




Informations de base	
2007/2279(INI) INI - Procédure d'initiative Livre vert sur l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires Subject 3.70.05 Pollution marine et côtière, pollution par les navires et les hydrocarbures 3.70.13 Substances dangereuses, déchets toxiques et radioactifs (stockage, transport)	Procédure terminée

Acteurs principaux				
Parlement européen	Commission au fond		Rapporteur(e)	Date de nomination
	ENVI	Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	BLOKLAND Johannes (IND /DEM)	10/09/2007
	Commission pour avis		Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	EMPL	Emploi et affaires sociales	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	ITRE	Industrie, recherche et énergie	HAMMERSTEIN David (Verts /ALE)	18/12/2007
	TRAN	Transports et tourisme	EVANS Robert (PSE)	20/11/2007
	Commission européenne	DG de la Commission		Commissaire
Environnement		DIMAS Stavros		

Evénements clés			
Date	Evénement	Référence	Résumé
22/05/2007	Publication du document de base non-législatif	COM(2007)0269 	Résumé
13/12/2007	Annnonce en plénière de la saisine de la commission		
02/04/2008	Vote en commission		Résumé
16/04/2008	Dépôt du rapport de la commission	A6-0156/2008	

20/05/2008	Débat en plénière		
21/05/2008	Décision du Parlement	T6-0222/2008	Résumé
21/05/2008	Résultat du vote au parlement		
21/05/2008	Fin de la procédure au Parlement		

Informations techniques	
Référence de la procédure	2007/2279(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative
Sous-type de procédure	Rapport d'initiative
Base juridique	Règlement du Parlement EP 55
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	ENVI/6/50700

Portail de documentation				
Parlement Européen				
Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE400.627	05/02/2008	
Avis de la commission	TRAN	PE398.494	27/02/2008	
Amendements déposés en commission		PE402.904	10/03/2008	
Avis de la commission	ITRE	PE402.515	27/03/2008	
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A6-0156/2008	16/04/2008	
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T6-0222/2008	21/05/2008	Résumé
Commission Européenne				
Type de document		Référence	Date	Résumé
Document de base non législatif		COM(2007)0269	22/05/2007	Résumé
Document annexé à la procédure		SEC(2007)0645	22/05/2007	

Livre vert sur l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires

2007/2279(INI) - 22/05/2007 - Document de base non législatif

OBJECTIF : publication par la Commission d'un livre vert en vue de lancer un débat sur l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires.

CONTEXTE : le démantèlement des navires sur fond de mondialisation est une source de préoccupation. L'activité est pour le moment viable d'un strict point de vue économique, mais les coûts sont très élevés sur les plans de la santé humaine et de l'environnement. Entre 200 et 600 navires de

mer représentant plus de 2.000 tonnes de port en lourd (tpl) sont démantelés chaque année dans le monde. Un pic est à prévoir en 2010 lorsqu'environ 800 pétroliers à simple coque vont devoir être retirés de la circulation. L'essentiel du secteur de la démolition est implanté en Inde, au Pakistan et au Bangladesh qui détient la plus grosse part du marché. Toutefois, l'absence de mesures de protection de l'environnement et de la santé se solde par un taux d'accidents extrêmement élevé chez les travailleurs, tandis que la pollution induite par les activités de démantèlement contamine des portions étendues du littoral. Les anciens navires contiennent de nombreuses substances dangereuses (en particulier boues d'hydrocarbures, huiles, peintures, PVC et amiante).

La Commission a déjà pris position sur la question du démantèlement des navires dans le livre vert sur la politique maritime de juin 2006 (voir [INI/2006/2299](#)). Le Parlement européen et les organisations non gouvernementales ont également exigé que des mesures soient prises au niveau de l'Union européenne.

CONTENU : le présent Livre vert entend suggérer des idées neuves sur le démantèlement des navires, afin de poursuivre et d'intensifier le dialogue avec les États membres et les parties prenantes et de préparer le terrain pour de nouvelles mesures s'inscrivant dans le cadre des politiques communautaires, et notamment de la future politique maritime. L'objectif principal est d'assurer la protection de l'environnement et de la santé humaine. Il ne s'agit pas de ramener artificiellement dans l'UE des activités de recyclage des navires, mais de faire en sorte que les normes minimales de sécurité et de protection de la santé et de l'environnement soient respectées partout dans le monde.

