



HAL
open science

La Convention de Hong-Kong ou la mise en place d'une procédure de suivi et de contrôle du démantèlement des navires en fin de vie

Marie Bourrel

► **To cite this version:**

Marie Bourrel. La Convention de Hong-Kong ou la mise en place d'une procédure de suivi et de contrôle du démantèlement des navires en fin de vie. Neptunus, 2010, 16 (2), pp.1-11. hal-03805172

HAL Id: hal-03805172

<https://hal.science/hal-03805172>

Submitted on 7 Oct 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

LA CONVENTION DE HONG KONG OU LA MISE EN PLACE D'UNE PROCÉDURE DE SUIVI ET DE CONTRÔLE DU DÉMANTÈLEMENT DES NAVIRES EN FIN DE VIE.

Marie BOURREL

**Doctorante au Centre de Droit Maritime et Océanique
université de Nantes.**

Après trois ans de travaux, l'Organisation maritime internationale (OMI) est parvenue à faire adopter une Convention internationale portant sur le démantèlement des navires en fin de vie. Adoptée à l'occasion de la Conférence sur le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires qui s'est tenue du 11 au 15 mai 2009 à Hong Kong, cette nouvelle convention¹ répond aux inquiétudes croissantes des Etats industrialisés de faire démanteler les navires battant leur pavillon selon des méthodes compatibles avec les impératifs de droit international² de protection de la santé humaine et de l'environnement. Les mésaventures du *Clémenceau* ou de l'*Otapan*³ ont en effet mobilisé les Etats autour de la question du régime juridique à appliquer lorsque des navires arrivés au terme de leur exploitation commerciale, doivent être retirés de la navigation maritime. Selon l'Association Robin des Bois, en moyenne, près de 18 navires partiraient à la démolition chaque semaine, essentiellement à destination de chantiers indiens (41%), du Bangladesh (22%) et de la Chine (21%). A ce rythme, les estimations portent à un millier le nombre de navires, toutes catégories confondues, qui auront été démolis en 2009⁴.

Fortement influencé⁵ par le concept de développement durable consacré par la Déclaration

¹ Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires (Convention de Hong Kong), 15 mai 2009 (SR/CONF/45).

² Qu'il s'agisse des prescriptions imposées par l'Organisation maritime internationale (O.M.I), le Secrétariat de la Convention de Bâle sur les mouvements transfrontières des déchets dangereux et de leur élimination ou l'Organisation internationale du travail (O.I.T).

³ Voir l'arrêt rendu le 15 février 2006 par le Conseil d'Etat français dans l'affaire du *Clémenceau* et les arrêts rendus les 19 juin 2002 et 21 février 2007 par le Raad Van State (Conseil d'Etat néerlandais) dans les affaires *Sandrien* et *Otapan*.

⁴ Bulletin d'information et d'analyses sur la démolition des navires, « *A la Casse.com* », n°17, Robin des Bois, 30 septembre 2009 (http://www.robindesbois.org/dossiers/a_la_casse_17.pdf); Démolition : le cap des 1000 navires atteint à la fin de l'année ?, *Meretmarine.com*, 2 octobre 2009.

⁵ Le Préambule de la Convention précise en effet que « (...) le recyclage des navires contribue au développement durable et qu'en tant que tel, il constitue la meilleure solution pour les navires ayant atteint la fin de leur vie opérationnelle » ; Convention de Hong Kong, Préambule, 2e considérant.

de Rio sur l'environnement et le développement⁶ de 1992 et précisé par la Déclaration de Johannesburg sur le développement durable de 2002, ce nouveau traité multilatéral a fédéré autour de son élaboration, les intérêts économiques, sociaux et environnementaux des soixante quatre délégations étatiques participantes⁷. Finalement, cinquante neuf Etats ont signé l'Acte final de la Conférence.

