Informations de base

2012/0055(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	Procédure terminée
Recyclage des navires Modification Règlement (EC) No 1013/2006 2003/0139(COD) Modification Directive 2009/16/EC 2005/0238(COD) Modification 2016/0394(COD) Modification 2021/0367(COD) **Subject** 3.20.15.06 Coopération et accords de transport maritime ou fluvial 3.40.04 Construction navale, industie nautique 3.70.04 Gestion des eaux, pollution de l'eau, des cours d'eau 3.70.09 Pollution transfrontière 3.70.13 Substances dangereuses, déchets toxiques et radioactifs (stockage, transport)	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	SCHLYTER Carl (Verts/ALE)	29/05/2012
	Rapporteur(e) fictif/fictive FJELLNER Christofer (PPE) PRODI Vittorio (S&D) DAVIES Chris (ALDE) VAN DALEN Peter (ECR) WILS Sabine (GUE/NGL) CYMAŃSKI Tadeusz (EFD)	

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
ITRE Industrie, recherche et énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
TRAN Transports et tourisme	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
JURI Affaires juridiques	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	

Conseil de l'Union européenne	

Formation du Conseil	Réunions	Date
Affaires économiques et financières ECOFIN	3271	2013-11-15
Environnement	3194	2012-10-25

Commission européenne	

DG de la Commission	Commissaire
Environnement	POTOČNIK Janez

Comité économique et social européen
Comité européen des régions

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
23/03/2012	Publication de la proposition législative	COM(2012)0118	Résumé
29/03/2012	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
25/10/2012	Débat au Conseil		Résumé
26/03/2013	Vote en commission,1ère lecture		
28/03/2013	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A7-0132/2013	Résumé
18/04/2013	Décision du Parlement, 1ère lecture	T7-0182/2013	Résumé
18/04/2013	Résultat du vote au parlement		
22/10/2013	Décision du Parlement, 1ère lecture	T7-0429/2013	Résumé
22/10/2013	Résultat du vote au parlement		
15/11/2013	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
20/11/2013	Signature de l'acte final		
20/11/2013	Fin de la procédure au Parlement		
10/12/2013	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2012/0055(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Modifications et abrogations	Modification Règlement (EC) No 1013/2006 2003/0139(COD) Modification Directive 2009/16/EC 2005/0238(COD) Modification 2016/0394(COD) Modification 2021/0367(COD)

Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 192-p1
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 165
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	ENVI/7/09192

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE498.083	12/11/2012	
Amendements déposés en commission		PE502.035	20/12/2012	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A7-0132/2013	28/03/2013	Résumé
Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture /lecture unique		T7-0182/2013	18/04/2013	Résumé
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T7-0429/2013	22/10/2013	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Projet d'acte final	00059/2013/LEX	20/11/2013	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2012)0118	23/03/2012	Résumé
Document annexé à la procédure	SWD(2012)0045	23/03/2012	
Document annexé à la procédure	SWD(2012)0047	23/03/2012	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2013)872	27/11/2013	
Document de suivi	COM(2017)0420	08/08/2017	Résumé
Document de suivi	COM(2018)0145	22/03/2018	
Document de suivi	COM(2023)0326	22/06/2023	
Document de suivi	COM(2025)0052	19/02/2025	
	SWD(2025)0040		

Document de suivi		19/02/2025	

Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	PT_PARLIAMENT	COM(2012)0118	16/05/2012	
Contribution	IT_SENATE	COM(2012)0118	28/06/2012	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES1595/2012	12/07/2012	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Parlements nationaux	IPEX	
Commission européenne	EUR-Lex	
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Règlement 2013/1257
JO L 330 10.12.2013, p. 0001 Résumé

Recyclage des navires

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

Conformément à l'article 29 («Incitation financière») du règlement (UE) nº 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.

Recyclage des navires

2012/0055(COD) - 25/10/2012

Le Conseil a procédé à un **débat d'orientation** sur la proposition de règlement relatif au recyclage des navires. Sur la base d'une série de questions élaborées par la présidence, les ministres ont été invités à discuter, en particulier,

1°) de l'efficacité et de l'applicabilité de la proposition de règlement sous l'angle de la compétitivité des navires battant pavillon d'un État membre de l'UE,

2°) de la possibilité ou non d'introduire des exigences supplémentaires allant au delà des dispositions de la convention de Hong Kong et

3°) des dispositions détaillées concernant les sanctions, l'accès à la justice et l'application qui figurent dans la proposition.

