

Démantèlement des navires

Note d'information

Environ 1000 navires de taille importante sont démantelés chaque année dans le monde entier. L'acier et les équipements de ces navires sont récupérés et recyclés. La plupart des déconstructions a lieu sur des plages d'Asie du sud, à marée basse. Le navire est lancé à pleine vitesse et vient s'échouer sur la plage. Ce processus s'effectue souvent dans des conditions dangereuses, mettant en danger la santé des travailleurs et habitants et risquant de causer des pollutions importantes.

CONVENTION DE HONG - KONG

La convention internationale de Hong Kong traite de toutes les questions relatives au démantèlement sûr et écologiquement rationnel des navires. Elle a été adoptée lors de la conférence de Hong Kong le 15 mai 2009.

Cette convention prévoit que lorsque les navires atteignent leur fin de vie, ils soient démantelés sans causer des risques pour la santé humaine, la sécurité et l'environnement. Pour cela elle énumère les problématiques liées au recyclage des navires. Par exemple un navire qui a été vendu pour démolition peut avoir de l'amiante à bord, des métaux lourds, des hydrocarbures, ou des substances qui appauvrissent la couche d'ozone. La convention dresse également une liste de problématiques concernant les conditions de travail que doivent respecter les chantiers de démolition. La convention couvre le design, la construction, les opérations et la préparation du navire pour faciliter un démantèlement sûr et respectueux de l'environnement, sans compromettre la sécurité et l'exploitation du navire. Elle prévoit la mise en place d'un mécanisme qui intègre certification et exigences de notification.

Le texte de la convention de Hong Kong a été développé par l'OMI et des ONG, en collaboration avec l'OIT et des parties de la convention de Bâle¹.

La convention de Hong Kong entrera en vigueur 24 mois après sa ratification par 15 États, soit 40 % du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, le volume annuel maximal de recyclage de navires représentant au total au moins 3 % du tonnage. Actuellement, 6 pays l'ont ratifiée (Norvège ; France ; Congo ; Belgique ; Panama et le Danemark qui l'a ratifié le 19 juin 2017), ce qui représente 21,23% du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce.

A l'entrée en vigueur de la convention, il sera exigé aux navires qui seront envoyés à la casse de présenter un inventaire des matières potentiellement dangereuses présentes à bord (« certificat IHM). Les navires seront soumis à plusieurs visites au cours de leur vie : une visite initiale pour vérifier l'inventaire, des visites régulières visant à vérifier que l'inventaire est à jour et à la fin de sa vie, le navire sera soumis à une visite finale, juste avant son dernier voyage.

¹ Convention de Bâle : convention sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination

De leur côté, les chantiers de démantèlement devront fournir un plan de recyclage ("Ship Recycling Plan") qui précise la manière dont chaque navire doit être recyclé, compte tenu de ses particularités et de son inventaire. Les pays signataires de la convention devront prendre des mesures efficaces pour s'assurer que les chantiers de déconstruction de leur juridiction sont conformes à la convention.

Différentes lignes directrices ont été développées pour assister les états dans la mise en œuvre de la convention :

- 2011 Guidelines for the Development of the Inventory of Hazardous Materials, adopted by resolution MEPC.197(62);
- 2011 Guidelines for the Development of the Ship Recycling Plan, adopted by resolution MEPC.196(62);
- 2012 Guidelines for Safe and Environmentally Sound Ship Recycling, adopted by resolution MEPC.210(63);
- 2012 Guidelines for the Authorization of Ship Recycling Facilities, adopted by resolution MEPC.211(63).

REGLEMENT EUROPEEN (EU) NO 1257/2013

Le règlement européen 1257/2013 sur le démantèlement des navires a été publié au journal officiel de l'Union Européenne le 10 décembre 2013. Il vise à réduire l'impact négatif lié au démantèlement des navires battant pavillon européen, et à accélérer la mise en œuvre des prescriptions de la convention de Hong Kong sans attendre son entrée en vigueur. Il est très similaire à la convention de Hong Kong, mais ajoute un certain nombre d'exigences qui vont au-delà de la convention : ajout de certains produits à intégrer à l'inventaire, exigences restrictives pour les chantiers de démolition.

Le règlement entrera en vigueur 6 mois après que la capacité des chantiers de déconstruction aient atteint plus 2,5 million de tonnes en déplacement ou le 31 décembre 2018 si cette capacité n'est pas atteinte avant. A partir de là, tous les navires de 500 GT et plus qui battent pavillon d'un pays membre ou qui font escale dans un port européen devront avoir un inventaire des matériaux dangereux :

- A bord des navires neufs à partir du 31/12/2018
- A bord des navires existants à partir du 21/12/2020
- A bord des navires qui partent en déconstruction à partir de l'entrée en vigueur de la règle

La première liste des chantiers approuvés par la Commission a été publiée le 31 décembre 2016. La capacité totale de ces 18 chantiers est de 0,3 million tonnes de déplacement, ce qui n'est pas suffisant pour que le règlement entre en vigueur. Par contre, si un pays tel que l'Inde arrive à atteindre le niveau demandé par l'Europe avant le 31 décembre 2018, cela déclenchera l'entrée en vigueur du règlement. L'EMSA a publié des lignes directrices pour assister dans l'application du règlement et le maintien de l'inventaire des matières dangereuses à jour.