La Convention de Hong Kong est élaborée sur le modèle désormais familier des conventions OMI. Autour d'un bloc central composé de 21 articles, évoluent une Annexe principale contenant les « Règles relatives au recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires » et à laquelle se rattachent sept appendices techniques nécessaires à la mise en place du dispositif. Elles contiennent respectivement les éléments nécessaires permettant de préciser la réglementation des matières potentiellement dangereuses (appendices 1 et 2), de proposer un modèle de certificat attestant que le navire a fait l'objet d'un inventaire des matières potentiellement dangereuses (appendice 3), un modèle de certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage (appendices 4), un modèle d'autorisation donnée aux installations de recyclage (appendice 5), un modèle de notification du début escompté du recyclage du navire (appendice 6) et un modèle d'avis d'achèvement du recyclage du navire (appendice 7). La Convention entrera en vigueur 24 mois après la ratification par quinze Etats représentant 40% de la flotte mondiale des navires de commerce et dont la capacité de démantèlement sur les dix dernières années représente 3% du tonnage brut de l'ensemble de leur flotte⁸. La France est depuis le 19 novembre 2009, le premier Etat à avoir signé la Convention.

L'ambition poursuivie par la Convention de Hong Kong est de poser le cadre juridique nécessaire pour 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 ⁹ ». Sur la base de cet objectif, plusieurs obligations sont mises à la charge des Etats parties qui auront alors pour tâche de coopérer entre eux afin de garantir la mise en oeuvre, le respect et l'effectivité de la Convention¹⁰.

Le champ d'application de la Convention de Hong Kong couvre les navires battant le pavillon d'un Etat partie ou exploités sous son autorité ainsi que les installations de recyclage des

⁶ Selon le Principe 3 de la Déclaration de Rio : « Le droit au développement doit être réalisé de façon à satisfaire équitablement les besoins relatifs au développement et à l'environnement des générations présentes et futures ».

⁷ Ont également participé à la Conférence, deux membres associés de l'O.M.I (Hong Kong et Macao), le Programme des Nations Unies pour l'Environnement (P.N.U.E), l'O.I.T, la Commission européenne et huit organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif.

⁸ Convention de Hong Kong, art.17 § 1.

⁹ Convention de Hong Kong, art.1 § 1.

¹⁰ Convention de Hong Kong, art.1 § 3.

navires dont l'activité relève de la juridiction d'un Etat partie¹¹. Sont exclus les navires d'Etat utilisés exclusivement pour un service public non commercial¹² ainsi que les navires de moins de 500 tonneaux de jauge brute¹³.

Le particularisme de la Convention de Hong Kong est d'appréhender la problématique du démantèlement des navires dans sa globalité. Cela ressort non seulement de la définition élargie qu'elle retient de la notion de navire¹⁴ et de l'ambition déclarée qui est d'encadrer juridiquement l'activité de recyclage des navires à un double niveau : sur le plan des conditions que les navires se doivent de respecter pour être démantelés en conformité avec les règles dégagées par le droit international et sur le plan terrestre, c'est à dire d'agir directement sur l'activité des installations de recyclage¹⁵ (I). Pour cela, différentes mesures sont envisagées et toute infraction aux dispositions de la Convention devra être sanctionnée (II).

I. Un contrôle administratif a priori des navires et des installations de recyclage.

Plusieurs dispositions contenues dans la Convention ont pour objet de permettre aux Etats parties de faire respecter les exigences devant conduire à un recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires. Ce contrôle s'effectue via les inspections des navires et la délivrance des certificats (A) ainsi que par un contrôle de l'activité des installations de recyclage (B).

A. Visites et délivrance des certificats aux navires.

Les Etats signataires de la Convention de Hong Kong sont tenus de veiller à ce que les navires battant leur pavillon ou exploités sous leur autorité se conforment aux dispositions contenues dans le texte. Cette première obligation doit pouvoir s'appuyer sur l'adoption ou la mise en application de « mesures effectives »¹⁶ ressortant des compétences nationales de chaque Etat. En pratique, cela suppose que les navires concernés fassent l'objet de certaines visites spécifiques destinées à s'assurer qu'ils se conforment aux exigences de la Convention et puissent justifier des

¹¹ Convention de Hong Kong, art.3 § 1.

