

E 7226

ASSEMBLÉE NATIONALE

TREIZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2011-2012

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
Le 2 avril 2012

Enregistré à la Présidence du Sénat
Le 2 avril 2012

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

Proposition de décision du Conseil exigeant des États membres qu'ils ratifient la convention internationale de Hong Kong de 2009 pour un recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires ou qu'ils adhèrent à cette Convention, dans l'intérêt de l'Union européenne.

COM (2012) 120 FINAL



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 27 mars 2012 (28.03)
(OR. en)**

8173/12

**Dossier interinstitutionnel:
2012/0056 (NLE)**

**ENV 242
MAR 33
TRANS 101
COMER 71**

NOTE DE TRANSMISSION

Origine: Pour le Secrétaire général de la Commission européenne,
Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur

Date de réception: 23 mars 2012

Destinataire: Monsieur Uwe CORSEPIUS, Secrétaire général du Conseil de l'Union
européenne

N° prop. Cion: COM(2012) 120 final

Objet: Proposition de DÉCISION DU CONSEIL exigeant des États membres
qu'ils ratifient la convention internationale de Hong Kong de 2009 pour
un recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires ou qu'ils
adhèrent à cette Convention, dans l'intérêt de l'Union européenne

Les délégations trouveront ci-joint le document de la Commission - COM(2012) 120 final.

p.j.: COM(2012) 120 final



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 23.3.2012
COM(2012) 120 final

2012/0056 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

exigeant des États membres qu'ils ratifient la convention internationale de Hong Kong de 2009 pour un recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires ou qu'ils adhèrent à cette Convention, dans l'intérêt de l'Union européenne

EXPOSÉ DES MOTIFS

Le développement et le maintien de pratiques dangereuses et préjudiciables à l'environnement pour le démantèlement des navires suscitent de vives inquiétudes. En effet, 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. Or, d'après les estimations, les problèmes de surcapacité ne vont pas disparaître avant cinq ou dix ans au moins. En outre, les principaux bénéficiaires du pic que connaîtra le secteur du recyclage des navires autour de la date butoir fixée pour le retrait des pétroliers à simple coque (2015) seront probablement les installations qui répondent le moins aux normes.

Les dispositions en vigueur actuellement¹ au niveau international et au niveau de l'Union européenne n'ont pas, jusqu'ici, permis de mettre fin à ces pratiques.

Ce non-respect généralisé de la réglementation est lié:

- à l'absence de capacités de recyclage suffisantes dans l'OCDE, en particulier pour les plus grands navires marchands,
- 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, qui ne parviennent à occuper que certains créneaux, comme les marchés des navires de petite taille, des navires relevant des pouvoirs publics, y compris les navires de guerre, ou des navires dont les propriétaires sont soucieux de l'environnement,
- au fait que la législation actuelle n'est pas adaptée aux spécificités des navires et de la navigation internationale.

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 navires².

La convention de Hong Kong pour un recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires (ci-après «la convention de Hong Kong») a été adoptée par l'Organisation maritime internationale en mai 2009, mais ce n'est que lorsqu'elle aura été ratifiée par un nombre suffisant de grands États du pavillon et de grands pays recycleurs qu'elle pourra entrer en vigueur et commencer à produire ses effets.

L'Union européenne et ses États membres ont comparé les niveaux de contrôle et d'application effective assurés respectivement par la convention de Hong Kong et par la convention de Bâle dans leur ensemble. La conclusion à laquelle a abouti cette évaluation en avril 2010 était la suivante: «en première appréciation, et en se fondant sur le cycle de vie des navires, on peut conclure que la convention de Hong Kong semble assurer un niveau de contrôle et d'application effective au moins équivalent à celui garanti par la convention de Bâle pour les navires considérés comme des déchets en vertu de la convention de Bâle, pour

¹ Le règlement (CE) n° 1013/2006 du Parlement européen et du Conseil du 14 juin 2006 concernant les transferts de déchets au niveau européen et, au niveau international, la convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination.

² Décision VII/26 sur la gestion écologiquement rationnelle du démantèlement des navires, adoptée lors de la 7^e Conférence des Parties à la convention de Bâle.

les navires relevant de la convention de Hong Kong et pour les navires faisant l'objet d'un traitement similaire en vertu de l'article 3, paragraphe 4, de cette convention»³.

En octobre 2011, les Parties à la convention de Bâle ont encouragé la ratification de la convention de Hong Kong afin de permettre à cette dernière d'entrer en vigueur⁴.

Au niveau européen, la Commission a adopté, en 2007, un livre vert sur l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires et, en 2008, une communication proposant une stratégie de l'UE relative au démantèlement des navires⁵. Cette stratégie propose des mesures visant à améliorer les conditions de démantèlement des navires dès que possible, y compris au cours de la période transitoire précédant l'entrée en vigueur de la convention de Hong Kong⁶: il s'agit notamment de préparer la mise en place de mesures portant sur les principaux aspects de la convention, de promouvoir les actions entreprises par le secteur de sa propre initiative, de fournir une assistance technique et un soutien aux pays en développement et de veiller à une meilleure application effective de la législation actuelle.

