



CEIS

LE DEMANTELEMENT DES NAVIRES

Un enjeu international, économique et juridique

Julia Larue

Analyste
CEIS

Les notes  stratégiques

Policy Paper
Juillet 2012

Les notes stratégiques



Les notes stratégiques
Policy Papers – Research Papers

LE DEMANTELEMENT DES NAVIRES

Un enjeu international, économique, et juridique

Julia Larue

Analyste
CEIS



CEIS est une société de conseil en stratégie et en management des risques, structurée autour de quatre pôles de compétences. Notre vocation est d'assister nos clients dans leur développement en France et à l'international et de contribuer à la protection de leurs intérêts. Pour cela, nous associons systématiquement vision prospective et approche opérationnelle, maîtrise des informations utiles à la décision et accompagnement dans l'action. Riches d'expertises variées, nos 80 consultants interviennent dans les secteurs de l'énergie, de la défense et sécurité, du transport et de la logistique, des industries de transformation, de l'agro-alimentaire, de la finance et des services, en France et à l'étranger.

Veille, études, conseils, accompagnement stratégique : retrouvez nos offres et nos compétences sur

www.ceis.eu

Les idées et opinions exprimées dans ce document n'engagent que leur auteur et ne reflètent pas nécessairement la position de la Société CEIS.

Le démantèlement des navires, un enjeu international, économique et juridique

Mondialisation et maritimisation sont devenues deux réalités indissociables. La maîtrise croissante de l'espace maritime par l'homme a fortement favorisé l'interconnexion des peuples et le développement du commerce. Aujourd'hui 90% du commerce mondial transite par voie maritime et près des deux tiers de la population mondiale vivent à moins de 80 kilomètres des côtes. Ainsi, la mer a-t-elle contribué à faire du monde un « village planétaire » pour reprendre l'expression employée par Marshall McLuhan.

Du fait de son exploitation croissante et de l'espace de liberté qu'elle représente, la mer est également devenue un nouveau défi environnemental. Le Grenelle de la mer de 2009 a d'ailleurs rappelé la nécessité de « réguler les activités maritimes largement mondialisées » et de « valoriser durablement des ressources indispensables aux besoins futurs »¹. A ce titre, l'activité de démantèlement des navires illustre parfaitement les répercussions environnementales d'une économie qui se mondialise. Le scandale du démantèlement du *Clemenceau* (dit coque Q790), encore dans toutes les mémoires, a pleinement mis en lumière la nouvelle division du travail qui structure ce domaine d'activité stratégique. Jusqu'au début des années 1960 en effet, la déconstruction des navires constituait une activité marginale et s'effectuait dans les pays industrialisés tels que l'Allemagne, les Etats-Unis ou l'Angleterre. Aujourd'hui, 90% des navires sont démantelés dans les pays d'Asie du Sud, parfois peu enclins au respect des normes environnementales.

Chaque année, entre 5 et 10 millions de tonnes de bateaux sont recyclés dans le monde.² Les chantiers asiatiques offrant des conditions beaucoup plus intéressantes que leurs concurrents étrangers, les propriétaires occidentaux font délibérément le choix de leur confier leurs navires en fin de vie. Les cimetières à bateaux se multiplient en Inde, au Bangladesh, au Pakistan et en Chine, au mépris des conventions internationales relatives au droit du travail et à la protection de l'environnement. La démolition navale est bel et bien un sujet sensible, qui pose la

¹ http://www.legrenelle-environnement.fr/IMG/pdf/LIVRE_BLEU_Grenelle_Mer.pdf

² http://www.sgmer.gouv.fr/IMG/pdf/Rapport_de_la_Mission_interministerielle_sur_le_demantelement_des_navires_civils_et_militaires_MIDN_.pdf, p. 8

question des relations entre Nord et Sud. Parvenir à un système économiquement viable pour chacun et à un démantèlement propre et sûr dans les chantiers asiatiques est un défi qui concerne à la fois les pays occidentaux et ceux en développement. Comment parvenir à un tel compromis ?

