

**La fin de vie des navires, les prérogatives et les obligations des États :**  
**présentation des conventions**  
**de Nairobi (2007), de Hong-Kong (2009) et de Bâle (1989)**

---

Gaël PIETTE

Professeur à l'Université de Bordeaux

Société de Législation Comparée, 2 février 2021

---

Autrefois, la question de la fin du navire ne se posait pas. Le navire en fin de vie était purement et simplement coulé. S'agissant de navires en bois et sans moteur, la pollution était insignifiante et la nature faisait son oeuvre pour décomposer l'épave.

La fin de vie du navire est devenue une question fondamentale du droit maritime sous l'effet de plusieurs facteurs. D'abord, les navires sont construits et équipés de matières plus polluantes qu'auparavant. Ensuite, les épaves se décomposent beaucoup plus lentement, ce qui accroît les risques pour la navigation. Enfin, les navires sont de plus en plus nombreux et de plus en plus grands.

Trois conventions internationales peuvent concerner la fin de vie du navire:

- la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, adoptée le 22 mars 1989. Entrée en vigueur le 5 mai 1992, elle a été ratifiée par 188 Etats.

- la Convention de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, adoptée le 18 mai 2007. Entrée en vigueur le 14 avril 2015, elle a été ratifiée par 55 Etats, représentant 77,26 % du tonnage mondial.

- la Convention de Hong-Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, adoptée le 15 mai 2009. Ratifiée par 15 Etats, représentant 29,62 % du tonnage mondial, elle n'est pas encore entrée en vigueur.

C'est trois conventions ont des objets différents: les mouvements transfrontières des déchets pour celle de Bâle, les épaves pour celle de Nairobi et le démantèlement des navires pour celle de Hong-Kong. Il est important de souligner ici qu'au contraire de Nairobi et de Hong-Kong, la Convention de Bâle n'est pas une convention de droit maritime. Et d'ailleurs, elle est assez mal adaptée aux navires, ne serait-ce que parce qu'en définissant les « Etats concernés » comme l'Etat

d'importation, l'Etat d'exportation et les Etats de transit, elle ignore les entités étatiques habituelles du droit maritime (Etat du pavillon, Etat du port, etc.)<sup>1</sup>.

Pour comprendre les prérogatives et les obligations que ces trois conventions accordent et font peser sur les Etats parties, il convient de remarquer qu'elles répondent à des objectifs qui ne sont pas strictement identiques. Un objectif commun se dégage: celui de la protection de l'environnement. Les trois conventions, dans leur Préambule, précisent en effet que les mouvements de déchets, les épaves ou le démantèlement des navires sont susceptibles de causer des dommages à l'environnement. Mais ces conventions poursuivent également d'autres objectifs, qui diffèrent selon le texte. Nairobi vise à protéger la navigation maritime contre les épaves dangereuses. Hong Kong vise la protection des ouvriers des chantiers de démolition. Bâle vise la protection de la santé des habitants des Etats importateurs de déchets.

Ces points communs et ces différences se retrouvent dans les prérogatives et les obligations des Etats dans ces trois conventions: les prérogatives sont variables (I) tandis que les obligations sont très comparables (II).

## **I. Des prérogatives variables**

La Convention de Bâle accorde des prérogatives étendues aux Etats (A), tandis que les Conventions de Nairobi et de Hong Kong les encadrent davantage (B).

### ***A. Des prérogatives étendues dans la Convention de Bâle***

L'article 4.1 de la Convention accorde aux Etats le droit de refuser l'importation de déchets. Ce refus peut être général ou spécial. Il est général, lorsque l'Etat interdit l'importation de déchets et notifie cette interdiction aux autres Etats parties. Cette interdiction peut être totale ou partielle (art. 13.2.c). Le refus est spécial, lorsque l'Etat n'a pas interdit l'importation de déchets selon la procédure qui vient d'être décrite, mais qu'informé par un Etat exportateur d'un mouvement de déchets, il ne donne pas par écrit son accord spécifique pour l'importation de ces déchets.

La prérogative octroyée est ainsi très large et très importante, puisqu'elle peut permettre à un Etat de refuser toute importation de déchet à titre général.