¹² Convention de Hong Kong, art.3 § 2.

¹³ Convention de Hong Kong, art.3 § 3.

¹⁴ Selon l'article 2 § 7 de la Convention de Hong Kong, le « navire » désigne un bâtiment, de quelque type que ce soit, exploité ou ayant été exploité en milieu marin et englobe les engins submersibles, les engins flottants, les plates-formes flottantes, les plates-formes auto-élévatrices, les unités flottantes de stockage (FSU) et les unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO), y compris un navire qui a été désarmé ou est remorqué ».

¹⁵ Convention de Hong Kong, art.4.

¹⁶ Convention de Hong Kong, art.4 § 1.

certificats nécessaires¹⁷ en la matière. Cela concerne plus spécifiquement, le certificat international attestant que le navire possède un inventaire des matières potentiellement dangereuses et le certificat international attestant que le navire est prêt pour le recyclage.

La délivrance du certificat relatif à l'inventaire incombe à l'Etat du pavillon ou à toute personne physique ou morale disposant d'une délégation expresse dudit Etat¹⁸. Il ne peut être délivré pour une période de plus de cinq ans¹⁹. Plusieurs situations doivent être envisagées. S'il s'agit d'un « navire neuf »²⁰, le certificat ne pourra être remis qu'à l'issue d'une visite précédant la mise en service du navire (visite initiale)²¹. S'il s'agit d'un navire déjà existant, le certificat sera remis après la tenue d'une visite spécifique (visite de renouvellement)²² devant attester que l'inventaire des matières potentiellement dangereuses concerne bien les éléments mentionnés aux appendices 1 et 2 de la Convention. La localisation des matières potentiellement dangereuses dans la structure et l'équipement du navire ainsi que leur quantité approximative devront être précisées²³. Dans l'hypothèse où le navire aurait fait l'objet de travaux importants de remplacement ou de réparations sur la structure, l'équipement, les systèmes, les aménagements et les matériaux du navire, il appartiendra alors au propriétaire de faire viser son certificat par les autorités compétentes de l'Etat du pavillon ou par la personne physique ou morale agissant en son nom et pour son compte²⁴.

Le certificat attestant que le navire possède un inventaire des matières potentiellement dangereuses cesse d'être valable si l'état du navire ne correspond pas aux mentions contenues dans le certificat et notamment, si les indications relatives aux matières potentiellement dangereuses et à leur localisation révèlent que l'inventaire n'a pas été correctement tenu à jour²⁵. Mais la perte de validité de ce certificat pourra également être invoquée en cas de transfert de pavillon²⁶. Dans une telle hypothèse, l'Etat du pavillon qui accueille le navire ne pourra délivrer de certificat que s'il a la certitude que les visites adéquates²⁷ ont été menées. Pour cela, l'Etat d'accueil peut demander à l'Etat

¹⁷ Convention de Hong Kong, art.5.

¹⁸ Convention de Hong Kong, Règle 11.

¹⁹ Convention de Hong Kong, Règle 14 § 2.

²⁰ Est considéré comme étant un « navire neuf », le navire dont le contrat de construction est passé à la date d'entrée en vigueur de la Convention ou après cette date; en l'absence de contrat de construction, le navire dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent à la date d'entrée en vigueur de la Convention ou six mois après cette date; le navire dont la livraison s'effectue à la date d'entrée en vigueur de la Convention ou 30 mois après cette date. V. Convention de Hong Kong, Règle 1 § 4, al.1, 2 et 3 .

²¹ Convention de Hong Kong, Règle 5 § 1, Règle 10 § 1 al.1 et Règle 11 § 1.