Il semble important, en premier lieu, de comprendre pour quelles raisons ce marché échappe indéniablement aux pays développés. Cette étude succincte propose donc un état des lieux général, en démontrant en quoi les circonstances économiques facilitent le démantèlement en Asie du Sud. Ce constat lourd de sens permet de s'intéresser dans un deuxième temps aux adaptations juridiques initiées par la communauté internationale afin de faire de cette activité mondialisée une filière économique vertueuse.

* * *

Le sort des bateaux en fin de vie représente une contrainte pour leur propriétaire. En général, la perte de la qualité de navire dépend de la volonté du propriétaire de s'en séparer dès qu'il estime qu'il n'est plus intéressant pour le marché de l'occasion. Ce faisant, certains bateaux sont abandonnés dans des enceintes portuaires, brûlés ou pire, sabordés en mer. Lorsque l'opération s'avère rentable pour le propriétaire, le navire est revendu à des chantiers, très souvent par l'intermédiaire de courtiers, en vue d'être démolis. Des matériaux, tels que l'acier des coques, en sont extraits puis recyclés. Le tarif d'achat se négocie en fonction du prix des matériaux récupérés. Et force est de constater que les pays asiatiques sont prêts à offrir davantage aux armateurs que les pays développés.

Des circonstances économiques favorables aux pays d'Asie du Sud

Les principaux chantiers de démantèlement asiatiques se situent à Alang en Inde, à Chittagong au Bangladesh, en Chine, aux Philippines et au Vietnam. La délocalisation des chantiers dans ces régions est stimulée par la forte demande en acier de ces pays, manifestant leurs besoins en matière de constructions d'infrastructures. Le démantèlement leur permet de mettre en place un marché intérieur pour l'acier de récupération, revendu à des industriels. Par conséquent, la déconstruction navale obéit à une logique de marché puisque le prix de la tonne

d'acier est trois fois plus élevé en Asie qu'en Europe³. La demande y étant suffisamment forte, l'intérêt pour les armateurs de confier leurs navires à des chantiers européens est relativement faible. Près de la totalité de l'acier utilisé par le Bangladesh est ainsi issu des navires en fin de vie.⁴

D'autre part, les normes sanitaires et environnementales sont quasi-inexistantes sur ces chantiers asiatiques. Cette différence d'exigence avec les chantiers européens explique que les exploitants d'Asie du Sud soient en mesure de proposer des prix nettement plus compétitifs. Le manque de moyens et de volonté de la part des autorités en matière de protection de l'environnement et des travailleurs laisse les propriétaires de chantiers libres de ne pas respecter des contraintes coûteuses. Pourtant, la totalité des navires en fin de vie contiennent des substances dangereuses telles que l'amiante, le plomb ou les restes d'hydrocarbures.⁵ Rappelons que les bateaux sont démontés dans et hors de l'eau selon les marées. Faute d'équipements adéquats, la contamination des eaux et sols aux alentours des plages de déconstructions est inévitable. Les conséquences sont multiples et diverses : bouleversement des écosystèmes, contamination de la faune aquatique et des nappes phréatiques...⁶ De leur côté, les travailleurs ne sont pas épargnés. L'hostilité du milieu rend les accidents très courants du fait des explosions liées aux hydrocarbures et à l'absence de dispositif de lavage et de protection, et les expositions aux maladies pulmonaires sont importantes.⁷ Les travailleurs transportent pieds nus les morceaux d'épaves et ne reçoivent ni formation ni équipement nécessaires pour évoluer dans un tel environnement. Ces conditions de travail sont d'autant plus déplorables que la démolition navale est considérée comme l'un des secteurs les plus dangereux par l'OIT.⁸ Cependant, les mesures de protection, d'hygiène et de sécurité varient d'un chantier à l'autre, et il convient en l'espèce donc de se garder de toute généralisation.