Les ministres ont été nombreux à accueillir positivement la proposition de règlement, mais certains d'entre eux ont cependant fait part de leurs profondes préoccupations quant à la pertinence de mesures régionales dans la situation actuelle, alors que la convention n'est pas encore en vigueur, et aux conséquences possibles pour la flotte européenne. De plus, d'aucuns ont souligné qu'il fallait poursuivre les travaux afin de dégager des solutions acceptables sur le plan juridique et applicables pour résoudre certaines des questions épineuses soulevées dans le cadre de cette proposition complexe.

Concernant la deuxième question, la plupart des ministres ont indiqué qu'il était nécessaire que le projet de règlement soit compatible avec la convention de Hong Kong et, en particulier, qu'il fallait des règles précises sur l'analyse future du règlement, une fois que la convention sera entrée en vigueur.

Enfin, de nombreux ministres ont indiqué qu'ils ne jugeaient pas utile d'introduire des dispositions spécifiques sur l'accès à la justice dans le projet de règlement, puisque ces questions sont déjà couvertes par la législation de l'UE en vigueur, ni de préciser les mesures relatives aux sanctions, qu'il serait préférable de laisser à l'appréciation des États membres.

La Commission a pris note des différents avis exprimés et la présidence a indiqué qu'elle établirait un rapport sur l'état d'avancement des travaux relatifs à cette question.

Recyclage des navires

2012/0055(COD) - 28/03/2013 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire a adopté le rapport de Carl SCHLYTER (Verts/ALE, SE) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif au recyclage des navires.

La commission parlementaire recommande que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit :

Objectifs : les députés souhaitent préciser que le règlement doit viser à prévenir, réduire au minimum et, dans la mesure du possible éliminer les accidents, les blessures **et autres effets dommageables sur la santé humaine et l'environnement** liés au recyclage et au traitement des navires de l'Union, notamment en les recyclant dans les installations inscrites sur la liste de l'Union, situées dans ou en dehors de l'Union, et d'améliorer les conditions de recyclage des navires de pays non membres de l'Union.

Le règlement devrait également viser à :

- réduire les disparités entre les opérateurs de l'Union, des pays de l'OCDE et de pays tiers concernés en matière de santé et sécurité au travail et de normes environnementales ;
- faciliter la ratification de la convention de Hong Kong.

Le règlement devrait s'appliquer aux **navires de l'Union**. Certaines dispositions devraient s'appliquer également aux navires de pays tiers faisant escale dans un port ou un mouillage d'un État membre pour s'engager dans des activités d'interface navire/port.

Matières dangereuses : l'application nouvelle de **systèmes antisalissure contenant des composés organostanniques** qui agissent comme biocides actifs ou de tout autre système antisalissure dont l'application ou l'usage devrait être interdit.

Les députés demandent qu'un **inventaire des matières dangereuses** soit dressé et conservé à disposition à bord de tout navire neuf de l'Union. Pour les navires existants, ils proposent que l'inventaire soit dressé conformément au calendrier suivant:

- pour les navires de plus de 25 ans, un an après l'entrée en vigueur du règlement ;
- pour les navires de plus de 20 ans, deux ans après l'entrée en vigueur du règlement ;
- pour les navires de plus de 15 ans, trois après l'entrée en vigueur du règlement ;
- pour les navires de moins de 15 ans, quatre ans après l'entrée en vigueur du règlement.

Mécanisme financier pour financer un recyclage des navires respectueux de l'environnement : les députés proposent que la Commission nomme une entité juridique chargée de gérer un **fonds de recyclage** dont l'objectif serait :

- pour les navires de l'Union: de contribuer à rendre économiquement viable le recyclage des navires effectué en conformité avec le présent règlement;
- pour les navires de pays tiers: de contribuer à rendre économiquement viable leur recyclage s'ils choisissent de le faire dans les installations figurant sur la liste de l'Union.

Une redevance devrait être versée par tous les navires utilisant des ports de l'Union européenne, sur la base de leur tonnage. Les redevances alimenteraient un fonds qui verserait **une prime pour le recyclage** effectif par des installations de recyclage de navires qui satisfont aux dispositions du règlement, afin de les rendre compétitives. La prime ne serait versée que pour le recyclage d'un navire qui bat un pavillon de l'Union européenne depuis au moins deux ans.

