrauliques. En général ce procédé est utilisé dans un deuxième temps, pour débiter la ferraille avant son

⁶⁶ « 5^{èmes} assises de l'économie maritime et du littoral » qui se sont déroulées à Brest les 1^{er} et 2 décembre 2009.

transport aux usines de recyclage. La découpe à froid présente l'avantage de ne pas dégager de fumées toxiques issues du revêtement présent sur les tôles.

Peu utilisés dans l'industrie du démantèlement, d'autres procédés technologiques de découpe existent : le découpage au jet d'eau à très haute pression⁶⁷, le découpage par filin scie (utilisé pour tronçonner les épaves comme ce fût le cas pour le Tricolor), le découpage plasma et le découpage laser.

a/ Le processus fortement mécanisé

Ce processus, essentiellement utilisé dans les pays industrialisés, se doit d'être économiquement rentable alors que la main d'œuvre y est chère et que les exigences relatives aux conditions de travail et environnementales y sont très fortes. Cependant, hormis en cas d'achat et d'adaptation d'un site, le démantèlement ne nécessite pas de gros investissements ni une main d'œuvre nombreuse ou exceptionnellement qualifiée.

Avant le début du démantèlement proprement dit, se déroule la phase de « mise en sécurité » du navire en fin de vie. Différente de la dépollution, la mise en sécurité consiste à prendre un certain nombre de précautions visant à éviter la mise en danger des personnels ou la dispersion des produits contenus dans le navire.

Dans un chantier de ce type, vient ensuite, l'enlèvement des produits dangereux qui sont directement accessibles, comme les batteries, réservoirs sous pression, l'amiante pulvérulent et les divers effluents. L'intégrité du navire n'est pas affectée par cette première opération. Contrairement à certains chantiers où l'environnement économique est différent, la valorisation d'équipements complets récupérés sur le navire est rare⁶⁸.

Le démantèlement commence par la découpe horizontale du navire, par des moyens mécaniques élaborés. Lorsque ces moyens ne peuvent pas être utilisés, des travailleurs découpent manuellement au chalumeau. Les gros blocs métalliques sont ensuite transportés par grues sur le chantier, et l'enlèvement des substances dangereuses se poursuit au fur et à mesure de leur accessibilité. Des mesures de protection spécifiques sont prises à chaque étape de la déconstruction.

La semelle du navire sert de réceptacle aux différents déchets liquides générés. En fin de processus, tous ces effluents sont pompés et la semelle est amenée sur un plan incliné où elle est hissée au fur et à mesure de sa découpe par des moyens mécanisés.

La ferraille produite par les cisailles hydrauliques est, en règle générale, directement envoyée dans une entreprise de recyclage de ferraille terrestre. Le processus de recyclage est lui aussi largement mécanisé et ne requiert que peu de main d'œuvre.

⁶⁷ Utilisé en Russie pour certaines phases du démantèlement des sous-marins nucléaires (découpage simultané de la coque métallique et des revêtements non métallique). - Appendice II « *Les procédés de découpage des navires* » MIDN Annexe XIV -

⁶⁸ Voir cependant les chantiers danois décrits dans la section précédente qui se sont spécialisés dans le recyclage des groupes électrogènes et des moteurs de propulsion.

Comme lors du recyclage des déchets terrestres destinés aux fonderies électriques, les déchets ultimes, non recyclables, provenant du navire, sont isolés des matières métalliques et transférés à des entreprises spécialisées.

b/ Le processus à forte main d'œuvre

Par définition, un tel processus n'est possible que dans un environnement économique et social où la main d'œuvre est nombreuse et bon marché. Axées sur d'autres priorités, les sociétés utilisant une telle méthode sont, en général, peu regardantes sur les conditions de travail et sur le respect de l'environnement.

Le début du processus industriel est, malheureusement, bien connu ; le navire est échoué sur une plage du littoral, habituellement lors d'une importante marée. De nombreux ouvriers travaillent simultanément, les uns débarquant tous les équipements et matériels transportables, les autres commençant la découpe au chalumeau de l'avant du navire directement sur la plage. La découpe se poursuit par tranches verticales successives vers l'arrière. Les morceaux de coques sont ramenés en haut de la plage par des moyens rudimentaires pour y être redécoupés en petits morceaux transportables. Tous les découpages se font au chalumeau, ce qui entraîne des incendies, des explosions en cas de dégazage incorrect d'une citerne, mais surtout une forte pollution atmosphériques provenant du brûlage de la peinture sur les tôles découpées. L'utilisation de cisailles hydrauliques dans les chantiers européens, qui permet une découpe à froid, évite ces risques et cette pollution.

Aucune infrastructure telle que plan incliné, quai et encore moins cale sèche ne permet le bon traitement des déchets générés. La plage sert de plan incliné, et l'enlèvement des divers fluides est réalisé à la main, ou grâce au concours de la marée.

Les éléments métalliques, réduits en plaques de tôle de 4mx1,5m⁶⁹ pour être manipulables et directement recyclables, sont transportés à des ateliers de forge-filières ou de relaminage qui se trouvent à proximité de la plage.

c/ Le processus intermédiaire

Comme son nom l'indique, ce processus industriel fait à la fois appel à une main d'œuvre importante et à faible coût, et à des équipements mécanisés. Le démantèlement reste majoritairement manuel mais des grues et autres équipements permettent une manutention moins risquée et des conditions de travail moins pénibles. L'emploi de plans inclinés ou de souilles⁷⁰ permet de limiter l'impact sur l'environnement de ces chantiers.

Comme dans le processus fortement mécanisé, il y a d'abord une phase d'identification des produits dangereux présents à bord du navire. Une fois que le navire est sur le site industriel, les produits dangereux accessibles sont débarqués. Le démantèlement proprement dit

⁶⁹ Annexe XIV - MIDN Mars 2007 -

⁷⁰ Souille : emplacement que fait une coque dans la vase ou dans le sable lorsqu'elle s'échoue.
– Dictionnaire Maritime J. DAHEC –

commence par la découpe de couches horizontales, comme dans un chantier fortement mécanisé, excepté qu'ici le découpage est principalement réalisé manuellement à l'aide de chalumeaux. Les substances dangereuses, non retirées lors de la phase initiale, sont enlevées au fur et à mesure de la déconstruction. En fin de démantèlement, la semelle est vidée de ces effluents par pompage puis coupée manuellement par tranches verticales sur un plan incliné ou dans une souille. Les ferrailles produites sont redécoupées sur des terre-pleins prévus à cet effet, pour éviter une pollution du sol, stockées puis expédiées vers des aciéries en vue de leur recyclage. Le passage des ferrailles en aciérie permet une bonne élimination des déchets persistants sur ces ferrailles, comme la peinture par exemple, ce qui n'est pas le cas dans le processus de recyclage du sous-continent indien, où l'acier est souvent recyclé à froid, ou à des températures trop faibles pour permettre l'élimination complète de ces déchets résiduels.

Ce tour d'horizon des techniques actuelles de démantèlement révèle la grande hétérogénéité des conditions de travail des ouvriers et de l'impact que peut avoir cette activité sur l'environnement. Du découpeur bangladais avec son chalumeau et sans aucune protection, au découpeur néerlandais pianotant sur un écran digital dans une cabine climatisée et insonorisée, il y a un fossé qui ne se comblera pas à court terme. La prise de conscience de l'opinion publique, mais surtout des instances internationales, devrait faire progresser le sort de milliers de travailleurs dans les prochaines décennies. Nous pouvons en tous cas l'espérer, car la situation actuelle en termes de conditions de travail et de pollution environnementale est, aux yeux d'un occidental, insoutenable.

B. L'incidence sociale et environnementale du démantèlement

La préservation de la santé des travailleurs et de l'environnement est liée, d'une part, aux techniques de démantèlement utilisées et d'autre part, aux produits dangereux présents à bord des navires à déconstruire.

1. Des techniques de démantèlement archaïques aux conséquences dramatiques

Alors que dans un chantier européen, des mesures draconiennes sont prises pour favoriser les conditions de travail et limiter au minimum l'impact environnemental, dans les pays en développement les préoccupations sont différentes et peu d'argent est investi pour améliorer les conditions du démantèlement.

Dans les chantiers occidentaux, la fiabilité environnementale, sociale et humaine du processus de démantèlement mis en place, repose sur le respect de méthodes de travail et sur l'emploi d'équipements de maîtrise des risques environnementaux et humains. Cela correspond aux actions suivantes :

- L'enlèvement initial des produits dangereux accessibles.
- Une forte organisation du travail.
- La mise en place de procédures collectives de prévention et de contrôle.
- L'utilisation d'équipements de protection collectifs et individuels.

- Une réduction, au strict minimum, des travaux à feu nu et en ambiance confinée.
- La prévention et lutte permanentes contre l'incendie et la dispersion des polluants.
- Une limitation des manutentions de charge.
- Une récupération et un traitement systématiques des effluents et des déchets.

Ce processus nécessite un investissement important de la part des acteurs économiques, mais il est indispensable au regard du fonctionnement de notre société. La prise en charge des maladies professionnelles impose aux dirigeants d'entreprises (chantiers, aciéries, etc.) de veiller aux conditions de travail des ouvriers. De même, les fortes contraintes environnementales font que les mesures pour lutter contre la pollution sont quasiment incontournables.

Au contraire, dans un processus non mécanisé, caractéristique des pays en développement, les acteurs économiques ont tendance à négliger les coûts environnementaux et sociaux puisqu'ils n'ont pas à les supporter directement. C'est le cas pour :

- Le coût social des mauvaises conditions de vie des travailleurs souvent émigrés de provinces agricoles pauvres.
- Le coût social et économique des accidents et des maladies professionnelles dus aux conditions de travail et aux produits dangereux manipulés ainsi qu'à l'absence de formation des ouvriers et de protection individuelle.
- Le coût social et économique des maladies provenant de la pollution de l'air, de l'eau et des ressources alimentaires touchant les populations environnantes.
- Les coûts environnementaux des polluants dispersés dans le milieu marin et, à plus long terme dans le milieu terrestre lors du recyclage de ferraille ou d'équipements obsolètes.

Il en résulte que, dans les chantiers de démantèlement d'Asie du Sud, les conditions en matière de santé et de sécurité des travailleurs sont très précaires. L'absence de grue ou d'autres engins de levage combinée à un manque d'équipement de protection pour les travailleurs créent un risque élevé d'accident sévère. Dans les chantiers du Bangladesh, un certificat de dégazage d'une citerne pour effectuer un travail à chaud⁷¹ n'est, en pratique, même pas exigé. Cela explique, non seulement les bas coûts des chantiers de déconstruction de ce pays, mais aussi le nombre important d'explosions mortelles lors des travaux.

De fait, l'accident de travail constitue le principal risque de ce type de déconstruction, bien plus que les maladies professionnelles liées à la présence à bord de matières dangereuses ou de substances toxiques que l'on retrouve dans les navires non préalablement décontaminés.⁷²

Le fait que la démolition des navires soit réalisée directement sur les plages, sans aucun confinement qui permettrait d'éviter la pollution des eaux et du sol, a un impact considérable sur l'environnement. De plus, rares sont les sites dotés d'installations d'entreposage des

⁷¹ Certificat de « dégazage pour travail à chaud » ou « gas free for hot work » Certificate. A noter qu'en Inde un tel certificat est exigé.

⁷² Rapport d'information de la Commission de la défense nationale sur le démantèlement des navires de guerre.
- Assemblée Nationale N°3609 du 24 janvier 2007 -

déchets, et le traitement de ces derniers est rarement conforme aux normes de protection de l'environnement.

Une étude⁷³ de 2006 indique que les propriétés physico-chimiques de l'eau de mer, du sol et des sédiments de rivage sont fortement modifiées par l'activité de déconstruction. La pollution des plages et des eaux côtières par les hydrocarbures est nettement visible sur les clichés aériens des sites d'Alang et de Chittagong, mais les ONG signalent aussi une raréfaction de la végétation et de la faune sous-marines dans ces régions.

Une autre étude menée par la société de classification « Det Norske Veritas », spécialisée dans l'évaluation des risques, indique que des quantités « *significatives* » de PCB, de métaux lourds et de TBT⁷⁴ ont été détectées dans le sol et dans l'air sur le site de Chittagong au Bangladesh⁷⁵.

Tous ces éléments, polluants ou toxiques, sont présents sur les navires lors de leur arrivée au chantier lorsqu'il n'y a pas eu de décontamination complète préalable, et, sans précaution lors du démantèlement, on ne peut guère s'étonner de les retrouver dans l'environnement à proximité des principaux sites de déconstruction.

2. Les produits dangereux présents à bord des navires

Il faut d'abord noter qu'il n'est pas possible de dresser une liste exhaustive et définitive de l'ensemble des produits dangereux pour la santé ou pour l'environnement que l'on peut retrouver à bord des navires. Si la dangerosité de certains produits est établie de manière formelle, il faut noter que d'autres substances, qui sont aujourd'hui considérées comme neutres, pourraient s'avérer être plus ou moins nocives. Par ailleurs, la présence de tel ou tel produit pourra aussi dépendre du type de navire et de son exploitation. De plus, la succession des interventions pour modification ou réparation ne permet pas de savoir avec exactitude la localisation à bord du navire de produits potentiellement dangereux qui auraient été utilisés. C'est là l'un des points clés de la future Convention de l'OMI qui met en place un inventaire des produits dangereux présents à bord du navire, de sa conception jusqu'à sa fin de vie.⁷⁶

Il existe aujourd'hui une liste non exhaustive des substances dangereuses ou potentiellement dangereuses que l'on peut retrouver sur un navire. Cette liste est issue de la résolution A.962 de l'OMI et des propositions faites à l'OMI dans le cadre de la 54^{ème} session du Comité de la protection du milieu marin. Elle servira de base pour l'inventaire des produits dangereux que mettra en place la Convention sur le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires.

Cela dit, il est possible de lister les produits qui posent le plus de problèmes et que l'on retrouve de manière récurrente sur les navires partant au démantèlement.

⁷³ M. Hossain / M. Islam, « *Ship Breaking Activities and its Impact on the Coastal Zone of Chittagong* » 2006

⁷⁴ Le tributyl-étain (TBT) est une substance chimique potentiellement nuisible, incorporé dans les peintures de coque et destiné à empêcher que les bernacles et autres éléments du milieu marin se collent dessus.

⁷⁵ « *Quand les navires-poubelle arrivent en fin de vie* » - New Scientist 23 juillet 2006 -

⁷⁶ Ce point sera développé dans la 2^{ème} partie de cette étude.

- L'amiante

De loin la plus connue des substances dangereuses dans le milieu maritime, mais aussi dans la société civile où les problèmes sanitaires causés par l'exposition à l'amiante apparaissent au grand jour, d'abord dans les années 1970, puis dans les années 1990. Depuis 1997 son utilisation est totalement interdite en France. L'association internationale de la sécurité sociale (AISS) exhorte, depuis de nombreuses années, tous les pays à interdire le plus rapidement possible la production, le commerce et l'utilisation de tous types d'amiante et de produits contenant de l'amiante⁷⁷. Il reste cependant un long chemin à parcourir. En effet, selon l'International Ban Asbestos (IBAS), début 2010, l'amiante était interdit dans 52 pays du monde seulement, dont les 27 pays de l'Union européenne depuis 2005.

A bord des navires, l'amiante est utilisé sous sa forme friable essentiellement pour le calorifugeage. C'est sous cette forme que le risque d'émission de fibres est le plus important, c'est pourquoi depuis la fin des années 1970 son usage est interdit. Cependant la problématique reste entière pour les navires les plus anciens et pour les navires construits dans des pays où l'usage de l'amiante n'a été réglementé que plus tard. En effet, certains chantiers de construction navale en Turquie utilisent encore de l'amiante sur des bateaux neufs. C'est ce qui a été découvert par l'armateur hollandais d'un chimiquier livré en 2009. Selon le Lloyd's List, ce cas ne serait pas isolé et de nombreux chantiers de construction et de réparation navale en Asie et ailleurs utiliseraient encore de l'amiante, bien qu'un amendement de la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) en interdise l'usage depuis 2002.

L'amiante se retrouve aussi à bord des navires sous sa forme liée (mêlée à d'autres matériaux) où on l'utilise par exemple pour faire des dalles en vinyle-amiante.

En l'absence de règles de protection minimales, la manipulation et l'inhalation de produits amiantés affectent de manière irréversible des milliers d'ouvriers. Les risques sanitaires sont dus aux dangers liés à l'inhalation des fibres par le personnel lors de la démolition des navires. Les risques se présentent en trois catégories : le risque d'empoussièrement par l'amiante qui conduit à une fibrose pulmonaire, appelée asbestose et qui entraîne des insuffisances respiratoires ; ensuite les plaques pleurales, qui sont des lésions bénignes dues aux particules d'amiante drainées à la surface des poumons ; enfin, les cancers respiratoires avec le mésothéliome (tumeur maligne de la plèvre due essentiellement à l'amiante) et le cancer broncho-pulmonaire⁷⁸.

Un rapport médical de la Cour Suprême d'Inde de 2006 indique que 16% des travailleurs manipulant de l'amiante sur le site d'Alang seraient atteints d'asbestose et risquent de développer un mésothéliome⁷⁹. De plus, nous savons aujourd'hui que l'incidence de cette forme de cancer n'atteint son maximum que plusieurs dizaines d'années après l'exposition proprement dite.

⁷⁷ « L'amiante : vers une interdiction mondiale » - Commission spéciale de prévention de l'AISS -

⁷⁸ Rapport d'information de la Commission de la défense nationale sur le démantèlement des navires de guerre.
- Assemblée Nationale N°3609 du 24 janvier 2007 -

⁷⁹ - Lloyd's List 8 septembre 2006 -

Selon une étude réalisée pour la Commission (Direction Générale des transports), sur l'ensemble des déchets dangereux récupérés chaque année dans les installations de démantèlement, l'amiante représentera entre 1000 et 3000 tonnes⁸⁰.

- Les polychlorobiphényles (PCB)

Largement utilisés à bord des navires en raison de leur inertie chimique et de leur résistance au feu, on les trouve non seulement à l'état liquide dans les transformateurs, mais aussi à l'état solide dans les peintures, dans de multiples appareils électriques ainsi que dans des gaines de câbles. Sous la flamme des chalumeaux, à très haute température, ils donnent des dioxines et des furanes, composés non seulement cancérigènes mais responsables de diverses atteintes, en particulier du système immunitaire. Les PCB font partie des douze polluants organiques réglementés dans le cadre de la Convention de Stockholm sur les polluants organiques persistants (POP)⁸¹. Leur fabrication est interdite en Europe depuis 1987 et leur élimination devrait être totale prochainement, mais ces produits se rencontrent encore fréquemment.

Les risques associés aux PCB sont réels, tant pour l'homme que pour l'environnement et la faune. En cas de déversement, les PCB s'accumulent dans les sédiments puis dans la chaîne alimentaire via les produits de la mer. L'ingestion de quantité importante de produit contaminé est, elle aussi, toxique pour l'homme.

- Le tributyl-étain (TBT)

Les peintures utilisées contre l'invasion des algues et autres micro-organismes marins, dites peintures « anti-fouling » contiennent cette substance dangereuse qu'est le tributyl-étain. Elles sont déjà interdites d'utilisation pour les navires battants pavillon d'un État de l'Union européenne.

Toujours selon l'étude de 2004 faite pour la Commission, le TBT devrait représenter entre 170 et 540 tonnes chaque année, sur l'ensemble des déchets récupérés lors des démantèlements. Les peintures toxiques pour l'environnement, représenteront pour leur part, entre 6000 et 20 000 tonnes.

Par ailleurs, les navires sont susceptibles de contenir d'autres substances nocives, comme par exemple, différents métaux dangereux, notamment le mercure, le plomb et le cadmium. C'est le cas de certaines peintures contenant des pigments à base de plomb et de chrome et qui, sous le feu des chalumeaux, engendrent des fumées toxiques, responsables de diverses manifestations du saturnisme, et à terme, de cancers⁸².

⁸⁰ « *Oil tanker phase out and the ship scrapping industry* » - COWI / EC-DG TREN 2004 -

⁸¹ Convention du 22 mai 2001 ratifiée par 146 États.

⁸² Réunion qui s'est tenue au Parlement européen à Bruxelles à l'initiative d'IBAS et de parlementaires européens les 22 et 23 septembre 2005.

3. La situation des travailleurs sur ces chantiers

a/ Cas du site d'Alang en Inde

Un reportage⁸³, dont la réalisation a pu être menée grâce à la coopération de la seule ONG présente sur place, Bhavnagar Blood Bank, nous permet de découvrir la vie sur l'un des plus grands sites de démolition du monde. L'autorisation d'entrer sur le site protégé par des vigiles, policiers et fils barbelés est, en effet, rarement accordée à des journalistes.

Les travailleurs sont inaccessibles sur les chantiers, mais il est possible de leur parler dans le bidonville dans lequel ils vivent. Monsieur R. Lakhere, comme la plupart des ouvriers, vient d'un État pauvre et agricole du Nord de l'Inde ; il est venu seul et son sacrifice lui permet d'envoyer ses enfants à l'école. A proximité du site, il habite une cabane de 12 m² avec un matelas mais sans eau ni électricité. Avec dix ans d'ancienneté, son salaire est de 150 roupies, soit 2,3 euros par jour, lorsqu'il y a du travail puisque l'activité est très irrégulière.

A Alang, selon les statistiques du gouvernement, le taux d'accident est de 2 pour 1000. Mais pour Monsieur M. Pandya, un ingénieur qui en 1996 a remis à la Cour Suprême un rapport accablant sur les conditions de travail des ouvriers, le nombre d'accident est largement sous-estimé. Avec son association « Janvikas », il lutte « *pour le respect des droits humains fondamentaux* », et même si la clinique du site a été agrandie et que les travailleurs reçoivent désormais un kit de protection et une courte formation aux normes de sécurité, il déplore que les changements soient si lents.

M. Pandya explique qu'il ne souhaite pas la fermeture des chantiers, industrie vitale pour l'économie indienne, mais il exige « *que la législation protège les travailleurs et l'environnement* ». Ce militant réclame uniquement que les règles internationales instituées par la Convention de Bâle sur la circulation des déchets soient respectées, afin que les armateurs assument les coûts de dépollution avant de se débarrasser de leurs navires dans un pays en développement.

Le syndicaliste G. Raval est encore plus critique : pour lui, « *les progrès qui ont été accomplis ne sont que de la poudre aux yeux destinée à l'opinion internationale* » et il ajoute que les ouvriers n'ont jamais de contrat écrit et « *qu'Alang reste une zone de non-droit* ».

b/ Cas du site de Chittagong au Bangladesh

En septembre 2009, la Fédération internationale des droits de l'homme (FIDH) déclarait : « *A Chittagong, il ne se passe pas un jour sans qu'un travailleur ne tombe malade, ne se blesse ou ne meure* ». Sur ce site 20% des ouvriers sont des mineurs âgés de moins de 15 ans. Leur travail de découpe, sans la moindre protection, avec des salaires de misère et un mépris

⁸³ « *Baie d'Alang : les bateaux se cachent pour mourir* » coécrit par F. Moleres et J. Ocir le 28 mai 2009
- Terra-economica.info -

total des normes environnementales, a permis aux entrepreneurs de proposer de bons prix aux armateurs et de détrôner Alang comme premier chantier mondial de démantèlement⁸⁴.

Au cours des 20 dernières années, il y aurait eu plus de 400 décès et 6000 blessés graves dans les chantiers bangladais⁸⁵.

L'état des lieux dressé dans ce premier chapitre nous expose la complexité du marché du démantèlement ainsi que les problématiques liées aux techniques actuelles de cette activité. La loi de l'économie libérale qui règne chez les différents acteurs du démantèlement (armateurs, chantiers de déconstruction, etc.) s'impose dans les pays où cette activité est vitale et, même dans les conditions évoquées, continue d'attirer en masse une main d'œuvre en quête d'Eldorado qui accourt pleine d'espoir à chaque nouveau navire s'échouant sur la plage.

Pour compléter cet état des lieux du démantèlement, il convient de s'intéresser à la réglementation encadrant cette activité, thème développé dans ce 2^{ème} chapitre.

⁸⁴ « *Bangladesh : des ados face aux épaves* » coécrit par F. Moleres et J. Ocir le 28 mai 2009.

- Terra-economica.info -

⁸⁵ Young Power in Social Action (YPSA), « *Workers in ship breaking industries : A base line survey of Chittagong* ». D'autres rapports du YPSA parlent de 200 morts uniquement entre 1998 et 2003.

Chapitre II : Les aspects juridiques liés aux navires en fin de vie

Si actuellement, les États se préoccupent d'une législation et d'un cadre juridique quant au démantèlement des navires, il n'en a pas été ainsi de tous temps, bien au contraire. En effet, avant la toute fin du XX^{ème} siècle, aucune règle spécifique aux navires en fin de vie n'existait. Le droit international qui encadrait pourtant le navire, de sa conception à son exploitation, avait ignoré l'ultime étape de ce dernier : son démantèlement. Pour combler ce vide juridique, la fin de vie des navires fût, dans un premier temps, rattachée à la Convention de Bâle (section 1). Mais ce cadre juridique, se révélant vite inadapté et insuffisant, la Communauté internationale a pris conscience de la nécessité de créer des règles spécifiques à la démolition navale (section 2).

Section 1 : Le cadre juridique actuel

Les propriétaires de navires ont pris pour habitude d'envoyer leurs navires en fin de vie se faire démanteler en Asie du Sud. Ces mouvements de vieux navires, appartenant souvent à des pays industrialisés et qui partent au rebus dans les pays en développement, ont soulevé l'indignation de beaucoup de personnes. Afin d'enrayer ce phénomène, la Convention de Bâle est souvent invoquée (A). L'Union européenne n'a pas été porteuse d'une législation spécifique quant aux problèmes liés au démantèlement et s'est contentée, dans un premier temps, d'intégrer ses dispositions dans le droit « dérivé » et ce, jusqu'en 2007 quand est entré en vigueur un nouveau règlement (B).