Enfin, les chantiers sont généralement situés dans les pays les plus pauvres en raison de leur abondante main-d'œuvre disponible. Cette dernière est en effet très faiblement rémunérée et accepte malgré tout des conditions de travail extrêmement

³ http://www.ifmer.org/assets/documents/files/lu_presse/ludanslapresse_vallat_avril2006.pdf, p.2

⁴ http://www.armateursdefrance.org/05_carnet/02_dossier/150606/Quelle_retraite_pour_le_Clemenceau.pdf

⁵ http://europa.eu/legislation_summaries/other/128192_fr.htm

⁶ http://www.cdmt.droit.univ-cezanne.fr/fileadmin/CDMT/Documents/Memoires/Memoire_MDMT_06-07_-_P.Y._BELLONE.pdf, p. 63-64

⁷ http://www.fidh.org/IMG/article_PDF/article_a2912.pdf, p.2

⁸ http://www.monde-diplomatique.fr/IMG/pdf/report_fra.pdf, p.12-13

difficiles. Ces types d'emplois sont en fait fortement recherchés car ils se révèlent bien plus rentables que les emplois agricoles. A titre d'exemple, en Inde, le salaire moyen d'un employé agricole s'élève à 1000 roupies par mois (soit 15 euros), contre environ 2500 roupies (37 euros) pour un ouvrier des chantiers de la baie d'Alang.⁹ Bien que ce revenu soit extrêmement faible compte-tenu de la dangerosité de l'activité, les propriétaires de chantiers n'ont que peu de mal à se procurer de la main d'œuvre motivée. La pression exercée sur les travailleurs est considérable dans la mesure où ces derniers ne possèdent ni contrat de travail ni assurances, leur salaire variant continuellement.¹⁰ L'insécurité de l'emploi est donc omniprésente. Néanmoins, l'activité de démantèlement représente une source de revenu importante pour les pays d'Asie du Sud. La faire cesser équivaldrait à une catastrophe économique pour des dizaines de milliers de travailleurs.

Au total, l'absence d'infrastructures de gestion de la pollution et de protection des employés d'un côté, et le recours à une main d'œuvre peu exigeante de l'autre, font fortement diminuer les coûts de production. Le facteur géographique, quant à lui, apporte la dernière justification de l'implantation des chantiers de démolition navale dans la région. Il est vrai que les plages du littoral de l'océan Indien sont propices à une activité qui nécessite des tirants d'eau réduits, permettant aux navires de s'échouer à marée haute. De plus, le climat étant relativement clément, les travaux de déconstruction peuvent avoir lieu en continu durant toute l'année. Puis, dans la mesure où les chantiers sont localisés à proximité des grandes routes maritimes desservant l'Orient, les armateurs ont bien souvent la possibilité de rentabiliser une dernière fois leur navire avant son démantèlement.¹¹

Une activité très peu rentable en Europe

Le démantèlement dans les pays européens est bien plus contraignant. Les entreprises concernées doivent se plier à certaines obligations quant à l'extraction et au recyclage de matériaux dangereux tels que l'amiante, présents dans les carcasses de navires. Les installations de déconstruction ont par conséquent

⁹http://www.cdmt.droit.univ-cezanne.fr/fileadmin/CDMT/Documents/Memoires/Memoire_MDMT_06-07_-_P.Y._BELLONE.pdf, p.75

¹⁰<http://www.ethique-economique.fr/uploaded/dechezlepretre-copie1.pdf>, p.14

¹¹http://www.cdmt.droit.univ-cezanne.fr/fileadmin/CDMT/Documents/Memoires/Memoire_MDMT_06-07_-_P.Y._BELLONE.pdf, p.82

considérablement diminué ces vingt dernières années et les capacités de démantèlement « écologiquement rationnelles » disponibles en Europe et dans les pays de l'OCDE ne permettent en réalité que de gérer les navires d'Etat¹². Seuls les navires de faible tonnage (inférieurs à 5000 tonnes) peuvent être démantelés au sein de l'UE, excluant ainsi les porte-avions, les porte-hélicoptères, les pétroliers ravitailleurs et les cargos de grosse taille.

