

MISE EN PLACE DU « PASSEPORT VERT »

La marine est engagée dans une démarche de mise en place progressive des « *Passeports Verts* » pour ses navires désarmés, en service et futurs afin de permettre leur cession ou leur démolition, en respectant les différentes recommandations européennes pour les chantiers de déconstruction. Les BPC, l'*Ouragan* et la coque Q790 sont les premiers navires détenteurs de ce passeport.

BASE JURIDIQUE

Le « *Passeport Vert* » est un document déclaratif (donc sans caractère obligatoire) qui a été introduit par l'Organisation maritime internationale (OMI) avec la résolution A.962 (23) du 5 décembre 2003, complétée par les résolutions A.980(24) et surtout A.981(24) du 1^{er} décembre 2005. Il s'appuie sur des textes internationaux en vigueur, tels que la convention de Bâle sur le transfert transfrontalier de déchets. L'OMI étudie actuellement une convention à portée obligatoire et sa ratification par la France nécessitera l'élaboration ultérieure d'une loi.

OBJECTIFS

Le « *Passeport Vert* » est destiné à faciliter les opérations de démantèlement et de recyclage de tout navire arrivé en fin de vie par l'adoption de bonnes pratiques tout au long de son cycle de vie, et en particulier dès le stade de conception (pratiques respectueuses de l'environnement au niveau du site de démantèlement et sécurisantes pour le personnel effectuant ces travaux). L'objectif est de réduire progressivement l'usage de toute matière dangereuse durant la vie utile du navire.

Il vise une gestion écologiquement rationnelle des matières potentiellement dangereuses entrant dans la composition du navire. Celle-ci nécessite une identification et une localisation aussi précises que possible des matières préoccupantes (par une analyse documentaire à partir du dossier de définition technique et de soutien logistique du navire) pour évaluer les risques potentiels associés (inflammabilité, explosivité, corrosivité, toxicité, éco-toxicité, CMR, ...).

L'intérêt indirect de ce document est de mieux appréhender l'impact sur le navire de certaines obsolescences techniques qui seraient dues à une évolution du contexte réglementaire pour quelques substances dangereuses, dès lors que leur identification aura été réalisée à l'origine. D'où l'importance de cette cartographie et son caractère le plus complet possible (sur la base d'informations issues de l'industriel constructeur, des acteurs de la maintenance etc).



FONCTIONNEMENT

Le « *Passeport Vert* » pour les unités en service ou désarmées est piloté par le Service de soutien de la flotte, maître d'ouvrage du MCO naval, et certifié par un organisme indépendant. Il fixe un classement arborescent en 3 rubriques pour lister cet inventaire :

- Matières incorporées sur la structure et les équipements (revêtements de coque, isolants, peintures, produits chimiques scellés dans les équipements marins embarqués,...),
- Résidus solides et liquides d'exploitation (principalement dans les soutes et les cuves),
- Stocks et provisions (consommables du bord, dont les produits nécessaires au fonctionnement et/ou à l'entretien courant des matériels : huiles, solvants, détartrants, fluides frigorigènes, ...).

Pour les futurs navires, il est à élaborer par le constructeur dès leur conception et devra être remis à l'exploitant lors de leur acceptation. Il devra intégrer les travaux d'entretien ou les opérations de modernisation appliquées au navire, et au stade ultime, être disponible avant toute présentation du navire à sa déconstruction finale par un chantier (dépollution, recyclage,...).