Les États membres devraient veiller à ce que les navires soient exemptés du paiement de toute redevance de recyclage s'ils ont procédé au dépôt d'une **garantie financière** auprès du fonds de recyclage.

Plan de recyclage : le rapport demande qu'un plan de recyclage propre au navire soit établi **pour tout navire de l'Union de plus de 20 ans ou avant toute opération de recyclage d'un navire**, selon la date survenant la première, au plus tard 30 mois après l'entrée en vigueur du règlement. Un tel plan devrait être approuvé par les autorités compétentes.

L'obligation d'établir un plan de recyclage pour les navires de plus de 20 ans devrait être **transférée des propriétaires vendant un navire de l'Union à un nouveau propriétaire** qui envisage de battre pavillon d'un pays tiers.

Intention de recycler : les députés estiment que le processus de notification à l'installation de recyclage de navires et aux autorités compétentes devrait être simplifié afin de réduire les charges administratives.

Visites : la visite initiale d'un nouveau navire devrait être effectuée avant son entrée en service. Quant à la visite initiale d'un navire existant, elle devrait être effectuée **au cours des cinq années suivant l'entrée en vigueur du règlement**. Une visite supplémentaire devrait être obligatoire dès lors qu'une modification importante intervient.

À tout moment, ou sur demande motivée d'autorités portuaires ayant de sérieux doutes quant à l'état d'un navire qu'elles accueillent, les agents qui effectuent les visites pourront décider d'une **inspection inopinée**.

Contrat entre le propriétaire du navire et une installation de recyclage de navires : le contrat devrait, entre autres, imposer au propriétaire du navire les obligations suivantes :

- communiquer à l'installation de recyclage de navires au moins quatre mois avant la date prévue pour le recyclage du navire toutes les informations pertinentes nécessaires à l'élaboration du plan de recyclage du navire. Si le propriétaire du navire n'est pas en possession de ces informations, il devrait informer l'installation de recyclage de navires et collaborer avec elle afin de garantir que toutes les lacunes sont résolues de manière adéquate ;
- envoyer un navire au recyclage uniquement lorsque le plan de recyclage du navire a été explicitement approuvé par l'autorité compétente ;
- couvrir les coûts supplémentaires réels au cas où la teneur en matières dangereuses à bord est considérablement plus élevée que ne l'indique l'inventaire des substances chimiques dangereuses, mais ne rend cependant pas le recyclage envisagé impossible.

Inspections : les États membres devraient appliquer aux navires de l'Union des dispositions en matière de contrôle équivalentes à celles prévues dans la directive 2009/16/CE, conformément à leur législation nationale. Une inspection plus détaillée serait réalisée, se fondant sur les directives mises au point par l'OMI, lorsqu'une inspection révèle qu'un navire n'est pas conforme à certaines exigences.

Dispositions supplémentaires applicables aux navires de pays tiers : les États membres devraient veiller à ce que les navires de pays non membres de l'Union se conforment aux exigences concernant le contrôle des matières dangereuses. Ils devraient interdire l'installation et l'utilisation des matières dangereuses sur les navires de pays non membres de l'Union lorsqu'ils se trouvent dans leurs ports, lieux d'ancrage, chantiers de construction ou de réparation navales ou terminaux au large.

Des sanctions efficaces, proportionnées et dissuasives à l'encontre des propriétaires de navires de pays non membres de l'Union devraient être prévues dans ce contexte.

Exigences plus explicites applicables aux installations de recyclage de navires : les députés estiment que plusieurs dispositions supplémentaires devraient être arrêtées pour veiller à ce que le recyclage et le traitement des déchets aient lieu dans le respect de l'environnement (structures permanentes et construites, avec suffisamment de grues disponibles pour qu'il soit clair que les navires utilisant la méthode de l'échouage ne pourraient être inscrits sur la liste européenne; recensement de tous les sous-contractants concernés; système de traçabilité pour les matières dangereuses retirées des navires; couverture d'assurance suffisante; surveillance de la pollution).

