

## **LE CONTEXTE JURIDIQUE DE LA DEMOLITION NAVALE**

**Intervention de M. Loïc ABALLEA,**  
Chef de cabinet du Secrétaire général de la mer,

Le marché du démantèlement des navires évolue en fonction de l'interaction de plusieurs facteurs.

Le plus important d'entre eux est le **montant des taux de fret**.

Le **prix de la ferraille et celui de l'acier**, liés l'un à l'autre, jouent également un rôle

**L'introduction de nouvelles normes juridiques** au plan international peut elle aussi influencer sur le volume de navires à démanteler.

Les programmes de sortie de flotte des navires citernes simple-coque adoptés ces dernières années sont là pour en témoigner.

Ces textes peuvent se traduire de façon mécanique par une augmentation ou une anticipation des sorties de flotte.

Une fois que la norme technique applicable est identifiée, une fois l'obligation de sortie de flotte est prononcée, ses conséquences en termes de marché et de calendrier balisées, il convient alors de savoir où le navire pourra être démolé.

Les textes en question -la convention de Bâle et les différents règlements communautaires ont été abordés à plusieurs reprises au cours de cette matinée.

Leur faible adaptation à la question du démantèlement des navires a déjà été mentionnée devant vous ce matin.

Il ne sera sans doute pas nécessaire de s'appesantir trop longtemps sur leur contenu mais plutôt de rechercher, notamment dans la jurisprudence communautaire, s'il existe quelque outil ou principe qui en permettrait une application efficace et raisonnable à la question de la démolition des navires.

### **1. Rappel des règles juridiques applicables au navire en fin de vie**

Différents textes internationaux ayant trait aux transferts de déchets ont été adoptés au cours des 30 dernières années.

Mais ce n'est que récemment que ce corpus juridique s'est étendu à la question des navires en fin de vie.

Les péripéties ayant entouré la fin de vie de certaines unités – Sandrien, Otapan, Clemenceau, Sea Beirut, etc.- témoignent de ce que l'extension de leur champ d'application ne se fait pas sans difficultés.

## 1.1. Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux

Les Parties à la convention de Bâle<sup>1</sup>, estimant que la question du démantèlement des navires ne faisait pas l'objet d'un traitement adéquat au plan international, ont considéré qu'un navire pouvait être également un déchet et par là même relever de cette convention<sup>2</sup>.

Ces parties ont adopté une décision (OEWG-II/4) sur les aspects juridiques du démantèlement intégral ou partiel des navires, 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 2, « 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 ».

Je rappellerai ici que cette disposition, dont le caractère hautement assertif mérite d'être souligné, n'a pas, pour autant, modifié le statut du navire en tant que tel. L'article 4-12 de la Convention de Bâle indique en effet que les navires, bien que qualifiés de déchets, continuent à bénéficier « des droits et de la liberté de navigation ».

Nous nous trouvons ici en face d'une sorte de chimère, à la fois navire, à la fois déchet.

Les navires se voient soumis à des sujétions particulières suite à l'adoption du « **Ban amendment** »<sup>3</sup>, venu modifier la convention de Bâle.

Cet amendement décide que **les mouvements transfrontaliers des déchets dangereux « ne sont autorisés qu'entre les Parties et autres Etats qui sont membres de l'OCDE, CE, Liechtenstein »**.

Ce « ban amendment » **n'est pas entré en vigueur** à ce jour, faute des ratifications nécessaires.

Mais l'Union européenne a décidé de l'appliquer aux Etats membres et a modifié sa réglementation en conséquence.

Au plan français, la **loi du 8 juillet 2003 (n° 2003-623)** a autorisé l'approbation de cet amendement qui est ainsi entré dans notre droit interne.

Il importe de souligner que cette réglementation internationale sur les déchets **ne paraît s'appliquer dans toute sa vigueur qu'aux navires étatiques**, qu'il s'agisse de navires militaires désarmés, de navires abandonnés ou saisis.

Les pratiques observées dans le monde du transport maritime ne semblent que marginalement influencées par des débats intéressants au premier chef la puissance publique.

---

<sup>1</sup> 168 Etats sont Parties à cette Convention signée à Bâle le 29 mars 1989 sous l'égide du Programme des Nations unies pour l'Environnement-PNUE et entrée en vigueur le 5 mai 1992.