²²Convention de Hong Kong, Règle 10 § 1 al.2 et Règle 11 § 1.

²³Convention de Hong Kong, Règle 5 § 2.

²⁴Convention de Hong Kong, Règle 10 § 1 al.3 et Règle 11 § 2.

²⁵Convention de Hong Kong, Règle 14 § 1 al.1

²⁶Convention de Hong Kong, Règle 14 § 1 al.2.

²⁷Convention de Hong Kong, Règle 10.

du pavillon initial de lui adresser les copies de certificats et de visites. Il semble intéressant de relever qu'en dehors du cas de figure du transfert de pavillon entre Etats parties, aucune mention ne permet d'envisager les conditions de validité du certificat en cas de transfert d'un Etat partie vers un Etat non partie à la Convention de Hong Kong. C'est là une des incertitudes portées par le texte international et à laquelle la pratique permettra de répondre. Le certificat attestant que le navire possède un inventaire des matières potentiellement dangereuses pourra également cesser d'être valable si la visite de renouvellement ne s'est pas tenue dans les délais²⁸ et si les visas exigés de l'Etat du pavillon, de son représentant (personne morale ou physique disposant d'une délégation de pouvoir) ou d'une autre Partie à laquelle les autorités de l'Etat du pavillon auraient demandé de procéder à une visite du navire, font défaut²⁹.

Au regard des dispositions contenues dans ce nouveau traité, il est flagrant de constater que l'importance de la responsabilité de l'Etat du pavillon s'avère capitale lorsque le navire arrive en « fin de vie ». Le certificat attestant que le navire est prêt à être démantelé devra être délivré par l'Etat du pavillon ou les personnes titulaires d'une délégation de pouvoir de ce même Etat après l'achèvement d'une ultime visite (visite finale)³⁰ devant impérativement intervenir avant la mise hors service du navire et avant le début de son recyclage³¹. Ce certificat ne peut être délivré pour une période de plus de trois mois³² mais il pourra toutefois être prorogé pour permettre au navire d'effectuer son dernier voyage vers une installation de recyclage³³. Le certificat attestant que le navire est prêt à être démantelé cesse d'être valable si l'état du navire ne correspond pas aux indications qu'il contient³⁴.

Bien entendu, tout certificat qui sera délivré par un Etat partie à la Convention de Hong Kong, devra être considéré par les autres Parties, comme ayant la même validité que ceux qu'elles délivrent³⁵. Manifestation concrète du principe de coopération exigé en droit international de la mer, cette prescription sous-tend le dispositif mis en place par la Convention. Seuls les navires disposant de ces « laisser passer » pourront, en théorie, être reçus dans les ports et/ou les installations de recyclage des Etats parties.

²⁸Convention de Hong Kong, Règle 14 § 1 al.3.

²⁹Convention de Hong Kong, Règle 14 § 1 al.4.

³⁰Convention de Hong Kong, Règle 11 § 11.

³¹Convention de Hong Kong, Règle 10 § 1 al.4.

³²Convention de Hong Kong, Règle 14 § 3.

³³Convention de Hong Kong, Règle 14 § 5.

³⁴Convention de Hong Kong, Règle 14 § 4.

³⁵Convention de Hong Kong, Règle 11 § 12.