A. L'application de la Convention de Bâle aux navires en fin de vie

La Convention de Bâle constitue une première réponse aux pratiques frauduleuses qui ont cours concernant les navires en fin de vie. Cependant, à l'origine, cette Convention ayant bien d'autres objectifs et d'autres enjeux que de réglementer le démantèlement des navires, elle n'est pas exactement adaptée aux spécificités du domaine maritime et son application suscite divers problèmes.

1. La Convention de Bâle

La Convention de Bâle « *sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et leur élimination* » a été adoptée afin de protéger les pays en développement suite

aux nombreux scandales de trafic de déchets qui ont éclaté dans les années soixante-dix et quatre-vingt. Cette Convention, signée le 22 mars 1989 sous l'égide du Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE), est entrée en vigueur le 5 mai 1992 et compte, à ce jour, cent soixante douze États Parties⁸⁶.

Initialement, la Convention avait pour objectif d'encadrer le transport de déchets en provenance de pays industrialisés et déversés dans les pays en développement. Alors que ces transports s'effectuaient principalement par navire, le sort des vieux navires composés de produits et matériaux dangereux n'est devenu un enjeu majeur que bien après l'adoption de la Convention⁸⁷. Ce n'est qu'en 2004, que les États Parties à la Convention ont admis que le droit international traitait de manière inadéquate et insuffisante la démolition navale. Ils ont alors décidé qu'un navire en fin de vie pouvait être assimilé à un déchet⁸⁸. Ainsi un navire en fin de vie peut, à la fois demeurer un navire au regard du droit international, mais aussi être considéré comme un déchet en vue de l'application de la Convention de Bâle. L'association de ces deux notions soulève un certain nombre de problèmes qui vont montrer les limites de l'application de cette Convention aux navires en fin de vie.

Il faut donc définir ce qu'est un navire, qualité acquise dès sa construction, et ce qu'est un déchet, « qualité » qu'il acquiert, en plus de la première, en fin de vie, au moment où son propriétaire veut s'en défaire.

a/ La définition juridique du navire et son assimilation à un déchet

Il n'existe pas de définition générique du navire, mais plutôt plusieurs définitions en fonction des textes. Et même dans la Convention de Montego Bay de 1982 sur « *le droit de la mer* »⁸⁹ il n'y a pas de vraie définition : le navire est un objet rattaché à un État et peut être un navire de guerre, un autre navire d'État ou un navire privé.

La Convention COLREG⁹⁰, pour sa part, définit le navire comme « *tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau et les hydravions, utilisés ou susceptibles d'être utilisés comme moyen de transport sur l'eau* ».

Pour la Convention MARPOL⁹¹, un navire est « *un bâtiment exploité en milieu marin de quelque type que ce soit et englobe les hydroptères, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes fixes ou flottantes* ».

En France, le statut des navires est régi par la loi du 3 janvier 1967 et son décret complémentaire du 27 octobre 1967 ; cependant aucun des deux ne donne une définition du navire.

⁸⁶ Site de la Convention de Bâle : www.basel.int

⁸⁷ « *L'industrie du démantèlement des navires se met au vert* » - PNUE 19 juin 2001 -

⁸⁸ Décision OEWG-II/4 portant sur la gestion écologiquement rationnelle du démantèlement des navires. Conférence des Parties à la Convention de Bâle, 29 octobre 2004

⁸⁹ Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, signée à Montego Bay en 1982

⁹⁰ COLREG : Collision Regulation

- Convention de l'OMI de 1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer -

⁹¹ Convention de l'OMI de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, amendée en 1978.

La définition de cette entité qu'est le navire est complexe. On essaie de la cerner en fonction des objectifs recherchés par les textes nationaux ou internationaux. Cependant la notion de navire reste encore floue.

La jurisprudence a tenté d'apporter des éléments permettant d'apprécier la notion de navire. Au regard des différents arrêts rendus, on peut constater qu'il existe deux critères principaux et des critères variables. La flottabilité⁹², les caractéristiques techniques⁹³ et l'équipage ne sont pas indispensables à la définition du navire mais contribuent à sa qualification. Les deux critères permettant de qualifier un bâtiment de mer de navire ont été mis en exergue par la Cour de cassation dans son arrêt du 13 janvier 1919⁹⁴ : il doit être affecté à la navigation maritime et être apte à affronter les périls de la mer. C'est la détention de l'ensemble des certificats exigés par les différentes Conventions internationales qui permettra d'affirmer qu'un navire est apte à affronter le péril marin. Ainsi même un vieux navire pourra conserver sa qualification de navire. Cette qualification est indépendante de l'autonomie de propulsion⁹⁵ et par conséquent, un navire remorqué vers un chantier de démantèlement pourra être considéré comme un navire.

b/ De la définition du navire à son assimilation à un déchet

Si le bâtiment de mer garde son statut de navire tout au long de son existence, peut-il être également considéré comme un déchet ?

Les opinions varient et sont divisées sur ce point. Pour Madame M. Le Bihan Guenole, Maître de conférences, le navire en fin de vie ne peut être assimilé à un déchet.⁹⁶ Son argumentation repose sur la nature du navire qui, même s'il est un bien meuble, est soumis à un régime dérogatoire du droit commun, proche de celui des immeubles. En se référant à la définition de déchet donnée dans le Code de l'environnement⁹⁷, elle exclut que le navire puisse être considéré comme tel.

Par ailleurs, elle soulève le problème que pose, pour les compagnies d'assurance, cette qualification de déchet. Il est en effet peu probable que ces dernières souhaitent assurer des déchets

Plus globalement, que le navire soit ou non considéré comme un déchet, on se rend compte, en pratique, que la Convention de Bâle destinée à l'élimination des déchets terrestres est difficilement applicable en l'état. Le fait que les déchets en provenance des navires soient régis par la Convention MARPOL et exclus du champ d'application de la Convention de Bâle leur donne certainement raison.

⁹² Selon Mrs Bonassies et Scapel « *ce qui est indispensable à l'attribution de la qualité de navire, c'est le caractère d'engin flottant, en surface ou en profondeur* » - Traité de droit maritime -

⁹³ Arrêt « Canot Poupin sport » - Cassation du 6 décembre 1976, DMF 1977 n°513 -

⁹⁴ Arrêt de la chambre des requêtes de la Cour de cassation (Cass. Req.)

⁹⁵ Dans l'arrêt rendu le 4 mai 1880 la Cour d'Appel de Rouen considère que l'absence d'autonomie de propulsion pour un navire n'est pas suffisante pour lui ôter sa qualité.

⁹⁶ « *La fin de vie du navire* » - DMF n°670, mai 2006 -

⁹⁷ Est considéré comme un 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* ». - Article L541-1 du Code de l'environnement -

D'autres considèrent à l'inverse que le navire en fin de vie peut être qualifié de déchet. C'est l'opinion de nombreux juristes et d'associations comme la Fédération Internationale des Droits de l'Homme (FIDH).⁹⁸

Si l'on s'en réfère à l'article 1^{er} de la Convention de Bâle, sont « *considérés comme des déchets dangereux (...) les déchets qui appartiennent à l'une des catégories figurant à l'annexe I* ». Cette annexe fait référence, entre autres, aux produits tels que l'amiante, les PCB, les métaux lourds et l'étain tri-butylque, produits que l'on retrouve dans la plupart des navires. Or, le navire, une fois envoyé au rebut, ne constitue plus qu'un réceptacle de ces différents produits dangereux qui seront mis à jour au moment de la démolition.

En outre, selon la FIDH, ce même article selon lequel 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* » doit s'appliquer aux navires en fin de vie.

Face aux débats sur le statut du navire et considérant que le domaine de la démolition navale faisait l'objet d'un traitement inadéquat, les Parties à la Convention de Bâle ont tranché lors de la septième réunion de la Conférence des Parties. Elles ont adopté une décision sur les aspects juridiques du démantèlement des navires qui affirme « *qu'un navire peut devenir un déchet* », en précisant, cependant, qu'en aucun cas le navire en fin de vie et ainsi qualifié de déchet, ne perd sa qualité de navire au regard du droit international⁹⁹.

Depuis l'adoption de cette décision, le navire en fin de vie est donc soumis aux dispositions de la Convention.

c/ L'application de la Convention

La Convention de Bâle n'interdit pas l'exportation de déchets dangereux, mais y édicte des conditions.

Les obligations les plus importantes sont d'abord : l'interdiction d'exporter ou d'importer des déchets dangereux vers ou en provenance d'un État non partie ; puis l'État exportateur doit nécessairement obtenir un accord écrit, « *spécifique pour l'importation de ces déchets* », de l'État importateur. Enfin, les États exportateurs sont tenus, conformément à l'article 8, de réimporter les déchets qui ne peuvent être traités par les États importateurs faute de moyens ou d'infrastructures suffisants et adéquats. C'est là un point important, mais en pratique cet article n'est pas du tout respecté : que ce soit au Bangladesh ou au Pakistan, aucun des chantiers de démantèlement ne dispose des infrastructures nécessaires au bon traitement des déchets dangereux, et, malgré plus de 40% de la flotte démantelée dans ces deux pays, on ne peut que constater qu'aucun déchet n'a été réexpédié vers l'État exportateur.

Pour certains pays en développement, comme pour les associations de défense de l'environnement, la Convention n'allait pas assez loin et ils militèrent pour une interdiction

⁹⁸ « *Où finissent les bateaux poubelles ?* » - FIDH, décembre 2002 -

⁹⁹ L'article 4 de la Convention dispose : « *Aucune disposition de la présente Convention ne portera atteinte de quelque façon (...) à l'exercice par les navires et les aéronefs de tous les États des droits et de la liberté de navigation tels qu'ils sont régis par le droit international et qu'ils ressortent des instruments internationaux pertinents* ».

totale de l'expédition de déchets dangereux hors OCDE. Un amendement, connu sous le nom de « Ban amendment » a été adopté par la décision III/1 lors de la troisième Conférence des Parties qui a eu lieu le 22 septembre 1995 à Genève. Il est destiné à modifier la Convention, de sorte que les mouvements transfrontières des déchets dangereux, pour leur élimination comme pour leur valorisation, ne soient possibles qu'entre les pays membres de l'OCDE. Cet amendement permet que les transferts de déchets soient soumis à un contrôle spécifique qui dépend de la nature, dangereuse ou non, des déchets ainsi que du traitement qu'ils subiront dans leur lieu de destination (valorisation ou élimination). Pour que l'amendement puisse entrer en vigueur, celui-ci doit être ratifié par au moins 75% des Parties à la Convention. A ce jour seulement 68 États ont ratifié l'amendement. Il manque dès lors 61 ratifications¹⁰⁰ pour que ledit « Ban amendment » soit en vigueur. Cependant, en 1997, l'Union européenne a fait le choix d'intégrer cet amendement au droit communautaire pour qu'il ait une valeur contraignante¹⁰¹. En France, le Parlement a adopté la loi du 8 juillet 2003 qui intègre les dispositions du « Ban amendment » au droit interne.

Cet amendement a été respecté par les États membres de l'Union européenne, sauf pour les navires en fin de vie. En 2008, environ 40% des navires démantelés battaient « pavillon européen » ou appartenaient à des armateurs installés dans un État de l'Union européenne ou de l'association européenne de libre échange (AELE). Et pourtant, comme l'indique l'association « Robin des bois »¹⁰², « aucune des transactions internationales liant ces armateurs européens à des chantiers de démolition extra-européens n'a été précédée d'un désamiantage ou accompagnée de notifications relatives à l'exportation de déchets telles qu'elles sont mises en œuvre dans le cadre de la Convention de Bâle ».

Si les armateurs européens ignorent les normes internationales en vigueur, ils ne sont pas les seuls : cette attitude est générale quelle que soit la nationalité du propriétaire. Cette pratique prévaut depuis de nombreuses années et ne semble pas s'améliorer.

Il convient par conséquent d'examiner les raisons de l'échec de l'application de la Convention de Bâle aux navires en fin de vie.

2. Une Convention inadaptée aux spécificités maritimes

Pour que la Convention de Bâle s'applique avec justesse au démantèlement des navires, les questions principales concernent la détermination :

- du moment à partir duquel un navire devient un déchet, d'une part ;
- de l'État d'exportation, au regard des concepts d'État du pavillon et d'État du port, d'autre part.

¹⁰⁰ - Site de la Convention : www.basel.int -

¹⁰¹ Décision du conseil du 22 septembre 1997 concernant l'adoption, au nom de la Communauté, de l'amendement à la Convention « sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination », qui figure dans la décision III/1 de la Conférence des Parties (97/640/CE).

¹⁰² « Bulletin d'information sur la démolition des navires » - A la casse.com / Association « Robin des bois » -

a/ Le problème du changement de statut du navire

La Convention s'applique au navire en fin de vie si celui-ci est considéré comme un déchet. Comme nous l'avons vu précédemment¹⁰³, lorsque les conditions sont réunies, le propriétaire du navire décide de transférer cette importante masse d'acier vers un chantier de démantèlement pour qu'il y soit détruit.

C'est la manifestation de l'intention du propriétaire de se défaire du navire qui détermine le moment où le navire acquiert la qualité de déchet. Dans l'affaire du Clemenceau, le Conseil d'État¹⁰⁴, s'alignant sur la jurisprudence de la CJCE¹⁰⁵, a posé que « *le lancement d'un appel d'offre et la conclusion d'un contrat de cession aux fins de désamiantage et de démolition manifestent l'intention de l'État de se défaire de la coque de l'ex-porte-avions Clemenceau* ».

Lorsque l'intention est connue, l'autorité compétente peut intervenir et s'assurer que les dispositions du droit international sont respectées. Il est donc nécessaire pour agir d'avoir la preuve que le propriétaire a l'intention d'envoyer le navire au rebut. L'acte de vente conclut entre le propriétaire et le chantier de déconstruction constitue une preuve incontestable de l'intention d'envoyer le navire à la casse.

Cependant, bien souvent le propriétaire cherche à cacher son intention ou n'informe pas l'État du pavillon. Dans ce cas, ce dernier ne peut pas exercer ses obligations de contrôle. De plus, si l'État d'importation n'a pas les moyens ou simplement la volonté de vérifier que les règles internationales sont respectées, le navire est transféré en violation des dispositions de la Convention de Bâle et le propriétaire n'est pas inquiété.

Afin de surmonter cette absence d'information, il est possible de rechercher des indices qui indiqueraient l'intention du propriétaire. Ainsi Mme Le Bihan Guenole insiste sur deux points : le défaut d'assurance et l'arrêt de l'exploitation du navire¹⁰⁶. Le fait qu'un navire ancien ne soit plus assuré peut constituer un indice de la volonté du propriétaire de s'en défaire. En effet, au regard des risques encourus, les compagnies d'assurances sont généralement peu enclines à assurer le dernier voyage. Le défaut d'assurance et l'arrêt d'exploitation du navire, ainsi que la conclusion d'un contrat de démolition, pourraient constituer des indices objectifs de l'intention du propriétaire de se défaire de son navire. Si l'intention est établie, alors le navire acquiert sa qualité de déchet et la Convention doit s'appliquer.

Le fait qu'un navire ne soit plus exploité par son propriétaire pourrait également refléter la volonté du propriétaire de s'en défaire. Mais rien ne prouve qu'il ait l'intention de le faire démanteler ; à tout moment il peut le revendre ou l'utiliser de nouveau.

¹⁰³Partie 1, chapitre 1, section 1, A/.

¹⁰⁴ Décision rendue le 15 février 2006.

¹⁰⁵ Pour la Cour « *ce n'est pas le classement dans la liste annexe qui est déterminant pour constater la qualité des déchets mais bien la volonté de détenteur de s'en défaire* ». Arrêt « Van de Walle » du 7 septembre 2004 - Cour de justice des Communautés Européennes (CJCE) -

¹⁰⁶« *La fin de vie du navire* » - DMF n°670, mai 2006 -

L'absence d'obligation pour le propriétaire de rendre compte à l'État du pavillon et de l'informer de ses intentions crée un vide juridique qui rend facilement contournable la Convention de Bâle, raison pour laquelle elle est souvent inappliquée.

Cependant, l'impossibilité de connaître l'intention du propriétaire n'est pas la seule explication. Les spécificités maritimes participent, elles aussi, au fait que la Convention de Bâle soit difficilement applicable.

b/ Le problème des entités juridiques

Les Parties à la Convention de Bâle, en décidant que le navire pouvait être à la fois navire et déchet, ont manifesté leur détermination à s'approprier la question de la gestion du navire en fin de vie. Pour cela elles vont devoir relever le défi d'adapter les mécanismes de cette Convention à des entités étatiques de droit maritime bien identifiées que sont l'État du pavillon et l'État du port. La Convention, pour sa part, définit dans l'article 2.13 ce qu'il faut entendre par « *États concernés* » : ce sont « *les Parties qui sont États d'exportation ou d'importation et les États de transit, qu'ils soient ou non Parties* ».

Selon la procédure de notification et de consentement instaurée par la Convention de Bâle, l'État d'exportation informe par écrit tous les États concernés (État d'importation et éventuellement État de transit) de tout transfert de déchets dangereux ou exige de l'exportateur (en l'occurrence, le propriétaire du navire destiné au rebut) de le faire. Les États concernés répondent à cette notification en consentant ou en s'opposant à l'opération ou en demandant des informations supplémentaires avant de donner leur accord. Transposé au cas du navire en fin de vie, ce système pose la question de savoir sur quelle entité juridique de droit maritime pèse l'obligation de communiquer à l'État de démantèlement du navire les informations appropriées. Qui de l'État du pavillon ou de l'État du port doit assumer les responsabilités de l'État exportateur en vertu de la Convention de Bâle ?

La Convention définit l'État d'exportation comme « *toute Partie d'où est prévu le déclenchement, ou où est déclenché un mouvement transfrontière de déchets dangereux ou d'autres déchets* »¹⁰⁷. Cette définition donne un critère géographique et fait référence au lieu où se trouve le navire au moment où la décision de l'acheminer vers un chantier de démolition est prise. Par conséquent, l'État où se trouve le navire n'est pas obligatoirement celui du pavillon qu'arbore le navire. C'est le choix qu'ont fait les Parties à la Convention de définir l'État du port comme étant l'État exportateur, avec les problèmes que cela engendre.

En droit maritime, l'État du pavillon est compétent pour exercer sa juridiction à bord et à l'encontre du navire¹⁰⁸. Cependant devant la négligence de certains États du pavillon à assumer entièrement les obligations qui leur incombent au titre de la Convention sur le droit de la mer, le rôle de l'État du port s'est accru. Désormais l'État du port contrôle les navires étrangers qui se trouvent dans ses ports afin de s'assurer qu'ils sont conformes aux normes de

¹⁰⁷ Article 2 (définition) de la Convention de Bâle.

¹⁰⁸ Article 94 de la Convention de Montego Bay : « *Tout État exerce effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon* »

sécurité fixées par les Conventions maritimes internationales¹⁰⁹. Dans le cadre du démantèlement des navires en fin de vie, l'autorité de l'État du port sur le navire étranger illustre que ce dernier garde son statut de navire, ce qui justifie qu'il soit soumis comme tout autre navire, à toutes les procédures applicables au titre du contrôle de l'État du port.

Ainsi le choix de désigner l'État du port comme étant l'État exportateur remet en cause le principe de la compétence de l'État du pavillon au profit de la compétence de l'État du port. Le professeur G. Ulsfstein, considère que cela n'est pas pertinent et met en avant que « *bien que l'État du port soit l'État d'exportation selon la Convention de Bâle il n'a pas juridiction pour contrôler des navires appartenant à des étrangers* »¹¹⁰. Il soutient que l'État du pavillon doit être considéré comme l'État d'exportation du navire en fin de vie et met en avant que la Convention de Londres de 1972 sur l'immersion de déchets et la Convention de Paris de 1992 relative à la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-est¹¹¹ font de cet État le responsable des déversements réalisés depuis les navires. Dès lors, il juge nécessaire de faire de même en matière de transfert de déchets¹¹².

Cependant désigner l'État du pavillon comme État d'exportation soulève également des difficultés. D'une part, cet État ne peut obliger le propriétaire d'un navire qui ne respecte plus les Conventions internationales en vigueur à se séparer du bâtiment. La seule solution pour l'État du pavillon est de ne plus délivrer les titres de sécurité indispensables à la navigation maritime. D'autre part, certains États, peu regardants sur l'attribution de leur nationalité et sur le respect des Conventions internationales, n'ont pas les moyens ou la volonté de contrôler que les normes en vigueur en matière de transfert de déchets sont respectées par les navires relevant de leur juridiction. Ainsi pour contourner la réglementation imposée par l'État du pavillon, les armateurs ont pour habitude de changer de pavillon (« flag hopping ») avant le démantèlement du navire. Une étude de l'Institut Supérieur d'Économie Maritime¹¹³ indique que « *pour le dernier voyage, on constate assez régulièrement un changement de pavillon vers des États autorisant le transfert des déchets vers les pays en développement.* ». L'étude indique que récemment les îles Kiribati, Tuvalu, St Kitts et Nevis ou la Mongolie ont facilement octroyé des immatriculations de courte durée.

La Convention de Bâle est avant tout une convention sur l'environnement. La prise en charge tardive des navires en fin de vie, qui doivent être regardés comme « déchets » en application de la Convention tout en restant « navires » au regard des autres instruments juridiques de droit international, révèle des insuffisances juridiques certaines. Pour le Docteur en droit,

¹⁰⁹ Mémoire d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port signé à Paris le 26 janvier 1982 et directive n° 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires.

¹¹⁰ « *Legal aspects of scrapping of vessels* » par G. Ulsfstein dans une étude pour le ministère de l'environnement norvégien du 9 mars 1999.

¹¹¹ Plus connue sous le nom de Convention OSPAR.

¹¹² Nous verrons dans la 2^{ème} partie, consacrée à la nouvelle Convention de l'OMI sur le recyclage des navires, que c'est bien l'État du pavillon qui a été désigné pour assumer le rôle d'État exportateur.

¹¹³ « *La démolition navale : un outil polémique de régulation des flottes* »

- ISEMAR, Note de synthèse N°124, avril 2010 -

Barham Touré¹¹⁴, « ces lacunes proviennent notamment de l'inadéquation des mécanismes de la Convention de Bâle avec des institutions éprouvées de droit maritime. ». Les propos de Madame Claude Wohrer, chef de la délégation française à Hong Kong, sont encore plus explicites : « La situation actuelle ne peut pas durer. On sait qu'on ne peut pas avancer avec la Convention de Bâle »¹¹⁵.

B. La réglementation européenne sur le démantèlement des navires

Un an après l'entrée en vigueur de la Convention de Bâle, l'Union européenne a intégré ses dispositions dans le droit dérivé. Puis en 2007, face à un bilan mitigé et à l'évolution de la réglementation, des modifications ont été apportées grâce à l'adoption d'un nouveau règlement.

1. L'intégration de la Convention de Bâle dans le droit européen

En droit européen, le règlement qui avait vocation à s'appliquer à la démolition navale était le règlement n° 259/93 du Conseil du 1^{er} février 1993 relatif à la surveillance et au contrôle des transferts de déchets à l'entrée et à la sortie de la Communauté européenne¹¹⁶. Il intégrait dans le droit dérivé les dispositions de la Convention de Bâle. L'intérêt est que désormais, les règles relatives au transfert de déchets sont contraignantes pour l'ensemble des États membres de l'Union européenne. Ce qui signifie qu'en cas de manquement d'un État, la Cour de Justice des Communautés Européennes (CJCE) est compétente pour le sanctionner. Pour l'heure, cette procédure n'a jamais été mise en œuvre.

Le règlement 259/93 introduit une nouvelle donnée par rapport à la Convention de Bâle. En effet, alors que cette dernière distingue les déchets dangereux des déchets non dangereux, le règlement ajoute un critère de classification supplémentaire : les déchets destinés à être éliminés¹¹⁷ ne feront pas l'objet du même traitement que les déchets destinés à être valorisés¹¹⁸. Le règlement s'articule principalement autour de cette distinction.

A l'intérieur même de la catégorie des déchets destinés à être valorisés on trouve des sous catégories. Les déchets sont classés soit dans la liste verte regroupant les déchets de métaux, soit dans une liste orange composée des déchets de fabrication du fer ou de l'acier ou encore, dans une liste rouge qui comprend les déchets contenant des PCB ou des PCT. Une dernière liste permet de classer les déchets qui n'entrent pas dans une des catégories précédemment citées. Les navires sont expressément cités dans la liste verte¹¹⁹.

¹¹⁴ « Le démantèlement des navires en fin de vie » - Revue de droit des transports, février 2008 -

¹¹⁵ « Les nouvelles règles internationales de démantèlement des navires de commerce déçoivent les ONG » - Le Monde, 21 mai 2009 -

¹¹⁶ JOCE N° L30 du 6 février 1993.

¹¹⁷ On entend par « élimination » toute opération prévue à l'annexe II.A de la directive n°75/442/CEE du 15 juillet 1975 relative aux déchets.

¹¹⁸ On entend par « valorisation » toute opération prévue à l'annexe II.B de la directive citée précédemment.

¹¹⁹ Annexe II du règlement n° 259/93, dans la catégorie « Autres déchets contenant des métaux ».

Le règlement 259/93 (article 14) prévoit que les déchets destinés à être « éliminés » ne peuvent être exportés que vers les États membres de l'AELE qui sont également Parties à la Convention de Bâle. Les déchets dangereux destinés à être « valorisés » sont autorisés à être exportés mais uniquement vers les États auxquels s'applique la décision de l'OCDE¹²⁰ (article 16 du règlement). Enfin, les déchets qu'ils soient à éliminer ou à valoriser ne peuvent pas être exportés dans les États d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (article 18).

Bien que ce ne soit qu'une action isolée, ce règlement a été utilisé en 1998 pour empêcher une exportation de coque de navire. Un vraquier battant pavillon britannique qui naviguait à destination de l'Asie pour y être détruit a été stoppé par les autorités belges qui avaient considéré que le transfert du bâtiment vers un chantier de démolition constituait une exportation de déchets dangereux vers un pays non membre de l'OCDE, en violation de la réglementation communautaire.