<sup>2</sup> décision OEWG-II/4 portant sur la gestion écologiquement rationnelle du démantèlement des navires prise lors de la septième réunion de la Conférence des parties de la Convention de Bâle (25-29 octobre 2004)

<sup>3</sup> décision III/I prise lors de la troisième Conférence des parties, organisée à Genève le 22 septembre 1995

En effet, la décision de démantèlement d'un navire marchand, tant qu'il est navigable et/ou réparable, **ne devient définitive qu'au moment où démarre le processus de démolition**, et qu'il est donc arrivé au chantier. L'« intention de se défaire », qui caractérise la notion de déchet, n'est réalisée qu'à ce moment-là.

**L'idée même de mouvement transfrontière** de déchet s'en trouve donc battue en brèche.

**1.2. Décision C(2001)107/final du Conseil de l'OCDE concernant la révision de la décision C(92)39/final sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets destinés à des opérations de valorisation (décision de l'OCDE) afin d'harmoniser les listes de déchets avec la convention de Bâle et de réviser certaines autres exigences.**

Le périmètre de cette décision est plus étroit que celui de la convention de Bâle puisqu'il est circonscrit aux mouvements de déchets destinés **exclusivement à valorisation**.

Les déchets destinés à valorisation **peuvent être expédiés entre pays membres de l'OCDE, moyennant une procédure de contrôle à double niveau**.

Les mouvements transfrontières de déchets « classiques » relevant de la procédure de **contrôle « verte »** sont soumis à tous les contrôles existants, **normalement appliqués** aux transactions commerciales.

**Si le navire a pu comporter des substances ou déchets dangereux**, ceci ne lui interdit pas pour autant de faire l'objet d'un mouvement transfrontière au sein de l'OCDE.

Mais **ce mouvement sera encadré de façon plus rigoureuse** à travers la procédure de contrôle « orange ».

Aussi la question à laquelle il importe est-elle de savoir si le navire en fin de vie peut être considéré, dans son ensemble, comme destiné à être valorisé.

Les définitions de l'élimination et de la valorisation sont semblables à celles données par la convention de Bâle.

Et nous restons conséquemment dans la même incertitude que face à la convention de Bâle, textes écrits pour toutes choses sauf les navires.

### **1.3. Textes communautaires**

La pierre angulaire de la réglementation européenne sur les déchets est le règlement 1013/2006 du 14 juin 2006 concernant les transferts de déchets. Ce règlement est destiné à remplacer l'actuel règlement 259/93/CE et sera applicable à partir du 12 juillet prochain.

J'insisterai à ce stade sur le fait que si certains nourrissent toujours le débat sur l'applicabilité directe de la convention de Bâle, les mesures arrêtées dans le cadre de la convention de Bâle sont désormais **entrées dans l'ordonnement juridique français** par le truchement de leur intégration aux règlements communautaires traitant de la question des déchets.

S'agissant des transferts effectués **exclusivement à l'intérieur des Etats membres**,

Il ne semble pas y avoir de difficultés, au vu de l'article 33 du règlement 1013/2006, à ce que des **déchets, dangereux ou non, destinés à valorisation ou élimination, soient transférés** entre Etats membres.

En ce qui concerne **les transferts vers les pays tiers,**

Alors que la convention de Bâle s'articule autour des seules catégories déchets/déchets dangereux, le système mis en place par le règlement n°1013/2006 introduit en sus, à l'instar de la décision de l'OCDE, un critère de destination du déchet : les opérations de valorisation se distinguent ainsi de celles d'élimination.

Ainsi toute exportation au départ de la Communauté de **déchets destinés à être éliminés** est **interdite** sauf vers les pays de l'AELE qui sont également parties à la convention de Bâle.

Sont également **interdites** les exportations de la Communauté de déchets, **destinés à être valorisés** dans des pays auxquels **ne s'applique pas la décision de l'OCDE.**

A contrario, ces mêmes exportations sont **autorisées** si elles se font à destination de pays tiers auxquels la décision C(2001)107/final du **Conseil de l'OCDE s'applique.**

Il s'agit donc là d'une **duplication de la décision OCDE** qui ouvre droit à l'exportation de déchets, fussent-ils dangereux, à condition qu'ils entrent dans un processus de valorisation.