B. Les mesures de contrôles prévues à l'égard des installations de recyclage.

Les Etats parties à la Convention de Hong Kong sont tenus de veiller à ce que les installations de recyclage relevant de leur juridiction opèrent conformément aux prescriptions contenues dans le texte³⁶. L'installation de recyclage sera tenue de n'accepter que les navires qui respectent ou satisfont aux conditions de la Convention³⁷ dès lors qu'elle a été autorisée à les accepter pour démantèlement³⁸. L'installation devra en premier lieu obtenir l'autorisation expresse de l'Etat partie sur le territoire duquel elle est implantée afin de pouvoir exercer son activité³⁹. Cette autorisation doit être accordée sur la base d'un contrôle préalable des documents requis par la Convention, complétée d'une inspection sur site⁴⁰. Cette autorisation ne vaut que pour une durée maximum de cinq ans. Il revient alors aux Etats parties de prévoir dans leur dispositif juridique interne, les conditions dans lesquelles l'autorisation est accordée, retirée, suspendue, modifiée et renouvelée⁴¹. Toute installation de recyclage qui refuserait une inspection des autorités compétentes, pourrait voir son autorisation suspendue⁴². De plus, la Convention de Hong Kong prévoit expressément que tout changement ou tout incident ayant entraîné une modification profonde des conditions de sécurité inhérentes à l'activité de recyclage survenus dans l'installation, peuvent emporter la perte de l'autorisation⁴³.

Ces installations doivent disposer de systèmes, de procédures et de techniques de gestion qui « (...) ne présentent pas de risques pour la santé des travailleurs concernés ou la population au voisinage de l'installation de recyclage des navires et qui sont destinés à prévenir, à limiter, à réduire au minimum et dans la mesure où cela est possible dans la pratique, à éliminer les effets dommageables du recyclage des navires sur l'environnement (...) »⁴⁴. Ces garanties doivent être rassemblées dans le plan de recyclage⁴⁵ que chaque installation se doit d'établir. Plusieurs éléments doivent être précisés dans ce plan tel que les politiques choisies par la structure pour garantir la sécurité des travailleurs et la protection de la santé et de l'environnement⁴⁶ ; les rôles et

³⁶Convention de Hong Kong, art.4 § 2.

³⁷Convention de Hong Kong, Règle 17 § 2 al.1.

³⁸Convention de Hong Kong, Règle 17 § 2 al.2.

³⁹Convention de Hong Kong, art.6 et Règle 16.

⁴⁰Convention de Hong Kong, Règle 16 § 2.

⁴¹Convention de Hong Kong, Règle 16 § 5.

⁴²Convention de Hong Kong, Règle 16 § 5 .

⁴³Convention de Hong Kong, Règle 16 § 6.

⁴⁴Convention de Hong Kong, Règle 17 § 1.

⁴⁵ Ce plan devra ensuite être adopté par le comité de direction ou l'organe directeur de la compagnie de recyclage; Convention de Hong Kong, Règle 18.

⁴⁶Convention de Hong Kong, Règle 18 § 1.

responsabilités des employeurs et travailleurs⁴⁷ ; un plan de préparation et d'intervention en cas de situation d'urgence⁴⁸ ; un système de tenue des registres retraçant les phases de recyclage des navires⁴⁹ ; un système de « reporting » permettant de signaler les rejets, émissions, évènements et accidents susceptibles de porter atteinte ou portant atteinte à la sécurité des travailleurs, à la santé de l'homme et de l'environnement⁵⁰, ainsi qu'un système de « reporting » devant permettre de signaler les maladies professionnelles, accidents, lésions corporelles et autres effets dommageables pour la sécurité des travailleurs et la santé de l'homme⁵¹.

A côté de ce plan de recyclage spécifique à l'installation, chaque structure de recyclage est tenue d'élaborer pour chaque navire, avant que celui ne fasse l'objet des opérations nécessaires à son démantèlement, un plan de recyclage⁵². Ce plan doit permettre d'identifier en amont, les conditions dans lesquelles le navire va être démantelé surtout lorsque plusieurs installations de recyclage vont être amenées à intervenir⁵³. Une fois élaboré, ce plan doit être approuvé par les autorités nationales de l'Etat dont l'installation relève. Cette approbation peut être expresse ou tacite⁵⁴.