L'intégration explicite des navires dans le champ d'application du règlement 259/93 fait qu'il est moins controversé que la Convention de Bâle. Cependant, certaines dispositions demeurent ambiguës. Ainsi l'annexe II de ce règlement, dans laquelle le navire est classé, en donne une définition qui fait débat. On peut y lire : « *Bateaux et autres engins flottants à démanteler, convenablement vidés de toute cargaison et de tout matériau ayant servi à leur fonctionnement qui pourraient avoir été classés comme substance ou déchets dangereux* ». La formulation « convenablement vidés » est vivement contestée dans la mesure où aucune autre disposition du règlement ne précise à partir de quelle quantité de déchets dangereux supprimés il est possible de dire que le navire est convenablement vidé. Est-ce lorsque les substances et produits dangereux sont intégralement extraits ? Est-ce le cas lorsque l'on extrait un maximum de déchets sans que l'intégrité du navire soit mise en danger ? A ce jour, ces questions restent sans réponse. Seule la CJCE pourrait interpréter cette formule si elle était saisie d'un recours. Le retour de la coque Q790, autrement connue sous le nom de « Clemenceau », vers le port de Brest a éteint l'action en cours et par conséquent, aucune interprétation n'a été dégagée.

Cette incertitude pourrait faire le jeu des propriétaires peu scrupuleux qui désireraient faire démanteler leurs navires en Inde ou au Bangladesh. Mais les Autorités européennes qui reconnaissent l'ambiguïté de l'expression rejettent cette éventualité. Afin de clarifier la situation, la Commission européenne a demandé qu'une étude soit réalisée sur le nettoyage préalable au démantèlement des navires afin de savoir ce qu'est un navire convenablement vidé. Malgré la position des Autorités européennes il est indéniable, au regard des rapports annuels réalisés par l'association Robin des bois¹²¹, que les mauvaises pratiques perdurent.

En 2006, dans un souci de mettre à jour, de renforcer et de simplifier les normes relatives aux transferts de déchets, un nouveau règlement européen a été adopté.

¹²⁰ Décision C(2001) 107/final du Conseil de l'OCDE portant révision de la décision C(92) 39/final sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets destinés à des opérations de valorisation.

¹²¹ « *Bulletin d'information sur la démolition des navires* » - A la casse.com / Association « Robin des bois » -

2. Les modifications apportées par le nouveau règlement

Le règlement 259/93 a été remplacé par le règlement 1013/2006 du 14 juin 2006 relatif aux transferts de déchets¹²². Entré en vigueur le 12 juillet 2007, il modifie le précédent règlement dans le but de réduire les transferts de déchets non contrôlés.

Les principaux changements portent sur les procédures de contrôle de transferts de déchets et sur la classification de ces derniers.

Le nouveau règlement met en œuvre deux procédures de contrôle : la première, dite de « notification et de consentement écrit préalable », est applicable aux déchets devant être éliminés et aux déchets dangereux destinés à être valorisés. La seconde est une procédure exigeant que certaines informations soient délivrées avant le transfert des déchets non dangereux devant être valorisés. Les navires en fin de vie sont dits « mixtes » dans la mesure où certains éléments du bâtiment sont destinés à être éliminés et d'autres à être valorisés. La Direction de l'environnement de la Commission européenne considère que la part de déchets à valoriser est beaucoup plus importante au regard des quantités de métaux à recycler, que celle des déchets à éliminer¹²³. Par conséquent, les navires en fin de vie sont qualifiés de déchets à valoriser.

Le règlement 1013/2006 modifie également les listes répertoriant les différents types de déchets passant de quatre à trois listes. A chacune de ces listes correspond une procédure qui a été évoquée précédemment. La liste verte (annexe III du règlement), dont font partie les navires en fin de vie, se voit appliquer la procédure d'information préalable au transfert de déchets alors que la procédure de notification et de consentement est applicable à la liste orange (annexe IV). Une troisième liste répertorie les déchets qui ne peuvent en aucun cas faire l'objet d'un transfert (annexe V).

Il est important de noter qu'un navire, tel que défini par l'annexe III, à savoir « *convenablement vidé* », est considéré comme un déchet non dangereux destiné à être valorisé, et peut, par conséquent, être exporté hors des États de l'OCDE, sous réserve que les installations de recyclage soient capables de garantir une gestion écologiquement rationnelle des déchets, ce qui exclut, entre autre, la technique de l'échouage. En effet l'article 37 du règlement définit la procédure pour les exportations à destination de pays auxquels la décision de l'OCDE ne s'applique pas. En ce qui concerne les déchets figurant à l'annexe III, les exigences particulières dépendront de la catégorie de déchets et du pays de destination. Les exigences particulières applicables à chaque pays sont énumérées dans le règlement n° 1418/2007 de la Commission¹²⁴.

Chaque pays a les options suivantes :

¹²² JOUE n° L 190 du 12 juillet 2006.

¹²³ Rapport intermédiaire des travaux de la mission interministérielle portant sur le démantèlement des navires civils et militaires en fin de vie (MIDN 25 octobre 2006).

¹²⁴ Règlement (CE) n°1418/2007 de la Commission du 29 novembre 2007 concernant l'exportation de certains déchets destinés à être valorisés, énumérés à l'annexe III ou IIIA du règlement n°1013/2006, vers certains pays auxquels la décision de l'OCDE sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets ne s'applique pas.

- ❑ une interdiction d'importer un déchet particulier ;
- ❑ une procédure de notification et de consentement écrits préalables, décrite à l'article 35 du règlement sur les transferts de déchets ;
- ❑ l'absence de contrôle dans le pays de destination ;
- ❑ une procédure interne au pays d'importation.

Par exemple, la Chine a fait le choix d'une procédure interne concernant l'exportation de navires en vue de leur recyclage; l'Inde, pour sa part, a choisi de se soumettre à la procédure de notification décrite dans le règlement. Aussi étonnant que cela paraisse, il est intéressant de noter que le Bangladesh, en réponse à la Commission¹²⁵ a interdit l'exportation de navires de la Communauté européenne vers ses frontières. Ainsi, un navire, bien que convenablement vidé, ne peut pas, à ce jour, en vertu de la réglementation européenne être exporté vers le Bangladesh pour y être recyclé.

Les modifications apportées par le règlement avaient, entre autres, pour objectif d'éviter que des déchets dangereux soient transférés vers des États en développement sans être contrôlés ; mais force est de constater que ce nouveau règlement n'a pas eu l'effet escompté en matière de démantèlement des navires. En effet, même après l'entrée en vigueur du règlement, la part des navires démantelés dans les pays d'Asie du Sud battant « pavillon européen » ou appartenant à des armateurs établis dans l'Union européenne est restée inchangée. Comme dans les années précédentes, aucun de ces navires n'a fait l'objet d'une dépollution préalable. L'association « Robin des bois » a envoyé des courriers au secrétariat de la Convention de Bâle afin de connaître le nom des navires ayant fait l'objet d'une procédure d'information préalable à leur départ vers un chantier de démolition, ils sont restés sans réponse, ce qui laisse à croire que les procédures n'ont pas été respectées.

L'intervention de l'Union européenne, bien que prometteuse dans la mesure où les règlements édictés s'imposent aux États membres, n'a pas permis d'améliorer le cadre juridique de la démolition navale. Elle s'est contentée d'intégrer les normes internationales en matière de déchets qu'elle a appliquées au démantèlement des navires alors qu'elle savait ces dispositions inadaptées. Pour autant, au début du XXI^{ème} siècle, la Communauté internationale a pris conscience de la nécessité d'établir des règles spécifiques à ce domaine particulier.

Section 2 : Les compléments apportés par les organisations internationales

Consciente que la Convention de Bâle est inadaptée au démantèlement des navires et qu'il faut protéger les travailleurs et l'environnement, la Conférence des Parties a pris

¹²⁵ « En vertu de l'article 36, la Commission envoie, dans les vingt jours suivant l'entrée en vigueur du règlement, une demande écrite à chaque pays auquel la décision de l'OCDE ne s'applique pas, afin d'obtenir la confirmation écrite que les déchets peuvent être exportés de la Communauté afin d'être valorisés dans ce pays, et de connaître la procédure de contrôle éventuelle auxquels ils seraient soumis dans le pays de destination ».

l'initiative, le 10 décembre 1999, de rédiger des recommandations sur la démolition navale¹²⁶. Rapidement l'OIT a décidé de collaborer (A) rejointe, quelques temps plus tard par l'OMI (B).

A. Les directives techniques et principes directeurs pour la démolition navale

Trois ans après la prise de conscience des Parties à la Convention de Bâle, les « *directives techniques pour la gestion écologiquement rationnelle du démantèlement intégral ou partiel des navires* » ont été adoptées¹²⁷. Peu après, l'OIT a publié un rapport exposant les principes directeurs de la démolition navale pour les pays d'Asie et la Turquie.

1. Les directives techniques de la Convention de Bâle

Elles permettent de donner des orientations aux États qui vont investir dans des installations de démantèlement ou qui en sont déjà pourvus, ainsi que des conseils sur les techniques à utiliser afin de promouvoir une « *gestion écologiquement rationnelle* »¹²⁸ de la démolition navale.

La Basel Action Network (BAN), une ONG américaine spécialiste des déchets dangereux qui dénonce l'impact dévastateur des déchets et milite pour une rationalisation de leur commerce, s'est exprimée sur ces lignes directrices techniques. Elle considère qu'elles sont incomplètes car les réflexions ne portent que sur les procédés et les infrastructures. Il est reproché aux Parties de ne pas avoir approfondi ni éclairci les dispositions présentes dans la Convention de Bâle sur l'interdiction de transfert de déchets. De plus, l'absence de disposition réduisant le recours aux matériaux dangereux lors de la construction est condamnée.

Pour les Parties à la Convention, l'objectif de ces lignes directrices n'était pas de diminuer la quantité de produits dangereux contenus dans les navires avant leur arrivée sur le site de démantèlement. L'OMI étudiait la question, par conséquent il avait été jugé inutile pour les Parties d'en faire de même. Cependant la BAN ne s'est pas satisfaite de cet argument, mettant en doute l'inutilité de l'intervention des Parties à la Convention de Bâle sur la question. Pour elle, cela aurait mérité une coopération entre les deux organisations.

En outre, sont exclues de ces directives toutes les questions liées à la sécurité et à la santé des travailleurs qui relèvent de la compétence de l'OIT, qui élaborait à ce moment, ses directives sur la démolition navale. Une nouvelle fois la BAN a émis des critiques sur la séparation des questions d'environnement et de santé humaine qu'elle juge artificielle. Pour elle, ces deux questions sont inévitablement liées et il est regrettable que les acteurs concernés par ces

¹²⁶ UNEP/CHW.5/29, 10 décembre 1999.

¹²⁷ UNEP/CHW.6/23, 13 décembre 2002.

¹²⁸ Selon l'article 2§8 de la Convention de Bâle, on entend par « *gestion écologiquement rationnelle des déchets dangereux ou d'autres déchets toute mesure pratique permettant d'assurer que les déchets dangereux ou d'autres déchets sont gérés d'une manière qui garantisse la protection de la santé et de l'environnement contre les effets nuisibles que peuvent avoir ces déchets* ».

directives soient contraints de jongler entre deux directives pour obtenir une réponse complète.

Le point de départ des réflexions des Parties à la Convention de Bâle est les installations en cours d'utilisation sur les chantiers de démantèlement. Des améliorations ont été envisagées à court terme et à moyen terme (5 ans) pour atteindre l'objectif recherché : la mise en place d'installations modèles.

On peut se demander comment arriver, en un peu plus de cinq ans, à mettre en place un chantier de démantèlement modèle au regard du manque flagrant de moyens de certains d'entre eux.

Pour ce faire, il est nécessaire de procéder par étapes. Les lignes directrices distinguent deux types de mesures.

Les « mesures physiques » qui portent sur l'acquisition d'équipements et la construction d'infrastructures. Les lignes directrices établissent également des recommandations sur l'organisation du site afin d'optimiser toutes les phases de la démolition navale. Des zones distinctes doivent être établies en fonction de la dangerosité des produits stockés et des opérations auxquelles ils seront soumis après extraction. A titre d'exemple, les produits dangereux non recyclables seront éliminés et ils doivent, par conséquent, être confinés à proximité d'un centre destiné à leur élimination. Les lignes directrices créent un modèle de chantier idéal, pas toujours évident à mettre en pratique. En effet, ces mesures nécessitent des investissements lourds qui ne peuvent être envisagés immédiatement dans les pays en développement. C'est pour cette raison que les lignes directrices prévoient leur installation à moyen ou long terme.

Les « mesures opérationnelles » sont moins coûteuses et peuvent constituer l'amorce d'une évolution vers une gestion écologiquement rationnelle du démantèlement des navires. Concrètement, il s'agit de fournir des équipements de protection aux ouvriers, d'organiser des formations et de prévoir des zones provisoires de stockage des déchets dangereux. Au regard de la situation actuelle, les chantiers d'Alang sont en nette progression par rapport aux chantiers de Chittagong. En Inde, une partie des lignes directrices a été prise en compte. En effet, depuis trois ans, les mesures opérationnelles ont été mises en place ou sont en cours de réalisation. La dynamique amorcée à Alang permet d'entretenir l'espoir de voir naître, à long terme, un site modèle de démolition navale, respectueux de l'environnement.

Cependant, la question de la démolition navale ne peut pas être regardée seulement d'un point de vue environnemental ; il est également indispensable de s'intéresser aux conditions de travail. L'OIT a élaboré un texte sur ce sujet, destiné en premier lieu, aux États en développement.

2. Les principes directeurs publiés par l'Organisation Internationale du Travail

En novembre 2002, le conseil d'administration du Bureau International du Travail (BIT) a décidé d'organiser une réunion tripartite afin d'engager la réflexion et de publier des

recommandations sur les questions de santé et de sécurité liées à la démolition navale. Ce rassemblement s'est tenu à Bangkok du 7 au 14 octobre 2003. Étaient présents des experts issus des États en développement, notamment d'Inde et du Bangladesh, des employeurs et des travailleurs. De plus, des représentants des grandes puissances maritimes et des institutions internationales étaient également présents à titre d'invités.

Lors de ce rassemblement les Parties ont adopté à l'unanimité un texte destiné prioritairement aux États d'Asie et à la Turquie sur la sécurité et la santé dans le secteur de la démolition navale¹²⁹. L'objectif des principes adoptés est de protéger les ouvriers des risques liés à cette activité. Par conséquent, ils s'adressent à tous les acteurs des chantiers de démantèlement des navires ainsi qu'aux autorités étatiques compétentes pour améliorer les conditions de travail des ouvriers.

Dans ces principes directeurs, c'est la sécurité et la santé au sens large qui sont examinées. En effet, on trouve des dispositions classiques sur les équipements de protection individuelle, les compétences et les formations, la prévention des risques professionnels ou encore sur l'alcoolisme et la toxicomanie. Mais les Parties, durant la réunion, ont également mis en place des orientations sur l'eau potable, les vestiaires, l'hébergement ou encore sur les abris pour les repas. Ces points sont répertoriés dans la catégorie « bien-être », marquant la volonté de l'OIT de traiter l'ensemble de la situation de la démolition navale et pas seulement la période où les ouvriers sont au travail.

Ces principes directeurs ont été, très majoritairement, bien accueillis¹³⁰. Monsieur P. Bailey, expert en démolition navale au BIT, a déclaré « *nous disposons maintenant d'un guide pour améliorer les conditions d'une grande quantité de personnes qui réalisent le travail dangereux de recyclage de vieux navires, alors que ce problème semblait insurmontable il y a à peine quelques années* ». Il se félicite du texte adopté dans le cadre de l'organisation dont il fait partie, opinion partagée par d'autres acteurs. Les syndicats et les employeurs ont, eux aussi, manifesté leur satisfaction vis-à-vis des principes directeurs adoptés, en insistant particulièrement sur les recommandations portant sur l'assistance médicale, actuellement quasi absente et de piètre qualité dans les chantiers en activité et sur la représentation syndicale. Ces deux parties, pourtant souvent enclines à des opinions divergentes considèrent que ces principes ne peuvent avoir qu'un impact positif sur les conditions de travail. Les partenaires sociaux, quant à eux, espéraient au terme de la réunion tripartite que ces orientations encourageraient les États en développement à légiférer sur la sécurité et la santé dans la démolition navale garantissant ainsi un cadre juridique contraignant.

Il convient de souligner que ces principes directeurs sont à examiner conjointement avec les lignes directrices adoptées par les Parties à la Convention de Bâle et celles de l'OMI qui a également apporté sa contribution. Le 5 décembre 2003, elle a adopté des lignes directrices pour le démantèlement des navires¹³¹.

¹²⁹ « Sécurité et santé dans le secteur de la démolition des navires : principes directeurs pour les pays d'Asie et la Turquie » - OIT, octobre 2004 -

¹³⁰ « Adoption de nouvelles directives pour la démolition des navires » - BIT, www.ilo.org, 15 octobre 2003 -

¹³¹ « IMO Guidelines on ship recycling » - Résolution A.962 (23) de l'OMI, 5 décembre 2003 -

B. Les lignes directrices de l'OMI

Elles fournissent des orientations aux États du pavillon, aux chantiers de démantèlement ainsi qu'aux armateurs. Le « passeport vert » en constitue l'axe essentiel, les autres mesures s'articulant autour de lui.

1. Le « passeport vert »

Communément attribué à l'OMI, le passeport vert n'est pourtant pas sa création. En effet, en 1999 un groupe de travail sur le recyclage des navires est mis en place par la Chambre Internationale de la Marine Marchande ; ce groupe présente, deux ans plus tard, un code pratique sur le recyclage des navires¹³² qui suggère de créer un passeport vert pour les nouveaux navires permettant de répertorier les substances dangereuses présentes à bord. Ce code pratique va servir de base et être développé par l'OMI pour créer les lignes directrices sur le démantèlement des navires.

En 2003, le passeport vert a été mis en place par l'OMI dans la résolution A.962 (23). Depuis il a été modifié par deux résolutions adoptées le même jour¹³³, portant uniquement sur des questions de procédures.

Il s'agit d'un document déclaratif qui n'a pas de caractère obligatoire. Son objectif est d'identifier tous les produits potentiellement dangereux utilisés lors de la construction afin de faciliter sa déconstruction future. A terme, le but est de réduire au maximum l'utilisation de matériaux dangereux afin que la phase de démolition soit moins dangereuse. Il doit être indiqué où se trouvent les substances à risque et en quelle quantité. Seront répertoriés tous les éléments dangereux utilisés dans la construction mais également lors des modifications et des réparations. L'OMI a décidé de les classer en trois catégories en fonction de l'origine de leur présence sur le navire : les matières et matériaux dangereux utilisés lors de la construction et de l'entretien du navire, les déchets produits lors de l'exploitation du navire et les provisions et stocks nécessaires à l'équipage pour vivre.

Ce document est lié au navire de sa naissance à sa fin de vie et devra être transmis avec le bâtiment aux propriétaires et armateurs successifs. Pour les navires déjà en activité, c'est aux propriétaires des navires de demander à ce qu'un passeport soit établi. Ils sont tenus également de l'actualiser lors des différents entretiens et réparations que subit le bâtiment. Tous les frais liés à l'élaboration et la mise à jour de ce document devront être supportés par les propriétaires.

Concernant les navires neufs, la tâche ne devrait pas être compliquée : le constructeur élabore le passeport vert et le transmet à l'acheteur. Elle est plus complexe en revanche pour les

¹³² « Code pratique sur le recyclage des navires » - Chambre internationale de la marine marchande, www.marisec.org -

¹³³ « Modification des lignes directrices sur le recyclage des navires » - Résolution A.980 (24) de l'OMI, 3 février 2006 -

navires déjà en activité ou à démanteler. Si pour l'inventaire des substances et matériaux utilisés lors de la construction l'on peut se référer aux constructeurs, il semble difficile de connaître les quantités et la localisation des produits utilisés au cours de la vie du navire.

En outre, il est seulement possible de répertorier les substances et matériaux dangereux connus aujourd'hui. Dès lors, la liste des substances dangereuses ne doit pas être considérée comme limitative.

Actuellement, l'établissement d'un passeport vert n'étant pas obligatoire, rares sont les armateurs à avoir pris l'initiative d'en élaborer un. La plupart des navires en fin de vie ont donc été démantelés dans les chantiers, à l'aveugle, sans prêter attention aux dangers que représentent certains produits pour la santé des ouvriers et pour l'environnement. Le passeport vert est pourtant un instrument essentiel pour améliorer les conditions du démantèlement des navires. Il permet de mettre en place un plan de recyclage sûr et efficace lors de la phase de démolition. La bonne utilisation du passeport vert ainsi que le respect des mesures complémentaires des lignes directrices de l'OMI pourraient faire évoluer les pratiques vers une gestion écologiquement rationnelle de la démolition navale.

A titre d'exemple, le démantèlement du « *Serepca 1* » fin 2009, ancien super pétrolier reconverti en station de stockage, s'est déroulé de manière quasi irréprochable : une dépollution préalable réalisée sur la base du passeport vert, l'enlèvement et l'acheminement des polluants principaux effectués dans le cadre de la Convention de Bâle et le choix du chantier chinois fait sur la qualité des infrastructures et sur la capacité des équipes à suivre les règles européennes en matière d'enlèvement et de stockage des polluants et du bon recyclage de la ferraille¹³⁴.

2. Les dispositions complémentaires des directives

L'amélioration du démantèlement des navires ne pourra être réelle que si l'ensemble des acteurs se mobilise. Il ne faut pas commettre l'erreur de concentrer les mesures sur les États recycleurs. Le principal problème concerne le navire et les produits dangereux qu'il renferme. Le succès du progrès repose sur tous les maillons de la chaîne : les concepteurs et constructeurs qui doivent privilégier l'utilisation de matériaux « verts », sans oublier l'État du pavillon, l'État du port, l'État de recyclage et les propriétaires de navires débiteurs d'obligations. Tous, à leur échelle, auront un rôle important qui contribuera à un changement global significatif.

Les acteurs internationaux ont pris conscience que la démolition de navires est rendue difficile à cause, entre autres, de la présence de nombreux matériaux dangereux à bord des bâtiments de mer. Le passeport vert est une bonne mesure pour améliorer les conditions dans lesquelles le démantèlement des navires est effectué. Cependant cette solution n'est qu'une réponse à un problème existant : la présence de produits potentiellement dangereux.

¹³⁴ « *Bulletin d'information sur la démolition des navires* »
- A la casse.com / Association « Robin des bois » 21 janvier 2010 -

La condition de la démolition navale pourrait être considérablement améliorée grâce à un effort d'anticipation. Après réflexion, des solutions ont été trouvées et ont été exposées dans les lignes directrices de l'OMI. La première phase pour créer un navire est nécessairement celle de la conception. Avant même que le navire prenne forme, les travaux de réflexion ont une importance primordiale. Les lignes directrices incitent les ingénieurs à rechercher des modèles de structures qui permettraient à la fois de garantir la sécurité, la flottabilité, l'intégralité et l'aptitude à affronter le péril de la mer du navire au cours de son exploitation, et qui faciliteraient également la déconstruction du bâtiment lorsqu'il est envoyé au rebut.

Une fois la conception terminée, la construction commence. L'utilisation de produits dangereux lors de la construction est la cause de nombreux problèmes lors de la phase de déconstruction¹³⁵. Afin de limiter les conséquences négatives liées à l'utilisation de tels produits, l'OMI a mis en place des lignes directrices incitant les constructeurs à utiliser des matériaux facilement recyclable et de limiter l'utilisation d'éléments potentiellement dangereux¹³⁶. Les armateurs sont également priés de privilégier les produits « verts » lors des réparations et entretiens des navires.

Ces lignes directrices prônent intelligemment la prise en compte, de la conception et la construction de la fin de vie du navire et son recyclage. L'anticipation et la vision sur le long terme sont la clé du succès de l'amélioration de la démolition navale. Cependant, il semble que les industriels aient été peu réceptifs à ces recommandations car de nombreux produits et matériaux connus pour être dangereux sont encore utilisés dans la construction navale alors qu'ils pourraient être remplacés par des éléments inoffensifs.

Faute de « navire vert » actuellement construit et aisément destructible, l'OMI a mis en place des orientations destinées aux armateurs et aux différents États ayant une responsabilité en matière de démolition navale.

Le navire étant exploité par l'armateur, il apparaît juste que celui-ci soit soumis à des obligations lorsqu'il décide de s'en séparer. Par conséquent, les armateurs en tant que producteurs de déchets sont visés par les lignes directrices de l'OMI. Ils sont tenus de préparer le navire avant qu'il soit démantelé. Par exemple, ils doivent choisir un chantier qui a la capacité d'accueillir et de traiter dans de bonnes conditions les produits dangereux contenus dans le navire. Malheureusement, les armateurs ne l'entendent généralement pas ainsi. Comme les lignes directrices ne sont pas contraignantes, ils passent outre et vendent leurs navires au plus offrant. Les armateurs privilégient les chantiers « bons payeurs » au détriment des sites respectant les normes internationales de protection de l'environnement et des travailleurs.

Ils sont également encouragés à établir un plan de recyclage en coopération avec le chantier recycleur choisi¹³⁷. Cela permettrait d'anticiper les risques liés à la démolition navale.

¹³⁵ L'utilisation de substances dangereuses peut avoir des conséquences désastreuses pour l'environnement (pollution, disparition de la faune et la flore marine...), pour la santé (développement de nombreuses maladies, notamment de cancers) et la sécurité des ouvriers (explosions, incendies...).

¹³⁶ « Directives de l'OMI sur le recyclage des navires » - OMI, édition récapitulative, 2006 -

¹³⁷ « Directives de l'OMI sur le recyclage des navires » - OMI, édition récapitulative, 2006 -

Cependant, un chantier dépourvu de moyens mécanisés, comme c'est le cas en Asie, sera impuissant face aux risques potentiels. Même si ces risques sont repérés préalablement, les chantiers n'ont pas obligatoirement les moyens, ni la volonté de prendre des initiatives afin d'améliorer les conditions de travail. Ainsi, qu'il y ait plan de recyclage ou non, rien ne change fondamentalement.

Les armateurs ne sont pas les seuls visés par les lignes directrices ; les dispositions de la résolution A.962 (23) donnent également des conseils à l'État du port, à l'État du pavillon, et à l'État qui accueille en son sein des activités de démantèlement.

