

Recyclage des navires

2012/0055(COD) - 08/08/2017 - Document de suivi

Conformément à l'article 29 («Incitation financière») du règlement (UE) n° 1257/2013 relatif au recyclage des navires, la Commission a présenté un rapport sur la faisabilité d'un instrument financier qui faciliterait le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires.

Chaque année, des centaines de grands navires sont vendus pour être démantelés sur les rivages d'Asie du Sud, ce qui a des conséquences néfastes sur l'environnement et la santé humaine.

Les difficultés liées à l'application de la convention de Bâle ont entraîné l'adoption de la convention de Hong Kong en 2009 et du règlement européen en matière de recyclage des navires en 2013. Ce règlement établit **des exigences plus strictes que celles de la convention de Hong Kong**, notamment en ce qui concerne la santé, la sécurité et l'environnement.

L'instrument principal du règlement est la **liste européenne des installations de recyclage des navires**. Au plus tard le 31 décembre 2018, les navires battant pavillon de l'Union ne pourront être recyclés que dans les installations figurant sur la liste.

État d'avancement de la recherche: il est rappelé qu'un instrument financier avait déjà été envisagé avant l'adoption de la convention de Hong Kong. Une étude de 2005 plaidait pour la création d'un «fonds de recyclage des navires» qui serait chargé de collecter les droits et de verser des fonds en faveur d'un démantèlement écologiquement rationnel.

La convention de Hong Kong a retenu une autre approche et contient **une clause de «financement»** dans son article sur la coopération technique, sur la base de contributions volontaires.

En décembre 2014, la Commission a commandé une étude afin d'établir le présent rapport. Après avoir étudié plusieurs options, l'étude publiée en juin 2016 dégage **une nouvelle option: la licence de recyclage des navires**, dont les principes clés sont les suivants:

1. les navires faisant escale dans les ports de l'Union obtiendraient une licence préalable, délivrée par une agence centralisée (par exemple, une agence européenne existante);
2. au moment de la demande de licence, les propriétaires de navires verseraient une contribution. La contribution couvrirait une rétribution administrative modérée (0,8%) et une prime rattachée au navire individuel (99,2%);
3. la prime collectée dépendrait du montant du capital à mobiliser pour combler l'écart financier entre le démantèlement dans des installations non conformes et le démantèlement dans des installations figurant sur la liste européenne à la fin du cycle de vie du navire;
4. le montant total mobilisé serait versé au dernier propriétaire du navire, à condition que le navire soit envoyé dans une installation de recyclage des navires figurant sur la liste européenne;
5. si le propriétaire choisissait de ne pas faire recycler son navire dans une installation figurant sur la liste européenne, il perdrait ses droits acquis;
6. afin d'éviter que le système fonctionne de manière disproportionnée pour les navires ayant une fréquence d'escale très faible ou très élevée, la validité de la licence serait temporelle et non pas fondée sur le nombre d'escales.

Perspectives: tout en reconnaissant les mérites d'une éventuelle licence de recyclage des navires (l'option la plus prometteuse évaluée jusqu'à présent), la Commission est néanmoins consciente du fait qu'un certain nombre de questions doivent être analysées, notamment en ce qui concerne **la compatibilité d'un tel instrument financier potentiel avec le droit européen et international**.

Le rapport note à cet égard qu'un avis juridique commandé par les **organisations d'armateurs** décrit la licence de recyclage des navires comme une «**mesure principalement fiscale**». Il avance que l'Union ne dispose pas de la compétence lui permettant de gérer un régime européen de recyclage des navires et en déduit une incompatibilité avec la convention des Nations unies sur le droit de la mer (UNCLOS), avec les règles de l'Organisation mondiale du commerce et avec le principe de responsabilités communes, mais différenciées.

En revanche, l'ONG *Shipbreaking Platform* a publié en octobre 2016 une prise de position soutenant les arguments juridiques avancés dans l'étude de 2016.

La Commission conclut que la nécessité d'adopter des mesures supplémentaires concernant les incitations financières fera l'objet d'une **réévaluation ultérieure**, sur la base d'une analyse de l'utilisation et des effets de la liste européenne des installations de recyclage des navires.