

ATMA 2007

Rencontre "Démolition Navale"

**LES NEGOCIATIONS INTERNATIONALES
EN COURS**

par
Mme Claude WORHER
Ingénieur la DGA

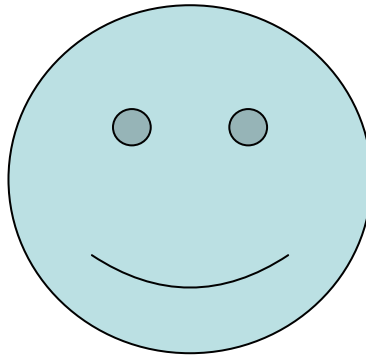


WANTED



Navires

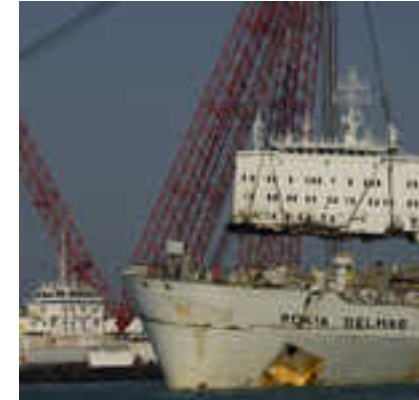
certifiés



**Installations de
recyclage**

homologuées

Fin de vie d'un navire ?



Démantèlement ?

Prix du transport
de fret maritime



Coûts d'exploitation
d'un navire ancien
(assurance fonction de
l'âge notamment)

Démantèlement ou abandon ?

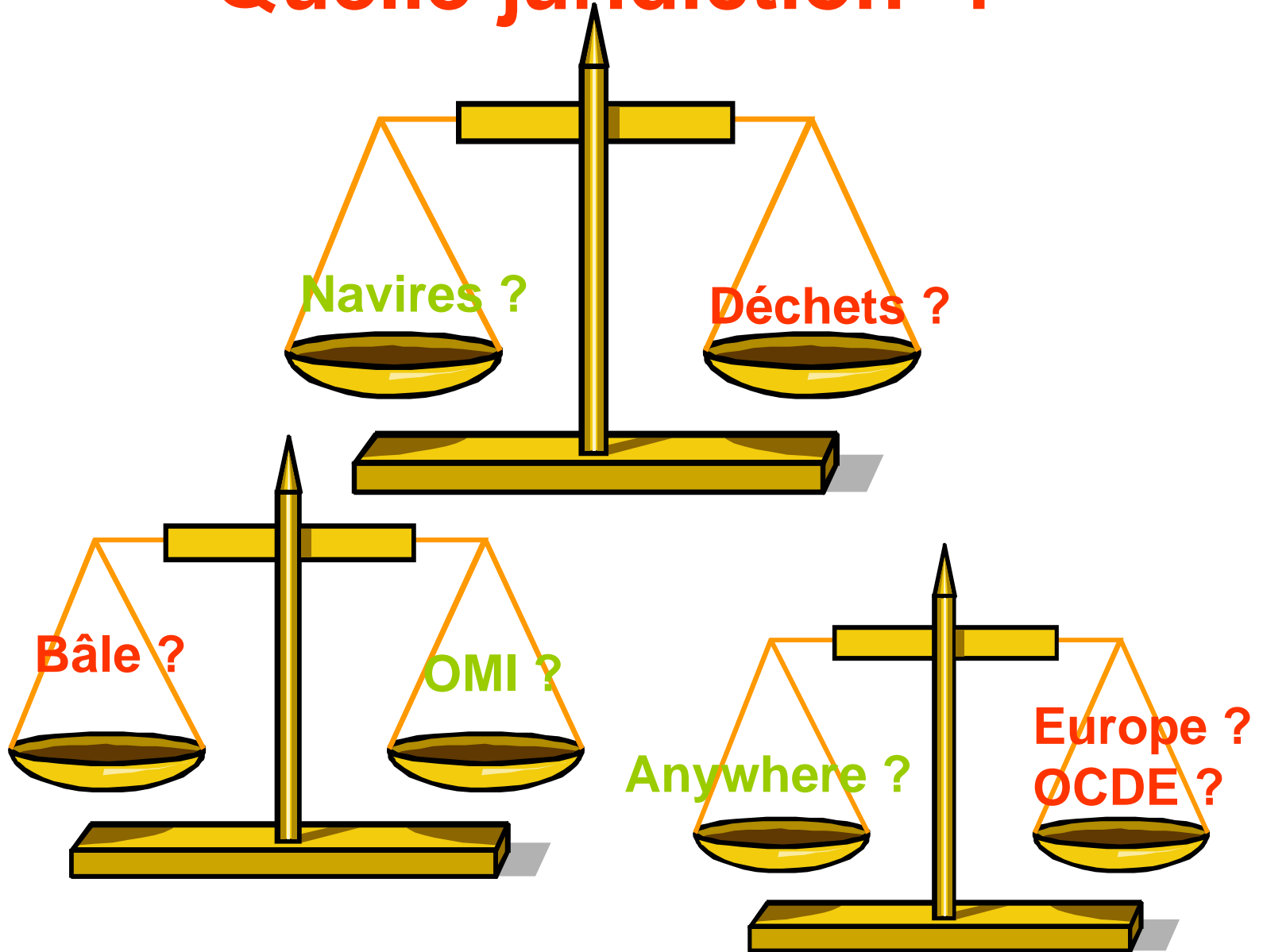


Achat d'une prestation



**Vente du navire
pour recyclage**

Quelle juridiction ?