Dans une optique de protection de l'environnement, les pays occidentaux ont fait le choix d'une déconstruction horizontale des bateaux, c'est-à-dire pont par pont. Cette technique est moins génératrice d'accidents mais elle nécessite en contrepartie des moyens de levage importants. La déconstruction verticale réalisée par tranches, telle que proposée par les pays sud-asiatiques, apparaît donc comme la solution de facilité pour de nombreux propriétaires.¹³ De surcroît, l'absence en Europe de filière de démantèlement de navire de grande envergure s'explique également par la faible demande en ferraille sur le continent. En effet, contrairement à l'Asie qui produit de l'acier à partir de ferraille, la majorité des pays européens ont opté pour une sidérurgie haut de gamme avec un acier produit à partir du minerai de fer. La création d'infrastructures de déconstruction navale en Europe créerait un surplus de ferraille qu'il faudrait réexporter.¹⁴

Il faut néanmoins s'attendre à une très prochaine augmentation significative des navires à démanteler, pouvant durer jusqu'en 2020. Le niveau élevé des taux de fret depuis 2003 retarde la démolition des navires, et la moyenne d'âge des bateaux envoyés à la casse est consécutivement passée de 25 à 35 ans en quelques années.¹⁵ Aussi, suite aux naufrages de l'*Erika* en 1999 puis du *Prestige* en 2002, une nouvelle réglementation européenne a été mise en place, qui restreint l'accès des pétroliers à simple coque aux ports de l'UE. Le retrait définitif de ces navires, effectif en 2015, va accroître les besoins en démantèlement, d'où la nécessité croissante de rendre le système international de démantèlement plus « vertueux ». A première vue, la création d'une filière européenne de démantèlement propre pourrait avoir certains atouts. Dans son rapport d'information présenté en 2007, la députée

¹² http://europa.eu/legislation_summaries/other/128192_fr.htm

¹³ <http://cenj.ehess.fr/docannexe.php?id=187>, p.32-33

¹⁴ <http://www.assemblee-nationale.fr/12/pdf/rap-info/i3609.pdf>, p. 40

¹⁵ [http://www.sgmer.gouv.fr/IMG/pdf/Rapport_de_la_Mission_interministerielle_sur_le_demantelement_des_navires_civils_et_militaires_MIDN .pdf](http://www.sgmer.gouv.fr/IMG/pdf/Rapport_de_la_Mission_interministerielle_sur_le_demantelement_des_navires_civils_et_militaires_MIDN.pdf)

Marguerite Lamour indique les limites d'une filière française, et recommande la mise en place d'une filière européenne au sein de laquelle la France pourrait jouer un rôle important, via la mise à disposition de ses sites industriels. A cet égard, l'annexe 3 du Rapport du Secrétariat de la mer sur l'Évaluation de l'offre française de démantèlement des navires en fin de vie présente une analyse des sites potentiels de chacune des façades maritimes. A ce jour, cependant, aucun n'est opérationnel pour gérer la déconstruction de navires de grosses tailles, et chaque chantier possède sa propre technique de démantèlement.¹⁶ En outre, les financements manquent et les industriels semblent peu réactifs concernant le projet. C'est pourquoi, comme le propose la mission parlementaire de 2010 sur le démantèlement des navires, il pourrait être judicieux de créer un fonds européen concernant la démolition des navires de commerce. Ce fonds faciliterait l'instauration d'une filière européenne, en incitant les armateurs à confier leurs bateaux à des sites certifiés.¹⁷

Reste cependant que « l'émulation vertueuse » a ses limites. L'activité de démantèlement représente en effet une source importante de revenus pour les pays d'Asie du Sud. Et malgré le fait que les ONG de défense des droits de l'homme et de protection de l'environnement s'insurgent contre ce déni de responsabilité de la part des propriétaires de bateaux et des gouvernements occidentaux, il ne s'agit pas de priver ces pays en développement d'un tel apport économique. La mise en route d'une filière de déconstruction européenne étant encore incertaine, la solution semble se trouver dans l'encadrement juridique du démantèlement hors d'Europe.