Le document présente plusieurs options se renforçant mutuellement, susceptibles d'améliorer la gestion européenne du démantèlement des navires :

Renforcer le contrôle de l'application de la législation communautaire. Ces mesures comprennent notamment : une meilleure application du règlement sur le transfert des déchets par l'intensification des contrôles dans les ports européens, une coopération et un échange d'informations plus systématiques entre les autorités européennes, la publication d'orientations concernant la définition des déchets et d'une liste des installations de démantèlement de l'UE respectueuses de l'environnement. Au plan international, le livre vert suggère que l'UE soutienne l'actuel processus visant à élaborer une convention internationale sur le recyclage des navires, mais en renforçant le rôle de la Communauté dans les négociations de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Renforcer la capacité de déconstruction navale de l'Union européenne : les gouvernements des États membres pourraient, à travers les marchés publics, susciter une offre de services «verts» de démantèlement et de nettoyage préalable des navires en fin de vie, en respectant des règles strictes d'adjudication autorisant exclusivement un démantèlement conforme à la législation en vigueur en matière de transferts de déchets, dans le respect de normes élevées de protection et de gestion de l'environnement. La question de l'opportunité d'accorder des aides d'État ou des subventions communautaires aux installations de démantèlement écologiques en Europe est toutefois laissée ouverte et doit encore faire l'objet d'une évaluation plus approfondie.

Assister les États assurant le recyclage : pour encourager la mise à niveau des installations des pays d'Asie du sud, il sera nécessaire de leur apporter une assistance technique et de promouvoir une amélioration de la réglementation. Les modalités de cette assistance technique et financière devront être réexaminées en étroite collaboration avec les pays concernés et les autres donateurs internationaux. L'Union européenne peut également partager son expérience et diffuser ses pratiques en ce qui concerne la gestion des risques liés à l'amiante.

Encourager les démarches spontanées : des engagements volontaires de la part des armateurs, de leurs associations et de leurs clients pourraient constituer le moyen le plus simple et le plus rapide de faire évoluer les pratiques sur le terrain. Il convient donc de les encourager explicitement et, si possible, de les soutenir par des incitations de la part de l'Union européenne et des États membres, après quoi, il conviendra d'en surveiller la mise en œuvre.

Financement à long terme : le livre vert souligne la nécessité d'un régime de financement durable capable d'assurer un démantèlement écologique, qui pourrait revêtir la forme d'un «fonds de démantèlement des navires» alimenté par des taxes prélevées sur le secteur des transports maritimes. L'OMI serait la mieux placée pour gérer ce fonds, à l'instar du fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans le cadre de la convention MARPOL.

Plusieurs autres mesures sont suggérées pour promouvoir la filière de démantèlement des navires à court et moyen termes: i) compléter la législation communautaire, concernant en particulier les pétroliers à simple coque ; ii) rationalisation des aides au transport maritime, couplées au démantèlement écologique des navires; iii) création d'un système de certification européen pour le démantèlement écologique des navires et de prix récompensant les pratiques de recyclage exemplaires ; iv) intensification de la recherche internationale sur le démantèlement des navires.

Livre vert sur l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires

2007/2279(INI) - 21/05/2008 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 645 voix pour, 8 voix contre et 12 abstentions, une résolution sur le Livre vert sur l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires.

Le rapport d'initiative avait été déposé en vue de son examen en séance plénière par M. Johannes **BLOKLAND** (IND/DEM, NL), au nom de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire

Les députés accueillent favorablement l'analyse effectuée par le Livre vert des principaux problèmes sociaux et écologiques découlant des activités de démantèlement de navires dans les pays du sud de l'Asie. Ils estiment qu'il est urgent de prendre des mesures concrètes, au niveau européen et international, l'objectif premier étant de protéger l'environnement et la santé publique.

Selon le Parlement, la manière la plus efficace de réaliser cet objectif consiste en l'adoption et la mise en oeuvre d'une **convention internationale** définissant les obligations incombant à toutes les parties associées au processus de démantèlement de navires. La Commission et les États membres sont dès lors invités à négocier une convention de l'OMI incorporant de vastes obligations et dispositions qui:

- garantissent un niveau de contrôle au moins équivalent à celui de la Convention de Bâle,
- instaurent une norme élevée et globale en matière de sécurité et d'environnement du démantèlement de navires, contrôlés et certifiés par une tierce partie,
- condamnent l'échouage sur les plages comme méthode appropriée de démantèlement,
- n'autorisent pas le démantèlement de navires par des pays non parties à la convention,
- instaurent le principe de substitution en vue de mettre un terme à l'utilisation faite actuellement de matériaux dangereux dans la construction de nouveaux navires;
- exigent que tous les matériaux dangereux soient retirés de navires déclassés avant leur démantèlement dans de pays non membres de l'OCDE ou bien envoyés à des installations de recyclage dûment autorisées dans des pays de l'OCDE ou de l'UE et satisfaisant à des normes claires en matière de sécurité et d'environnement.

