

Informations de base	
2009/2571(RSP) RSP - Résolutions d'actualité	Procédure terminée
Résolution sur une stratégie de l'Union européenne pour l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires Subject 3.70.05 Pollution marine et côtière, pollution par les navires et les hydrocarbures	

Evénements clés			
Date	Evénement	Référence	Résumé
25/03/2009	Débat en plénière		Résumé
26/03/2009	Décision du Parlement	T6-0195/2009	Résumé
26/03/2009	Résultat du vote au parlement		
26/03/2009	Fin de la procédure au Parlement		

Informations techniques	
Référence de la procédure	2009/2571(RSP)
Type de procédure	RSP - Résolutions d'actualité
Sous-type de procédure	Débat ou résolution sur question orale/interpellation
Base juridique	Règlement du Parlement EP 142-p5
État de la procédure	Procédure terminée

Portail de documentation				
Parlement Européen				
Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Question orale/interpellation du Parlement		B6-0224/2009	23/03/2009	
Proposition de résolution		B6-0161/2009	25/03/2009	
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T6-0195/2009	26/03/2009	Résumé

Résolution sur une stratégie de l'Union européenne pour l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires

2009/2571(RSP) - 26/03/2009 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

À la suite du débat qui a eu lieu en séance le 25 mars 2003, le Parlement européen a adopté par 469 voix pour, 8 voix contre et 3 abstentions une résolution déposée par la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire sur une stratégie de l'Union européenne pour l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires.

Les députés rappellent qu'il existe des craintes sérieuses que les conditions désastreuses, tant pour les personnes que pour l'environnement, dans lesquelles les navires sont démantelés en Asie du Sud ne s'aggravent, si des mesures de réglementations ne sont pas prises rapidement par l'Union. La résolution souligne en outre que le nombre de navires qui vont disparaître après la démolition progressive générale des pétroliers à simple coque et l'accumulation des vieux navires qui sont retirés du marché en partie à cause de la récession, entraîneront une multiplication incontrôlée des installations non conformes aux normes en Asie du Sud, et que problème se propagera jusqu'en Afrique, si l'Union ne prend pas immédiatement des dispositions concrètes.

Le Parlement souligne que sa [résolution](#) du 21 mai 2008 sur le Livre vert sur l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires et les opinions qu'il y a émises sont toujours valables et que ces opinions devraient être, dans la mesure du possible, reflétées dans la convention sur le recyclage des navires qui doit être adoptée en mai 2009. Il souligne la nécessité de considérer le recyclage du navire comme faisant partie intégrante de son cycle de vie, et de tenir compte en conséquence des exigences de recyclage dès la phase de la planification de la construction et de l'armement du navire.

Selon les députés, les navires en fin de vie devraient être considérés comme des déchets dangereux, du fait des nombreuses substances dangereuses qu'ils contiennent, et devraient donc entrer dans le champ d'application de la convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination.

Tout en saluant la stratégie de l'Union pour l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires, le Parlement souligne que la Commission doit s'engager résolument à prendre des mesures pour garantir la mise en œuvre effective du règlement sur les transferts de déchets. Il demande à cet égard aux autorités nationales du port à renforcer leur contrôle et leur surveillance et invite la Commission à proposer des orientations en la matière.

Le Parlement estime il n'y a pas de temps à perdre pour que des mesures de réglementation concrètes soient prises au niveau de l'Union, qui aillent au-delà des solutions hélas peu convaincantes de l'OMI. Il demande entre autres:

- une interdiction formelle de l'échouage des navires en fin de vie. Toute assistance technique aux pays de l'Asie du Sud dans le cadre de l'Union devrait aussi viser à abolir peu à peu cette méthode de démolition ;
- que la Commission et les États membres négocient les conditions de l'entrée en vigueur, pour s'assurer que la convention sur le recyclage des navires sera effectivement applicable à bref délai;
- que les États membres signent la convention sur le recyclage des navires et la ratifient le plus vite possible après qu'un accord aura été dégagé au niveau de l'OMI;
- que la Commission, les États membres et les armateurs appliquent sans tarder les principaux éléments de la convention sur le recyclage des navires afin de garantir que les navires qui seront envoyés au démantèlement dans les mois et les années à venir seront effectivement traités de manière sûre et écologiquement rationnelle ;
- des mesures concrètes, comme des programmes d'étiquetage pour des installations de recyclage sûres et respectueuses de l'environnement, la promotion du transfert de savoir-faire et de technologies de manière à aider les sites de démantèlement d'Asie du Sud à se conformer aux normes internationales, ainsi que l'établissement d'une certification indépendante et d'un dispositif d'audit des chantiers de démantèlement de navires ;
- l'instauration d'un dialogue, entre l'Union et les gouvernements des pays de l'Asie du Sud impliqués dans le démantèlement des navires, sur le problème des conditions de travail sur les chantiers de démantèlement, et en particulier sur le problème du travail des enfants ;
- la mise en place d'un mécanisme de financement basé sur des contributions obligatoires du secteur de l'industrie navale et répondant au principe de la responsabilité du producteur.

La Commission est enfin invitée à désigner clairement comme responsables les États de la juridiction desquels relèvent les propriétaires de déchets.