L'État du pavillon doit établir les critères qui permettent de déclarer un navire « prêt au recyclage ». L'État du port, quant à lui, se voit attribuer un rôle d'inspection ; il est chargé de contrôler que les conventions internationales et les dispositions des lignes directrices sont respectées. Ces deux parties sont explicitement encouragées à promouvoir l'application des lignes directrices. Mais cette tâche s'est avérée, dès l'origine, difficile étant donné le caractère non contraignant du texte adopté ; son respect reposait sur l'initiative volontaire des acteurs du monde maritime. Or, l'expérience montre que faute de contrainte, les normes sont rarement appliquées.

L'État « recycleur » s'est vu conseillé d'agir afin de déterminer dans quelle mesure les navires pourraient être importés. De même les lignes directrices émettent des recommandations sur l'amélioration des conditions de travail et de la sécurité et incitent les chantiers recycleurs à acquérir le matériel nécessaire au recyclage et au stockage des produits dangereux récupérés lors de la phase de démolition. Greenpeace a soulevé que les lignes directrices de l'OMI n'étaient pas adéquates car aucun mécanisme de contrôle n'était mis en place afin de s'assurer que les dispositions étaient respectées. Pour sa part, l'État « recycleur » se voit incité à mettre en place des procédures d'autorisation et d'agrément des chantiers de démolition.

Greenpeace a été un acteur important lors de l'élaboration des lignes directrices de l'OMI. L'association a participé à l'ensemble des réunions de travail et émis de nombreuses propositions afin d'améliorer la condition de la démolition navale. Au terme des travaux effectués, elle a reconnu que ces directives constituaient un « *pas en avant important* » et s'est félicitée de la création du passeport vert et des obligations de préparation des navires qui incombent aux armateurs. Cependant, si l'association a admis que de nets progrès avaient été réalisés, elle a épinglé les insuffisances et les dysfonctionnements des lignes directrices¹³⁸. Le principal reproche formulé concerne l'incompatibilité entre la Convention de Bâle et les lignes directrices de l'OMI. La première interdit le transfert des navires en fin de vie, considérés comme des déchets, hors des États de l'OCDE alors que les secondes n'émettent aucune restriction d'exportation. De plus, le principe de droit international « pollueur-payeur » n'est pas respecté, la responsabilité de traitement des navires en fin de vie incombant aux chantiers de démolition. Au final, l'adoption de ces lignes directrices a fait l'objet d'un bilan mitigé.

¹³⁸ « *IMO Guidelines on ship recycling promote continuation of illegal practice* »
- Greenpeace, www.greenpeace.org/france/, 18 juillet 2003 -

Les directives adoptées aussi bien par les Parties à la Convention de Bâle, que par l'OIT et l'OMI n'ont pas été appliquées. Ceci est regrettable dans la mesure où le respect de ces recommandations aurait permis de réaliser des progrès considérables en matière de démantèlement des navires. Force est de constater qu'il est nécessaire de mettre en place un instrument contraignant pour espérer faire évoluer la situation actuelle. C'est ce qu'a confirmé l'OMI au lendemain de la publication de ses directives¹³⁹. A la suite de cette déclaration, une véritable dynamique est née et plusieurs organisations internationales se sont regroupées afin de créer un instrument international obligatoire.

¹³⁹ Résolution A.981 (24) de l'OMI, 1^{er} décembre 2005.

2^{ème} PARTIE :

LA CONVENTION DE HONG KONG POUR LE RECYCLAGE SÛR ET ECOLOGIQUEMENT RATIONNEL DES NAVIRES

Plus de trois ans après s'être vu confier par l'OMI l'élaboration d'un nouvel instrument ayant force obligatoire, le Comité pour la protection du milieu marin, en collaboration avec l'ensemble des parties prenantes : le secrétariat de la Convention de Bâle, l'OIT, l'industrie des transports maritimes et les organisations non gouvernementales, a présenté le texte d'une Convention internationale sur le recyclage des navires. C'est lors d'une Conférence diplomatique qui s'est tenue à Hong Kong du 11 au 15 mai 2009 que le texte final de la Convention a été examiné. Au terme de cette Conférence, 63 États, dont la France, ont adopté la « *Convention internationale pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires* »¹⁴⁰. Elle vise à rendre le recyclage des navires plus sûr et moins polluant et devrait apporter des réponses à la Communauté internationale qui a souhaité une solution maritime aux problèmes posés par le recyclage des navires (Chapitre I).

Ainsi, et pour la première fois, les conditions de travail des ouvriers comme la protection de l'environnement des chantiers sont spécifiquement pris en compte. Mais ce texte, pourtant très attendu par les acteurs du monde maritime, suscite de nombreuses réactions de la part de certaines ONG. La tiédeur du texte, soulignée par ces organisations, impose aussi aux États de l'Union européenne d'assurer la cohérence et la complémentarité des différentes dispositions touchant au recyclage des navires (Chapitre II).

Chapitre I : La Convention sur le recyclage des navires

L'objectif de cette Convention est de garantir, à l'aide de normes internationales obligatoires, le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires.

La Convention de Hong Kong représente une avancée majeure pour la communauté internationale. Elle instaure une approche « de bout en bout » qui établit un système de contrôle et d'exécution couvrant tout le cycle de vie d'un navire, de la conception au recyclage, en passant par la construction et l'exploitation. La Convention a été ouverte à la

¹⁴⁰ SR/CONF/45 du 19 mai 2009.

signature au siège de l'OMI, le 1er septembre 2009, et le restera jusqu'au 31 août 2010. Par la suite, elle restera ouverte pour adhésion et ratification.

Dans le but d'améliorer l'industrie du recyclage des navires, la Convention prévoit, notamment, un système de visites et de délivrance de certificats applicables aux navires, l'octroi d'une autorisation aux installations de recyclage, ainsi que des exigences spécifiques telles que l'obligation pour les propriétaires de dresser un inventaire des matières potentiellement dangereuses se trouvant à bord de leurs navires, l'obligation pour les installations de recyclage d'établir un plan de recyclage des navires et l'obligation pour les États du pavillon d'effectuer une visite finale afin de pouvoir délivrer un certificat international attestant qu'un navire est prêt pour le recyclage (section 1).

Bien que les grandes lignes soient désormais définies d'une manière claire, un grand travail reste à effectuer afin de garantir la mise en œuvre et l'application uniformes et efficaces des prescriptions de la Convention (section 2).

Section 1 : Le contenu de la Convention

La Convention de Hong Kong est constituée de trois ensembles. D'abord, le texte de base qui décrit les grands principes à travers 21 articles (A). Vient ensuite l'annexe et ses 25 règles qui précisent les conditions pratiques d'application des nouvelles normes aux navires, aux installations de recyclage et en matière de notification (B). Enfin, les appendices décrivent les listes nominatives des matériaux dangereux contenus à bord des navires, et les différents certificats qui seront nécessaires au bon contrôle des dispositions.

A. Dispositions générales

Le principe de cette Convention est de faire en sorte que les constructeurs et opérateurs de navire conçoivent leurs navires et les réparent en cours de vie de telle façon que la présence de composants susceptibles de nuire à la santé des travailleurs ou à l'intégrité de l'environnement au moment de l'envoi au recyclage¹⁴¹ y soit réduite au minimum, et clairement repérée. Pour cela, la Convention édicte des normes en matière de conception et de construction navale où les matériaux et produits non dangereux doivent être privilégiés. Dans le cas contraire ces substances dangereuses doivent faire l'objet d'un « Inventaire », terme retenu par les auteurs de la Convention, mais dont le principe est équivalent au « passeport vert » des lignes directrices de l'OMI.

De plus, les navires seront régulièrement inspectés afin de vérifier la conformité de l'Inventaire et de délivrer un certificat attestant que le navire possède un inventaire des

¹⁴¹ Il est intéressant de noter que si les termes de démantèlement, démolition, déconstruction et recyclage sont indifféremment utilisés, la Convention utilise uniquement celui de « recyclage ».

matières potentiellement dangereuses. Ce document, tout comme le certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage, dont le plan de recyclage du navire est une composante essentielle, seront indispensables pour pouvoir envoyer un navire dans une installation de recyclage.

Les 21 articles décrivent les principes généraux de la Convention et les obligations générales des Parties. Ces obligations sont classiques et se retrouvent dans d'autres Conventions internationales conclues sous l'égide de l'OMI. Ainsi, les Parties s'engagent à donner plein effet aux dispositions afin 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 et de renforcer la sécurité des navires, la protection de la santé de l'homme et de l'environnement pendant toute la vie opérationnelle d'un navire* »¹⁴².

1. Le champ d'application

Les dispositions de la Convention s'appliquent aux navires autorisés à battre le pavillon d'une Partie et aux installations de recyclage des navires dont l'exploitation relève de la juridiction d'une Partie¹⁴³. Aux fins de la Convention :

- un « 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 plates-formes flottantes, les plates-formes 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* »¹⁴⁴ ;
- une « installation de recyclage » désigne « *une zone définie qui est un site, un chantier ou une installation utilisé pour le recyclage de navires* »¹⁴⁵.

Les notions de « *navire désarmé ou remorqué* » enlèvent toute ambiguïté sur la qualité incontestable de navire des bâtiments destinés au rebut et voyageant pour atteindre les chantiers de démolition. L'absence éventuelle de moyens de propulsion et en général de moyens propres de naviguer ne les prive pas de cette qualité. La jurisprudence a d'ailleurs, depuis fort longtemps, décidé que l'absence de moyens de propulsion n'influe pas sur la qualité de navire¹⁴⁶. Il est satisfaisant d'observer la volonté des auteurs de la Convention internationale sur le recyclage des navires, de conserver au navire destiné au rebut la qualité de navire, jusqu'à sa livraison au chantier de démantèlement.

Comme pour les autres instruments de l'OMI, la Convention ne s'applique pas aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires d'État ou exploités par l'État qui sont exclusivement utilisés pour un service non commercial. Sont également exclus du champ

¹⁴² Convention de Hong Kong, article 1§1.

¹⁴³ Convention de Hong Kong, article 3§1.

¹⁴⁴ Convention de Hong Kong, article 2§7.

¹⁴⁵ Convention de Hong Kong, article 2§11.

¹⁴⁶ CA Rouen, 4 mai 1880.

d'application, les navires destinés au transport intérieur (exploités exclusivement dans les eaux de la juridiction de l'État dont ils battent le pavillon) et les navires d'une jauge brute inférieure à 500.¹⁴⁷

La nouvelle Convention souhaite couvrir l'ensemble des phases de la vie du navire, de la conception à la destruction en passant par l'exploitation. Elle s'applique donc, aux navires neufs mais aussi aux navires existants. Ces derniers auront cinq ans après l'entrée en vigueur de la Convention pour satisfaire à ces obligations, et dans tous les cas, avant d'être envoyés vers une installation de recyclage¹⁴⁸. Les « navires neufs », comme dans les autres instruments de l'OMI sont définis¹⁴⁹ comme des navires dont le contrat de construction ou dont la quille est posée ou dont la livraison s'effectue, à la date d'entrée en vigueur de la Convention, ou après.

Enfin, il est intéressant de noter que comme pour d'autres Conventions de l'OMI¹⁵⁰, et afin de lutter contre la complaisance de certains États du pavillon, la Convention s'applique aux navires qui battent le pavillon d'États non Parties « *dans la mesure nécessaire pour que ces navires ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable* »¹⁵¹. L'article 3 précise que chaque Partie doit prendre des mesures appropriées pour que les navires, non soumis à la Convention, agissent d'une manière compatible avec cette dernière, « *pour autant que cela soit raisonnable et possible dans la pratique* ».

Par ailleurs, la Convention s'applique aux opérations de « recyclage des navires », c'est-à-dire, au démantèlement et à la récupération des éléments et des matières pouvant être retraités ou réutilisés et aux opérations qui se rapportent à cette activité. Par conséquent, les opérations de traitement ultérieur ou d'élimination de ces éléments, dans des installations distinctes, ne sont pas couvertes par la Convention de Hong Kong¹⁵².

Du point de vue des entités maritimes, la Convention s'adresse aux États du pavillon, aux États recycleurs et aux États du port. Les États du pavillon doivent vérifier que leur navires respectent les dispositions énoncées par la Convention (article 4§1) ; les États recycleurs ont l'obligation de vérifier la conformité des chantiers qu'ils accueillent sur leur territoire (article 4§2) ; et enfin l'État du port aura la charge de contrôler que les navires battant pavillon d'un État Partie détient tous les documents exigés par la Convention (article 8).

2. L'entrée en vigueur

Alors que dans la plupart des Conventions de l'OMI l'entrée en vigueur du texte est conditionnée par deux critères : le nombre de ratifications par les États et la part du tonnage

¹⁴⁷ Convention de Hong Kong, article 3§3.

¹⁴⁸ Convention de Hong Kong, règle 1§3.

¹⁴⁹ Convention de Hong Kong, règle 1§4.

¹⁵⁰ Convention SOLAS puis MARPOL. La Résolution A742(18) de l'OMI, adoptée le 4 novembre 1993, a étendu la portée du contrôle par l'État du port afin de couvrir un certain nombre d'exigences opérationnelles spécifiques concernant la sécurité des navires et la prévention de la pollution.

¹⁵¹ Convention de Hong Kong, article 3§4.

¹⁵² Convention de Hong Kong, article 2§10.

mondial que leurs flottes représentent¹⁵³, un troisième critère est ajouté pour cette nouvelle Convention ; il reflète le poids, en terme de démantèlement, qu'ont l'ensemble des États Parties à la Convention.

Pour entrer en vigueur, la Convention doit être ratifiée par au moins quinze États, lesquels doivent représenter 40% du tonnage de la flotte mondiale. Le troisième critère impose que dans les dix années précédant l'entrée en vigueur de la Convention, les États signataires aient démantelé 3% de la jauge totale de la flotte que représentent ces États. Ce n'est que vingt-quatre mois après que ces conditions auront été réunies que la Convention entrera en vigueur¹⁵⁴.

B. Les règles relatives au recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires

Il convient avant tout de préciser que si les règles constituent une annexe à la Convention, selon l'article 1§5 cette Annexe «*fait partie intégrante de celle-ci*» et que «*sauf disposition expresse contraire, toute référence à la présente Convention constitue en même temps une référence à son Annexe.*»

Les règles relatives au recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires sont réparties en quatre chapitres. Le premier traite des dispositions générales (1), le second des prescriptions applicables aux navires (2), le troisième des prescriptions applicables aux installations de recyclage des navires (3), enfin le dernier chapitre envisage les prescriptions en matière de notification (4).

1. Dispositions générales (règles 1 à 3)

Comme il est d'usage dans les Conventions de l'OMI, la première règle donne la définition des termes utilisés dans la Convention. Si plusieurs de ces termes sont classiques, tels que «*personne compétente*» ou «*navire neuf*», on trouve aussi des définitions relatives aux aspects particuliers du démantèlement. Ainsi sont définies les «*conditions de sécurité en vue de l'entrée dans un espace*», conditions que remplit un espace qui satisfait à certains critères, et les «*conditions de sécurité en vue du travail à chaud*» dont l'un des critères est de ne pas présenter de risque d'explosion lors de l'utilisation d'un chalumeau ou d'un outil de découpage. Les définitions de ces deux termes avec des critères précis, reflètent l'effort fait par les rédacteurs de la Convention pour essayer d'être au plus proche des conditions qui existent réellement sur le terrain.

Par ailleurs, il est intéressant de noter que pour la Convention, le «*propriétaire du navire*» désigne, non seulement la personne au nom de laquelle le navire est immatriculé, ou dont le navire est la propriété, mais aussi «*l'armateur-gérant ou l'affréteur coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire*». De même, les acheteurs qui sont propriétaires du navire «*pour une période de temps limitée en attendant sa*

¹⁵³ 25 États représentant 50% de la flotte mondiale pour l'entrée en vigueur de la Convention SOLAS et 15 États représentant 50% de la flotte mondiale pour la Convention MARPOL - Site de l'OMI, www.imo.org -

¹⁵⁴ Convention de Hong Kong, article 17§1.

vente ou sa remise à une installation de recyclage de navires », sont aussi considérés comme « *propriétaires du navire* » aux fins de la Convention¹⁵⁵. Ce dernier point répond, également, à une réalité du terrain où les navires sont vendus à des intermédiaires, appelés « *cash buyers* », et qui permet au propriétaire de navire de contourner les dispositions de la Convention de Bâle.

Un autre terme particulier est défini dans cette première règle : « *l'avis d'achèvement* » qui désigne une déclaration délivrée par l'installation de recyclage pour confirmer que le recyclage du navire a été achevé conformément à la Convention.

La Convention souhaite couvrir l'ensemble des phases de vie du navire ; ce que précise la règle 2 en stipulant que les dispositions de l'Annexe s'appliquent à « *la conception, la construction, les visites, la délivrance des certificats, l'exploitation et le recyclage des navires* ».

Enfin, la troisième règle des dispositions générales rappelle que les Parties qui « *prennent des mesures pour appliquer les dispositions de l'Annexe* » doivent tenir compte des normes et recommandations élaborées par l'OIT ou mises au point dans le cadre de la Convention de Bâle. Malgré cette prise en compte des autres instruments, il faut noter que la Convention appréhende le navire comme une structure et non comme un déchet.

2. Prescriptions applicables aux navires (règles 4 à 14)

Le deuxième chapitre, relatif aux prescriptions applicables aux navires, est composé de trois parties. La partie A traite principalement des matières potentiellement dangereuses présentes à bord des navires (a), la partie B encadre les préparatifs en vue du recyclage des navires (b), enfin, la partie C énumère les dispositions relatives aux visites et à la délivrance des certificats (c).

a/ Conception, construction, exploitation et entretien des navires (règles 4 à 7)

Les règles rappellent un des principes de base de la Convention, à savoir qu'il faut « *interdire et/ou limiter l'installation ou l'utilisation des matières potentiellement dangereuses énumérées dans l'appendice 1 à bord des navires* »¹⁵⁶ et favoriser des matières qui le sont moins ou qui ne le sont pas du tout. L'objectif étant d'intégrer dès la phase de conception le démantèlement du navire et donc d'utiliser des matériaux facilement recyclables. Si la Convention de Hong Kong va plus loin que les directives de l'OMI, on ne peut que constater que l'interdiction d'utiliser ces matières n'est pas encore impérative. L'appendice 1 liste les matières potentiellement dangereuses mais son contenu n'est pas figé dans le temps. En effet chaque Partie peut proposer de le modifier en suivant la procédure décrite dans la règle 6.

¹⁵⁵ Convention de Hong Kong, règle 1§8.

¹⁵⁶ Convention de Hong Kong, règle 4.

La règle 5 de l'Annexe concerne l'inventaire des matières potentiellement dangereuses, véritable pilier de la Convention. « *Chaque navire neuf doit avoir à bord un Inventaire des matières potentiellement dangereuses* » ; cependant, les navires existants doivent aussi satisfaire aux dispositions de la règle « *au plus tard cinq ans après l'entrée en vigueur de la Convention, ou avant d'être recyclés* ». L'Inventaire recense, dans sa Partie I, les matières potentiellement dangereuses ; il doit être tenu à jour pendant toute la vie opérationnelle du navire « *afin de rendre compte des installations nouvelles contenant des matières potentiellement dangereuses et des modifications pertinentes apportées à la structure et à l'équipement du navire* ».

De plus, avant le recyclage, l'inventaire doit également incorporer une Partie II pour les déchets d'exploitation et une Partie III pour les provisions du bord.

L'inventaire est propre à chaque navire et doit être vérifié par l'Administration ou par un organisme autorisé par elle.¹⁵⁷ C'est-à-dire qu'il est de la responsabilité de l'État du pavillon.

b/ Préparatifs en vue du recyclage des navires (règles 8 et 9)

Plusieurs prescriptions s'appliquent aux navires en vue de leur recyclage. Tout d'abord, les navires destinés au recyclage ne peuvent être recyclés que dans des installations qui y sont autorisées par la Convention. De plus, ces installations de recyclage doivent être pleinement autorisées à procéder à tout le recyclage du navire tel que défini dans le « plan de recyclage » du navire. Ensuite, les navires doivent veiller à réduire au minimum la quantité de résidus et de déchets restant à bord.¹⁵⁸ De plus, les navires-citernes doivent mettre leurs citernes dans un état permettant la délivrance d'un certificat attestant que les conditions de sécurité en vue de l'entrée dans un espace ou du travail à chaud sont remplies.

Outre l'inventaire prescrit par la règle 5, les navires destinés au recyclage doivent être certifiés « prêts pour le recyclage » par l'Administration avant que ne soit entreprise la moindre opération de recyclage¹⁵⁹.

Enfin, avant leur recyclage, les navires doivent fournir à l'installation de recyclage tous les renseignements disponibles à leur sujet aux fins de l'établissement du « plan de recyclage » du navire. Le « plan de recyclage », prescrit par la règle 9, est spécifique à chaque navire ; il inclut des renseignements au sujet de la mise en place des conditions de sécurité et sur la façon dont le type et la quantité de matières, y compris celles qui sont énumérées dans l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses, seront gérés¹⁶⁰.

Le « plan de recyclage » doit être approuvé soit expressément soit tacitement par l'Autorité compétente (l'État dont dépend l'installation de recyclage) qui accorde l'autorisation à l'installation de recyclage des navires. L'article 16§6 de la Convention permet à un État, au moment où il exprime son consentement à être lié par la Convention, de déclarer s'il exige ou

¹⁵⁷ Convention de Hong Kong, article 2 : « *Administration* “ désigne le gouvernement de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon ou sous l'autorité duquel il est exploité ».

¹⁵⁸ Convention de Hong Kong, règle 8§2.

¹⁵⁹ Convention de Hong Kong, règle 8§6.

¹⁶⁰ Convention de Hong Kong, règle 9§3.

non que le « plan de recyclage » d'un navire soit expressément ou tacitement approuvé pour que ce navire puisse être recyclé dans ses installations de recyclage. Une fois approuvé, le « plan de recyclage » doit pouvoir être inspecté par l'Administration (l'État du pavillon) ou tout organisme reconnu par elle.

Par ailleurs, si plusieurs installations de recyclage de navires sont utilisées, le plan doit déterminer les activités de recyclage et l'ordre dans lequel celles-ci doivent être exécutées dans chaque installation de recyclage¹⁶¹.

c/ Visite et délivrances des certificats (règles 10 à 14)

La Convention instaure un système de visite de navires.¹⁶² Ces visites sont effectuées par des agents de l'Administration, donc sous la responsabilité de l'État du pavillon. L'Administration peut toutefois confier ces visites à des inspecteurs désignés à cet effet ou à des organismes reconnus par elle, tels des sociétés de classification par exemple. Dans tous les cas, l'Administration intéressée est responsable de l'exécution complète et de l'efficacité de la visite et s'engage à prendre les mesures nécessaires pour satisfaire à cette obligation.

Les navires auxquels s'applique la Convention doivent être soumis aux visites suivantes :

- 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. Cette visite permet de vérifier que la Partie I de l'Inventaire satisfait aux prescriptions de la Convention.
- Une « visite de renouvellement » effectuée à des intervalles déterminés par l'État du pavillon, mais n'excédant pas cinq ans. Elle permet de vérifier que la Partie I de l'Inventaire demeure à jour et qu'il satisfait toujours aux prescriptions de la Convention.

La Convention propose, dans un souci de simplicité, d'harmoniser les visites initiales et de renouvellement avec les visites prescrites par les autres instruments réglementaires de l'OMI qui sont applicables.

- Une « visite supplémentaire » peut être effectuée à la demande du propriétaire à la suite d'un remplacement ou d'une réparation importante de la structure, de l'équipement et des matériaux. Elle permet de s'assurer que les changements ont été effectués de telle sorte que le navire satisfait toujours aux prescriptions de la Convention et que la Partie I de l'Inventaire a bien été modifiée.
- Une « visite finale » « *avant la mise hors service du navire et avant le début de son recyclage* »¹⁶³. Elle permet de vérifier l'Inventaire des matières potentiellement

¹⁶¹ Convention de Hong Kong, règle 9§6.

¹⁶² Convention de Hong Kong, règle 10.

¹⁶³ Convention de Hong Kong, règle 10§.4

dangereuses, le « plan de recyclage » du navire et que « l'installation de recyclage », où le navire doit être recyclé, possède une autorisation en cours de validité.

La règle 11 traite des différents certificats que doivent posséder les navires. Ainsi, un certificat international attestant que le navire possède un Inventaire des matières potentiellement dangereuses est délivré par l'Administration (État du pavillon), ou par un organisme autorisé par elle, à tout navire, après l'achèvement d'une visite initiale, ou de renouvellement concluante. Ce certificat doit aussi être visé par l'Administration à l'issue d'une visite supplémentaire concluante demandée par le propriétaire du navire.

De même, un certificat international attestant que le navire est « prêt pour le recyclage » est délivré soit par l'Administration, soit par un organisme autorisé par elle, après l'achèvement d'une visite finale concluante, aux navires soumis à cette visite.

La Convention précise dans cette règle qu'un « *certificat délivré sous l'autorité d'une Partie doit être accepté par les autres Parties et être considéré, à toutes les fins visées par la présente Convention, comme ayant la même validité qu'un certificat délivré par elles* ».

La règle suivante envisage le cas où, à la demande de l'Administration, une autre Partie visite et délivre un certificat au navire. Une copie de ce certificat doit être transmise à l'Administration qui a demandé que la visite soit effectuée. Un certificat ainsi délivré a la même valeur et est accepté dans les mêmes conditions qu'un certificat délivré par l'Administration.

Bien entendu, « *aucun certificat ne doit être délivré à un navire autorisé à battre le pavillon d'un État qui n'est pas un État Partie* »¹⁶⁴.

Les certificats doivent être établis dans une langue officielle de la Partie qui les délivre, selon les modèles qui figurent aux appendices 3 et 4¹⁶⁵.