Sanctions pénales pour certaines violations : la directive 2008/99/CE relative à la protection de l'environnement par le droit pénal établit des sanctions pénales pour les transferts de déchets illégaux. De telles sanctions devraient également s'appliquer aux violations du règlement qui pourraient entraîner un recyclage non respectueux de l'environnement.

Recyclage des navires

2012/0055(COD) - 18/04/2013 - Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 499 voix pour, 50 contre et 55 abstentions, **des amendements** à la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif au recyclage des navires.

La question a été renvoyée pour réexamen à la commission compétente. Le vote sur la résolution législative est reporté à une séance ultérieure.

Les principaux amendements adoptés en plénière concernent les points suivants :

Objectifs : le Parlement souhaite préciser que le règlement doit :

- viser à prévenir, réduire au minimum et, dans la mesure du possible, éliminer les accidents, les blessures et **autres effets dommageables sur la santé humaine et l'environnement** liés au recyclage et au traitement des navires de l'Union, notamment en les recyclant dans les installations inscrites sur la liste de l'Union, situées dans ou en dehors de l'Union ;
- améliorer les conditions de recyclage des navires de **pays non membres de l'Union** ;
- **réduire les disparités** entre les opérateurs de l'Union, des pays de l'OCDE et de pays tiers concernés en matière de santé et sécurité au travail et de normes environnementales ;
- faciliter la ratification de la **convention internationale de Hong Kong** pour un recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires.

Le règlement devrait s'appliquer aux **navires de l'Union**. Certaines dispositions devraient s'appliquer également aux navires de pays tiers faisant escale dans un port ou un mouillage d'un État membre pour s'engager dans des activités d'interface navire/port.

Matières dangereuses : le Parlement demande qu'un **inventaire des matières dangereuses** soit dressé et conservé à disposition à bord de tout navire neuf de l'Union. **Pour les navires existants**, il propose que l'inventaire soit dressé conformément au calendrier suivant:

- pour les navires de plus de 25 ans, un an après l'entrée en vigueur du règlement ;
- pour les navires de plus de 20 ans, deux ans après l'entrée en vigueur du règlement ;
- pour les navires de plus de 15 ans, trois après l'entrée en vigueur du règlement ;
- pour les navires de moins de 15 ans, quatre ans après l'entrée en vigueur du règlement.

Système fondé sur des incitations : compte tenu de la situation actuelle dans le secteur du recyclage des navires, caractérisée par une externalisation extrême des coûts et des conditions inacceptables en ce qui concerne le démantèlement des navires, la Commission devrait **soumettre, avant la fin de 2015, une proposition législative** relative à un système fondé sur des incitations qui facilite le recyclage sûr et rationnel des navires.

Plan de recyclage du navire : les députés demandent qu'un plan de recyclage propre au navire soit établi **pour tout navire de l'Union de plus de 20 ans ou avant toute opération de recyclage d'un navire**, selon la date survenant la première, au plus tard 30 mois après l'entrée en vigueur du règlement. Un tel plan devrait être approuvé par les autorités compétentes.

Les propriétaires qui vendent un navire de l'Union de plus de 20 ans **à un nouveau propriétaire qui envisage de battre le pavillon d'un pays tiers** devront veiller à ce que le contrat stipule que le nouveau propriétaire et les éventuels propriétaires suivants endossent la responsabilité de l'établissement d'un plan de recyclage s'ils souhaitent faire escale dans les ports ou mouillages de l'Union.

Visites : le Parlement propose que la visite initiale d'un nouveau navire soit effectuée **avant son entrée en service** et que la visite initiale d'un navire existant soit effectuée **au cours des cinq années suivant l'entrée en vigueur du règlement**.

À tout moment, ou sur demande motivée d'autorités portuaires ayant de sérieux doutes quant à l'état d'un navire qu'elles accueillent, les agents qui effectuent les visites pourraient décider d'une **inspection inopinée**.

Contrat entre le propriétaire du navire et une installation de recyclage de navires : le contrat devrait, entre autres, imposer au propriétaire du navire les obligations suivantes :

- communiquer à l'installation de recyclage de navires **au moins quatre mois avant la date prévue pour le recyclage du navire** toutes les informations nécessaires à l'élaboration du plan de recyclage du navire. Si le propriétaire du navire n'est pas en possession de ces informations, il devrait informer l'installation de recyclage de navires et collaborer avec elle afin de garantir que toutes les lacunes sont résolues de manière adéquate ;
- envoyer un navire au recyclage uniquement lorsque le plan de recyclage du navire a été explicitement approuvé par l'autorité compétente ;
- **couvrir les coûts supplémentaires réels** au cas où la teneur en matières dangereuses à bord est considérablement plus élevée que ne l'indique l'inventaire des substances chimiques dangereuses, mais ne rend cependant pas le recyclage envisagé impossible.