Cette prérogative s'explique certainement par l'objectif principal de la Convention de Bâle: il s'agit de permettre aux Etats importateurs de se protéger, ces Etats étant souvent des pays en développement (Cf. préambule: « Reconnaissant également le sentiment croissant favorable à l'interdiction des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination dans

---

<sup>1</sup> D. GUILLARD, « La problématique juridique du démantèlement des navires », Rev. juridique de l'environnement, 3/2007, p. 311 ; B. TOURE, « Le démantèlement des navires en fin de vie », RD transp., fév. 2008, p. 11.

d'autres Etats, en particulier dans les pays en développement »). Existe ici une véritable opposition entre pays développés et pays en développement, afin d'éviter que les premiers envoient leurs déchets dans les seconds. Ceci explique la prérogative très forte reconnue par la Convention.

Il est vrai qu'un raisonnement identique aurait pu être mené au sujet du démantèlement des navires, puisque les compagnies maritimes sont généralement établies dans des pays développés et les chantiers de démantèlement sont surtout implantés en Chine, Pakistan, Inde et Bangladesh. Mais la Convention de Hong Kong n'a pas adopté une telle démarche.

### ***B. Des prérogatives encadrées dans les Conventions de Nairobi et Hong Kong***

Dans ces deux conventions, l'Etat a des prérogatives, mais elles sont très encadrées.

Dans la convention de Nairobi, c'est au sujet des épaves dangereuses que l'Etat affecté dispose de prérogatives. Un Etat partie peut prendre des mesures en ce qui concerne l'enlèvement d'une épave dangereuse (art. 2.1). En effet, il pourra alors fixer un délai raisonnable dans lequel le propriétaire inscrit doit enlever l'épave, et l'informer par écrit du délai fixé en lui précisant que s'il n'enlève pas l'épave dans ce délai, l'Etat pourra lui-même enlever l'épave aux frais du propriétaire. L'Etat affecté peut également intervenir immédiatement dans le cas où le danger deviendrait particulièrement grave, en informant auparavant le propriétaire par écrit.

En outre, lorsque le propriétaire de l'épave conclut un contrat d'enlèvement, l'Etat affecté peut en fixer les conditions.

Ces prérogatives paraissent donc particulièrement étendues, mais elles sont en réalité très encadrées. D'abord, les mesures prises par l'Etat « doivent être proportionnées au danger » que présente l'épave (art. 2.2). Ensuite, l'article 2.3 stipule que « Ces mesures ne doivent pas aller au-delà de celles qui sont *raisonnablement nécessaires* pour enlever une épave qui présente un danger et elles doivent *prendre fin dès que l'épave a été enlevée*; elles ne doivent *pas porter atteinte de manière injustifiée* aux droits et intérêts d'autres Etats, y compris l'Etat d'immatriculation du navire, et de toute personne physique ou morale intéressée »<sup>2</sup>. Enfin, lorsque l'Etat fixe les conditions du contrat d'enlèvement, c'est uniquement « dans la mesure nécessaire pour s'assurer que l'opération se déroule d'une manière qui respecte les aspects liés à la sécurité et à la protection du milieu marin ». Et lorsque les opérations d'enlèvement ont commencé, l'Etat affecté ne peut intervenir que dans la mesure nécessaire pour s'assurer que ces opérations se déroulent efficacement, et d'une manière qui respecte les aspects liés à la sécurité et à la protection du milieu marin (art. 9.4 et 9.5). La Convention de Nairobi a donc entendu limiter les prérogatives des Etats à ce qui est strictement nécessaire ou raisonnable.

---

<sup>2</sup> Nous soulignons.

Dans la convention de Hong Kong, l'Etat du port peut procéder à une inspection du navire pour vérifier que celui-ci satisfait aux exigences de la Convention. Mais une telle inspection se limite à vérifier qu'il y a à bord un certificat international en cours de validité attestant que le navire possède un inventaire des matières potentiellement dangereuses ou bien un certificat international en cours de validité attestant que le navire est prêt pour le recyclage. Une inspection plus approfondie n'est possible que si le navire ne possède pas de certificat en cours de validité ou s'il existe de bonnes raisons de penser le navire ne tient pas à jour son inventaire des matières potentiellement dangereuses ou que son état ne correspond pas à cet inventaire.