Quant à la durée de validité des certificats, un certificat « attestant que le navire possède un Inventaire des matières potentiellement dangereuses » cesse d'être valable :

- si la Partie I de l'Inventaire n'est pas correctement tenue et mise à jour des modifications apportées aux navires ;
- si le navire passe sous le pavillon d'un autre État ;
- si la visite de renouvellement n'est pas achevée dans les délais ;
- si les visas n'ont pas été apposés sur le certificat

Ce certificat est délivré pour une période dont la durée est fixée par l'Administration, sans que cette durée ne dépasse cinq ans.

¹⁶⁴ Convention de Hong Kong, règle 12§4.

¹⁶⁵ Convention de Hong Kong, règle 13.

Cette durée est ramenée à trois mois pour un certificat international « attestant que le navire est prêt pour le recyclage ». Un tel certificat cesse d'être valable si « *l'état du navire ne correspond pas en substance aux indications du certificat* »¹⁶⁶. Par ailleurs, ce certificat peut être prorogé par l'Administration pour « *un voyage unique direct jusqu'à l'installation de recyclage des navires* »¹⁶⁷.

3. Prescriptions applicables aux installations de recyclage (règles 15 à 23)

Le principe édicté par la règle 15 de la Convention est que chaque État Partie garantit que les « installations de recyclage » des navires sont « *conçues, construites et exploitées d'une manière sûre et écologiquement rationnelle* ». C'est effectivement l'Autorité compétente de l'État Partie qui accorde l'autorisation à l'installation de recyclage ; elle peut, toutefois, confier cette tâche à des organismes reconnus par elle.

L'autorisation, qui est établie selon le modèle figurant à l'appendice 5, est valable pour une période d'une durée spécifiée par la Partie mais ne doit pas dépasser cinq ans. De même, la Partie détermine les conditions dans lesquelles l'autorisation est accordée, retirée, suspendue, modifiée ou renouvelée. Les installations de recyclage tiennent à disposition les documents qui fondent leur autorisation, s'ils sont demandés par un propriétaire de navire qui envisage d'y recycler un navire.

Les installations de recyclages des navires sont tenues de mettre en place « *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* » et qui sont destinés à prévenir, limiter, réduire et dans la mesure où cela est possible dans la pratique, à éliminer les effets dommageables du recyclage des navires sur l'environnement¹⁶⁸.

Par ailleurs, les installations de recyclage ne peuvent accepter que les navires qui satisfont aux prescriptions de la Convention et qu'elles sont autorisées à recycler.

Un « plan relatif à l'installation de recyclage des navires » doit être adopté par le comité de direction de la « Compagnie de recyclage »¹⁶⁹. Ce plan doit, entre autres, prévoir de garantir la sécurité des travailleurs et la protection de la santé et de l'environnement. Il doit aussi prévoir un programme de formation pour les travailleurs, afin de garantir l'exploitation sûre et écologiquement rationnelle de l'installation de recyclage. Enfin, le plan prévoit un système de tenue de registres montrant comment le recyclage des navires est exécuté ainsi que la définition des rôles et responsabilités des employeurs et des travailleurs lors de l'exécution des opérations de recyclage.

¹⁶⁶ Convention de Hong Kong, règle 14§4.

¹⁶⁷ Convention de Hong Kong, règle 14§5.

¹⁶⁸ Convention de Hong Kong, règle 17§1.

¹⁶⁹ Aux fins de la Convention « *"Compagnie de recyclage" désigne 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* ».

- Convention de Hong Kong, article 2§12 -

A noter qu'un « *plan de préparation et d'intervention en cas d'urgence* » ainsi qu'un système permettant de signaler les maladies professionnelles, accidents et autres effets dommageables pour la sécurité des travailleurs et la santé de l'homme doit aussi être prévu dans le « plan relatif à l'installation de recyclage des navires »¹⁷⁰. Le « *plan de préparation et d'intervention en cas d'urgence* » est décrit dans la règle 21 et doit, en outre, prévoir des secours d'urgence et une assistance médicale, des procédures de lutte contre l'incendie et d'évacuation du site, ainsi que des mesures de prévention de la pollution.

D'une manière générale, les installations de recyclage des navires doivent établir et appliquer des procédures visant à prévenir, du début à la fin du recyclage des navires, les risques « *de porter atteinte à la santé de l'homme et/ou à l'environnement* »¹⁷¹.

La règle 20 de la Convention traite de la gestion écologique des déchets issus de l'activité de recyclage. Tous ces déchets, en particulier ceux listés dans l'Inventaire, doivent être entreposés à l'écart des matériaux et des équipements recyclables; ils doivent être étiquetés et stockés dans des conditions appropriées qui ne créent aucun risque pour les travailleurs, la santé de l'homme ou l'environnement. Ils seront ensuite transférés dans une « *installation de gestion des déchets autorisée à les traiter et à les éliminer d'une manière sûre et écologiquement rationnelle* »¹⁷².

La Convention a aussi envisagé la protection du personnel en imposant aux installations de recyclage de fournir un équipement de protection individuelle et de veiller à ce qu'il soit utilisé pour les opérations qui le nécessitent. Pour garantir la sécurité des travailleurs les installations de recyclage doivent aussi assurer la disponibilité et l'entretien des vêtements et de l'équipement de protection individuelle requis pour les opérations de recyclage des navires.

Enfin, la dernière obligation qui incombe aux installations de recyclage est de signaler à l'Autorité compétente tout accident ou maladie professionnelle présentant ou pouvant présenter des risques pour la sécurité des travailleurs, la santé de l'homme et l'environnement. Les comptes rendus doivent indiquer la cause et décrire les mesures prises et à prendre.¹⁷³

4. Prescriptions en matière de notification (règles 24 et 25)

Un propriétaire de navire ayant l'intention de recycler un navire doit en informer l'Administration en temps voulu afin qu'elle puisse faire les préparatifs nécessaires pour les visites et la délivrance des certificats prescrites par la Convention.

Parallèlement, une installation de recyclage qui se prépare à recevoir un navire à recycler le notifie en temps voulu à son Autorité compétente. Cette notification doit contenir les caractéristiques du navire (nom, type, pavillon, numéro OMI, port d'immatriculation, etc.), des informations sur le propriétaire (nom, adresse, numéro d'identification OMI, etc.) et sur les sociétés de classification auprès desquelles le navire est classé. L'Inventaire des matières

¹⁷⁰ Convention de Hong Kong, règle 18

¹⁷¹ Convention de Hong Kong, règle 18

¹⁷² Convention de Hong Kong, règle 20§4

¹⁷³ Convention de Hong Kong, règle 23

potentiellement dangereuses et le projet de « plan de recyclage » du navire destiné à être approuvé doivent aussi être inclus à la notification.

Lorsque le navire destiné à être recyclé a obtenu le certificat international attestant qu'il est « prêt pour le recyclage », l'installation de recyclage informe l'Autorité compétente dont elle relève de la date à laquelle elle escompte commencer à recycler le navire. Cette notification doit être établie suivant le modèle figurant à l'appendice 6 et doit être accompagnée d'au moins une copie du certificat international attestant que le navire est « prêt pour le recyclage ». Le recyclage du navire ne doit pas débuter tant que cette notification n'a pas été soumise¹⁷⁴.

Enfin, une fois le recyclage partiel ou total du navire achevé conformément aux prescriptions de la Convention, l'installation de recyclage publie un « avis d'achèvement » et en informe l'Autorité compétente dont elle relève. Cette notification doit être établie suivant le modèle figurant à l'appendice 7. L'Autorité compétente adresse alors une copie de cet avis à l'Administration qui a délivré le certificat international attestant que le navire est prêt pour le recyclage. L'avis doit être publié dans les 14 jours qui suivent la date d'achèvement du recyclage partiel ou total du navire conformément à son plan de recyclage et doit inclure un « rapport sur les incidents et accidents qui auront pu porter atteinte à la santé de l'homme et/ou à l'environnement »¹⁷⁵.

A première vue, la Convention envisage d'une façon globale le démantèlement des navires, prenant en compte non seulement les particularités maritime mais aussi les réalités des pratiques qui ont cours aujourd'hui dans cette activité. Mais si la Convention pose d'ores et déjà un cadre clair, un grand nombre de directives, qui permettront l'application pratique des dispositions, doivent encore être rédigées.

Section 2 : Une Convention susceptible d'évoluer

C'est le 15 mai 2009 que la Conférence a adopté l'Acte final et les instruments, recommandations et résolutions résultant des travaux de la Conférence qui s'est tenue à Hong Kong¹⁷⁶. En effet, à l'issue de ses délibérations, la Conférence a adopté la « Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires », mais également six Résolutions qui constituent le Document joint à l'Acte final (A).

La quatrième Résolution porte sur les futurs travaux de l'OMI relatifs à la Convention de Hong Kong qui doivent permettre d'élaborer des directives afin de garantir la mise en œuvre et l'application uniformes et efficaces des prescriptions de la Convention (B).

¹⁷⁴ Convention de Hong Kong, règle 24§3.

¹⁷⁵ Convention de Hong Kong, règle 25.

¹⁷⁶ Acte final - SR/CONF/46 du 19 mai 2009 -

A. Résolutions adoptées résultant des travaux de la Conférence

1. Présentation de la Conférence

La Conférence s'est tenue au « Hong Kong Convention and Exhibition Center », du 11 au 15 mai. Soixante trois États ont pris part aux travaux de la Conférence, avec entre autres les principaux États recycleurs (Bangladesh, Inde, Pakistan, Chine et Turquie), de nombreux États européens, et la plupart des États de libre immatriculation (Panama, Libéria, Malte, Chypre, Bahamas). Il faut noter la présence des États-Unis, pourtant peu enclins, d'une manière générale, à adhérer aux Conventions internationales¹⁷⁷.

On peut aussi remarquer que si de nombreuses organisations non gouvernementales¹⁷⁸ avaient envoyé des observateurs à la Conférence, seule la Commission européenne était présente en tant qu'organisation intergouvernementale. Ont également assisté à la Conférence, des représentants du Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE) et de l'Organisation Internationale du Travail (OIT).

Pour le déroulement des travaux, la Conférence a constitué une commission plénière chargée d'examiner le projet de convention internationale pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires et les projets de résolutions de la Conférence. Elle a également institué un comité de rédaction chargé d'établir les textes définitifs de l'Acte final de la Conférence, de la Convention internationale pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires et des résolutions de la Conférence. Madame Claude Wohrer, chef de la délégation française, a été élue par les Commissions et le Comité¹⁷⁹ vice-présidente du bureau du Comité de rédaction¹⁸⁰.

2. Les Résolutions adoptées

A l'issue de la Conférence diplomatique, l'Acte final de la Convention a été adopté, et avec lui, le Document comprenant les six résolutions suivantes :

- *Résolution 1 : « Expression de gratitude au Gouvernement hôte »*

Comme il est de coutume lors de tel rendez-vous, la Conférence a exprimé, dans cette première Résolution, sa gratitude et ses remerciements au « *Gouvernement et au peuple de la Région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine* » pour la précieuse contribution qu'ils ont apportée au succès de la Conférence.

¹⁷⁷ Les États-Unis ne sont, entre autres, pas Partie à la Convention de Bâle.

¹⁷⁸ Chambre Internationale de la Marine Marchande (ICS), The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Association Internationale des Sociétés de Classification (IACS), Oil Companies International Marine Forum (OCIMF), Réseau International des Amis de la Terre (FOEI), Association Internationale des Armateurs Pétroliers Indépendants (INTERTANKO), Greenpeace International et International Parcel Tankers Association (IPTA)

¹⁷⁹ Commission plénière, Commission de vérification des pouvoirs et Comité de rédaction.

¹⁸⁰ Acte final point 16. - SR/CONF/46 -

C'est afin de remercier le Gouvernement et en témoignage de sa gratitude que la Conférence a décidé de désigner la Convention sous le nom de « Convention Internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires »¹⁸¹.

- *Résolution 2 : « Contribution des Parties à la Convention de Bâle et de l'Organisation Internationale du Travail à l'élaboration de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009 »*

Dans sa deuxième résolution, la Conférence a exprimé sa gratitude à la Convention de Bâle et à l'OIT pour la contribution qu'elles ont apportée à l'élaboration de la Convention de Hong Kong. La Conférence a également reconnu les connaissances spécialisées des représentants de la Convention de Bâle et de l'OIT, en matière de mouvements transfrontières et de gestion écologiquement rationnelle des déchets pour la première et en matière de sécurité et de santé au travail des travailleurs pour la deuxième.

Dans cette Résolution, la Conférence a également invité l'OMI à poursuivre sa coopération en matière de recyclage des navires avec la Convention de Bâle et l'OIT après l'adoption de la Convention.

- *Résolution 3 : « Promotion de la coopération et de l'assistance techniques »*

La Conférence rappelle ici qu'en vertu de l'article 13 de la Convention, les Parties sont tenues de s'engager, le cas échéant, à apporter leur appui aux Parties qui demandent une assistance technique aux fins du recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires.

Convaincue que « *la promotion de la coopération technique* » permettra d'accélérer l'acceptation ainsi que l'application uniforme de la Convention par les États, la Conférence prie les États, les organismes intéressés et les organisations compétentes d'apporter un appui aux États qui sollicitent une assistance technique dans les domaines suivants :

- évaluation des incidences de la ratification de la Convention ainsi que de sa mise en œuvre et de son application ;
- mise au point de la législation nationale et des dispositions institutionnelles nécessaires pour donner effet à la Convention ;
- adoption d'une gestion sûre et écologiquement rationnelle en matière de collecte, manutention, traitement et élimination des matières et déchets potentiellement dangereux enlevés du navire lors de son recyclage ;
- formation du personnel en vue de mettre en œuvre et d'appliquer efficacement la Convention ;
- et coopération entre les pays constructeurs de navires et les pays recycleurs actuels ou futurs en matière de recherche, en vue de garantir l'application efficace de la Convention.

¹⁸¹ Acte final Résolution 1 paragraphe 2. - SR/CONF/46 -

La Conférence, sans parler d'un « fonds de démantèlement des navires » prie, tout de même, les institutions et les organisations internationales de développement d'apporter leur appui, « y compris en fournissant les ressources nécessaires », au programme de coopération technique dans le domaine du recyclage écologique¹⁸².

Par ailleurs, la Conférence invite le Comité de la coopération technique de l'OMI à continuer de prévoir des activités pour le renforcement des capacités en matière de recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires afin de contribuer à la mise en œuvre et à l'application efficace de la Convention par les pays en développement, les pays les moins avancés (PMA) et les petits États insulaires en développement (PEID).

Enfin, les États sont priés de prendre des initiatives en rapport avec les mesures de coopération technique de cette Résolution « sans attendre l'entrée en vigueur de la Convention »¹⁸³.

Bien que cette Résolution ne soit pas contraignante, elle reflète l'importance qu'accorde la Convention en terme d'assistance technique aux pays en développement ; assistance quasi indispensable pour aboutir à un démantèlement écologiquement rationnel.

- *Résolution 4 : « Futurs travaux de l'Organisation relatifs à la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009 »*

La Conférence note dans cette Résolution que plusieurs articles, règles et appendices font référence à des directives élaborées par l'Organisation (l'OMI) et reconnaît, par conséquent, qu'il est nécessaire d'élaborer ces directives afin de garantir la mise en œuvre et l'application de la Convention. Pour cela elle invite l'Organisation à « élaborer d'urgence plusieurs directives et à les adopter dès que cela est possible dans la pratique et, en tout état de cause, avant l'entrée en vigueur de la Convention ».

Ces directives sont capitales puisque la plupart des points importants de la Convention font référence à elles¹⁸⁴. De plus elles devraient conditionner la ratification de la Convention par certains États ; il n'est donc guère étonnant que la Conférence invite l'Organisation à les élaborer « d'urgence ».

- *Résolution 5 : « Application rapide des normes techniques de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009 »*

La Conférence, consciente que la Convention n'entrera pas en vigueur dans un futur proche, invite les États membres de l'OMI à appliquer, à titre volontaire, les normes techniques de l'Annexe à la Convention aux navires autorisés à battre leur pavillon. De la même façon, la Conférence invite les États membres à appliquer les normes de l'Annexe aux installations de

¹⁸² Acte final Résolution 3 paragraphe 2. - SR/CONF/46 -

¹⁸³ Acte final Résolution 3 paragraphe 4. - SR/CONF/46 -

¹⁸⁴ Ces directives seront détaillées dans le paragraphe suivant (B).

recyclage des navires qui relèvent de leur juridiction, dès que cela leur sera possible dans la pratique.

Elle incite, par ailleurs, le secteur maritime à coopérer avec les États membres de l'Organisation lorsqu'ils appliquent aux navires et/ou aux installations de recyclage, les normes techniques énoncées dans l'Annexe à la Convention¹⁸⁵.

En effet, l'application rapide de ces normes présenterait des avantages pour l'environnement, la santé et la sécurité au travail lors du recyclage des navires.

- *Résolution 6 : « Examen et surveillance des meilleures pratiques pour satisfaire aux prescriptions de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009 »*

Cette dernière Résolution a pour but de trouver un moyen de garantir l'utilisation des meilleures pratiques pour satisfaire aux prescriptions de la règle 15§3. Cette règle dispose que chaque Partie doit mettre en place un mécanisme qui permet de garantir que les « installations de recyclage des navires » satisfont aux prescriptions de la Convention. Ce mécanisme peut, par exemple, inclure un programme de vérifications mené par l'Autorité compétente ou un autre organisme reconnu par la Partie.

La Conférence est consciente de l'importance de garantir une uniformité au niveau mondial des autorisations délivrées aux « installations de recyclage ». En effet des « règles du jeu équitables » sur la façon dont les autorisations sont données aux installations de recyclage sont indispensables tant pour les propriétaires de navires que pour les installations de recyclage elles-mêmes.

Pour cette raison, la Conférence invite le Comité de la protection du milieu marin « à étudier les moyens qui permettraient de garantir l'utilisation des meilleures pratiques pour satisfaire aux prescriptions [...] et surveiller le fonctionnement de la Convention ».

L'idée de créer un organisme indépendant pour la surveillance des installations de recyclage n'ayant pas été retenu, le Comité va devoir trouver une autre solution pour arriver à uniformiser les critères pour les autorisations délivrées aux installations de recyclage.

Si la plupart des Résolutions adoptées par la Conférence n'ont qu'une importance relative, la quatrième Résolution, dans laquelle la Conférence a invité l'OMI à élaborer des directives en vue de garantir une application cohérente et efficace de la Convention à l'échelle mondiale, nécessite une attention particulière. En effet, les directives qui seront élaborées détermineront le degré de contrôle et d'exécution réel de la Convention, et elles auront aussi un rôle dans la ratification massive ou non de cette nouvelle Convention.

¹⁸⁵ Acte final Résolution 5 paragraphe 4. - SR/CONF/46 -

B. Les directives complémentaires de la Convention de Hong Kong

1. Des directives indispensables mais pas encore élaborées

La 4^{ème} Résolution, sur les « *Futurs travaux de l'Organisation relatifs à la Convention de Hong Kong* », reconnaît qu'il est nécessaire d'élaborer des directives afin de garantir la mise en œuvre et l'application uniformes et efficaces, à l'échelle mondiale, des prescriptions pertinentes de la Convention. Elle rappelle qu'il conviendra d'adopter ces directives « *dès que cela sera possible dans la pratique et, en tout état de cause, avant l'entrée en vigueur de la Convention* ».

En effet, les articles 8 et 13, les règles 5, 9, 10, 11, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 et 22 et les appendices 3 et 4 de la Convention font référence à des directives élaborées par l'Organisation¹⁸⁶. C'est-à-dire que, pour la plupart des points de la Convention, la manière d'appliquer les dispositions n'est pas encore définie. Tel est le cas pour l'inspection des navires par l'État du port (article 8), l'assistance et la coopération techniques aux Parties qui le demandent (article 13), l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses (règle 5), le « plan de recyclage » du navire (règle 9), les visites et délivrance des certificats (règles 10 et 11), ainsi que tout ce qui concerne les « installations de recyclage » (autorisation donnée aux installations de recyclage, plan relatif à l'installation de recyclage, prévention des effets nocifs pour la santé de l'homme et l'environnement et enfin sur la gestion sûre et écologiquement rationnelle des matières potentiellement dangereuses).

En bref, toute la base de la Convention reste à définir. Pour Monsieur Georges Tourret¹⁸⁷, administrateur général des Affaires maritimes, « *nous sommes donc au milieu du gué* »¹⁸⁸.

La Conférence, dans sa 4^{ème} Résolution demande que soit élaborées les directives suivantes :

- 1- pour l'établissement de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses ;
- 2- relatives aux visites et à la délivrance des certificats ;
- 3- pour l'inspection des navires ;
- 4- pour l'octroi d'une autorisation aux installations de recyclage des navires ;
- 5- pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires ;
- 6- pour l'établissement du plan de recyclage du navire ; et
- 7- toute autre directive ou circulaire que le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation pourra juger nécessaire.

¹⁸⁶ En fait, il faudrait plutôt parler des directives qui « *seront* » élaborées par l'Organisation.

¹⁸⁷ Ancien directeur du BEA-Mer, Georges Tourret a été rappelé à l'activité par le ministère des Transports, de l'Équipement et de la mer pour suivre les travaux de la Mission interministérielle sur le démantèlement des navires civils et militaires (MIDN) mise en place au sein du Secrétariat général de la mer.

¹⁸⁸ « *La démolition navale* ». - Mer et Marine, 11 mars 2010 -

2. Les directives sur l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses

La première série de directives, qui concerne « *l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses* », a été adoptée par le Comité de la protection du milieu marin de l'OMI à sa cinquante-neuvième session, en juillet 2009¹⁸⁹, sous le nom de : « Directives pour le développement de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses »¹⁹⁰.

Le Comité de la protection du milieu marin de l'OMI, conscient que la règle 5 de l'Annexe à la Convention impose aux navires d'avoir à bord un Inventaire des matières potentiellement dangereuses qui doit être élaboré, contrôlé et tenu à jour en tenant compte des directives développées par l'Organisation, invite les Parties à appliquer les directives adoptées, dès que possible.

Ces directives ont été développées pour fournir aux acteurs concernés (constructeurs, équipementiers, armateurs, réparateurs) les éléments essentiels pour une élaboration pratique et logique de l'Inventaire. L'objectif de l'Inventaire, lui-même, est de fournir des informations spécifiques au navire sur les matières dangereuses présentes à bord afin de protéger la santé et de prévenir les pollutions de l'environnement lors du recyclage. Ces informations seront utiles aux installations de recyclage pour définir comment gérer au mieux les types et quantités de matières identifiées dans l'Inventaire et donc permettre l'élaboration du plan de recyclage du navire.

L'Inventaire comprendra trois parties :

- Partie I : Les matières dangereuses contenues dans la structure et les équipements ;
- Partie II : Les déchets d'exploitation ;
- Partie III : Les déchets provenant des consommables (peintures, huiles moteur, etc.)

Les directives indiquent les éléments qui doivent être listés dans l'Inventaire¹⁹¹ et le format que doit avoir ce dernier (appendice 2 des directives).

Pour les navires neufs, l'Inventaire doit être dressé lors des phases de conception et de construction. Pour les navires existants, les directives mettent en place une procédure pour élaborer l'Inventaire (appendice 4) ainsi qu'un exemple type de la manière dont il faut procéder pour réaliser cet Inventaire (appendice 5).

Une fois que la décision de recycler le navire a été prise, la partie II de l'Inventaire (déchets d'exploitation) doit être complétée, et cela, avant la visite finale du navire. Un navire destiné au recyclage doit, auparavant, effectuer des opérations, en vue de réduire au minimum la quantité de résidus de cargaison, de résidus de fuel-oil et de déchets restant à bord¹⁹². Si

¹⁸⁹ Les directives, adoptées par le Comité de la protection du milieu marin à sa cinquante-neuvième session par la résolution MEPC.179(59), figurent à l'annexe II du document MEPC 59/24/Add.1.

¹⁹⁰ Ces directives, pas encore traduites en français, sont adoptées sous le nom de « *Guidelines for the development of the Inventory of hazardous materials* ». - MEPC 59/24/Add.1. 19 juillet 2009 -

¹⁹¹ Appendice 1 : « *Items to be listed in the Inventory of hazardous materials* ».

¹⁹² Convention de Hong Kong, règle 8§2.

certaines déchets demeurent à bord du navire à son arrivé à l'installation de recyclage, leurs quantités et leurs localisations doivent être listées dans la partie II de l'Inventaire.

Le principe est identique pour les éléments consommables qui n'ont pu être éliminés avant l'arrivée du navire au chantier ; ils doivent être inscrits dans la partie III de l'Inventaire. C'est le cas par exemple de l'huile de lubrification ou de l'eau des chaudières.

Huit appendices viennent compléter ces directives, principalement des formats types à utiliser.

Seulement deux mois après l'adoption de la Convention, le Comité de la protection du milieu marin a réussi à adopter la première série de directives concernant l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses. Cependant un long chemin reste à parcourir pour finir la rédaction des autres directives.

3. Les prochaines étapes

Durant sa cinquante-neuvième session, le Comité a également créé un groupe de correspondance intersessions aux fins d'élaboration de directives « *pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires* ». Le rapport du groupe de correspondance intersessions sera examiné par le Comité de la protection du milieu marin à sa soixantième session, du 22 au 26 mars 2010¹⁹³. Cependant, à ce jour, aucune directive n'a été adoptée.

A l'ouverture de cette session, le Secrétaire générale du Comité a tenu un discours dans lequel il félicite le Comité de l'adoption des directives sur l'élaboration de l'Inventaire pour les navires neufs et les navires existants. Il ajoute que lors de cette 60^{ème} session le Comité devra se focaliser sur l'élaboration de nouvelles directives, destinées à aider les installations de recyclage à adopter les dispositions de la Convention avant son entrée en vigueur. Et il ajoute que l'entrée en vigueur n'est pas prête d'avoir lieu puisqu'aucune ratification n'a encore été reçue¹⁹⁴.

Sachant le nombre de directives qu'il reste à élaborer et l'importance qu'auront leurs contenus, il n'est guère étonnant qu'aucun État n'ait encore ratifié la Convention. L'exemple le plus remarquable concerne la future directive « *pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires* » ; les différents acteurs doivent, en effet, définir certains critères en vue de considérer que le recyclage est « sûr et écologiquement rationnel ». Comment les États vont-ils pouvoir parvenir à un compromis sur la technique de l'échouage ? Sera-t-elle considérée comme « écologiquement rationnelle » ? Si c'est le cas, quelle sera l'attitude de l'Union européenne ?