Etat des lieux du cadre juridique en vigueur

Force est de constater que le caractère inégalitaire de la division du travail nord-sud en matière de démantèlement de navires se révèle être une situation rentable pour tous, chaque partie y trouvant son compte. C'est la raison pour laquelle les Etats occidentaux tentent de normaliser le développement de cette activité en Asie en développant des instruments juridiques contraignants du point de vue du respect de l'environnement et du droit du travail. Mais la recherche d'un cadre juridique efficace s'avère quelque peu tâtonnante, dans la mesure où les

¹⁶ http://www.sgmer.gouv.fr/IMG/pdf/Rapport_SG_Mer_demantelement.pdf, p. 15

¹⁷ <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/104000352/0000.pdf>, p.12

responsabilités de nombreux acteurs se recoupent dans le processus de démolition d'un navire.

Le socle juridique existant aujourd'hui repose essentiellement sur la Convention sur le contrôle des mouvements transfrontières des déchets dangereux et de leur élimination, dite Convention de Bâle. Signée en 1989 sous l'égide du Programme des Nations unies pour l'Environnement, son objectif est triple. Il s'agit tout d'abord de réduire la production de déchets dangereux et de multiplier les infrastructures de traitement. Le texte vise également à maîtriser les mouvements de déchets par la mise en place de procédures d'information entre les Etats émetteurs, les Etats de transit et ceux de destination. Enfin, elle affirme le droit pour un Etat de refuser l'importation de déchets sur son territoire afin de prévenir des transferts illicites notamment vers les pays en voie de développement.¹⁸ Entrée en vigueur en 1992, la Convention de Bâle est complétée trois ans plus tard par le « Ban Amendment ». Ce dernier n'autorise les transferts de déchets dangereux pour leur élimination ou leur valorisation qu'entre Etats de l'OCDE.¹⁹ Rappelons que selon les termes de la Convention de Bâle, un navire est considéré comme un déchet dès lors que son propriétaire a l'intention de s'en défaire. Il est donc considéré comme un déchet dangereux s'il contient des substances dangereuses. Dans ce cas, le navire ne pourra être exporté vers un pays non membre de l'OCDE que lorsqu'il aura été dépollué.

L'Union européenne s'est engagée avec exemplarité dans cette démarche de démantèlement écologiquement rationnel. Le règlement communautaire n°1013/2006 relatif au transfert de déchets, directement applicable depuis 2007, fixe les procédures et régimes de contrôles en fonction de l'origine, de la destination et de l'itinéraire du déchet transféré. Le but de ce règlement est avant tout d'harmoniser les règles applicables aux mouvements internationaux de déchets dans la mesure où il incorpore au droit communautaire la Convention de Bâle ainsi que le « Ban amendment ».²⁰ Par ailleurs, en mai 2007, la Commission européenne publie le Livre vert sur l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires et propose ainsi

¹⁸ http://www.sgmer.gouv.fr/IMG/pdf/2007-04-17_-_Annexes_rapport_MIDN.pdf, p. 36

¹⁹ <http://www.basel.int/Implementation/LegalMatters/BanAmendment/tabid/1484/Default.aspx>

²⁰ http://www.legifrance.gouv.fr/content/download/2750/19393/version/1/file/ei_recyclage_navires_hongkong_cm_25.04.2012.pdf, p.2

un certain nombre d'options ouvrant la voie à une déconstruction viable sur le plan environnemental et social (augmentation des contrôles par les autorités portuaires européennes, coopération plus étroite avec les pays tiers de transit ou de destination des navires en fin de vie)²¹ .

La Convention de Bâle peut être considérée comme une innovation environnementale dans la mesure où 179 Etats en sont parties²². Néanmoins, le texte comporte de nombreuses failles et l'amendement de 1995 qui prévoit l'interdiction totale des flux de déchets dangereux vers les pays en développement, n'est toujours pas entré en vigueur faute de ratifications suffisantes. La Convention ne traite pas spécifiquement des navires, elle ne propose pas de critères précis permettant de qualifier un bateau de déchet dangereux et ne prévoit rien en matière de protection salariale. Par ailleurs, le texte est bien souvent détourné par la pratique du dépavillonnement car il est relativement facile pour les armateurs d'immatriculer leurs navires dans des Etats non parties à la Convention. Enfin, les notions propres à la Convention de Bâle telles que les concepts d'Etat d'exportation, d'importation et de transit, sont difficilement applicables à l'exportation d'un navire aux fins de son démantèlement du fait de son caractère mobile.²³ La Convention de Bâle se révèle donc en partie inadaptée aux activités de démantèlement naval. C'est pourquoi les Etats ont choisi d'élaborer une convention internationale spécifique sous l'égide de l'Organisation Maritime Internationale (OMI).