C'est en se basant sur ces dispositions que certains États membres considèrent comme admise l'exportation hors AELE de navires destinés à être démantelés.

Ils assoient leur position sur l'idée que le démantèlement d'un navire s'analyse, dans sa globalité, comme une opération de valorisation.

L'examen de la jurisprudence communautaire sur ce sujet peut conduire à une analyse différente.

## **2. Jurisprudence**

Même si le juge communautaire ne s'est **jamais prononcé** sur la question du démantèlement des navires. L'examen de sa jurisprudence sur les opérations de traitement des déchets peut néanmoins nous donner quelques lumières.

Dans un arrêt du 27 février 2002, ASA (C-6/00), la Cour a indiqué que, aux fins de l'application des textes communautaires sur le transfert des déchets, **toute opération de traitement des déchets doit pouvoir être qualifiée d'élimination ou de valorisation et une même opération ne peut être qualifiée simultanément d'élimination et de valorisation** » (point 63 de l'arrêt).

Toutefois, dans un arrêt du 3 avril 2003, SITA (C-116/03), la Cour a précisé que, si une même opération doit recevoir une seule qualification au regard de la distinction entre opération de valorisation et opération d'élimination, **en pratique, un processus de traitement des déchets peut comporter successivement plusieurs phases** de valorisation ou d'élimination.

Dans un tel cas, ce processus de traitement ne doit pas être considéré globalement comme une seule opération. **Chaque phase doit faire l'objet d'une qualification** aux fins de

l'application des textes lorsqu'elle constitue elle-même une opération distincte » (points 41 et 42 de l'arrêt).

A cet égard, la Cour a considéré que **seule la qualification de la première opération que les déchets doivent subir, postérieurement à leur transfert, est pertinente** aux fins de déterminer la finalité de ce transfert.

**Dans ces conditions**, s'il est possible de démontrer que le démantèlement des navires comporte une phase de valorisation distincte d'une phase d'élimination et que la phase de valorisation précède la phase d'élimination, il **n'apparaît pas exclu de** défendre qu'un navire à démanteler peut être transféré vers un pays membre de l'OCDE hors UE/AELE.

Dans cette hypothèse, le navire subirait à son arrivée sur son lieu de destination une opération de valorisation. La circonstance que des matières soient éliminées au cours de la seconde phase du démantèlement serait, au vu de la jurisprudence précitée, sans incidence sur la qualification de la première phase.

D'autres analyses s'appuient sur **les proportions relatives** d'opérations d'élimination et de valorisation pour considérer qu'à partir du moment où la quantité de métaux à recycler excède celle de déchets dangereux à éliminer, le recyclage du navire devrait, dans son ensemble, s'analyser comme étant une opération de valorisation.

Il est à noter qu'à la différence des juges nationaux, le juge communautaire ne s'est pas encore exprimé sur le cas des navires. Il n'a donc pas encore eu à faire application de cette « théorie du bilan » dans ses décisions ayant trait aux déchets et leur transfert, théorie dont les prémisses sont esquissés dans les conclusions du MEDD devant la Cour d'appel de Douai.

\*        \*  
          \*

Ainsi, en application de ce corpus juridique brièvement esquissé, les transferts de déchets sont soumis à un contrôle spécifique qui dépend de la nature – dangereuse ou non – des déchets ainsi que du type de traitement qu'ils subiront dans leur lieu de destination (valorisation ou élimination).

Certains juristes contestent encore, dans son principe, l'assimilation navire/déchet, tandis que d'autres se concentrent sur le point de savoir, au vu du corpus juridique international, quelle qualification peuvent recevoir les opérations de démantèlement d'un navire en fin de vie. La réponse à cette interrogation est déterminante pour connaître les pays vers lesquels un navire en fin de vie peut être expédié pour son démantèlement.

Mais l'inadaptation de ces différents textes –leur rigueur à l'encontre des navires relevant de la sphère étatique n'ayant pour égal que leur inefficacité à connaître des navires marchands–nécessite de promouvoir un instrument juridique de portée internationale, adapté aux spécificités du monde maritime.

Il ne paraît pas raisonnable, en effet, de vouloir placer plus longtemps les navires en fin de vie sous le champ d'application de textes écrits pour les limailles, les déchets hospitaliers et les fûts de 220.