¹⁹³ Le rapport du groupe de correspondance intersessions fait l'objet du document MEPC 60/3 qui comporte un supplément rassemblant les observations faites au cours des débats du groupe de correspondance sur les directives, disponible sous la cote MEPC 60/INF.5.

¹⁹⁴ « [...] as things stand at present, with as yet no ratification received, its entry into force may take some time to materialize ». - MEPC 60th (22 to 26 march 2010) -

Dans sa dernière communication au Conseil¹⁹⁵, la Commission européenne s'exprime à ce sujet et conclut que : « *Dans le cadre de la Convention de Hong Kong, le problème de « l'échouage » restera en suspens jusqu'à l'adoption de directives par l'OMI* ».

De la même manière, les règles concernant « *l'octroi d'une autorisation aux installations de recyclage des navires* » ne sont pas encore clairement définies. Puisque chaque États pourra délivrer cette autorisation, comment peut-on éviter la complaisance de certains ?

Les règles relatives aux inspections par l'État du port, aux visites et à la délivrance des certificats par l'État du pavillon attendent elles aussi les directives qui permettront leur application, mais surtout qui détermineront le degré de contrôle qu'offre la Convention et par conséquent la volonté de certains États de la ratifier.

Il est difficile, en l'état actuel des choses, de déterminer avec précision le niveau de contrôle et d'exécution que la Convention de Hong Kong devrait atteindre dans son ensemble. Le système de contrôle et d'exécution prévu est adapté à la spécificité du monde maritime, mais le degré de réussite réel de la Convention dépendra des directives qui seront prochainement adoptées.

En effet, l'efficacité concrète des mécanismes de la Convention de Hong Kong dépendra :

- de la politique de l'État assurant le recyclage en matière d'autorisation,
- de l'éventuelle participation de tierces parties à la surveillance et à l'audit des « installations de recyclage » des navires,
- des modalités de contrôle par l'État du port,
- et de l'existence de fortes incitations au respect des règles de cette nouvelle convention.

¹⁹⁵ COM(2010) 88 final - Commission des Communautés Européennes -

Chapitre II : Les limites de la Convention de Hong Kong

Si la Convention de Hong Kong apporte enfin une réponse aux mauvaises pratiques qui ont cours dans la gestion des navires en fin de vie et représente un grand pas en avant en termes de santé, de sécurité et d'environnement, elle n'est malheureusement pas à la hauteur des attentes de chacun. Les idées exclues de la Convention et les critiques que cette dernière suscite (section 1) font, qu'avant même d'être en vigueur, certaines institutions telles que l'Union européenne envisagent de mettre en place une réglementation complémentaire (section 2).

Section 1 : Critiques et oublis de la Convention

La Convention de Hong Kong affirme, selon l'OMI, prendre en compte toutes les questions liées au démantèlement des navires. Cela est malheureusement inexact : si la quasi-totalité des questions ont été posées lors de la rédaction du projet de Convention, un certain nombre d'entre elles n'ont pas été intégrées dans la Résolution finale même si certaines semblent indispensables à une réponse adéquate aux enjeux de la démolition navale (A). Ajoutons à cela le difficile mais pourtant nécessaire compromis entre pays industrialisés et pays en développement qui n'ont, évidemment pas, les mêmes priorités pour rédiger ensemble une Convention acceptable par tous.

Le texte final, résultat de ces différents compromis, a, suscité de vives critiques tant de la part de ses détracteurs que de ses défenseurs (B).

A. Des solutions non exploitées

Un groupe de travail fut constitué afin de rédiger cette Convention. S'il a intégré les nombreuses dispositions présentes dans les différentes lignes directrices établies par la Convention de Bâle, l'OMI et l'OIT, il n'a pas su ou pas pu ou pas voulu intégrer les propositions extérieures émanant, pour la plupart, des organisations non gouvernementales. L'objectif de ce groupe de travail était bien cerné : mettre en place un cadre juridique international de référence. Et malgré le soutien de nombreuses ONG ou de pays (ce fut le cas

de la France¹⁹⁶ et de l'Union européenne) les propositions extérieures n'ont pas été retenues même si certaines d'entre elles contribuaient à favoriser l'application de la Convention.

1. Un organe de contrôle indépendant

Parmi ces propositions laissées pour compte, l'idée de créer un organe indépendant qui aurait eu la charge de vérifier la bonne application de la Convention. Il aurait été doté de différentes prérogatives de contrôle et d'agrément, telles que délivrer les autorisations nécessaires aux « installations de recyclage » pour exercer l'activité de démantèlement, réaliser des contrôles inopinés sur les sites ou encore contrôler que les navires sur le point d'être envoyés au rebut respectent les dispositions de la Convention. Une telle structure aurait présenté comme avantage une complète impartialité et indépendance. Cette proposition n'a pas été retenue alors qu'il aurait été possible de s'inspirer d'une structure comme l'Agence Internationale de l'Energie Atomique (AIEA) qui a été mise en place afin d'exercer des prérogatives similaires. Pour la Commission européenne, *« l'efficacité concrète des mécanismes de la Convention dépendra de divers facteurs, dont la politique de l'Etat assurant le recyclage en matière d'autorisation et de l'éventuelle participation de tierces parties à la surveillance et à l'audit des installations de recyclage de navires »*¹⁹⁷.

2. Un fonds de démantèlement pour les navires

Une autre proposition abandonnée après discussion lors de l'élaboration de la Convention : celle de la création d'un « fonds pour le démantèlement des navires », alimenté par des taxes qui aurait pesé sur les différents acteurs maritime, notamment les armateurs. Ce fonds aurait financé une assistance technique permettant la promotion de la formation des travailleurs dans le domaine de la sécurité et soutenant l'installation d'infrastructures de base en direction de la protection de la santé et de l'environnement. De fait, cette mesure aurait permis une réelle avancée sociale dans les chantiers de démantèlement des pays en développement. L'abandon de cette proposition a satisfait les armateurs.

Note optimiste : l'Union européenne, qui juge cette mesure indispensable pour améliorer les pratiques qui ont cours, envisage l'éventualité de la mettre en place au niveau régional.

3. L'interdiction de la technique de l'échouage

Vives critiques encore envers le groupe de travail qui a décidé de ne pas prohiber expressément la technique de l'échouage des navires. Cette revendication était pourtant la principale revendication des ONG (entre autres) qui la considéraient comme une mesure indispensable à la préservation de l'environnement. Les ONG étant, en cela relayées par l'opinion publique. Mais le groupe de travail a considéré qu'une interdiction pure et simple

¹⁹⁶ En 2006, la France a soumis au groupe tripartite une proposition sur l'élaboration d'un code sur la gestion écologiquement rationnelle des installations de démantèlement mais celle-ci n'a pas été retenue. L'OMI avait explicitement fait savoir qu'elle craignait de perdre le contrôle de la rédaction du projet de convention si elle acceptait les propositions extérieures.

¹⁹⁷ COM(2010) 88 final - Commission des Communautés Européennes -

aurait été trop brutale et aurait risqué de faire fermer les chantiers dans les pays en développement. Monsieur Lee Adamson, directeur de la communication de l'OMI, pour défendre ce choix, a même pris la parole pour expliquer que « *l'échouage est une pratique dominante dans cette industrie largement dominée par des pays en voie de développement. Non seulement l'échouage fournit une solution écologiquement durable pour les navires en fin de vie, mais il fournit de plus du travail et des revenus à des centaines de milliers de travailleurs. Ce qu'ils perdraient à coup sûr – et ce n'était certainement pas le but – si cette pratique était interdite brutalement* »¹⁹⁸.

Autre exemple d'une proposition seulement retenue partiellement : celle sur la nécessité d'une autorisation préalable de l'autorité compétente de l'Etat avant une opération de recyclage dans ses installations. La Convention a finalement choisi de laisser les États concernés déclarer, sous la forme d'une clause facultative dans la Convention, s'ils exigent ou non que le plan de recyclage soit expressément ou tacitement approuvé¹⁹⁹.

Au cours de l'élaboration du projet de Convention, les Parties à la Convention de Bâle, l'OIT et l'OMI avaient à charge d'éviter quelques écueils. Le texte devait mettre en place des procédures rigoureuses pour empêcher les armateurs de mauvaise volonté de contourner les dispositions de la Convention. Cependant, un texte contenant des normes trop lourdes aurait risqué de dissuader les États recycleurs de ratifier la Convention. L'OMI a donc adopté un texte qui réalise un compromis entre des intérêts diamétralement opposés, ce qui suscite des avis contrastés et un texte qui laisse des failles dans son application.

B. Une Convention controversée

D'une manière générale, lorsqu'un projet est très attendu et que les différentes Parties ont des intérêts divergents, il ne peut y avoir que des Parties satisfaites et d'autres déçues. La Convention sur le recyclage écologiquement rationnel des navires ne déroge pas à ce principe.

1. Les satisfaits de la Convention

L'OMI, rédactrice en chef, est certainement l'organisation la plus active pour défendre ce texte. Son argumentation s'appuie sur la prise en compte des niveaux de développement des États recycleurs. Face aux critiques des ONG, le secrétaire général de l'OMI, Monsieur E. Mitropoulos avance ses arguments²⁰⁰. Pour lui, l'objectif était clair : créer un cadre juridique contraignant permettant d'améliorer la sécurité du démantèlement des navires et de protéger l'environnement. En aucun cas, il n'était question de mettre en place des normes trop strictes car cela aurait pu priver les États recycleurs de cette activité vitale pour leur économie. De plus, cela ne pouvait être envisagé au risque de voir la Convention non ratifiée par les

¹⁹⁸ « *L'OMI défend son texte* » par A. Thomas. - Le Marin, 29 mai 2009 -

¹⁹⁹ Convention de Hong Kong, article 16§6.

²⁰⁰ « *L'OMI défend son texte* » par A. Thomas - Le Marin, 29 mai 2009 -

principaux intéressés, ou de constater l'impossibilité des États en développement de s'adapter rapidement aux exigences trop contraignantes provoquant la fermeture des sites.

Le directeur de la communication de l'OMI, Monsieur Lee Adamson, a lui aussi défendu la nouvelle Convention dans le Lloyd's List, le quotidien anglais du shipping mondial : « *La nouvelle Convention va élever le niveau de sécurité et de protection de l'environnement des navires et des sites de démantèlement et de ceux qui y travaillent. De plus, elle constitue une base pour une amélioration constante* »²⁰¹.

Force est de constater qu'entre une absence de réglementation et le cadre qu'apportera la Convention, un pas de géant a été fait, et ce premier texte pourra dans le futur être modifié pour apporter de nouvelles réponses aux problèmes posés par le démantèlement. Cependant, lorsque Monsieur Adamson, pour justifier la « légalisation » de l'échouage, prétend que « *l'échouage fournit une solution écologiquement durable pour les navires en fin de vie* », l'argument apparaît contestable.

Qualifier la technique de « l'échouage » de solution écologiquement durable est peu compréhensible sachant que dans ce cas aucune infrastructure n'est prévue pour réceptionner les déchets présents à bord du navire. Des substances telles que les huiles, les boues, les PCB et les résidus d'hydrocarbures sont par conséquent directement déversés sur la plage ou en mer.

Monsieur Adamson fait peut être alors référence au fait que le démantèlement des navires est une activité positive dans le sens où un navire en fin de vie, devenu déchet, est majoritairement recyclé et que l'acier est réutilisé dans la construction de bâtiments, d'usines et d'hôpitaux. C'est ce qu'explique Monsieur David Seligson, spécialiste en démolition de bateaux au Programme des activités sectorielles du Bureau international du travail (BIT)²⁰² : « *Pour obtenir 200 000 tonnes de minerai de fer dans une mine, il faut traiter un million de tonnes de terre. A côté de l'impact des activités d'extraction sur la nature, il faut trois fois plus d'énergie et d'eau pour obtenir le fer. L'économie nationale tire profit des activités de démantèlement et de recyclage des navires en n'ayant plus à importer de ferraille. Qui plus est, les parties réutilisables des navires démantelés, y compris les machines et les équipements, peuvent être vendus* »²⁰³.

De ce point de vue, la démolition navale est écologiquement durable mais la technique de « l'échouage » est opposée à cette notion car elle est créatrice de pollution aussi bien néfaste pour l'environnement que pour l'homme. Monsieur Seligson résume ainsi la situation : « *De nombreux emplois actuels de recyclage récupèrent des matières premières et contribuent ainsi à alléger la pression sur les ressources naturelles, mais utilisent des procédés souvent salissants, dangereux et difficiles, provoquant d'importants dommages à l'environnement et à la santé humaine* ».

²⁰¹ « *Recycling Convention strikes right balance* » - Lloyd's List, 21 mai 2009 -

²⁰² Le Bureau International du Travail est le secrétariat permanent de l'Organisation Internationale du Travail.
- Site de l'OIT : www.ilo.org -

²⁰³ « *Démanteler convenablement les navires: un test pour la mondialisation et le travail décent* ». - Site de l'OIT : www.ilo.org, 29 novembre 2008 -

D'autre part, même s'il est incontestable que les chantiers de démantèlement font vivre des milliers de personnes, est-il légitime de consentir implicitement à porter atteinte à l'environnement pour ne pas menacer les emplois de nombreux travailleurs, alors qu'ils sont exploités et prennent des risques pour leur santé et leur sécurité lors de l'exercice de leur emploi, le tout pour un salaire de misère ?

Il faut cependant admettre la réalité des choses et une interdiction soudaine aurait eu des conséquences néfastes pour les pays en développement. C'est la raison pour laquelle le directeur de la communication de l'OMI s'est félicité du compromis trouvé par le texte de la Convention qui permet, à la fois, d'augmenter le niveau de sécurité des travailleurs et la protection de l'environnement et de ne pas compromettre une activité indispensable, autant pour les ressortissants des États recycleurs que pour le développement et l'économie de ces pays. L'OMI a précisé que ce texte ne constituait qu'une base et que des améliorations seraient réalisées au fil du temps.

Si d'un côté l'OMI s'évertue à défendre son texte largement critiqué par les ONG, quelques acteurs du monde maritime y trouvent satisfaction. C'est le cas de l'OIT, pour qui cet accord est une étape importante contribuant à faire du démantèlement des navires un travail décent²⁰⁴ mais aussi de certains États. Le Danemark, l'Allemagne, et la France sont parmi les pays qui ont œuvré en faveur de l'adoption du texte. *"Cette convention est perfectible, mais représente un grand pas dans la bonne direction"*, affirme M^{me} Wohrer, chef de la délégation française lors de la conférence de Hong Kong. La Norvège, la Chine et la Turquie y sont aussi favorables et pourraient la ratifier rapidement²⁰⁵.

Evidemment, parmi les satisfaits, se trouve l'organisation professionnelle « Armateurs de France ».

Si, lors de la période préparatoire du projet de Convention, les armateurs français avaient manifesté ouvertement leur désintérêt pour la question du démantèlement des navires, ils ont exprimé leurs inquiétudes lors de sa rédaction craignant une Convention trop contraignante²⁰⁶ pour eux, craignant des taxes supplémentaires mettant en jeu leur compétitivité et craignant une responsabilisation menaçant leurs profits.

Leur lobbying ayant bien fonctionné, un mois après l'adoption de la Convention internationale, "Armateurs de France" a manifesté sa satisfaction de ce texte, *« adapté au milieu maritime, ce qui n'était pas le cas de la convention de Bâle »* et souhaite *« qu'il soit ratifié au plus vite par les États membres de l'Union européenne afin qu'elle entre en vigueur le plus rapidement possible »*²⁰⁷.

"Armateurs de France" juge que les progrès engendrés par cette Convention *« sont significatifs, aussi bien au niveau de la sécurité des travailleurs qu'au niveau environnemental »*.

²⁰⁴ « L'OIT salue les nouvelles règles relatives au démantèlement des navires alors que la crise dynamise le secteur ». - Site de l'OIT : www.ilo.org, 29 mai 2009 -

²⁰⁵ « Les nouvelles règles internationales de démantèlement des navires de commerce déçoivent les ONG ». - Le Monde, 21 mai 2009 -

²⁰⁶ Rapport d'information de la Commission de la défense nationale sur le démantèlement des navires de guerre - Assemblée Nationale N°3609 du 24 janvier 2007 -

²⁰⁷ « Armateurs de France approuve la Convention de Hong Kong » par A. Thomas. - Le Marin, 12 juin 2009 -

En fait l'organisation est soulagée de savoir que la proposition de créer un système de financement alimenté grâce à une taxation des différents acteurs maritimes, et notamment les armateurs, dans le but d'aider les chantiers de démantèlement est abandonnée.

Bien que les institutions, auteurs de fait de la Convention sur le démantèlement des navires, se félicitent du texte signé, les organisations non gouvernementales pour la protection de l'environnement et des droits de l'homme sont extrêmement critiques à son égard.

2. Les critiques unanimes des ONG

Dès la fin de la rédaction et avant même la signature de la Convention, les ONG ont manifesté leur déception vis-à-vis du texte adopté. Les critiques et déceptions portent sur de nombreux points, les principaux étant : les conditions d'entrée en vigueur de la Convention, la légalisation de la technique de « l'échouage » et l'abandon du projet de financement de la démolition navale.

a/ Des conditions d'entrée en vigueur complexes

Les conditions d'entrée en vigueur sont plus exigeantes que celles des précédentes conventions conclues sous l'égide de l'OMI. D'ailleurs, Monsieur Nikos Mikelis, chargé du recyclage des navires à l'OMI, reconnaît lui-même que les conditions d'entrée en vigueur sont « élevées ».

Si l'on se réfère à l'ensemble des Conventions adoptées, seules deux conditions étaient exigées pour qu'un texte entre en vigueur, soit : un nombre minimum de ratification et une condition de représentativité de la flotte mondiale.

Le choix d'un critère supplémentaire²⁰⁸ a de quoi surprendre puisque l'objectif de l'OMI en matière d'entrée en vigueur des conventions internationales est plutôt de permettre une application massive et rapide de ses dispositions. En effet, l'organisation précise que : « *pour les conventions techniques importantes, il est nécessaire qu'elles soient ratifiées et appliquées par une large partie de la communauté maritime. Il est par conséquent essentiel qu'elles soient applicables, dès leur entrée en vigueur, à autant d'États maritimes que possible. Dans le cas contraire, elles tendraient à compliquer plutôt qu'à clarifier les pratiques maritimes* »²⁰⁹.

Pourquoi donc de telles exigences sinon pour retarder l'application de la Convention affirment les ONG. Pour elles, cela laisse craindre que le texte ne soit effectivement applicable que trop tard puisque le pic de navires à démanteler est prévu prochainement avec, entre autres facteurs, le retrait des pétroliers à simple coque. Le Japon et l'Australie sont encore plus critiques, craignant que la Convention n'entre jamais en vigueur²¹⁰.

²⁰⁸ Le troisième critère impose que dans les dix années précédant l'entrée en vigueur de la Convention les États signataires aient démantelé 3% de la jauge totale de la flotte que représentent ces États.

²⁰⁹ Site de l'OMI - www.imo.org -

²¹⁰ « *Démantèlement : la Convention OMI contestée dès sa naissance* » par A. Thomas.
- Le Marin, 29 mai 2009 -

Le président de l'association « Robins des Bois », Monsieur J. Bonne mains, ajoute que la Convention « *dit que les navires devront être construits de manière à faciliter le recyclage et pour les accompagner vers leur destination finale de démolition, il faudra dresser une liste de toutes les matières dangereuses intégrées à leur construction. Ce qui repousse l'entrée en vigueur des bonnes pratiques de trente ans, la durée de vie moyenne d'un navire* »²¹¹. En effet, il sera extrêmement difficile d'établir un inventaire pour les navires déjà en circulation puisqu'aujourd'hui il n'y a pas de suivi particulier des travaux effectués sur les navires. Ce qui veut concrètement dire que de nombreuses substances dangereuses utilisées dans la construction ou la réparation des navires vont rester présentes encore longtemps et se retrouver dans les chantiers lors du démantèlement avec l'insécurité sanitaire des personnels que cela entraîne et les pollutions environnementales inévitables.

Même certains membres de l'OIT admettent que les conditions d'entrée en vigueur de la Convention sont complexes. C'est le cas de l'expert de l'industrie maritime, Monsieur D. Appave, du Service des activités sectorielles du BIT qui déclare que : « *La complexité des critères exigés pour l'entrée en vigueur signifie que la bonne volonté des principaux États du pavillon et des principaux pays recycleurs sera indispensable pour que la convention puisse être appliquée. Ces derniers auront besoin d'une assistance, notamment technique, pour les encourager à ratifier la convention au plus vite* »²¹².

Le point qui fait l'objet de la majorité des critiques des ONG concerne la pratique de « l'échouage » qui semble avoir été minorée par le groupe de travail mixte.

b/ La légalisation implicite de la technique de « l'échouage »

Comment peut-on tolérer cette pratique dans les pays en développement alors même qu'elle est fermement interdite dans les pays développés, s'indignent les ONG, relayées par les opinions publiques. Cette critique s'appuie sur 4 arguments forts :

- impossibilité d'isoler et récolter toutes les substances dangereuses ;
- incapacité à moderniser les chantiers ;
- inaptitude et impossibilité des secours à intervenir en cas de besoin ;
- inefficacité d'une politique de protection de l'environnement.

Tant que la « technique » de l'échouage sera tolérée et pratiquée, elle représentera de fait un frein à l'amélioration de la démolition navale. En effet il est impensable et impossible d'installer à proximité des navires échoués sur un sol sableux, vaseux ou boueux des infrastructures telles que grues ou palan permettant de soulever et de déplacer les pièces lourdes contenues à bords des navires ou les plaques d'acier découpées. Le stockage est aussi un réel problème environnemental puisque les matériaux sont entreposés en vrac, à proximité des chantiers sans organisation ni sécurisation particulières. Cette situation et ces conditions non seulement freinent mais empêchent la mécanisation même progressive des sites de démantèlement des États en développement puisque c'est le site même qui est en question.

²¹¹ « *Démantèlement : la Convention OMI contestée dès sa naissance* » par A. Thomas.
- Le Marin, 29 mai 2009 -

²¹² « *L'OIT salue les nouvelles règles relatives au démantèlement des navires alors que la crise dynamise le secteur* ». - Site de l'OIT : www.ilo.org, 29 mai 2009 -

Ce sont ces mêmes raisons (sol instable, abords impraticables aux engins motorisés) qui font que les secours, ambulances et pompiers, même lorsqu'ils existent, ne peuvent intervenir en cas d'accident du travail ou en cas d'incendie. A noter que les incendies sont fréquents dans la démolition navale, en particulier si les soutes ne sont pas correctement vidées des substances inflammables.

Par ailleurs, comment prôner pour les États en développement une politique environnementale de protection des zones côtières alors que sont déversés sur la plage et dans la mer des déchets dangereux et nocifs ?

Il convient de rappeler que l'un des objectifs du groupe de travail mixte était de réaliser un texte permettant d'aboutir à une gestion écologiquement rationnelle du démantèlement des navires. Cependant, le groupe de travail a refusé de définir cette notion. A leur décharge, la définition en est donnée dans la Convention de Bâle, au moins en ce qui concerne les déchets²¹³. Mais on ne peut que constater, au regard de cette définition, que la méthode de l'échouage va à l'encontre de cette notion.

De même, il n'a pas déterminé quels étaient les critères permettant de qualifier un navire de « sain » ; et l'on retrouve ici le problème que pose la notion de « bateaux convenablement vidés » de la Convention de Bâle et du règlement européen. Selon les ONG, l'inertie des Parties à la Convention de Bâle, de l'OMI et de l'OIT est révélatrice de leur manque de volonté de promouvoir une démolition navale écologiquement rationnelle.

L'ensemble des ONG, réunies sous le nom de « NGO Platform on shipbreaking », jugent donc nécessaire de réformer au plus vite la Convention récemment signée afin que la technique de « l'échouage » soit définitivement prohibée²¹⁴. Pour l'heure, la directrice de cet ensemble d'ONG, Madame Ingrid Jenssen, soutient que « *la Convention légitime les chantiers infâmes de déconstruction du Pakistan, d'Inde et du Bangladesh et récompense leurs méthodes exploitatrices, tandis qu'elle punit les entreprises qui ont investi dans des méthodes plus propres et plus sûres* ».

c/ La proposition d'accompagnement financier non retenue

La création d'une taxe en faveur de la démolition navale a souvent été évoquée au cours de chaque rassemblement qui a abordé la question du démantèlement des navires. Les ONG ont été porteuses de ce projet, relayées par la Fédération Internationale des Droits de l'Homme (FIDH) et la mission interministérielle portant sur le démantèlement des navires civils et militaires en fin de vie (MIDN) qui avaient également manifesté leur soutien pour la mise en place d'une taxe payée par les acteurs du commerce maritime²¹⁵.

Cette taxe permettrait d'aider à améliorer les chantiers dans les États en développement et aurait un intérêt immédiat pour la santé et la sécurité des travailleurs mais aussi un impact

²¹³ On entend par « *gestion écologiquement rationnelle des déchets* » toute mesure pratique permettant d'assurer que les déchets sont gérés d'une manière qui garantisse la protection de la santé et de l'environnement contres les effets nuisibles que peuvent avoir ces déchets.

²¹⁴ « *Statement of concern on the new IMO Convention on shipbreaking* ». - NGO Platform on shipbreaking, www.shipbreakingplatform.com, 27 avril 2009 -

²¹⁵ « *Où finissent les bateaux poubelles ?* » - FIDH, décembre 2002 -

écologique réel. Le président de la « Fondation réseau maritime néerlandais », Monsieur N. Wijnolst, avait jugé la création d'un tel financement juste car l'industrie maritime avait une part de responsabilité dans la gestion des navires en fin de vie et que ce financement pourrait apporter des solutions efficaces à l'amélioration de la démolition navale »²¹⁶.