Inspections : les États membres devraient appliquer aux navires de l'Union des dispositions en matière de contrôle équivalentes à celles prévues dans la directive 2009/16/CE, conformément à leur législation nationale. Une inspection plus détaillée serait réalisée, se fondant sur les directives mises au point par l'OMI, lorsqu'une inspection révèle qu'un navire n'est pas conforme à certaines exigences.

Dispositions supplémentaires applicables aux navires de pays tiers : les États membres devraient veiller à ce que les navires de pays non membres de l'Union se conforment aux exigences concernant le **contrôle des matières dangereuses**. Ils devraient interdire l'installation et l'utilisation des matières dangereuses sur les navires de pays non membres de l'Union lorsqu'ils se trouvent dans leurs ports, lieux d'ancrage, chantiers de construction ou de réparation navales ou terminaux au large.

Des sanctions efficaces, proportionnées et dissuasives à l'encontre des propriétaires de navires de pays non membres de l'Union devraient être prévues dans ce contexte.

Exigences plus explicites applicables aux installations de recyclage de navires : le Parlement a introduit plusieurs dispositions pour veiller à ce que le recyclage et le traitement des déchets aient lieu **dans le respect de l'environnement**. Pour être inscrite sur la liste européenne, une installation de recyclage de navires devrait, entre autres, satisfaire aux exigences suivantes:

- fonctionner à partir de structures bâties permanentes (cales sèches, quais ou cales de béton);
- disposer de suffisamment de grues pour lever les parties découpées d'un navire;
- faire en sorte que tous les déchets préparés pour le recyclage soient exclusivement transférés vers des installations de recyclage disposant des autorisations requises pour en assurer le recyclage dans des conditions écologiquement rationnelles et ne présentant aucun risque pour la santé humaine ;
- assurer le stockage approprié des gaz et des matières explosives et/ou inflammables, y compris la prévention des risques d'incendie et du stockage excessif;
- assurer le stockage et le confinement imperméables et protégés des déchets ou matières solides et liquides contenant des PCB/PCT.

L'installation de recyclage de navires serait notamment tenue :

- de prouver que l'installation de recyclage de navires satisfait à toutes les dispositions des lois du pays en matière de **santé et de sécurité**;
- de recenser tous les **sous-traitants** directement impliqués dans le processus du recyclage de navires et apporter la preuve de leurs permis;
- de disposer d'une **assurance adéquate** pour couvrir ses responsabilités en matière de santé et de sécurité ainsi que les coûts de l'assainissement environnemental conformément à la législation pertinente de l'État membre ou du pays tiers où l'installation est située.

Inscription d'une installation de recyclage de navires sur la liste européenne : pour figurer sur la liste européenne, les installations de recyclage de navires devraient être contrôlées par une **équipe internationale d'experts** désignés par la Commission avant leur inscription et par la suite une fois tous les deux ans. L'installation de recyclage de navires devrait accepter d'être soumise à des inspections sur place supplémentaires et inopinées par une équipe internationale.

La liste européenne devrait comprendre les informations suivantes sur l'installation de recyclage de navires: a) la méthode de recyclage; b) le type et la taille des navires qui se prêtent au recyclage; et c) toute restriction imposée au fonctionnement de l'installation, y compris en ce qui concerne la gestion des déchets dangereux.

Sanctions pénales pour certaines violations : les États membres devraient prévoir des sanctions au titre de la directive 2008/99/CE relative à la protection de l'environnement par le droit pénal à l'encontre des propriétaires de navires de l'Union européenne qui ont été envoyés au recyclage alors qu'ils ne satisfaisaient pas aux exigences générales énoncées au règlement ou qu'ils n'étaient pas munis d'un certificat d'inventaire délivré conformément au règlement.

Recyclage des navires

2012/0055(COD) - 22/10/2013 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 591 voix pour, 47 contre et 27 abstentions, une résolution législative sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif au recyclage des navires.

