

Recyclage des navires

2012/0055(COD) - 23/03/2012 - Document de base législatif

OBJECTIF : prévenir, réduire ou éliminer les effets dommageables sur la santé humaine et sur l'environnement liés au recyclage, à l'exploitation et à la maintenance des navires battant le pavillon d'un État membre.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : les dispositions en vigueur actuellement au niveau international et au niveau de l'Union européenne **n'ont jusqu'ici pas permis de mettre fin aux pratiques dangereuses et préjudiciables à l'environnement pour le démantèlement des navires**. Ce non-respect généralisé de la réglementation est lié: i) à l'absence de capacités de recyclage suffisantes dans l'OCDE, en particulier pour les plus grands navires marchands ; ii) à la concurrence acharnée et déloyale que se livrent les installations ne répondant pas aux normes et les installations respectant des normes techniques plus rigoureuses ; iii) au fait que la législation actuelle n'est pas adaptée aux spécificités des navires et de la navigation internationale.

À la fin de leur durée de vie opérationnelle, la plupart des grands navires de mer marchands sont démantelés en Asie (Inde, Pakistan et Bangladesh) dans des installations ne répondant pas aux normes et recourant généralement à la méthode dite de l'«échouage», avec des incidences considérables sur l'environnement et la santé. La situation risque fort de se dégrader puisque, en raison de la surcapacité de la flotte mondiale, de nombreux navires devraient être envoyés au démantèlement au cours des prochaines années.

Pour remédier à cette situation, les Parties à la convention de Bâle ont, en 2004, invité l'Organisation maritime internationale (OMI) à établir des exigences contraignantes en matière de recyclage des navires.

La convention de Hong Kong pour un recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires a été adoptée par l'Organisation maritime internationale en mai 2009. Cette convention, lorsqu'elle sera entrée en vigueur, imposera aux Parties (au nombre desquelles figurent les États membres de l'UE) de procéder au démantèlement de leurs grands navires marchands exclusivement dans des pays qui sont Parties à la Convention. Il peut s'agir de pays asiatiques dont les installations de démantèlement devront alors répondre à des normes reconnues au niveau international (plus rigoureuses que les normes en vigueur actuellement). Ces installations devront garantir aux navires provenant de pays non-Parties le même traitement qu'à ceux battant le pavillon de pays Parties à la Convention (clause relative à l'«absence de traitement plus favorable»).

La convention de Hong Kong ne pourra entrer en vigueur et commencer à produire ses effets que lorsqu'elle aura été ratifiée par un nombre suffisant de grands États du pavillon et de grands pays recycleurs, ce qui ne devrait pas avoir lieu avant 2020, dans le meilleur des cas.

L'Union européenne considère **la gestion écologiquement rationnelle du démantèlement des navires comme une priorité** et la mise en œuvre anticipée de la convention de Hong Kong figure au nombre des mesures phares proposées dans la communication de la Commission intitulée «[Une stratégie de l'Union européenne pour l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires](#)».

L'intégration de la convention dans la législation européenne permettra d'harmoniser la prise de décision et d'accélérer le processus de ratification par les États membres. C'est pourquoi une [proposition](#)

[de décision du Conseil](#) autorisant les États membres, dans l'intérêt de l'Union européenne, à ratifier la convention de Hong Kong ou à adhérer à cette Convention est présentée parallèlement à la présente proposition de règlement.

ANALYSE D'IMPACT : la Commission a réalisé une analyse d'impact afin d'examiner les différentes options envisageables afin de mettre en place pour le recyclage des navires un cadre pouvant être appliqué de manière efficace. L'analyse a porté sur les incidences économiques, sociales et environnementales des différentes options.

Cette option consiste à introduire un règlement ad-hoc s'appliquant aux navires relevant de la convention de Hong Kong (c'est-à-dire les grands navires de mer marchands). Ce règlement couvrirait l'ensemble du cycle de vie des navires battant le pavillon d'un État membre de l'UE, assurerait la mise en œuvre anticipée des exigences de la convention de Hong Kong et imposerait des exigences environnementales plus strictes aux installations de recyclage des navires, ce qui est une possibilité prévue par la Convention. Le recyclage des navires battant le pavillon d'un État membre de l'UE ne pourrait avoir lieu que dans des installations répondant aux exigences.

La Commission estime que même si l'on peut difficilement s'attendre à ce que les installations d'«échouage» existant à l'heure actuelle soient en mesure de répondre à ces exigences, il est possible que les installations modernisées y parviennent à terme.

BASE JURIDIQUE : article 192, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

CONTENU : le règlement proposé relatif au recyclage des navires a pour objectif de **réduire considérablement les effets dommageables du recyclage des navires battant le pavillon d'un État membre de l'UE**, notamment en Asie du Sud, sans pour autant imposer de nouvelles charges financières inutiles. Il prévoit **l'application anticipée des exigences de la convention de Hong Kong** et accélère ainsi l'entrée en vigueur de cette convention au niveau mondial.

La proposition, qui se présente sous la forme d'un nouveau règlement ad hoc, concerne les navires relevant de la convention de Hong Kong (c'est-à-dire les grands navires de mer marchands). Elle couvre **l'ensemble du cycle de vie des navires** battant le pavillon d'un État membre de l'UE et met en œuvre certaines des exigences prévues par la convention de Hong Kong :

- obligation de dresser et de tenir à jour un **inventaire des matières dangereuses** présentes à bord des navires,
- obligation de recycler les navires dans des **installations sûres et écologiquement rationnelles**,
- introduction **d'exigences générales applicables aux navires avant leur recyclage**.

De plus, comme l'autorise la convention, la proposition met en place les dispositions environnementales plus strictes qui sont nécessaires en attendant l'entrée en vigueur de la convention :

- définition **d'exigences à respecter** par les installations de recyclage des navires,
- établissement d'une **liste européenne** des installations de recyclage des navires,
- établissement d'un **contrat** entre le propriétaire et l'installation de recyclage.

Contrairement à la législation existante, le règlement proposé repose sur **le système de contrôle et d'exécution de la convention de Hong Kong**, dont les dispositions sont spécialement conçues pour les navires et la navigation internationale (certificats, visites, obligations particulières pour l'État du pavillon, etc.).

En outre, **les États membres seront informés par écrit et en temps utile de l'intention du propriétaire d'envoyer un navire au recyclage**, ce qui leur évitera la tâche difficile de déterminer le moment où un navire devient un déchet. Les États membres seront informés de la date de début prévue ainsi que de l'achèvement du recyclage.

Le règlement introduira par ailleurs **des sanctions plus spécifiques et plus précises** que celles prévues par la législation en vigueur. Ces exigences, conjuguées à la disponibilité, en quantité suffisante, d'installations de recyclage sûres et écologiquement rationnelles légalement accessibles, ainsi qu'à un système de contrôle bien adapté aux spécificités des navires, garantiront un meilleur respect de la législation.

Afin **d'éviter la confusion, les doubles emplois et les charges administratives inutiles**, les navires soumis au nouvel acte législatif ne relèveraient plus du règlement (CE) n° 1013/2006 concernant les transferts de déchets.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : la proposition n'a pas d'incidence sur le budget de l'Union européenne.

ACTES DÉLÉGUÉS : la proposition contient des dispositions habilitant la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.