Une fois l'autorisation obtenue, les installations de recyclage sont tenues d'établir et de tenir à jour un plan de préparation et d'intervention en cas de situation d'urgence⁵⁵. L'idée majeure de cette disposition est d'anticiper sur les explosions, incendies ou accidents qui pourraient survenir à l'occasion du démantèlement notamment en contraignant les installations concernées à se doter des moyens nécessaires pour limiter au maximum les effets dommageables que l'activité de recyclage peut occasionner pour les travailleurs, les personnes résidant aux alentours de l'installation et l'environnement naturel.

Sur la base de la Convention de Hong Kong, l'activité de recyclage menée par les installations agréées doit permettre l'enlèvement intégral des matières potentiellement dangereuses présentes à bord d'un navire⁵⁶. Alors que les conditions de travail de nombreux chantiers de démantèlement de par le monde se sont révélées insensibles aux mesures élémentaires de sécurité notamment quant aux opérations de découpage des éléments du navire, le texte final de la

⁴⁷Convention de Hong Kong, Règle 18 § 3.

⁴⁸Convention de Hong Kong, Règle 18 § 5.

⁴⁹Convention de Hong Kong, Règle 18 § 7.

⁵⁰Convention de Hong Kong, Règle 18 § 8.

⁵¹Convention de Hong Kong, Règle 18 § 9.

⁵²Convention de Hong Kong, Règle 9.

⁵³Convention de Hong Kong, Règle 9 § 6.

⁵⁴Convention de Hong Kong, Règle 9 § 4.

⁵⁵Convention de Hong Kong, Règle 21.

⁵⁶Convention de Hong Kong, Règle 20 § 1.

Convention présente la faiblesse d'envisager dans le silence de ses dispositions, l'intervention des travailleurs en charge de la découpe avant ou simultanément à la phase d'enlèvement des matières dangereuses. En effet, aucune obligation réelle de respecter une chronologie sécuritaire imposant l'intervention des travailleurs exclusivement à l'issue de cette première phase, ne ressort du texte. La Règle 20 par.2 de la Convention se limite à prévoir l'intervention des ouvriers après la phase d'enlèvement des matériaux dangereux uniquement dans « *toute la mesure du possible* ».

Enfin, sont également couvertes par les prescriptions conventionnelles, les opérations d'identification, d'étiquetage, d'emballage, de stockage des déchets destinés à être éliminés, issus de l'activité de recyclage des navires⁵⁷. Le transfert et l'élimination de ces déchets devront alors se faire en conformité avec les prescriptions de la Convention internationale de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières des déchets dangereux et de leur élimination⁵⁸ reprises au niveau régional⁵⁹.

Enfin, il incombe aux installations de recyclage de publier sous 14 jours un avis d'achèvement lorsque le démantèlement partiel ou total du navire a été effectué⁶⁰. Cet avis doit être notifié aux autorités nationales qui en adresseront une copie à l'administration qui a délivré le certificat international attestant que le navire était prêt pour le recyclage. Tout incident et/ou accident qui a pu porter atteinte à la santé de l'homme ou à l'environnement survenu à l'occasion du démantèlement devra faire l'objet d'un rapport accompagnant l'avis.

II. Inspection, recherche et sanction des infractions.

Parce que l'activité de démantèlement des navires génère de nombreux risques à l'égard des questions de sécurité, de santé et d'environnement, l'idée de disposer d'un instrument ayant force obligatoire devrait permettre de garantir l'amélioration des conditions dans lesquelles les navires en

⁵⁷Convention de Hong Kong, Règle 20 § 3 et § 4.

⁵⁸Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination adoptée par la Conférence de plénipotentiaires le 22 mars 1989; Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1673, 1992, p.57 et s.