Malgré son intérêt évident, cette proposition a été écartée par le Groupe de travail mixte et ne se retrouve pas dans le texte de la Convention. Les ONG reprochent aux rédacteurs d'avoir en cela bafoué bon nombre de principes reconnus par le droit international²¹⁷. En effet le « Principe 16 »²¹⁸ de la Déclaration de Rio de 1992 sur l'environnement et le développement prévoit que les coûts de protection de l'environnement ne doivent pas être externalisés. Ce qui revient à dire que les armateurs qui devraient logiquement assumer le coût du démantèlement de leurs navires en fin de vie au nom du principe « pollueur-payeur » peuvent continuer à spéculer en vendant au plus offrant ou en pratiquant des techniques plus ou moins légales.

Au terme de la conférence diplomatique de Hong Kong, le juriste bangladaise Rizwana Hasan, a déclaré, devant les auteurs de la Convention, qu' « *au moment où les ouvriers et l'environnement des pays en voie de développement demandaient une bouée de sauvetage, l'OMI leur balance un papier inutile* »²¹⁹.

Nouvelle lutte pour les ONG : convaincre l'Union européenne d'accepter la mise en place d'une stratégie plus contraignante sur le démantèlement des navires afin d'apporter des solutions humaines et écologiques aux nombreuses lacunes et insuffisances de la Convention de Hong Kong.

Le Danemark, l'Allemagne, et la France sont parmi les pays qui ont œuvré en faveur de l'adoption du texte et, comme l'affirme Mme Wohrer, « *Cette convention est perfectible, mais représente un grand pas dans la bonne direction* ».

La Norvège, la Chine, la Turquie y sont aussi favorables et pourraient la ratifier rapidement. En revanche, les États réputés être des pavillons de complaisance (Liberia, Panama, Bermudes...) y sont hostiles. Personne ne risque de pronostic précis, mais l'entrée en vigueur ne devrait pas intervenir avant plusieurs années²²⁰.

²¹⁶ « *Plan d'action pour l'industrie maritime mondiale et l'industrie indienne du recyclage* » par N. Wijnolst.

- Université technologique de Delft, Réseau maritime Néerlandais, janvier 2000 -

²¹⁷ « *Briefing paper – Legal shipwreck : IMO Convention legalizes toxic ship dumping* ».

- NGO Platform on shipbreaking, www.shipbreakingplatform.com, mai 2009 -

²¹⁸ « *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* ».

²¹⁹ « *Par rapport à Bâle, un grand pas en arrière* » par A. Thomas. - Le Marin, 29 mai 2009 -

²²⁰ « *Les nouvelles règles internationales de démantèlement des navires de commerce déçoivent les ONG* »

- Le Monde, 21 mai 2009 -

Section 2 : La volonté européenne d'une réglementation complémentaire

Poussée par les ONG mais aussi par l'opinion publique, l'Union européenne n'a pas attendu la Convention de Hong Kong pour s'intéresser à la question du démantèlement des navires. En effet, dès 2006, le Conseil a affirmé que l'amélioration des conditions dans lesquelles sont démantelés les navires et, l'instauration d'un cadre adapté à ce domaine sont une priorité pour l'Union européenne. Il a encouragé la Commission à trouver des solutions durables à un problème mondial. Dès lors, celle-ci est parvenue à élaborer un projet de stratégie pour l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires.

Le 7 juin 2006, la Commission européenne a présenté le « *livre vert sur la politique maritime* »²²¹. Il a pour but d'instaurer une politique de développement durable en matière maritime en conciliant les enjeux économiques, sociaux et environnementaux de l'exploitation des ressources maritimes.

Face aux conditions déplorables dans lesquelles s'effectuait, et s'effectue toujours, la démolition navale, la Commission a encouragé l'Union européenne à mettre en place une politique maritime qui soutient « *à l'échelon international, des initiatives visant à imposer des normes minimales en matière de recyclage des navires ainsi qu'à promouvoir la création d'infrastructures de recyclage propre* »²²².

Impulsée par le Conseil, la Commission va réaliser, en l'espace de peu de temps, un travail considérable. La présentation le 22 mai 2007 d'un livre vert sur « *l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires* »²²³ ne représentait qu'une amorce de la politique Communautaire.

En 2008 elle présentait son document²²⁴ sur « *une stratégie de l'Union européenne pour l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires* ». Cette Communication, ainsi que les travaux effectués pour le livre vert ont donné suite à une résolution du Parlement européen²²⁵.

Enfin, en mars 2010, la Commission communiquait au Conseil son document²²⁶ sur « *l'évaluation des liens qui existent entre la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, la Convention de Bâle et le règlement de l'UE sur les transferts de déchets* » afin de s'assurer de la complémentarité et de la cohérence des différentes dispositions touchant au recyclage des navires.

Il est important d'étudier comment l'Union européenne a su créer la dynamique d'une politique communautaire (A) afin d'adopter une stratégie en matière de démolition navale (B)

²²¹ COM(2006) 275 final - Commission des Communautés Européennes -

²²² « Livre vert : vers une politique maritime de l'Union : une vision européenne des océans et des mers » - Commission des Communautés Européennes, 7 juin 2006 -

²²³ COM(2007) 269 final - Commission des Communautés Européennes -

²²⁴ COM(2008) 767 final - Commission des Communautés Européennes -

²²⁵ « Résolution du Parlement européen du 26 mars 2009 sur une stratégie de l'Union européenne pour l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires ». - P6_TA(2009)0195 -

²²⁶ COM(2010) 88 final - Commission des Communautés Européennes -

et ainsi devenir un acteur de premier plan pour abonder le texte de la Convention internationale en termes de normes complémentaires sur le démantèlement des navires.

A. La genèse d'une politique communautaire

Le livre vert présenté par la Commission sur l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires avait pour objectif de définir de nouveaux critères de protection de la santé humaine et de l'environnement garantissant le respect des normes minimales de sécurité au cours des activités de démolition navale.

Il présentait diverses mesures envisageables et applicables au niveau de l'Union européenne sans attendre l'entrée en vigueur de la Convention de Hong Kong sur le démantèlement des navires. Ce livre vert a été soumis à consultation afin de recueillir les avis des États membres, des institutions européennes et de l'opinion publique.

A court terme, le livre vert propose que les États développés coopèrent avec les principaux États recycleurs afin de transmettre leur savoir-faire et leurs technologies. Ce document encourage également les initiatives spontanées des acteurs du monde maritime. A plus long terme, la Commission suggère la mise en place d'un « fonds de démantèlement des navires ». Dans une résolution du 21 mai 2008²²⁷, le Parlement a manifesté son soutien à la Commission et l'a incitée à poursuivre dans cette voie.

a/ Le transfert du savoir-faire et des technologies

Considérant que l'assistance technique auprès des principaux États pratiquant le démantèlement des navires peut être une solution permettant, à terme, d'améliorer les conditions dans lesquelles sont actuellement démantelés les vieux navires marchands, certains États de l'Union, expérimentés en matière de démolition navale²²⁸ et détenant des connaissances et des moyens techniques proposent de transférer leur savoir-faire, en particulier sur l'amiante et son traitement, ce qui permettrait d'améliorer la sécurité des travailleurs et la préservation de l'environnement dans les pays en développement.

Certains États participent déjà à cette assistance technique. C'est le cas des Pays Bas qui ont mis en place un programme d'aide basé sur le transfert de savoir faire avec l'Inde²²⁹. Malheureusement, aujourd'hui encore, ce type de coopération reste isolé. Afin d'obtenir rapidement des effets conséquents, il serait nécessaire de globaliser le transfert du savoir-faire et des technologies, ce que propose la Commission de l'Union européenne.

²²⁷ Résolution du 21 mai 2008 sur le Livre vert sur l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires.
- P6_TA(2008)0222 -

²²⁸ C'est le cas de l'Angleterre, des Pays Bas ou encore de la Belgique. Voir « Partie 1, chapitre I, section 1, B »

²²⁹ « Où finissent les bateaux poubelles ? » - FIDH, décembre 2002 -

Il est par contre évident que l'amélioration des conditions dans lesquelles s'effectue le démantèlement ne pourra être instantanée et les difficultés à surmonter restent nombreuses au vu du niveau de développement et de pauvreté de certains États recycleurs.

La solution peut également venir des armateurs et des compagnies maritimes. Les démarches volontaires de ces catégories d'acteurs maritimes peuvent contribuer à l'amélioration des pratiques qui ont cours dans les pays d'Asie. Cependant l'argument du profit à court terme prévaut souvent sur les bonnes résolutions. Mais il existe des exemples d'initiatives spontanées positifs à encourager.

b/ Encourager les initiatives spontanées

Ces initiatives ont déjà fait leurs preuves. En effet, grâce au partenariat conclu par la compagnie maritime P&O Nedlloyd (qui fait désormais partie du groupe Maersk) avec des chantiers chinois, la protection des travailleurs et de l'environnement a pu être améliorée.

Enfin, la dernière mesure envisagée par le livre vert concerne la mise en place d'un fonds pour le démantèlement des navires.

c/ Le fonds de démantèlement des navires

L'amélioration des pratiques dans le domaine de la démolition navale exige nécessairement que les propriétaires de chantiers investissent dans la construction et l'acquisition d'infrastructures et d'installations adaptées à cette activité et conformes aux normes internationales.

Ceci représente un investissement important qui ne peut être financé par des fonds publics. Les propriétaires de navires en fin de vie, étant considérés comme des « producteurs de déchets »²³⁰, devraient, au nom du principe « pollueur-payeur », assumer la responsabilité de l'élimination de ces bâtiments dans des conditions décentes. Le livre vert suggère l'idée de mettre en place un système de financement obligatoire prenant la forme d'une taxe imposée au secteur des transports maritimes. Ce système pourrait être organisé dans le cadre d'une réglementation internationale, élaborée sous l'égide de l'OMI comme ce fût déjà le cas pour le « Fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures » (FIPOL) dans le cadre de la Convention MARPOL. Si cela n'est pas possible, la Commission envisage la possibilité de mettre en place ce type de financement au niveau régional. On voit que ce critère anticipait les lacunes reprochées à la Convention de Hon Kong

Le livre vert ne se résume pas aux quelques mesures exposées ici. Il fait également référence à la capacité de l'Union européenne en matière de démantèlement, ou encore à la volonté de faire appliquer la réglementation communautaire en matière de transfert de déchets.

²³⁰ Point 3.5 du « Livre vert sur l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires ». - COM(2007) 269 final, 22 mai 2007 -

Un an après la publication du livre vert, le Parlement européen a manifesté son soutien et son approbation à la Commission vis-à-vis du travail qu'elle a accompli.

d/ Le soutien du parlement européen

Le 16 avril 2008, le député européen Monsieur J. Blokland, a publié un rapport d'initiative sur le livre vert relatif à l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires²³¹. Il a été soumis au vote du Parlement européen qui l'a adopté, à une grande majorité²³², par une résolution du 21 mai 2008²³³.

A travers cette résolution, le Parlement européen a invité la Commission à poursuivre son action et l'a incitée en particulier, à créer une liste des navires en fin de vie qui vont, dans les années à venir, potentiellement être envoyés au rebut ; à prendre des mesures sur la construction des navires ; à établir la liste des chantiers de démantèlement respectant les normes internationales en matière de sécurité, de recyclage écologiquement rationnel, ou encore, sur le transfert du savoir-faire et des technologies.

Sous l'impulsion du Parlement européen, la Commission a tenté d'élaborer une véritable stratégie communautaire en matière de démantèlement des navires.

B. La stratégie de l'Union européenne en matière de démolition navale

Le 19 novembre 2008, la Commission a transmis au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions un document intitulé « *Stratégie de l'Union européenne pour l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires* »²³⁴.

Ce document met en avant trois objectifs opérationnels :

- « *Soutenir comme il se doit la mise en œuvre de la législation communautaire sur le transfert de déchets [...] et fournir les lignes directrices nécessaires à cet effet* ». ²³⁵
- Intégrer rapidement et efficacement dans le droit européen la Convention de Hong Kong sur le recyclage des navires.
- Réfléchir à la mise en place de mesures complémentaires à cette Convention afin de pallier ses insuffisances.

²³¹ Rapport de la Commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire.

- A6-0156/2008 consultable sur le site www.europa.eu -

²³² 405 voix pour, 251 voix contre, 5 abstentions.

²³³ « *Résolution sur le livre vert sur l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires* ».

- Parlement européens, 21 mai 2008 -

²³⁴ COM(2008) 767 final - Commission des Communautés Européennes -

²³⁵ « *Une stratégie de l'Union européenne pour l'amélioration des pratiques de démantèlement* » Point 4

- Commission des Communautés Européennes, 19 novembre 2008 -

1. Assurer le respect du règlement 1013/2006 relatif aux transferts de déchets.

Afin d'éviter que plusieurs textes ne soient applicables à une même situation, la Convention de Bâle et les règlements communautaires actuellement en vigueur ne seront plus applicables aux navires marchands d'une jauge supérieure à 500 lorsque la Convention de Hong Kong entrera en vigueur. Cependant, cette Convention internationale ne devrait pas entrer en vigueur avant 2015. Ainsi la Convention de Bâle et la réglementation européenne en matière de transferts de déchets resteront, à moyen terme, le cadre juridique des navires en fin de vie. Dès lors, dans l'attente du nouveau cadre juridique, la Commission souhaite améliorer l'application des normes existantes.

Face à la facilité pour les navires en fin de vie de contourner ce texte, la Commission a évoqué dans le livre vert l'idée de renforcer les contrôles. De plus, elle propose de privilégier les vérifications des navires appartenant à des compagnies maritimes ayant leur activité dans les eaux communautaires et des navires de plus de 25 ans ou qui pour d'autres raisons apparaissent comme des candidats potentiels à la démolition.

Cependant, ce type de mesures peut avoir des conséquences négatives. L'intensification des contrôles augmente le risque d'abandon de vieux navires qui se retrouvent à la charge de l'Etat du port.

La Commission a également envisagé d'établir des lignes directrices sur le règlement 1013/2006 et de fournir aux États membres une liste de chantiers de démantèlement qui respectent les normes de sécurité, les travailleurs et l'environnement.

Dans un second temps, la Commission a précisé ses idées initiales. Le document sur la stratégie de l'Union européenne en matière de démolition navale reprend celles déjà évoquées dans le livre vert et en émet de nouvelles. Selon elle, il serait opportun de faire des propositions sur les « *exigences minimales* » lors des inspections et de réaliser des projets dans le cadre de réseau IMPEL-TFS²³⁶. Enfin, elle précise que seraient répertoriés dans une liste les navires prêts à la démolition conformément aux normes de la Convention de Hong Kong et non plus les seuls bâtiments potentiellement candidats au démantèlement.

Ces mesures seraient appliquées jusqu'à ce que la Convention sur le recyclage des navires entre en vigueur. Cependant, la Commission juge nécessaire que les dispositions qu'elle contient soient rapidement intégrées au droit communautaire.

2. L'intégration de la Convention internationale sur le recyclage des navires.

Les différents acteurs du monde maritime sont quasiment unanimes sur ce point : la Convention internationale sur le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires n'entrera pas en vigueur avant 2015. Le texte prévoit que les diverses exigences ont été assorties d'un délai supplémentaire d'application après l'entrée en vigueur de la Convention.

²³⁶ L'IMPEL-TFS est un réseau de représentants des autorités de l'Union européenne, des Etats membres et d'autres Etats impliqués dans le contrôle et l'exécution des transferts de déchets.

A titre d'exemple, l'inventaire des matériaux dangereux présents à bord du navire ne sera véritablement exigé, pour les navires existants, que cinq ans après l'entrée en vigueur du texte. Par conséquent, certains effets de ce nouveau cadre juridique ne seront visibles que dans une dizaine d'années. Cela est regrettable lorsque l'on sait que c'est dans un futur proche qu'un grand nombre de navires sera envoyé au rebut.

Dès lors, l'Union européenne a un rôle déterminant à jouer dans la ratification de la Convention. La Commission souligne à juste titre que si l'Union européenne intègre rapidement les dispositions de la Convention, cela aura une influence sur les autres États qui la ratifieront peut être plus rapidement²³⁷. Dans le cas contraire, les États pourront interpréter cette inertie comme un désintérêt pour le domaine de la démolition navale.

Il est donc primordial que l'Union européenne intègre au plus vite la Convention dans le droit dérivé, sans attendre que cette dernière n'entre en vigueur. De plus, il est nécessaire de réfléchir dès à présent aux mesures complémentaires à mettre en œuvre pour pallier les insuffisances de la Convention internationale sur le recyclage des navires.

3. L'élaboration de mesures complémentaires.

Le Parlement européen, au regard des nombreux travaux de la Commission, de la réglementation en vigueur et des dispositions de la Convention de Hong Kong, a adopté, le 26 mars 2009, une Résolution faisant le bilan de la stratégie de l'Union européenne pour l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires²³⁸. L'état des lieux dressé dans ce document reflète les difficultés rencontrées pour arriver à un démantèlement écologiquement rationnel des navires. Ce qui ressort de cette Résolution pourrait être résumé par l'unique point 7 : « *Le Parlement souligne qu'il n'y a pas de temps à perdre et demande que des mesures de réglementation concrètes soient prises au niveau de l'Union, qui aillent au-delà des solutions hélas peu convaincantes de l'OMI* ».

Le premier point de ce document²³⁹ indique clairement que l'Union européenne se pense indispensable pour régler le problème du démantèlement : « *eu égard aux craintes que les conditions désastreuses, tant pour les personnes que pour l'environnement, dans lesquelles les navires sont démantelés en Asie du Sud ne s'aggravent, si des mesures de réglementation ne sont pas prises rapidement par l'Union* ». Cette attitude reflète le manque de confiance des États européens vis-à-vis de la nouvelle Convention et certainement leur désillusion par rapport aux attentes qu'ils en avaient.

Le constat dramatique du démantèlement se poursuit le long des « considérants » : « *considérant que le règlement sur le transfert de déchets continue d'être systématiquement négligé [...], considérant que les nombreux navires qui vont disparaître [...] entraîneront une*

²³⁷ Souvent, les Etats ratifient les Conventions internationales qu'après que l'Union européenne soit intervenue pour les intégrer en droit européen. Ce fût le cas notamment pour la Convention MARPOL et la Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires.

²³⁸ Résolution du Parlement européen du 26 mars 2009 sur une stratégie de l'Union européenne pour l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires. - P6_TA(2009)0195 -

²³⁹ Point A de la Résolution du Parlement européens du 26 mars 2009.

multiplication incontrôlée des installations non conformes aux normes en Asie du Sud et que le problème se propagera jusqu'en Afrique, si l'Union ne prend pas immédiatement des dispositions concrètes ». Il est intéressant de noter d'une part, la franchise et la clairvoyance du Parlement sur l'incapacité qu'à le règlement européen à encadrer les navires en fin de vie et leur démantèlement, d'autre part, le rappel sur le fait que seule l'Union peut et doit prendre « *immédiatement des dispositions concrètes* ».

Dans le dernier « considérant », le Parlement réaffirme la position de l'Europe sur la technique de l'échouage : « *considérant que la démolition de navires par la méthode de « l'échouage », qui consiste à laisser le navire se poser au fond de la mer à marée basse, a été mondialement condamnée pour être dangereuse pour les travailleurs et ne pas protéger suffisamment le milieu marin des substances polluantes contenues dans les navires* » ; rappelant ainsi que les directives de la Convention de Bâle, et par conséquent le règlement européen, considèrent cette technique comme n'étant pas écologiquement rationnelle²⁴⁰. Dans ce même document le Parlement demande d'ailleurs une interdiction formelle de l'échouage des navires en fin de vie²⁴¹. Jugeant que la Convention de Hong Kong n'est pas convaincante il demande à ce que la Commission réfléchisse à la mise en place d'une coopération technique entre les États membres de l'Union et les États en développement afin de supprimer progressivement l'utilisation de cette méthode. Il invite également la Commission à « *promouvoir le transfert de savoir-faire et de technologies* » de manière à aider les sites de démantèlement d'Asie du Sud à se conformer aux normes internationales en matière de sécurité et d'environnement, et en particulier aux normes qui seront établies par la convention sur le recyclage des navires.

Paradoxalement, le Parlement européen invite les États membres à signer la Convention sur le recyclage des navires et « *à la ratifier le plus vite possible* »²⁴² ; il invite également la Commission, les États membres et les armateurs à appliquer « *sans tarder les principaux éléments de la Convention sur le recyclage des navires afin de garantir que les navires qui seront envoyés au démantèlement dans les mois et les années à venir seront effectivement traités de manière sûre et écologiquement rationnelle* »²⁴³.

Il semble que le Parlement, conscient du compromis qui a été réalisé pour obtenir la Convention, désire à la fois que celle-ci entre en vigueur rapidement en tant que normes internationales minima mais aussi que l'Europe soit irréprochable sur ce dossier en intégrant des mesures complémentaires.

Pour y arriver, l'Union européenne, qui avait déjà soumis au groupe de travail l'idée de mettre en place un fonds de démantèlement des navires, envisage d'instaurer, à l'échelle régionale,

²⁴⁰ La pratique de l'échouage n'est pas admise dans les directives de la Convention de Bâle sur le démantèlement des navires ; la présence de sols imperméables est jugée indispensable pour assurer un confinement total des navires.

²⁴¹ Point 6 de la Résolution du Parlement européens du 26 mars 2009.

²⁴² Point 8 de la Résolution du Parlement européens du 26 mars 2009.

²⁴³ Point 9 de la Résolution du Parlement européens du 26 mars 2009.

un mécanisme de financement basé sur des contributions obligatoires des acteurs de l'industrie navale reposant sur le principe « pollueur-payeur »²⁴⁴.

Parmi les autres solutions présentées, le Parlement demande à la Commission de prendre les mesures pour garantir la mise en œuvre effective du règlement sur les transferts de déchets et demande à cet égard « *aux autorités nationales du port de renforcer leur contrôle et leur surveillance* » et invite la Commission à proposer des orientations en la matière. Par ailleurs, il soutient les propositions de la Commission de prendre des mesures pour établir une certification indépendante et un dispositif d'audit des chantiers de démantèlement de navires. En effet, il considère que de telles mesures s'imposent d'urgence et souligne que « *tout financement de l'Union en faveur de l'industrie navale devrait être subordonné à l'utilisation par le bénéficiaire d'installations ainsi certifiées* »²⁴⁵.

L'Union européenne envisage également d'instaurer un système de contrôle et de certification, dirigé par un organisme indépendant, pour les navires. En effet, dans la Convention l'attribution des certificats aux navires « prêts à être démantelés », les visites techniques, et la délivrance de l'agrément nécessaire aux chantiers de démantèlement relèvent de la compétence de l'État du pavillon dans les deux premiers cas et de l'État où se trouvent les chantiers dans le dernier cas. L'Union soulève que cette mesure peut être insuffisante au regard de l'absence de sanction prévue par la Convention en cas de violation des dispositions qu'elle édicte et compte tenu des problèmes de gouvernance de certains États en développement. L'objectif de l'Union européenne étant d'empêcher que des navires appartenant à des propriétaires européens, ou battant pavillon d'un État membre soient démantelés dans des chantiers ne respectant pas les normes internationales.

Enfin, le Parlement souligne que la Convention sur le recyclage des navires doit être évaluée quant au niveau de contrôle qu'elle assure, « *qui doit être équivalent à celui qu'offre la Convention de Bâle* » sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, laquelle est intégrée dans le règlement sur le transport des déchets. En effet, il semble indispensable de pouvoir apprécier le degré de contrôle que va offrir la nouvelle réglementation avant de décider que les navires en fin de vie ne seront plus soumis au régime actuel. Par ailleurs, il est peu probable que les États membres acceptent une réglementation qui protégerait moins les travailleurs et l'environnement que celle déjà en vigueur.

4. Evaluation des liens et des niveaux de contrôle des différents cadres réglementaires

Dans le prolongement de la communication de la Commission relative à une stratégie de l'Union européenne pour l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires²⁴⁶, le Conseil a invité la Commission, le 21 octobre 2009, à évaluer les liens qui existent entre la

²⁴⁴ Le texte de la Résolution utilise le terme de « *principe de la responsabilité du producteur* ». - Point 14 -

²⁴⁵ Point 11 de la Résolution du Parlement européens du 26 mars 2009.

²⁴⁶ COM(2008) 767 final - Commission des Communautés Européennes -

Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, la Convention de Bâle et le règlement de l'UE sur les transferts de déchets²⁴⁷.

Dans sa dernière communication relative à ce dossier, en date du 12 mars 2010, la Commission présente au Conseil son rapport sur l'évaluation des liens qui existent entre la Convention internationale de Hong Kong, la Convention de Bâle et le règlement de l'UE sur les transferts de déchets²⁴⁸. Conformément au souhait du Conseil, la Commission a tenu compte de l'importance d'assurer la complémentarité et la cohérence des différentes dispositions touchant au recyclage des navires. Le Conseil a également mentionné l'évaluation du niveau de contrôle et d'exécution établi par la Convention de Bâle et par la Convention de Hong Kong, menée actuellement au niveau international.²⁴⁹ En effet, il a été demandé au groupe de travail à composition non limitée de la Convention de Bâle de procéder, lors de sa septième réunion qui se tiendra du 10 au 15 mai 2010, à une première évaluation de l'équivalence entre le niveau de contrôle et d'exécution prévu par la Convention de Hong Kong, en l'état, et le niveau de contrôle et d'exécution instauré par la Convention de Bâle.

Au vu des décisions qui en résulteront, la Commission pourra, dans un deuxième temps, envisager de présenter les propositions législatives appropriées, dont des mesures destinées à mettre en œuvre la Convention de Hong Kong. La Commission rappelle toutefois qu'une évaluation des incidences environnementales, économiques et sociales devra être effectuée préalablement à toute proposition de nouvelle disposition de l'Union européenne ou de modification de la législation de l'UE.

Les résultats de l'évaluation seront communiqués à la dixième Conférence des Parties à la Convention de Bâle qui se réunira en octobre 2011, pour qu'elle les examine et décide de la suite à donner. Cette évaluation devrait amener les Parties à la Convention de Bâle à se prononcer sur la nécessité d'apporter ou non des modifications à cette convention.