La convention de Hong Kong, un instrument juridique prometteur

Le fiasco médiatique causé par le porte-avions *Clemenceau* a permis à la communauté internationale de s'attaquer au problème des bateaux en fin de vie avec davantage de sérieux. Dès 2002, année de son déclassement officiel, toutes les étapes de la procédure de démantèlement de ce fleuron de la Marine française ont été attaquées. Pourtant, la gestion du dossier *Clemenceau* avait constitué au départ une démarche exemplaire. La France s'était engagée à trouver une solution dans les

²¹ http://europa.eu/legislation_summaries/other/128192_fr.htm

²² <http://www.basel.int/Countries/StatusofRatifications/PartiesSignatories/tabid/1290/Default.aspx>

²³ http://www.legifrance.gouv.fr/content/download/2750/19393/version/1/file/ei_recyclage_navires_hongkong_cm_25.04.2012.pdf, p.2

meilleures conditions, ce qui laissait entrevoir de réelles perspectives environnementales.²⁴ Les déboires de ce navire auront donc alerté les Etats et l'opinion publique sur les pratiques actuelles de démantèlement. Mais rappelons que le *Clemenceau* est un navire d'Etat, et que par conséquent, la responsabilité du démantèlement revient au gouvernement, l'obligation politique imposant une démarche vertueuse. S'agissant des bâtiments civils, seules des réglementations internationales efficaces peuvent s'imposer aux navires. C'est pourquoi la Mission interministérielle relative au démantèlement des navires civils et militaires en fin de vie, commandée par le Premier ministre français de l'époque, conclut son rapport de 2007 en soulignant l'importance d'une convention rédigée sous l'égide de l'OMI.²⁵

Ainsi, le 15 mai 2009, la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires est adoptée au sein de l'OMI. Ce nouvel instrument juridique est le fruit de trois années de réflexions portées par un groupe de travail constitué de membres de l'Organisation Internationale du Travail, de l'OMI et du secrétariat permanent de la Convention de Bâle. Il répond à la volonté des Etats industrialisés d'agir selon des méthodes de démantèlement compatibles avec ces trois organisations internationales. L'ambition poursuivie par la Convention de Hong Kong est de parvenir à « *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* »²⁶.

Le caractère novateur de ce texte repose sur le fait que les navires sont concernés durant toute la durée de leur cycle de vie et que les dispositions s'appliquent également pour les bateaux battant pavillon d'un Etat non signataire dès lors qu'il fait escale dans un port d'un Etat partie.²⁷ Chaque bateau est donc soumis à des contrôles étatiques réguliers depuis sa conception jusqu'à son recyclage afin d'assurer un démantèlement propre et sûr. Par exemple, certains produits sont interdits dès la fabrication du navire et un inventaire des matériaux dangereux doit

²⁴http://www.armateursdefrance.org/05_carnet/02_dossier/150606/Quelle_retraite_pour_le_Clemenceau.pdfp.28

²⁵http://www.cdmtdroit.univ-cezanne.fr/fileadmin/CDMT/Documents/Memoires/Memoire_MDMT_06-07_-_P.Y._BELLONE.pdf, p.95

²⁶ Convention de Hong Kong, article 1-1

²⁷ <http://s3.e-monsite.com/2010/12/04/58931190conventions-de-Hong-Kong-pdf.pdf>

être tenu à jour. D'autre part, des mesures de contrôles très strictes sont prévues à l'égard des installations de démantèlement qui doivent notamment établir un plan de recyclage par navire et permettre le retrait des matières dangereuses en toute sécurité. Enfin, un régime de sanction est envisagé afin que la Convention soit réellement contraignante.