Les députés demandent toutefois que des mesures concrètes soient arrêtées d'ici à 2010, avant l'adoption de la convention de l'OMI et avant l'année où le processus d'élimination accélérée des pétroliers monocoques atteindra son point culminant.

Le Parlement estime qu'il est inacceptable, d'un point de vue éthique, de laisser perdurer les conditions inhumaines et dévastatrices pour l'environnement s'agissant du démantèlement de navires et de tolérer, partant, les risques pour la santé infligés à des milliers d'ouvriers en Extrême-Orient. En outre, il juge inacceptable d'un point de vue éthique que les enfants soient utilisés par certaines entreprises de démantèlement pour effectuer des tâches dures et dangereuses. Reconnaissant que l'Union est en partie responsable des problèmes sociaux et environnementaux existant dans le secteur du démantèlement des navires, les députés demandent à l'UE de prendre des mesures immédiates et concrètes, en coopération avec l'OMI, afin de mettre un terme au dumping social et environnemental découlant des incitations économiques et de trouver une solution durable à l'échelle mondiale.

La résolution recommande que les efforts de l'UE soient axés sur la préservation de normes minimales garantissant une protection maximale de l'environnement, de la santé et de la sécurité. Ces normes devraient comprendre des réglementations ayant trait à la conception et à la construction de navires, à leur fonctionnement, à la préparation de navires en vue de leur recyclage, au fonctionnement des installations de recyclage des navires ainsi qu'à la mise en place d'un mécanisme approprié comportant des contraintes pour le recyclage de navires, y compris les exigences en matière de certification et de notification.

La Commission européenne est en particulier invitée à :

- élaborer les lignes directrices et les mécanismes nécessaires visant à faire en sorte que soit considéré comme « déchet », conformément à la définition figurant dans la directive 2006/12/CE, tout navire destiné au démantèlement qui ne remplit pas toutes les dispositions de conventions internationales et n'est donc pas muni des certificats en vigueur délivrés par les registres maritimes reconnus par l'Union,
- établir et à actualiser une liste mentionnant les navires susceptibles d'être démantelés dans les années à venir ;
- envisager des mesures permettant de réduire les incidences financières du démantèlement des navires en établissant des normes de fabrication plus rigoureuses, consistant par exemple à limiter l'utilisation de certaines substances dangereuses;
- engager des négociations au sein de l'OMI sur la standardisation des matériaux utilisés pour la construction et l'équipement des navires ainsi que sur le renforcement des critères concernant leurs incidences sur l'environnement;
- établir une liste des installations de recyclage de navires jugées meilleures en ce qu'elles sont conformes aux normes reconnues au niveau international en matière de droits de l'homme, de santé et de sécurité ;
- proposer des mesures concrètes incitant le transfert de savoir-faire et de technologie, afin d'aider les chantiers de démantèlement en Asie du sud à respecter les normes internationales en matière de sécurité et d'environnement.

Les États membres et à la Commission sont pour leur part invités à améliorer la mise en oeuvre du règlement concernant les transferts de déchets grâce à des contrôles plus rigoureux et à la surveillance par les autorités portuaires dans les États membres, afin d'autoriser les États du port, les États du pavillon et les États dont la juridiction concerne les propriétaires (producteurs de déchets) à déclarer qu'un navire est « en fin de vie » et constitue, par conséquent, un déchet, que le navire soit toujours opérationnel ou non. La résolution insiste également pour que des mesures soient prises sans délai pour soutenir le développement d'un démantèlement et d'un pré-nettoyage compétitifs et propres de navires dans l'Union européenne.

Enfin, les députés estiment que les États membres et la Commission devraient s'efforcer de créer **un fonds obligatoire pour le recyclage des navires** cofinancé par les chantiers navals et les armateurs (par exemple, par le biais du prélèvement de taxes sur les nouveaux navires, de taxes portuaires et de taxes annuelles liées à l'enregistrement à l'OMI), en responsabilité partagée. Ce fonds faciliterait le nettoyage préalable des navires pour les débarrasser des matériaux dangereux et le développement de chantiers de recyclage des navires dans l'Union.