De même, pour la recherche des infractions, un Etat partie peut demander à un autre de procéder à une inspection d'un navire ou d'une installation de recyclage, mais seulement s'il dispose de suffisamment de preuves d'une infraction aux dispositions de la Convention (art. 9). Ce n'est qu'après cette inspection que l'Etat pourra prendre des dispositions pour mettre en garde le navire, le retenir, ordonner son départ ou l'exclure de ses ports.

Ces limites aux prérogatives des Etats dans ces deux conventions s'expliquent par la volonté de ne pas porter atteinte aux intérêts d'autres Etats ou de toute personne physique ou morale intéressée (Nairobi, art. 2.3) ou de ne pas entraver l'activité du navire ou de l'installation de recyclage (Hong Kong, art. 8, 9.2 et 9.4).

## **II. Des obligations comparables**

Si elles diffèrent sur l'étendue des prérogatives octroyées aux Etats, les trois Conventions étudiées prévoient de nombreuses obligations, relativement comparables, à la charge des Etats parties. Ces obligations peuvent être regroupées en obligations de vigilance (A) et obligations de coopération (B).

### ***A. Les obligations de vigilance***

De nombreux textes mettent à la charge des Etats des obligations qui peuvent se regrouper sous cette terminologie de vigilance. Il n'est évidemment pas question d'être exhaustif, car cela serait fastidieux. Mais il est possible de donner quelques exemples.

Dans la convention de Bâle, chaque Etat partie doit (art. 4.2):

- Veiller à ce que la production de déchets dangereux et d'autres déchets à l'intérieur du pays soit réduite au minimum, compte tenu des considérations sociales, techniques et économiques
  
- Assurer la mise en place d'installations adéquates d'élimination (qui devront, dans la mesure du possible, être situées à l'intérieur du pays) en vue d'une gestion écologiquement rationnelle des déchets dangereux et d'autres déchets en quelque lieu qu'ils soient éliminés ;

-Veiller à ce que les personnes qui s'occupent de la gestion des déchets dangereux ou d'autres déchets à l'intérieur du pays prennent les mesures nécessaires pour prévenir la pollution résultant de cette gestion et, si une telle pollution se produit, pour en réduire au minimum les conséquences pour la santé humaine et l'environnement ;

-Veiller à ce que les mouvements transfrontières de déchets dangereux et d'autres déchets soient réduits à un minimum compatible avec une gestion efficace et écologiquement rationnelle desdits déchets et qu'ils s'effectuent de manière à protéger la santé humaine et l'environnement contre les effets nocifs qui pourraient en résulter ;

-Exiger que les renseignements sur les mouvements transfrontières proposés de déchets dangereux et d'autres déchets soient communiqués aux Etats concernés, pour qu'ils puissent évaluer les conséquences pour la santé humaine et l'environnement des mouvements envisagés ;

- Empêcher les importations de déchets dangereux et d'autres déchets si elle a des raisons de croire que les déchets en question ne seront pas gérés selon des méthodes écologiquement rationnelles.

En outre, si un mouvement transfrontière de déchets ne peut être mené à terme conformément aux clauses du contrat, l'Etat d'exportation veille à la réimportation de ces déchets, si aucune autre solution écologiquement rationnelle n'existe (hypothèse du Clémenceau) (art. 8).

En cas de mouvement transfrontière illicite, l'Etat d'exportation ou d'importation veille à ce que les déchets en question soient éliminés, ou repris par l'exportateur ou le producteur si l'illicéité découle de son comportement (art. 9).

Dans la convention de Nairobi, il est prévu que lorsqu'il prend conscience de l'existence d'une épave, l'Etat affecté doit avertir de toute urgence les navigateurs et les Etats intéressés de la nature et de l'emplacement de l'épave. Si l'épave est dangereuse, il doit veiller à ce que toutes les mesures raisonnables soient prises pour signaler l'épave (marques, balisage, etc.). L'Etat doit diffuser les détails de cette signalisation en ayant recours à tous les moyens appropriés (art. 7 et 8).