L'évolution est encourageante et il semble que la communauté internationale s'achemine vers un système de démantèlement des navires plus responsable. Cependant, ce processus demeure lent. S'il est vrai que la Convention de Hong Kong propose un cadre nouveau et optimiste, rappelons qu'elle n'entrera en vigueur que 24 mois après sa ratification par 15 Etats représentant au moins 40% de la flotte mondiale et dont les capacités de recyclage s'élèvent à 3% de leur flotte. A l'heure actuelle, seuls 5 Etats, dont la France, ont signé cette convention et aucun ne l'a encore ratifiée. Autrement dit, l'application de cet instrument va se faire attendre.

Le processus est en marche du côté européen puisqu'en mars 2012 la Commission a proposé un nouveau règlement contraignant les navires battant pavillon d'un pays de l'UE à être recyclés dans « des installations plus sûres pour les travailleurs et écologiquement rationnelles²⁸ ». Cette décision vise à mettre en œuvre rapidement la Convention de Hong Kong sans attendre sa ratification ni son entrée en vigueur. Le gouvernement français, pour sa part, a également souhaité adopter une démarche exemplaire. En effet, un projet de loi autorisant la ratification de la Convention de Hong Kong a été déposé par le ministre des Affaires étrangères le 27 juin 2012²⁹. La discussion de ce projet de loi a d'ailleurs été inscrite à l'ordre du jour de la session extraordinaire de juillet 2012. Ainsi, la France pourrait devenir le premier Etat à ratifier la Convention de Hong Kong sur le démantèlement des navires.

Force est de constater que le démantèlement des navires en fin de vie constitue un sujet complexe, interrogeant à la fois le contexte économique mondial, les droits du travail et la protection de l'environnement. Le fait est que les capacités

²⁸ <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/12/310&format=HTML&aged=0&language=FR&guiLanguage=en>

²⁹ <http://www.assemblee-nationale.fr/14/pdf/projets/pl0008.pdf>

de recyclage des navires disponibles dans les pays de l'OCDE sont insuffisantes, et ne peuvent aujourd'hui rivaliser avec le gigantisme des chantiers asiatiques. En outre, faire cesser cette activité en Asie du Sud serait une catastrophe économique dans la mesure où cette activité sous-payée constitue le principal gagne-pain de dizaines de milliers de travailleurs. La coopération multilatérale et l'accompagnement progressif de ces pays, via le transfert de technologies par exemple, sont indispensables afin d'aider les chantiers de démantèlement à atteindre les minima internationaux. Il convient également d'explorer les solutions permettant éventuellement aux pays occidentaux de s'inscrire dans une chaîne de la valeur qui leur échappe. Les Etats occidentaux et asiatiques ont donc une responsabilité partagée, celle de transformer cette activité en un système international viable et vertueux. L'option juridique apparaît comme une solution plausible et, à cet égard, l'entrée en vigueur de la Convention de Hong Kong permettrait de combler un vide non négligeable en la matière, tout en proposant une réponse adaptée à ce problème mondial. Néanmoins, il convient de rappeler que, comme toujours, le droit international dépend du bon vouloir d'Etats souverains et de leur acceptation à se soumettre à des règles contraignantes.



les notes **σ**tratégiques

Déjà parus :

L'assistance militaire à des armées étrangères, l'avenir de l'action indirecte

Military and Security Assistance for foreign partners : the future of Indirect action

Enjeux caucasiens

L'avenir du programme F35/JSF

Les défis de l'agriculture durable

A paraître prochainement :

Politique et numérique, la question de la légitimité

Le format de l'aviation de combat : le cas français

Compagnie Européenne d'Intelligence Stratégique (CEIS)
Société Anonyme au capital de 150 510 € - SIRET : 414 881 821 00022 – APE :
741 G
280 boulevard Saint Germain – 75007 Paris - Tél. : 01 45 55 00 20 – Fax : 01
45 55 00 60
Tous droits réservés

les notes stratégiques