Dans ses conclusions au sujet de la stratégie de l'UE dans le domaine du recyclage des navires, le Conseil a approuvé l'adoption de la convention de Hong Kong, soulignant que cette Convention constituait une grande réussite pour la communauté internationale et offrait un système global de contrôle et d'application «de bout en bout»; il a par ailleurs encouragé fortement les États membres à ratifier la Convention en priorité, afin d'en faciliter l'entrée en vigueur dans les meilleurs délais et de susciter des changements réels et concrets sur le terrain⁷.

³ Contribution de l'Union européenne et de ses États membres, disponible à l'adresse <http://archive.basel.int/ships/oewg-vii12-comments/comments/eu.doc>.

⁴ Décision X/AA sur le démantèlement écologiquement rationnel des navires, adoptée lors de la 10^e Conférence des Parties à la convention de Bâle.

⁵ Communication COM(2008) 767 final du 19 novembre 2008 intitulée «Une stratégie de l'Union européenne pour l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires» et analyse d'impact correspondante [document de travail des services de la Commission SEC(2008) 2846].

⁶ Convention internationale de Hong Kong pour un recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires.

⁷ Conclusions adoptées par le Conseil le 21 octobre 2009, disponibles à l'adresse suivante: http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/envir/110626.pdf

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

exigeant des États membres qu'ils ratifient la convention internationale de Hong Kong de 2009 pour un recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires ou qu'ils adhèrent à cette Convention, dans l'intérêt de l'Union européenne

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment l'article 192, paragraphe 1, en liaison avec l'article 218, paragraphe 6, point a) v), et l'article 218, paragraphe 8, premier alinéa,
vu la proposition de la Commission européenne,
vu l'approbation du Parlement européen,
considérant ce qui suit:

- (1) Les navires qui sont devenus des déchets sont soumis au niveau international à la convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination. Au niveau européen, ces navires relèvent du règlement (CE) n° 1013/2006 du Parlement européen et du Conseil du 14 juin 2006 concernant les transferts de déchets⁸. Ce règlement met en œuvre la convention de Bâle ainsi qu'un amendement⁹ à cette convention adopté en 1995, qui n'est pas encore entré en vigueur et qui interdit les exportations de déchets dangereux en provenance des États membres de l'Union vers les pays non-membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). Étant donné que les navires contiennent des matières dangereuses, ils entrent généralement dans la catégorie des déchets dangereux et ne peuvent dès lors pas être exportés en vue de leur recyclage dans des installations situées dans des pays non-membres de l'OCDE.
- (2) L'application de la législation existante aux navires a soulevé d'importantes difficultés aux niveaux international et européen.
- (3) La convention internationale de Hong Kong de 2009 pour un recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires (ci-après «la convention de Hong Kong») a été adoptée le 15 mai 2009 sous les auspices de l'Organisation maritime internationale (OMI) à l'issue des délibérations de la conférence internationale sur le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires¹⁰.
- (4) La Convention vise à faire en sorte que les navires, lorsqu'ils sont démantelés à la fin de leur durée de vie opérationnelle, ne présentent pas de risques inutiles pour la santé et la sécurité des personnes et pour l'environnement. Elle aborde l'ensemble des problèmes liés au démantèlement des navires, ainsi que les inquiétudes exprimées au

⁸ JO L 190 du 12.7.2006, p. 1.

⁹ Amendement à la convention de Bâle («amendement portant interdiction») adopté par la décision III/1 des Parties à la convention de Bâle.

¹⁰ Acte final de la conférence (SR/CONF/45).

sujet des conditions de travail et des conditions environnementales qui règnent dans bon nombre d'installations de démantèlement des navires de par le monde.

- (5) L'Union européenne considère la gestion écologiquement rationnelle du démantèlement des navires comme une priorité¹¹ et la mise en œuvre anticipée de la convention 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»¹².
- (6) À ce jour, toutefois, aucun État membre n'a ratifié la Convention ou adhéré à celle-ci, et seuls trois États membres l'ont signée. La ratification de la Convention par les États membres ou leur adhésion à celle-ci auraient un certain retentissement sur la scène internationale et accéléreraient l'entrée en vigueur de ladite Convention.
- (7) Certaines dispositions de la Convention relèvent de la compétence exclusive de l'Union en matière de recyclage des navires.
- (8) L'Union n'est pas en mesure de ratifier la Convention, puisque seuls des États peuvent y être parties.
- (9) Il convient dès lors que le Conseil exige des États membres qu'ils ratifient la Convention ou qu'ils adhèrent à celle-ci, dans l'intérêt de l'Union,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

À l'entrée en vigueur du règlement (UE) n° XX du Parlement européen et du Conseil (*relatif au recyclage des navires*) visant à mettre en œuvre la convention internationale de Hong Kong pour un recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires (ci-après «la Convention»), adoptée le 15 mai 2009 sous les auspices de l'Organisation maritime internationale, les États membres ratifient la Convention ou y adhèrent pour ce qui est des volets relevant de la compétence exclusive de l'Union.

Article 2

Les États membres prennent sans délai, et en tout état de cause au plus tard trois ans après la date d'entrée en vigueur de la présente décision, les mesures nécessaires pour déposer leurs instruments de ratification de la Convention ou d'adhésion à celle-ci auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

L'état d'avancement du processus de ratification ou d'adhésion est réexaminé au plus tard cinq ans après la date d'entrée en vigueur de la présente décision.

¹¹ Conclusions du Conseil du 20 novembre 2006.

¹² COM(2008) 767 final.

Article 3

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil

Le président