⁵⁹ Notamment sur le plan communautaire avec le Règlement 259/93 du Conseil, du 1^e février 1993 relatif à la surveillance et au contrôle des transferts des déchets à l'intérieur, à l'entrée et à la sortie de la Communauté (JOCE, n°L 30, 6 février 1993, pp.1 et s.) abrogé par le Règlement 1013/2006 du Parlement européen et du Conseil, du 14 juin 2006 concernant les transferts de déchets (JOUE, n°L190, 12 juillet 2006, pp.1 et s.). Mais ces dispositions ont également été reprises par la Convention de Bamako du 30 janvier 1991 sur l'interdiction d'importer les déchets dangereux en Afrique et le contrôle de leurs mouvements transfrontière in *Droit International de l'Environnement – Accords Multilatéraux*, Kluwer International, London, The Hague, Boston, 1991, BzUB7/11/93, 991 :08.

⁶⁰Convention de Hong Kong, Règle 25.

« fin de vie » sont recyclés. Pour cela, la Convention de Hong Kong prévoit un certain nombre de dispositions relatives à l'inspection et à la recherche des infractions (A), ainsi qu'à la nécessaire sanction de ces comportements (B).

A. Inspection et recherche des infractions.

Tous les navires entrant dans le champ d'application de la Convention de Hong Kong peuvent, dans tout port ou terminal au large d'une autre Partie, être inspectés par des agents qui auront alors en charge de s'assurer que lesdits navires respectent les conditions préalables à leur recyclage telles que définies dans la Convention⁶¹. Il s'agira en pratique, d'un contrôle documentaire destiné à vérifier que le navire possède les certificats exigés en cours de validité. Une inspection approfondie pourra être effectuée si le navire est dépourvu de certificat en cours de validité ou s'il existe de bonnes raisons de croire que l'état du navire ou de son équipement ne correspond pas aux indications contenues dans le certificat relatif à l'inventaire des matières potentiellement dangereuses ou si l'inventaire n'a pas été mis à jour⁶². Lorsque des preuves suffisantes permettront de constater que le navire est exploité, a été exploité ou est sur le point d'être exploité en violation des règles dégagées par la Convention de Hong Kong, l'Etat partie qui détient ces preuves, pourra demander que le navire soit inspecté à l'entrée ou à la sortie d'un port ou d'un terminal au large d'un autre Etat partie⁶³. Si la matérialité des infractions alléguées est confirmée, le navire pourra alors être retenu ou exclu des ports de l'Etat qui a procédé à l'inspection⁶⁴.

Pour ce qui est de la recherche des infraction susceptibles d'avoir été commises par une installation de recyclage, les mesures prévues par la Convention internationale se limitent à une injonction d'inspection du site de recyclage. L'esprit de la Convention est ici de convaincre les Etats parties tirant profit de l'activité de recyclage de s'impliquer directement dans l'évaluation des conditions d'exploitation des installations désignées. En cas de violation des mesures prévues par la Convention de Hong Kong, il reviendra alors à l'Etat concerné de sanctionner les infractions constatées mais aussi, et c'est là tout l'intérêt du texte, d'établir un rapport sur les manquements. Ce rapport n'aura pas à être spontanément communiqué aux autres Parties. Il faudra pour cela que l'Etat dont relève l'installation en infraction ait été saisi par une autre Partie d'« (...) *une demande d'enquête accompagnée de suffisamment de preuves attestant que l'installation de recyclage des navires est exploitée, a été exploitée ou est sur le point d'être exploitée en violation d'une*

⁶¹Convention de Hong Kong, art.8 § 1.

⁶²Convention de Hong Kong, art.8 § 2.

⁶³Convention de Hong Kong, art.9 § 2.

⁶⁴Convention de Hong Kong, art.9 § 3.

disposition quelconque de la présente Convention »⁶⁵.