L'Etat doit également veiller à ce que les navires battant son pavillon aient souscrit l'assurance ou la garantie financière imposée par la Convention. Il remettra alors aux navires un certificat. Certificat qui peut être délivré par une société de classification (art. 12).

La convention de Hong Kong prévoit que les Etats parties doivent veiller à ce que les navires qui battent son pavillon fassent l'objet de visites et obtiennent des certificats attestant de leur conformité avec les prescriptions de la Convention (art. 5). De même, l'Etat doit veiller à ce que les installations de recyclage des navires dont l'exploitation relève de sa juridiction soient inspectées et obtiennent une autorisation d'exercice (art. 6).

Par ailleurs, en ce qui concerne les navires exclus du domaine de la convention, c'est-à-dire les navires de guerre, ceux exploités exclusivement pour un service public non commercial et ceux d'une jauge brute inférieure à 500 unités, l'État partie doit s'assurer que ceux-ci agissent d'une manière compatible avec la Convention, « pour autant que cela soit raisonnable et possible dans la pratique » (art. 3). La disposition est intéressante, en ce sens qu'elle appelle les Etats à la vigilance, même pour les navires ne relevant pas de la convention.

### ***B. Les obligations de coopération***

Les trois conventions étudiées obligent aussi les Etats parties à coopérer entre eux, pour une meilleure efficacité des dispositions conventionnelles.

La convention de Bâle met à la charge des Etats l'obligation de coopérer avec les autres Parties à des activités portant notamment sur la diffusion de renseignements sur les mouvements transfrontières de déchets (art. 4.2.h), et l'obligation d'informer par écrit les Etats concernés de tout mouvement transfrontière de déchets ou exiger du producteur ou de l'exportateur qu'il le fasse.

La Convention de Bâle contient aussi et surtout un article 10 intitulé « coopération internationale » et un article 13 intitulé « communication de renseignements ». Les Etats doivent coopérer afin d'améliorer et d'assurer la gestion écologiquement rationnelle des déchets, notamment participer à la mise au point de nouvelles techniques de gestion des déchets ou encore à l'élaboration de codes de bonnes pratiques ou encore par exemple pour aider les pays en développement (art. 10). La communication de renseignements, quant à elle, porte par exemple sur l'existence d'un éventuel accident, sur les changements dans la définition nationale des déchets dangereux, sur la quantité de déchets dangereux exportée, etc. (art. 13).

Dans la convention de Hong Kong, outre l'article 9, qui retient que « Les Parties coopèrent à la recherche des infractions et à la mise en oeuvre des dispositions de la (...) Convention », trois articles ne laissent aucun doute sur la coopération que la convention attend des Etats. L'article 7 s'intitule « Echange d'informations », l'article 12 « Communication de renseignements » et l'article 13 « Assistance et coopération technique ». Se retrouve dans ces textes l'idée que les Etats doivent coopérer, collaborer, pour informer les autres parties des éléments justifiant l'autorisation d'exploitation délivrée à une installation de recyclage (art. 7), pour fournir la liste des installations autorisées, la liste des navires recyclés, des informations sur les infractions constatées (art. 12) ou encore pour former du personnel, assurer la disponibilité des techniques, du matériel et des installations pertinents, ou lancer des programmes communs de recherche et de développement (art. 13)

C'est dans la convention de Nairobi que la coopération entre les Etats est la moins mise en avant. Mais elle se retrouve au détour de certains textes. Par exemple, l'article 2.5, qui prévoit que

les Etats parties doivent s'efforcer de coopérer entre eux lorsque les effets d'un accident de mer causant une épave touchent un Etat autre que l'Etat affecté, ou encore l'article 7 qui énonce que lorsque l'Etat affecté prend conscience de l'existence d'une épave, il a recours à tous les moyens possibles, *y compris aux bons offices des Etats et organisations*, pour avertir de toute urgence les navigateurs et les Etats intéressés de la nature et de l'emplacement de l'épave.