L'Union européenne devrait quant à elle participer à ce débat international sur l'équivalence des niveaux de contrôle et prendre les mesures qui s'imposent. En attendant, les États membres sont fortement encouragés à ratifier la Convention de Hong Kong dans les meilleurs délais, de manière à ce qu'elle puisse entrer en vigueur le plus tôt possible et à ce que de réels changements puissent être observés sur le terrain.

En tout état de cause, il faut toutefois souligner que les États membres restent liés par les obligations juridiques prévues dans la Convention de Bâle et le règlement de l'UE sur les transferts de déchets. Et cela durera jusqu'à ce que les directives techniques de la Convention de Hong Kong soient toutes élaborées et que les Parties à la Convention de Bâle, tout comme

²⁴⁷ Règlement (CE) n° 1013/2006 du 14 juin 2006 concernant les transferts de déchets.

²⁴⁸ COM(2010) 88 final sur l'« *Évaluation des liens qui existent entre la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, adoptée sous l'égide de l'OMI, la Convention de Bâle et le règlement de l'UE sur les transferts de déchets* ». - Commission des Communautés Européennes -

²⁴⁹ Décision IX/30 adoptée en 2008 par la Conférence des Parties à la Convention de Bâle.

l'Union européenne aient pu apprécier le niveau de contrôle global de la Convention afin de prendre les décisions qui s'imposent et d'éventuellement changer de réglementation.

CONCLUSION :

Les conditions désastreuses dans lesquelles est pratiqué le démantèlement des navires en fin de vie sont aujourd'hui connues de tous. Ces pratiques, aux conséquences environnementales et humaines extrêmement dommageables, en particulier dans les chantiers d'Asie du Sud, perdurent pourtant depuis près de quarante ans. Les efforts consentis par certaines associations, mais aussi par quelques acteurs du monde maritime, pour améliorer la situation dans ces chantiers n'ont, malheureusement, pas été suffisants face à la cupidité et à l'indifférence d'une grande partie des intéressés (armateurs, cash buyers et chantiers de démolition).

Comme souvent, la contrainte par un instrument juridique semble indispensable pour améliorer la prise en charge de ces navires arrivés en fin d'exploitation. La solution retenue, dans un premier temps, fut de soumettre les navires en fin de vie aux dispositions de la Convention de Bâle sur les mouvements transfrontières de déchets. Mais rapidement, il a été constaté que cette réglementation était difficilement applicable aux navires et, par conséquent, inappliquée. Malgré ce constat, elle reste à ce jour, la seule réglementation internationale en vigueur.

Cet échec a rapidement conduit l'OMI, l'OIT et les Parties à la Convention de Bâle à rédiger des directives sur le démantèlement des navires, couvrant les aspects techniques, environnementaux et sociaux. Comptant sur la bonne volonté de tous, ou pour d'autres raisons, ces directives ont voulu être non contraignantes. Sans grande surprise, exception faite de quelques mesures isolées, les différents acteurs du monde maritime ont complètement ignoré les recommandations édictées par les organisations internationales spécialisées.

Face à ce nouveau revers, et soumise à la pression de l'opinion publique, l'OMI, en collaboration avec l'OIT et le secrétariat de la Convention de Bâle, a entrepris, fin 2005, la rédaction d'une Convention internationale sur le recyclage des navires.

C'est le 15 mai 2009 que la « *Convention de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires* » a été adoptée. Ses dispositions prévoient une prise en compte des dangers que peut représenter le recyclage des navires, tant pour les travailleurs que pour l'environnement. Première Convention spécialement conçue pour le démantèlement des navires, elle représente, indéniablement, une avancée majeure par rapport aux pratiques qui ont encore cours actuellement.

Si l'adoption de cette Convention marque un nouveau départ pour les navires en fin de vie et les chantiers de démantèlement, elle entraîne aussi un certain nombre de constats et de réflexions.

C'est une réelle difficulté que d'obtenir un texte qui prenne en compte, à la fois la problématique du démantèlement des navires pour les travailleurs et l'environnement, mais

aussi, les intérêts, tellement différents, des pays industrialisés et des pays en développement. Le difficile compromis, auquel sont arrivés les rédacteurs de la Convention à l'issue des négociations, est globalement satisfaisant.

Cependant, alors que l'OMI voit dans cette nouvelle Convention le « 4^{ème} pilier » de la réglementation maritime internationale, au côté des Conventions SOLAS, MARPOL et STCW, de nombreuses voies s'élèvent pour dénoncer la tiédeur du texte. Outre les organisations non gouvernementales, telle que Greenpeace, qui sont majoritairement déçues par le texte final, l'Union européenne souhaite, pour sa part, mettre en place un cadre juridique complémentaire pour palier les insuffisances de la Convention.

Parmi les mesures que pourrait prendre l'Union européenne, la lutte contre la technique de l'échouage est la plus symbolique. Pour les ONG, mais plus généralement, pour les pays industrialisés, cette technique n'est pas compatible avec une « gestion sûre et écologiquement rationnelle » des navires en fin de vie. Elle est d'ailleurs prohibée par la réglementation actuelle, tant par la Convention de Bâle que par le règlement européen sur les transferts de déchets.

Cette différence entre les standards européens et ceux proposés par la Convention de Hong Kong est l'une des nombreuses difficultés que pose la mise en place de la nouvelle réglementation.

Au niveau international, le principal enjeu sera la ratification massive de la Convention, par les pays démantelers et par les pays dits de libre immatriculation, principaux détenteurs des navires envoyés au démantèlement. Les cas de Convention qui sont restés à l'état de projet, ou qui ont connu une entrée en vigueur tardive et presque anecdotique, ne sont pas rares.

Dans un scénario extrême, il est envisageable que la Convention n'entre jamais en vigueur. En effet, au dire même du Chargé du recyclage des navires à l'OMI, Monsieur Nikos Mikelis, les conditions pour l'entrée en vigueur de la Convention sont « élevées ».

Mais d'autres scénarii, tout aussi problématiques, peuvent se produire. Ce serait le cas, par exemple, si la Convention entraînait en vigueur avec un nombre limité de ratifications.

Au niveau de l'Union européenne, le pire serait de mettre en œuvre une législation régionale en matière de démolition navale plus sévère que la réglementation internationale.

En effet, le droit maritime international permettant d'échanger facilement les pavillons, une législation européenne plus stricte pourrait entraîner un « exode » massif de navires européens vers les pays où les pavillons sont accordés sans que soit exigé le respect de normes environnementales ou relatives aux droits des travailleurs. Ces pavillons sont connus sous le nom de « pavillons de libre immatriculation », ou plus communément de « pavillons de complaisance ». De nos jours encore, les vieux navires sont vendus à des propriétaires éloignés, moyennant des dispositions minimales pour ce qui concerne la mise en œuvre des règles et des normes internationales. Les navires cessent donc souvent d'opérer dans les eaux européennes pour éviter les contrôles stricts de l'Union européenne.

Si au milieu de l'année 2010, aucun État n'a encore ratifié la Convention, il faut souligner que de nombreuses directives, fondamentales pour l'application du texte, n'ont pas encore été rédigées. Il semble dès lors, plutôt logique, que les États soient dans l'attente des dernières

dispositions avant d'adhérer à la Convention. En effet, comment les pays démantelateurs pourraient ratifier le texte, alors que les conditions qu'imposeront les directives quant à l'octroi d'une autorisation aux « installations de recyclage des navires » ne sont, même pas, encore définies ?

Ces dernières directives vont aussi avoir un rôle fondamental sur le niveau de contrôle et d'exécution que la Convention de Hong Kong devrait atteindre dans son ensemble. C'est uniquement, une fois que ce niveau pourra être évalué que les États, et en premier lieu l'Union européenne, feront le choix, ou non, de changer de système réglementaire, en le complétant, éventuellement, le cas échéant.

Les réponses à ces questions ne devraient pas être connues avant la fin de l'année 2011.²⁵⁰ Une fois que les conditions d'entrée en vigueur seront réunies, il faudra encore attendre 24 mois pour que la Convention s'applique. Il est raisonnable de penser qu'elle ne sera pas en vigueur, au niveau international, avant 2015, alors que le point de départ de sa rédaction était, justement, l'afflux probable des pétroliers à simple coque entre 2010 et 2015.

Dans son bulletin de juillet 2010²⁵¹, l'association « Robin des Bois » confirmait l'augmentation, observée depuis le début de l'année, de l'envoi des navires au démantèlement, tout comme la part des navires citernes. Son rapport indique, en effet, que les pétroliers, chimiquiers et transporteurs de gaz constituent la première catégorie de navires partant à la casse avec, en volume, près de 40% du métal recyclé.

La Convention, si elle entre en vigueur, aura, malheureusement quelques années de retard.

La bonne application de la Convention sur le recyclage des navires dépendra aussi de la bonne volonté des États. En effet, en matière de démolition navale, comme pour l'application des normes internationales de sécurité, les comportements complaisants sont un véritable obstacle à l'amélioration de la situation. C'est ce que rappelait dernièrement, Monsieur Georges Tourret,²⁵² dans un article publié sur le site « Mer et Marine » : pour ce spécialiste, « *la vraie priorité du monde maritime, c'est l'éradication de la complaisance* »²⁵³.

Le Bangladesh est, semble-t-il, en train de sortir d'une politique complaisante vis-à-vis de la sécurité des travailleurs et de l'environnement des chantiers de déconstruction des navires. Le 23 août 2010, la Cour Suprême du Bangladesh a imposé que tous les navires à destination d'un chantier bangladais soient munis d'un certificat garantissant l'absence de matériau toxique à bord du navire.

Cette décision avait déjà été prise par la même Cour en janvier, mais sous la pression des chantiers, elle a été abandonnée en avril.

²⁵⁰ Les résultats de l'évaluation seront communiqués à la dixième Conférence des parties à la Convention de Bâle qui se réunira en octobre 2011, pour qu'elle les examine et décide de la suite à donner. Cette évaluation devrait amener les Parties à la Convention de Bâle à se prononcer sur la nécessité d'apporter ou non des modifications à cette Convention.

²⁵¹ « *Bulletin d'information sur la démolition des navires* » - A la casse.com n°20 / Association « Robin des bois » 21 juillet 2010 -

²⁵² Administrateur général des Affaires maritimes et ancien directeur du BEA-Mer.

²⁵³ « *La démolition navale* ». - Mer et Marine, 11 mars 2010 -

Les réactions sont vives, de part et d'autre : pour l'association des chantiers bangladais, « *des milliers de travailleurs vont perdre leur emploi* » et cette décision « *pourrait conduire à la fin de l'industrie du démantèlement des navires au Bangladesh* »²⁵⁴. Au contraire, pour l'association « Bangladesh Environmental Lawyers », qui a plaidé l'affaire devant la Cour Suprême, « *c'est une victoire de l'humanité sur l'argent obscène et le pouvoir des puissants* ». L'association ajoute que la décision de la plus haute Cour du pays devrait éviter les volte-faces dans la politique du gouvernement sur l'application des standards environnementaux dans l'industrie de la démolition.

Mais, la diminution du nombre de navires démantelés entre janvier et avril, du fait de cette réglementation, a provoqué une augmentation de 20% des prix de l'acier dans le pays.

Le cas du Bangladesh, où protection de l'environnement et des travailleurs, intérêts économiques des chantiers et du pays, et réglementation internationale s'affrontent, est représentatif des difficultés rencontrées pour la mise en œuvre d'un cadre juridique international.

Pour que la Convention sur le recyclage des navires soit un succès et devienne la nouvelle « grande Convention de l'OMI », il faudra venir à bout des paradoxes entre la volonté politique, la nécessité humaine et environnementale et la logique économique qui prévaut dans le domaine du démantèlement des navires.

²⁵⁴ Dépêche de l'Agence France Presse (AFP) du 23 août 2010. « *Bangladesh court deals major blow to ship-breakers* » - www.businessstimes.com, 24 août 2010 -

BIBLIOGRAPHIE

I/ Ouvrages et mémoires

BONNASSIES Pierre et SCAPEL Christian, « *Traité de droit maritime* », LGDJ, 2010.

DU PONTAVICE Emmanuel, « *Le statut des navires* », Litec, 1976.

LEFEBVRE Gaétan, « *Déconstruction navale : quelles solutions pour un développement durable ?* », ENMM du Havre, 2009

LECOMMANDOUX Morgane, « *Le régime juridique du démantèlement des navires marchands* », CDMO de Nantes, 2009.

STAMMERS Michael, *End of voyages, the afterlife of a ship*, Tempus Publishing, 2004.

II/ Documents officiels

COMMISSION des communautés européenne, *Livre vert : Vers une politique maritime de l'Union : une vision européenne des océans et des mers*, 7 juin 2006.

COMMISSION des communautés européenne, *Livre vert sur l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires*, 22 mai 2007.

COMMISSION des communautés européenne, *Une stratégie de l'Union européenne pour l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires*, 19 novembre 2008.

COMMISSION des communautés européenne, *Évaluation des liens qui existent entre la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, adoptée sous l'égide de l'OMI, la Convention de Bâle et le règlement de l'UE sur les transferts de déchets*, 12 mars 2010.

CONFÉRENCE des Parties à la Convention de Bâle, *directives techniques pour la gestion écologiquement rationnelle du démantèlement intégral ou partiel des navires*, septembre 2003.

CONFÉRENCE des Parties à la Convention de Bâle, *décision OEWG-II/4 portant sur la gestion écologiquement rationnelle du démantèlement des navires*, 29 octobre 2008.

CONSEIL de l'Union européenne, *Règlement (CEE) n°259/936 concernant la surveillance et le contrôle des transferts de déchets à l'intérieur, à l'entrée et à la sortie de la Communauté*, 1^{er} février 1993.

CONSEIL de l'Union européenne, *Règlement (CE) n°1013/2006 concernant le transfert de déchets*, 14 juin 2006.

CONSEIL de l'Union européenne, *Règlement (CE) n°1418/2007 concernant l'exportation de certains déchets destinés à être valorisés, énumérés à l'annexe III ou IIIA du règlement n°1013/2006, vers certains pays auxquels la décision de l'OCDE sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets ne s'applique pas*, 29 novembre 2007.

CONVENTION de Bâle *sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination*, 12 mars 1989.

DIRECTIVE n°75/442/CEE *relative aux déchets*, 15 juillet 1975.

LAMOUR (M.), *Rapport d'information n°3609 sur le démantèlement des navires de guerre*, 24 janvier 2007.

MEPC, *Résolution MEPC.179(59) « Guidelines for the development of the inventory of hazardous materials »*, 17 juillet 2009.

MIDN, *Rapport final de la mission interministérielle sur le démantèlement des navires civils et militaires en fin de vie*, 27 mars 2007.

OIT, *Sécurité et santé dans le secteur de la démolition des navires : principes directeurs pour les pays d'Asie et la Turquie*, octobre 2004.

OMI, *Convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer (COLREG 72)*, 20 octobre 1972.

OMI, *Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78)*, 2 novembre 1973.

OMI, *Convention internationale pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires (SRC 2009)*, 15 mai 2009.

OMI, *Résolution A.962 (23, IMO Guidelines on ship recycling*, 5 décembre 2003.

OMI, *Résolution A.980 (24) sur la modification des lignes directrices sur le recyclage des navires*, 3 février 2006.

OMI, *Adoption de l'acte final et des instruments, recommandations et Résolutions résultant des travaux de la Conférence*, 19 mai 2009.

ONU, *Convention des Nations unies sur le droit de la mer (Convention de Montego Bay)*, 10 décembre 1982.

PARLEMENT EUROPÉEN, *Résolution sur le livre vert sur l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires*, 21 mai 2008.

PARLEMENT EUROPÉEN, *Résolution sur une stratégie de l'Union européenne pour l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires*, 26 mars 2009.

III/ Articles, rapports et communiqués

- ADAMSON (L.), « *Recycling convention strikes right balance* », Lloyd's List, 21 mai 2009.
- BARI (D.), « *Aux chantiers d'Alang, on détruit des navires et des hommes* », L'humanité, 3 février 2006.
- CHING-HOO (H.), « *China ship scrapping hits new high* », Lloyd's List, 11 février 2010.
- CHING-HOO (H.), « *China unveils tougher legal guidelines for ship breakers* », Lloyd's List, 3 mars 2010.
- GALLAIS BOUCHET (A.), « *La démolition navale : un outil polémique de régulation des flottes* », Institut Supérieur d'Économie Maritimes de Nantes - Saint-Nazaire, avril 2010.
- LE BIHAN GUENOLE (M.), « *La fin de vie du navire* », DMF n°670, mai 2006.
- LE BIHAN GUENOLE (M.), « *La convention internationale de Hong Kong du 15 mai 2009 pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires* », DMF n°709, décembre 2009.
- REYES (B.), « *China claims top spot from India* », Lloyd's List, 4 mai 2010.
- REYES (B.), « *Kuwait scraps single-hull VLCC trio in record \$35m deal* », Lloyd's List, 9 mars 2010.
- REZENTHEL (R.), « *Suspension de l'autorisation de transfert et de démantèlement de la coque – contenant de l'amiante – du Clémenceau en Inde* », DMF n°670, mai 2006.
- THOMAS (A.), « *L'OMI défend son texte* », « *Démantèlement : la Convention de l'OMI contestée dès sa naissance* », « *Par rapport à Bâle, un grand pas en arrière* », Le Marin, 29 mai 2009.
- THOMAS (A.), « *Armateurs de France approuve la Convention de Hong Kong* », Le Marin, 12 juin 2009.
- TOURÉ (B.), « *Le démantèlement des navires en fin de vie* », Revue de droit des transports, février 2008.
- WIESE BOCKMAN (M.), « *Half of the single-hull VLCCs are not trading* », Lloyd's List, 11 mars 2010.
- WIJNOLST (N.), « *Plan d'action pour l'industrie maritime mondiale et l'industrie indienne du recyclage* », Université technologique de Delft, Réseau Maritime Néerlandais, janvier 2000.

IV/ Reportages

- DILL-DIAZ (S.), « *Les bouffeurs de fer* », documentaire de 2007.
- MOLERES Fernando et OCIR Julia, « *Baie d'Alang: les bateaux se cachent pour mourir* », reportage photographique de 2009.

V/ Ressources internet et articles en lignes

ABALLEA (L.), « *Le contexte juridique de la démolition navale* », www.atma.asso.fr, 2007.

AFP, « *Bangladesh court deals major blow to ship-breakers* », www.businesstimes.com, 24 août 2010.

ARMATEURS DE FRANCE, « *Recyclage des navires : des avancées sociales et environnementales* », www.armateursdefrance.org, 27 mai 2009.

ASSISES DE L'ECONOMIE MARITIME, « *Démantèlement des navires en fin de vie : quelles nouvelles règles ?* », www.economiedelamer.com, 1er & 2 décembre 2009.

BASEL ACTION NETWORK, « *Comments on the draft technical guidelines on environmentally sound management for full and partial dismantling of ships* », www.ban.org, 10 janvier 2001.

BIT, « *Adoption de nouvelles directives pour la démolition des navires* », www.ilo.org, 15 octobre 2003.

BIT, « *Démanteler convenablement les navires: un test pour la mondialisation et le travail décent* », www.ilo.org, 3 novembre 2008.

BIT, « *L'OIT salue les nouvelles règles relatives au démantèlement des navires alors que la crise dynamise le secteur* », www.ilo.org, 29 mai 2009.

CASSIER (C.), « *Le démantèlement des navires de pêche pour cause de crise mondiale* », www.univers-nature.com, 4 février 2009.

CSMM, « *Synthèse de la consultation du Conseil Supérieur de la Marine Marchande dans le cadre du grenelle de la mer* », www.legrenelle-mer.gouv.fr, 27 mai 2009.

FABREGAT (S.), « *Fin de vie des bateaux : pour en finir avec les mauvaises pratiques* », www.actu-environnement.com, 28 octobre 2008.

FIDH, « *Où finissent les bateaux poubelles ?* », www.fidh.org, décembre 2002.

FIDH, « *Les bateaux en fin de vie – Le coût humain de la démolition des navires* », www.fidh.org, 2005.

GREENPEACE, « *IMO Guidelines on ship recycling promote continuation of illegal practice* », www.greenpeace.org, 18 juillet 2003.

GROIZELEAU (V.), « *Interview : X. DE LA GORCE, Secrétaire Général de la Mer* », www.meretmarine.com, 3 octobre 2008.

LE MONDE, « *Les nouvelles règles internationales de démantèlement des navires de commerce déçoivent les ONG* », www.leportailcitoyen.com, 21 mai 2009.

NEW SCIENTIST, « *Quand les navires-poubelle arrivent en fin de vie* », www.goodplanet.info, 23 juillet 2006.

NGO platform on shipbreaking, « *Statement of concern on the new IMO Convention on shipbreaking* », www.shipbreakingplatform.com, 27 avril 2009.

NGO platform on shipbreaking, « *Briefing paper – Legal Shipwreck : IMO Convention legalizes toxic ship dumping* », www.shipbreakingplatform.com, 27 avril 2009.

PNUE, « *L'industrie du démantèlement des navires se met au vert* », www.unep.org, 19 juin 2001.

ROBIN DES BOIS, « *A la casse.com, bulletin trimestriel d'information et d'analyses sur la démolition des navires* », www.robindesbois.org, 21 juillet 2010.

ROBIN DES BOIS, « *A la casse.com, bulletin spécial bilan 2008 des navires partis à la démolition* », www.robindesbois.org, février 2009.

THE ECONOMIST, « *Merchant ships* », www.economist.com, 10 décembre 2009.

TOURRET (G.), « *La démolition navale* » et « *L'acier est un produit éternel* », www.meretmarine.com, 11 mars 2010.

ULSFSTEIN (G.), « *Legal aspects of scrapping of vessels* », www.ban.org, 9 mars 1999.

TABLES DES MATIERES

REMERCIEMENTS	3
SOMMAIRE	4
ABREVIATIONS	5
PREAMBULE.....	6
INTRODUCTION	7
1^{ère} PARTIE : DE LA NECESSITE D'UNE REGLEMENTATION INTERNATIONALE POUR LES NAVIRES EN FIN DE VIE	13
Chapitre I : Les aspects généraux du démantèlement.....	13
Section 1 : Approche économique et géographique du démantèlement.....	13
A. L'économie de la déconstruction des navires.....	14
1. L'option de la démolition : un choix de l'armateur	15
2. Le marché des frets	16
3. L'influence du cours de l'acier	17
4. L'évolution de l'âge des navires envoyés au démantèlement.....	19
B. Paysage et évolution géographique de l'industrie du démantèlement	20
1. Les pays démantelers	20
2. Les chantiers de démantèlement de l'OCDE	24
Section 2 : Approche technique et sociale du démantèlement	27
A. Les industries et techniques de démantèlement	27
1. La problématique de la dépollution préalable au démantèlement.....	27
2. Processus techniques et industriels de démantèlement.....	29
B. L'incidence sociale et environnementale du démantèlement.....	33
1. Des techniques de démantèlement archaïques aux conséquences dramatiques..	33
2. Les produits dangereux présents à bord des navires	35
3. La situation des travailleurs sur ces chantiers.....	38
Chapitre II : Les aspects juridiques liés aux navires en fin de vie	40
Section 1 : Le cadre juridique actuel	40
A. L'application de la Convention de Bâle aux navires en fin de vie.....	40
1. La Convention de Bâle.....	40
2. Une Convention inadaptée aux spécificités maritimes	44

B.	La réglementation européenne sur le démantèlement des navires	48
1.	L'intégration de la Convention de Bâle dans le droit européen.....	48
2.	Les modifications apportées par le nouveau règlement.....	50
Section 2 :	Les compléments apportés par les organisations internationales	51
A.	Les directives techniques et principes directeurs pour la démolition navale .	52
1.	Les directives techniques de la Convention de Bâle.....	52
2.	Les principes directeurs publiés par l'Organisation Internationale du Travail...	53
B.	Les lignes directrices de l'OMI.....	55
1.	Le « passeport vert »	55
2.	Les dispositions complémentaires des directives.....	56
2^{ème}	PARTIE : LA CONVENTION DE HONG KONG POUR LE RECYCLAGE	
	SÛR ET ECOLOGIQUEMENT RATIONNEL DES NAVIRES.....	60
Chapitre I :	La Convention sur le recyclage des navires	60
Section 1 :	Le contenu de la Convention.....	61
A.	Dispositions générales.....	61
1.	Le champ d'application.....	62
2.	L'entrée en vigueur	63
B.	Les règles relatives au recyclage sûr et écologiquement rationnel	
	des navires	64
1.	Dispositions générales (règles 1 à 3).....	64
2.	Prescriptions applicables aux navires (règles 4 à 14)	65
3.	Prescriptions applicables aux installations de recyclage (règles 15 à 23).....	69
4.	Prescriptions en matière de notification (règles 24 et 25).....	70
Section 2 :	Une Convention susceptible d'évoluer.....	71
A.	Résolutions adoptées résultant des travaux de la Conférence	72
1.	Présentation de la Conférence	72
2.	Les Résolutions adoptées	72
B.	Les directives complémentaires de la Convention de Hong Kong	76
1.	Des directives indispensables mais pas encore élaborées	76
2.	Les directives sur l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses	77
3.	Les prochaines étapes.....	78
Chapitre II :	Les limites de la Convention de Hong Kong.....	80
Section 1 :	Critiques et oublis de la Convention	80
A.	Des solutions non exploitées	80
1.	Un organe de contrôle indépendant	81

2. Un fonds de démantèlement pour les navires	81
3. L'interdiction de la technique de l'échouage	81
B. Une Convention controversée	82
1. Les satisfaits de la Convention.....	82
2. Les critiques unanimes des ONG.....	85
Section 2 : La volonté européenne d'une réglementation complémentaire.....	89
A. La genèse d'une politique communautaire.....	90
B. La stratégie de l'Union européenne en matière de démolition navale	92
1. Assurer le respect du règlement 1013/2006 relatif aux transferts de déchets.	93
2. L'intégration de la Convention internationale sur le recyclage des navires.	93
3. L'élaboration de mesures complémentaires.....	94
4. Evaluation des liens et des niveaux de contrôle des différents cadres réglementaires	96
CONCLUSION	99
BIBLIOGRAPHIE.....	103
TABLES DES MATIERES.....	108