La question avait été renvoyée pour réexamen à la commission compétente lors de la séance du 18 avril 2013.

Le Parlement a arrêté sa position en première lecture suivant la procédure législative ordinaire. Les amendements adoptés en plénière sont le résultat d'un compromis négocié entre le Parlement européen et le Conseil. Ils modifient la proposition comme suit :

Objectifs du règlement : il est précisé que le règlement devrait :

- prévenir, réduire au minimum et, dans la mesure du possible, éliminer **les accidents, les blessures et autres effets dommageables sur la santé humaine et l'environnement** liés au recyclage et au traitement de navires ;
- renforcer la sécurité et la protection de la santé humaine et de l'environnement marin de l'Union **tout au long du cycle de vie d'un navire**, en particulier pour assurer que les déchets dangereux provenant du recyclage de navires fassent l'objet d'une gestion écologiquement rationnelle ;
- fixer les règles visant à assurer une **gestion appropriée des matières dangereuses** à bord des navires ;
- faciliter la ratification de la **convention internationale de Hong Kong**, de 2009, pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires.

Le règlement devrait s'appliquer aux navires de l'Union. Certaines dispositions devraient s'appliquer également aux navires de pays tiers faisant escale dans un port ou un mouillage d'un État membre.

Inventaire des matières dangereuses : chaque navire neuf devrait conserver à bord un inventaire des matières dangereuses indiquant au minimum les matières dangereuses qui sont présentes dans la structure ou l'équipement du navire, leur emplacement et leurs quantités approximatives. Les navires existants devraient se conformer, autant que possible dans la pratique à cette exigence.

Exigences générales pour les propriétaires de navires : les propriétaires devraient : i) communiquer à l'opérateur de l'installation de recyclage de navires **toutes les informations pertinentes** concernant le navire nécessaires à l'établissement du plan de recyclage du navire ; ii) **notifier** par écrit à l'administration concernée l'intention de recycler le navire dans une installation ou des installations de recyclage de navires données.

Les propriétaires devraient en outre : i) fournir à l'opérateur de l'installation de recyclage de navires une **copie du certificat** attestant que le navire est prêt pour le recyclage délivré ; ii) être **responsables du navire.**

Plan de recyclage du navire : le plan établi par l'opérateur de l'installation de recyclage devrait : i) indiquer si des travaux préparatoires - tels que l' identification des dangers potentiel - doivent être menés ailleurs que dans l'installation de recyclage de navires mentionnée dans le plan de recyclage du navire ; ii) préciser l'endroit où le navire sera entreposé pendant les opérations de recyclage et iii) comprendre un plan concis pour l'arrivée et l'entreposage en toute sécurité du navire à recycler.

Le plan de recyclage devait être approuvé explicitement par notification écrite ou tacitement par l'autorité compétente, conformément aux exigences de l'État dans lequel l'installation de recyclage de navires est située.

Visites : lorsqu'une administration fait appel à des organismes agréés pour effectuer les visites, elle devrait habiliter au minimum ces organismes agréés à : i) exiger qu'un navire soumis à une visite se conforme au règlement; et ii) effectuer des visites à la demande des autorités appropriées d'un État membre.

La visite initiale d'un navire neuf devrait être effectuée avant son entrée en service, tandis que la visite initiale d'un navire existant devrait être effectuée au cours des cinq années suivant l'entrée en vigueur du règlement.

Délivrance et visa des certificats : selon le texte amendé, l'administration ou l'organisme agréé autorisé par celle-ci devrait délivrer un certificat d'inventaire à l'issue d'une visite initiale ou de renouvellement concluante.

Lorsque la visite de renouvellement est concluante, le certificat d'inventaire devrait être délivré dans la période de trois mois avant l'expiration du certificat d'inventaire existant. Le nouveau certificat serait valable à partir de la date de l'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à une date n'excédant pas cinq ans à compter de la date d'expiration du certificat existant.

Contrôle de l'Etat du port : les États membres devraient appliquer aux navires de l'Union des dispositions en matière de contrôle équivalentes à celles prévues dans la directive 2009/16/CE, conformément à leur législation nationale. Une **inspection plus détaillée** serait réalisée lorsqu'une inspection révèle qu'un navire n'est pas conforme à certaines exigences.

