

LE STATUT DU NAVIRE EN FIN DE VIE

François CHEVILLARD*

*Conseiller juridique au bureau du droit européen
Direction des affaires juridiques - Ministère de la Défense**

Les réglementations applicables aux navires du début à la fin de leur existence peuvent-elles permettre d'identifier « un statut du navire en fin de vie » ?

S'il s'agit d'évoquer l'ensemble des textes qui règlent une situation, celui-ci, pour faire écho aux mots du poète Louis Brauquier évoquant « *La mort du navire* »¹, a été jusqu'à peu décrite comme peu brillante du point de vue humain, matériel ou juridique. Si l'on évoque « *l'ensemble des [lois] textes qui concernent l'état [d'une personne, ou] d'un bien* », l'on devrait, sans d'ailleurs céder aux sirènes de la personnification du navire, identifier un « état » de fin de vie afin d'en déterminer les caractéristiques statutaires. Envisagé sous les deux acceptions, est-ce réaliste tant les situations et les états divergents en fonction des types de navires concernés ou du contexte ? Est-ce même pertinent ou nécessaire ?

La réalité juridique de la dernière période du navire, cet objet si particulier, ce bien meuble fortement individualisé, « *ni personne, ni territoire* »², est caractérisée par une dispersion normative qui n'est pas adaptée aux problématiques complexes, liées à la préparation et aux opérations de démantèlement. Elle concerne par ailleurs des bâtiments dont la nature et la vocation sont diverses : finalité purement économique pour les uns, vocation intimement liée à la souveraineté des Etats en mer pour les autres.

La prise de conscience des problématiques liées au démantèlement, notamment sous les angles environnementaux et sanitaires, est aujourd'hui réelle et les acteurs du monde maritime, au sein de l'Organisation Maritime internationale (OMI), de l'Organisation internationale du travail (OIT), de la Conférence des parties à la Convention de Bâle ou de l'Union européenne (UE), ont travaillé à l'adoption d'une réglementation adaptée aux contraintes de la fin de vie du navire et des opérations de démantèlement afin d'en garantir une gestion écologique et sanitaire rationnelle. Le processus est bien avancé.

La Convention de Hong-Kong, qui en constitue le point d'orgue, a été adoptée en mai 2009³. Si elle est aujourd'hui signée par cinq Etats, elle n'entrera pas en vigueur avant 2015, voire 2020. Parallèlement, l'UE a engagé une réflexion sur cette question depuis 2007⁴. Elle a conduit la Commission européenne à proposer un règlement sur le

*Les propos contenus dans cette contribution n'engagent que leur auteur et ne constituent pas une opinion de l'institution pour laquelle il travaille.

¹ Louis Brauquier, *Je connais des Iles lointaines*, La table ronde, Paris, 1994.

² Patrick Chaumette, *Le navire, ni territoire, ni personne*, DMF 678, Février 2007, p. 99.

³ Convention internationale de Hong-Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009. OMI, 19 mai 2009, SR/CONF/45.

⁴ Livre vert de la Commission européenne COM (2007) 269 final du 22 mai 2007. Communication de la Commission européenne COM (2008) 767 final du 19 novembre 2008 « Une stratégie de l'Union européenne pour l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires ».

dédié⁵ qui est sur le point d'entrer en vigueur⁶. Cet instrument a pour objectif de réduire les effets dommageables du recyclage des navires battant pavillon d'un Etat membre de l'UE, notamment en Asie du Sud. Il entend renforcer la sécurité et la protection de la santé humaine et de l'environnement marin tout au long du cycle de vie du navire (logique « de bout en bout ») et fixer des règles pour une gestion appropriée des matières dangereuses à bord. Il prévoit ainsi l'application anticipée de certains éléments de la Convention de Hong-Kong dans l'ordre juridique européen et entend faciliter l'entrée en vigueur de cette dernière au niveau mondial.

Peut-être plus qu'ailleurs, ce processus témoigne de l'imbrication du droit international et du droit européen eu égard au nombre des réglementations s'appliquant durant la vie du navire. Sont concernées les méthodes par lesquelles l'UE, dans le cadre de ses compétences partagées, et éventuellement exclusives, entend anticiper et faciliter l'entrée en vigueur d'un instrument multilatéral en reprenant à son compte certains éléments qu'il contient. S'y entrecroisent des rapports de systèmes entre différentes catégories juridiques aux statuts distincts (navires – déchets) et s'y confrontent certaines différences d'appréhension par ces ordres juridiques du cœur des compétences régaliennes des Etats.

Au regard de ce processus, deux questions principales peuvent être envisagées. D'une part, la spécificité de ce double cadre international et européen en devenir est indéniable. Permet-il pour autant l'identification d'une particularité statutaire de la fin de vie ? En vertu de la logique « de bout en bout » qui le caractérise, il s'agit plutôt d'une rationalisation statutaire que d'une consécration réglementaire de la fin de vie.

D'autre part, pour ce qui concerne les navires d'Etat à usage non commercial, « navires de souveraineté », la réglementation s'oriente vers un maintien du cumul statutaire de leur fin de vie. Cependant, cette anticipation aurait pu être source de confrontation avec des principes et méthodes du droit international garantissant la souveraineté des Etats. Par conséquent, si ces navires sont exclus du champ du futur règlement, il faut regarder au-delà du mimétisme apparent entre instruments juridiques.

I. LA RATIONALISATION STATUTAIRE DE LA FIN DE VIE DU NAVIRE

Les processus international et européen visent à formaliser un cadre juridique adapté en remplacement de la pluralité statutaire actuelle et sont ainsi complémentaires. Cette complémentarité peut aussi être envisagée en termes d'équivalence de protection entre instruments juridiques et « *d'européanisation* ».

I.1. Une complémentarité entre ordres juridiques

La complémentarité peut s'exprimer dans la stratégie poursuivie par l'UE et dans un renforcement statutaire du navire en vue de son démantèlement.

1. 1. La complémentarité s'exprime dans la stratégie de l'UE

L'Union européenne considère que souvent les Etats tiers ratifient et mettent en œuvre les accords internationaux une fois qu'elle a rendu contraignant leurs principaux

⁵ COM (2012) 118 final du 23 mars 2012, proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif au recyclage des navires.

⁶ Le projet de règlement a été adopté en première lecture au Parlement européen le 22 octobre 2013. Il est en attente de publication au Journal officiel de l'Union européenne (JOUE).