B. Sanction des infractions.

Eu égard à l'article 10 de la Convention, il revient essentiellement à l'Etat du pavillon de sanctionner les infractions et ce, quel que soit le lieu où elles ont été commises⁶⁶. Cette précision suggère donc que même dans les espaces sous juridiction d'un Etat côtier, partie à la Convention de Hong Kong, seul le dispositif juridique prévu par l'Etat du pavillon pourra être invoqué pour punir un manquement aux dispositions de ladite convention. Il va sans dire que cette disposition, si elle présente l'avantage de responsabiliser les Etats du pavillon, suscite quelques inquiétudes de la part des professionnels du monde maritime. En effet, le phénomène des pavillons de libre immatriculation n'ayant pas été enrayeré, se pose la question de savoir quelle mesure répressive retenir lorsqu'un navire en fin de vie s'engage sur le chemin de son démantèlement alors même que les dispositions prévues par la Convention ne sont pas respectées ? En dehors de la possibilité reconnue à l'Etat du port d'immobiliser le navire, d'ordonner son départ ou de l'exclure de ses ports, aucune compétence ne semble être admise à son égard pour sanctionner le navire contrevenant. C'est ici une lacune importante de la Convention qui semble n'être pas parvenue à concilier le principe de souveraineté des Etats et les limites imposées par la menace pour l'homme et l'environnement que constituent les navires en fin de vie, peu rentables et généralement remplis de matériaux dangereux.

Bien entendu, le régime juridique applicable en cas de pollutions marines permettra, lorsque les éléments constitutifs du délit de pollution sont réunis, à l'Etat côtier de réagir et de se protéger de la menace de pollution. Mais encore faut-il que le risque de pollution envisagé corresponde aux situations que le droit international, régional et national appréhende....

Ce défaut est d'ailleurs flagrant en ce que le traité envisage explicitement la carence de l'Etat du pavillon. L'article 10 prévoit effectivement que « (...) *Si l'Administration (dont relève le navire en cause) n'a pris aucune mesure dans un délai d'un an (...), elle informe la Partie qui a signalé l'infraction présumée et l'Organisation des raisons pour lesquelles elle n'a pris aucune mesure* »⁶⁷. Donc en dehors de l'obligation d'information qui pèse sur l'Etat du pavillon, aucune mesure coercitive n'a été prévue pour pallier le manque de vigilance éventuel de cet Etat.

Dans le cas où l'installation de recyclage serait en infraction avec les dispositions de la

⁶⁵Convention de Hong Kong, art.9 § 4.

⁶⁶Convention de Hong Kong, art.10 § 1 al.1.

⁶⁷Convention de Hong Kong, art.10 § 1.

Convention de Hong Kong, c'est à l'Etat dans lequel elle est implantée que reviendra le pouvoir de sanction⁶⁸. Seule réelle obligation imposée par la Convention à l'égard de l'Etat concerné : que les sanctions prévues soient « (...) *de nature à décourager les infractions (...) où qu'elles puissent être commises* »⁶⁹. Toutefois, là encore, le défaut de sanction est envisagé mais aucune réponse n'est apportée sur ce point par la convention internationale.

De nombreuses critiques se sont élevées à l'encontre de la Convention de Hong Kong, arguant des faiblesses contenues dans le texte. Pourtant, force est d'admettre que l'élaboration d'une convention internationale après trois ans de négociation est déjà un tour de force. Cette nouvelle convention ne répond certes pas à l'ensemble des problématiques soulevées par la question du démantèlement des navires, notamment pour ce qui est des garanties d'amélioration des conditions de travail des ouvriers employés dans des chantiers où le seuil minimum acceptable de sécurité fait encore défaut, mais il ne s'agit après tout que de la concrétisation du mécanisme de consensus et de la place du principe de souveraineté en droit international. Ainsi, cette nouvelle norme si elle est critiquée, n'est en réalité que la matérialisation des engagements auxquels sont disposés les Etats en matière de démantèlement des navires en « fin de vie ». De fait, les conditions de sa mise en œuvre et de son effectivité devront être recherchées dans l'écho que les Etats parties donneront à cette Convention dans leur ordre juridique interne.

⁶⁸Convention de Hong Kong, art.10 § 1 al.2.

⁶⁹Convention de Hong Kong, art.10 § 3.