Un navire pourrait être mis en garde, immobilisé ou voir ordonné son départ s'il ne soumet pas une copie du certificat d'inventaire ou du certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage. L'accès à un port ou mouillage déterminé pourrait être autorisé en cas de force majeure ou pour réduire le risque de pollution, à condition que des mesures aient été prises pour assurer une entrée en toute sécurité.

Dispositions applicables aux navires de pays tiers : les navires non européens, tout comme les bateaux européens, seraient couverts par le règlement dans la mesure où ils devraient établir un inventaire des matières dangereuses lorsqu'ils font escale dans un port de l'UE.

Exigences applicables aux installations de recyclage de navires : le Parlement a introduit plusieurs dispositions pour veiller à ce que le recyclage et le traitement des déchets aient lieu dans le respect de l'environnement. Pour être inscrite sur la liste européenne, une installation de recyclage de navires devrait, entre autres, satisfaire aux exigences suivantes:

- avoir obtenu **l'autorisation** des autorités compétentes dont elle relève pour exercer des activités de recyclage de navires ;
- fonctionner à partir de **structures bâties permanente**s (cales sèches, quais ou cales de béton);
- élaborer un **plan** relatif à l'installation de recyclage de navires;
- **prévenir les effets dommageables** sur la santé humaine et l'environnement, y compris en démontrant que l'installation est en mesure de maîtriser les fuites ;
- assurer une **gestion sûre et écologiquement rationnelle** des matières dangereuses et des déchets ;

- s'assurer que les **équipements d'intervention d'urgence**, tels que les équipements et véhicules de lutte contre l'incendie, les ambulances et les grues, puissent accéder rapidement au navire et à toutes les zones de l'installation de recyclage de navires.

Installations de recyclage de navires situées dans un pays tiers : une compagnie qui possède une installation de recyclage de navires située dans un pays tiers et souhaite recycler des navires battant le pavillon d'un État membre devrait **soumettre à la Commission une demande** en vue de l'inscription de cette installation de recyclage de navires sur la liste européenne.

La conformité des installations de recyclage de navires situées dans les pays tiers devrait être certifiée à l'issue d'une **inspection sur place** effectuée par un vérificateur indépendant disposant des qualifications requises.

Établissement et mise à jour de la liste européenne : la liste européenne devrait comprendre les informations suivantes sur l'installation de recyclage de navires: a) la méthode de recyclage; b) le type et la taille des navires qui se prêtent au recyclage; et c) toute restriction imposée au fonctionnement de l'installation, y compris en ce qui concerne la gestion des déchets dangereux ; d) le volume annuel maximal de recyclage de navires.

Sanctions : les États membres devraient déterminer les sanctions applicables aux violations règlement et prendre les mesures nécessaires pour assurer leur application. Les sanctions prévues devraient être efficaces, proportionnées et dissuasives.

Incitation financière : au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur du règlement, la Commission devrait faire rapport sur la faisabilité d'un **instrument financier** qui faciliterait le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, accompagné, le cas échéant, d'une proposition législative.

Recyclage des navires

2012/0055(COD) - 20/11/2013 - Acte final

OBJECTIF : adopter de nouvelles règles sur le recyclage sûr des navires.

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE.

CONTENU : le nouveau règlement vise à prévenir, limiter, réduire au minimum et, autant que possible dans la pratique, éliminer les accidents, les blessures et les autres effets dommageables sur la santé humaine et l'environnement liés au recyclage de navires. Il vise en outre à assurer une gestion appropriée des matières dangereuses à bord des navires. L'objectif est également de faciliter la ratification de la convention de Hong Kong de 2009 pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires.

Inventaire des matières dangereuses : le règlement stipule que chaque navire neuf doit conserver à bord un inventaire des matières dangereuses indiquant au minimum les matières dangereuses (visées à l'annexe II du règlement) qui sont présentes dans la structure ou l'équipement du navire, leur emplacement et leurs quantités approximatives. Les navires existants doivent se conformer, autant que possible dans la pratique à cette exigence **à compter du 31 décembre 2020**.

Les navires non européens, tout comme les bateaux européens, sont couverts par le règlement dans la mesure où ils devront établir un inventaire des matières dangereuses lorsqu'ils font escale dans un port de l'UE.

