

Démantèlement des navires

Entre 800 et 1000 navires de taille importante sont démantelés chaque année dans le monde. Les métaux, notamment le fer, ainsi que les équipements de ces navires sont récupérés, traités et souvent recyclés pour être réutilisés. Cette valorisation commerciale des navires en fin de vie est à la fois créatrice de filières économiques et permet de limiter les abandons ou les immersions de navires. Pour autant, le démantèlement des navires n'est pas une activité sans risque pour l'Homme et l'environnement. Le navire est composé de nombreux matériaux dangereux (amiante, métaux lourds, hydrocarbures, etc.) dont la gestion nécessite d'être encadrée.

Deux modèles de démantèlement coexistent : celui des chantiers assurant un démantèlement sûr et écologiquement responsable, tels que les chantiers européens, mais qui sont malheureusement trop peu nombreux et coûteux ; celui des chantiers situés principalement en Asie du Sud-Est (Inde, Bangladesh, Pakistan) où s'opèrent plus de 90% des démantèlements. Les conditions de démantèlement dans ces pays sont souvent loin d'être acceptables. Le navire vient s'échouer sur le sable et le démantèlement s'opère très souvent dans des conditions de travail non maîtrisées, susceptibles de causer d'importantes pollutions et mettant en danger la santé des travailleurs.

Pour répondre à ces enjeux, deux outils supranationaux viennent encadrer le démantèlement des navires :

- La Convention internationale de Hong-Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires adoptée le 15 mai 2009
- Le Règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires

Avant l'adoption du règlement européen 1257/2013, le démantèlement des navires était régi par la Convention de Bâle et le règlement (CE) n° 1013/2006 relatifs aux transferts transfrontaliers de déchets. Ces textes, non spécifiques aux navires, demeurent applicables aux navires exclus du champ d'application du règlement européen 1257/2013, en particulier aux navires d'une jauge brute inférieure à 500 et aux navires de guerre, ainsi qu'aux navires battant pavillon tiers (dans l'attente de l'entrée en vigueur de la Convention de Hong Kong).

CONVENTION DE HONG KONG (HKC)

La HKC a été développée par l'OMI¹ et des ONGs, en collaboration avec l'OIT² et des Parties à la convention de Bâle³. Adoptée le 15 mai 2009, elle a été ratifiée par la France en 2014. **La Convention n'est pas encore en vigueur, faute de ratifications suffisantes au niveau international (voir l'encadré).**

¹ Organisation Maritime Internationale

² Organisation internationale du travail

³ Convention de Bâle : convention sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination adoptée le 22 mars 1989 et entrée en vigueur le 5 mai 1992.

La convention couvre le design, la construction, la préparation du navire au démantèlement et les opérations de démantèlement. A l'entrée en vigueur de la convention, les navires devront tenir un inventaire des matières potentiellement dangereuses présentes à bord (donnant droit à un certificat IHM pour *inventory of hazardous materials*). Un système de visites régulières permettant de vérifier que l'inventaire est à jour est prévue. A la fin de sa vie, le navire sera soumis à une visite finale, juste avant son dernier voyage vers un chantier de démantèlement.

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 États Parties à 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 par l'OMI en 2011 et 2012 pour assister les États dans la mise en œuvre de la convention.

La convention de Hong Kong entrera en vigueur 24 mois après sa ratification par 15 États, qui représentent au moins 40 % du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce et dont le volume annuel de recyclage de navires représente au total au moins 3 % du tonnage de cette même flotte. La ratification d'un État comptant beaucoup de navires mais peu de chantiers ralentit l'entrée en vigueur du fait de ce double paramètre.

En mars 2020, 15 pays l'ont ratifiée (Norvège ; France ; Congo ; Belgique ; Panama ; Danemark ; Japon ; Pays-Bas ; Serbie ; Turquie ; Allemagne ; Ghana ; Inde ; Estonie et Malte), ce qui représente 30.21% du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce⁴. Si le critère de représentativité de la flotte est presque atteint, le critère de la capacité de recyclage est encore loin d'être rempli.

RÈGLEMENT EUROPÉEN (UE) N° 1257/2013

Pour sa part, 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 sans attendre l'entrée en vigueur de la HKC. Similaire à cette dernière, il ajoute toutefois un certain nombre d'exigences : ajout de produits à référencer dans l'IHM, exigences plus élevées pour les chantiers de démolition.

Le règlement est applicable dans son intégralité depuis le 31 décembre 2018. Il s'applique à tous les navires de 500 GT et plus, qui battent pavillon d'un pays membre (navire UE) ou qui font escale dans un port européen (navire non UE). Un IHM doit être réalisé et présent à bord :

- Des navires UE prêts pour le recyclage depuis le 31/12/16
- Des navires neufs UE depuis le 31/12/2018
- Des navires existants UE et des navires non UE faisant escale dans les ports UE à partir du 31/12/2020.

⁴ Chiffres et liste des États actualisés le 9 mars 2020 par l'OMI

Le règlement prévoit par ailleurs l'obligation pour les navires battant pavillon d'un État membre d'être démantelé dans un **chantier approuvé par la commission européenne**. La liste des chantiers approuvés⁵, mise à jour en janvier 2020, comptabilise 41 chantiers. Seuls 7 chantiers sont en dehors de l'Europe : 6 en Turquie et 1 aux États-Unis.

L'EMSA⁶ a publié des lignes directrices pour assister les armateurs dans l'application du règlement et le maintien de l'IHM à jour.

ENJEUX ACTUELS

Liste européenne

Quelques chiffres⁷

- 0,57% de la capacité maximum mondiale de recyclage est en Europe (Norvège et Royaume-Uni inclus)
- 0,45% du tonnage mondial recyclé en 2018 a été effectué en Europe (Norvège et Royaume-Uni inclus)
- 96% du tonnage mondial recyclé en 2018 a été effectué en Asie du Sud-est et en Turquie

Selon plusieurs études, notamment celle réalisée pour le compte du BIMCO⁸ en 2019⁹, les chantiers figurant aujourd'hui sur la liste européenne ne sont pas en capacité de répondre aux besoins de démantèlement de la flotte européenne entrant dans le champ du règlement 1057/2013. Seuls quelques chantiers seraient réellement en mesure ou en capacité de recycler des navires, notamment de taille Panamax. Partant du constat que plus de 90% du démantèlement mondial se répartit entre l'Inde, le Bangladesh et le Pakistan, l'accès de ces chantiers à la liste européenne est un enjeu important pour les armateurs. Certains chantiers d'Asie du Sud, notamment indiens, ont soumis leurs candidatures à la Commission européenne. D'importants progrès pour améliorer les standards sociaux et environnementaux ont été constatés sur ces chantiers. Pour autant, aucun des candidats asiatiques n'a encore été accepté. Si des freins subsistent, notamment sur la gestion des déchets dangereux ou les standards sanitaires, l'ECSA¹⁰, dont Armateurs de France partage la position, soutient le maintien d'un dialogue entre ces pays et la Commission européenne en vue d'une ouverture de la liste UE aux chantiers d'Asie du Sud-Est.

Licence de recyclage des navires

L'article 29 du règlement fait obligation à la Commission de présenter un « rapport sur la faisabilité d'un instrument financier qui faciliterait le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, accompagné, le cas échéant, d'une proposition législative ».

⁵ Disponible ici : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:32020D0095>

⁶ *European maritime safety agency*

⁷ Chiffres issus du rapport du Dr. Nikos Mikelis, "The recycling of ships", 2^e édition, octobre 2019

⁸ *Baltic and international maritime council*

⁹ Report on the European list of Ships Recycling Facilities, BIMCO, 2019

¹⁰ *European community's shipowners associations*

En 2016, [l'étude commandée par la Commission européenne](#) est publiée, elle rejette plusieurs options (sanctions, garantie de recyclage, compte de recyclage, assurance de recyclage et taxe portuaire) et en **dégage une nouvelle : la licence de recyclage des navires**. Après avoir recueilli les commentaires de plusieurs parties prenantes, la Commission **conclut que le sujet fera l'objet d'une réévaluation ultérieure**, sur la base d'une analyse de l'utilisation et des effets de la liste européenne des installations de recyclage des navires.

Fonctionnement de la licence : La licence conditionnerait l'accès aux ports européens au versement d'une contribution annuelle sous forme de consigne (recouvrée par un organisme européen) pour chaque navire (qu'il batte pavillon européen ou non). En fin de vie, deux options se présenteraient au navire :

- En cas de recyclage dans une installation agréée : les sommes collectées sont remboursées ;
- En l'absence de recyclage par une installation agréée : les sommes collectées ne sont pas remboursées.

Ce mécanisme incitatif constitue une application du principe « pollueur-payeur ».