Plan de recyclage du navire : un plan de recyclage propre au navire devra être établi avant toute opération de recyclage d'un navire par l'opérateur de l' installation de recyclage de navires conformément aux dispositions pertinentes de la convention de Hong Kong. Le plan devra être **approuvé explicitement ou tacitement** par l'autorité compétente, conformément aux exigences de l'État dans lequel l'installation de recyclage de navires est située, le cas échéant.

Visites et certificats : les navires seront soumis aux visites suivantes : i) une visite initiale; ii) une visite de renouvellement; iii) une visite supplémentaire ; iv) une visite finale. À l'issue d'une visite initiale ou de renouvellement concluante, l'administration ou l'organisme agréé autorisé par celle-ci délivrera un certificat d'inventaire pour une durée déterminée par l'administration n'excédant pas cinq ans.

Liste européenne : le règlement prévoit la mise en place et la mise à jour régulière de la liste européenne des navires des installations de recyclage. La liste sera publiée au Journal officiel de l'Union européenne et sur le site internet de la Commission pas plus tard que le 31 décembre 2016. Elle sera divisée en deux sous-listes indiquant les installations de recyclage de navires situées dans un État membre et les installations de recyclage de navires situées dans un pays tiers.

Exigences auxquelles doivent satisfaire les installations de recyclage : pour être inscrite sur la liste européenne, une installation de recyclage de navires devra satisfaire à un certain nombre d'exigences, conformément aux dispositions pertinentes de la convention de Hong Kong et en tenant compte des directives pertinentes de l'OMI.

Conformément au souhait du Parlement, plusieurs dispositions ont été introduites pour veiller à ce que le recyclage et le traitement des déchets aient lieu **dans le respect de l'environnement**. Ainsi, une installation devrait, entre autres, satisfaire aux exigences suivantes:

- avoir obtenu l'autorisation des autorités compétentes dont elle relève et être construite et exploitée d'une manière sûre et écologiquement rationnelle
- fonctionner à partir de structures bâties permanentes (cales sèches, quais ou cales de béton);
- prévenir les effets dommageables sur la santé humaine et l'environnement, y compris en démontrant que l'installation est en mesure de maîtriser les fuites ;
- assurer une gestion sûre et écologiquement rationnelle des matières dangereuses et des déchets ;
- élaborer et tenir à jour un plan de préparation et d'intervention dans les situations d'urgence.

Une compagnie de recyclage de navires qui possède une installation de recyclage de navires située dans un **pays tiers** et souhaite recycler des navires battant pavillon d'un État membre devra soumettre à la Commission une demande en vue de l'inscription de cette installation de recyclage de navires sur la liste européenne.

Communications d'informations : chaque État membre devra adresser à la Commission un rapport contenant une liste des navires battant son pavillon auxquels a été délivré un certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage, ainsi que des informations concernant tout recyclage de navires illicite, les sanctions et les mesures de suivi prises par l'État membre.

Sanctions : les États membres devront déterminer les dispositions relatives aux sanctions applicables aux violations du règlement et prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer son application. Les sanctions prévues doivent être efficaces, proportionnées et dissuasives.

Incitation financière : au plus tard le 31 décembre 2016, la Commission fera rapport sur la faisabilité d'un **instrument financier** qui faciliterait le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, accompagné, le cas échéant, d'une proposition législative.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 30.12.2013. Le règlement est applicable à compter de la plus proche des deux dates suivantes, mais pas avant le 31 décembre 2015:

a) six mois après la date à laquelle le volume annuel maximal combiné de recyclage de navires des installations de recyclage de navires inscrites sur la liste européenne représente au moins 2,5 millions de tonnes de déplacement lège (LDT)» ;

b) le 31 décembre 2018.

ACTES DÉLÉGUÉS : la Commission peut adopter des actes délégués afin de prendre en compte l'évolution de la situation en ce qui concerne la convention de Hong Kong. Le pouvoir d'adopter de tels actes est conféré à la Commission pour une période de **cinq ans** à compter du 30 décembre 2013. Le Parlement européen ou le Conseil peuvent formuler des objections à l'égard d'un acte délégué dans un délai de deux mois à compter de la date de notification (ce délai pouvant être prolongé de deux mois). Si le Parlement européen ou le Conseil formulent des objections, l'acte délégué n'entre pas en vigueur.

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.

Á 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.