Un cadre international, européen et français qui évolue



Organisation Maritime Internationale



Convention MARPOL et ses annexes : interdiction circulation navires pétroliers à simple coque après 2010
Directives sur le démantèlement des navires adoptées en 2003 (Inventaire/ passeport vert)
Préparation d'une convention internationale (2008-2009) sur le démantèlement des navires

Convention de Bâle



Contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et leur élimination (22 mars 1989 / 5 mai 1992)

Organisation Internationale du Travail



Directives « Sécurité et santé dans le domaine du démantèlement de navires: Principes directeurs pour les pays d'Asie et la Turquie ». (2003)

Organisation Maritime Internationale



Création : Organisation des Nations Unies 1948

Siège au Royaume Uni

166 États membres et 2 États associés

Comité de la Sécurité Maritime

Comité de Protection du Milieu Marin (création 1973)

Convention de Bâle



Programme des Nations Unies pour l'Environnement

169 États Parties à cette convention (seuls l'Afghanistan, Haïti et les États-unis d'Amérique ont signé mais pas ratifié)

Ban Amendment (COP3 1995) : les mouvements transfrontaliers des déchets dangereux
= OCDE, CE, Liechtenstein

Ratifié par 63 Parties

Organisation Internationale du Travail



Crée en 1919 lors de la Conférence de la Paix réunie à Paris, puis à Versailles.

Principe de base de l'organisation = tripartisme
Gouvernement /employeur/Travailleurs

178 États membres

Organisation Internationale du Travail



Les directives de l'OIT visent tout particulièrement à améliorer progressivement les conditions de travail les plus dangereuses lorsque la démolition s'effectue sur une plage

Ce sont d'ordinaire des travailleurs occasionnels, des travailleurs en sous-traitance ou des migrants qui effectuent le travail

« Il est difficile d'appliquer la législation et la réglementation aux chantiers de démolition de navires en raison des lieux où ils sont situés. Les travaux de démantèlement sont souvent menés en des lieux difficiles d'accès, dispersés, et sont parfois déplacés d'un lieu à un autre.

En raison de la diversité des sites et de la main-d'oeuvre, la législation est plus difficile à appliquer dans cette industrie que dans d'autres »

Un cadre international, européen et français qui évolue



Amendement à la CB : Non entré en vigueur en droit international

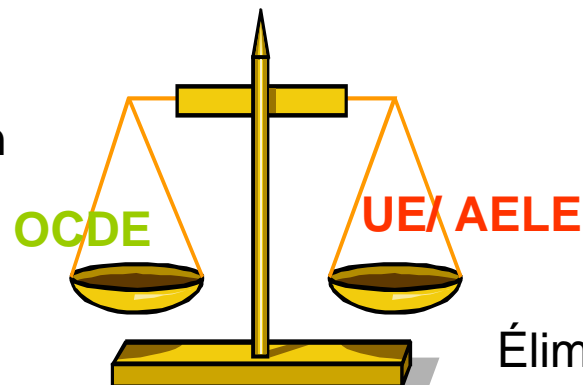


Règlement n°259/93 : Amendement à la Convention de Bâle
Règlement n°1013/2006 (Applicable à partir de juillet 2007)



Création d'une mission interministérielle sur le démantèlement des navires

Valorisation



Élimination

Rôle de l'UE dans les instances internationales



La communauté n'est pas membre de l'OMI alors même que certaines questions traitées sont de compétence communautaire (travaux de coordination communautaire)



Les questions relevant de la CB sont entièrement communautarisées (un mandat de négociation est confié par le Conseil (environnement) à la Commission européenne, qui s'exprime au nom de la Communauté)



La communauté n'est pas membre de cette institution

Les actions spécifiques de l'UE

Livre vert démantèlement des navires paru le 23 mai

Les (9) questions posées se réfèrent à 3 grands thèmes : Aspect juridique, relation avec l'OMI et actions spécifiques de l'UE

Contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux (Convention de Bâle et règlement communautaire N°1013/2006 appliqué au démantèlement des navires) :

1/ Comment renforcer sa mise en œuvre effective ?

Mesures à prendre pour que les navires sous pavillon EU ou appartenant à des armateurs EU soient démantelés dans des installations de recyclages « aux normes ».

2/ Des recommandations/conseils sur le transfert des déchets et le statut des navires en fin de vie sont ils nécessaires pour améliorer les pratiques du démantèlement et sous quelle forme ?

Les actions spécifiques de l'UE

Livre vert démantèlement des navires paru le 23 mai

Relation avec le projet de Convention de l'Organisation Maritime Internationale :

3/ Quelle est la meilleure façon d'influencer le projet de Convention en cours de rédaction pour améliorer, au sens large, les pratiques du démantèlement ?

4/ Faut-il rechercher des standards (environnement, travail) du niveau de ceux en vigueur en Europe ?

Les actions spécifiques de l'UE

5/ Quelles actions avant l'entrée en vigueur de la Convention OMI (période de transition) ?

- Qu'advient-il des navires propriétés du secteur public ?
- Les stratégies nationales et les engagements volontaires des propriétaires de navires sont-ils suffisants ?
- Mesures supplémentaires au niveau de l'UE ?

6/ L'UE et ses EM doivent-ils prendre des mesures particulières pour accroître les capacités de démantèlement au sein de l'UE. Si oui, lesquelles ?

7/ Quelles mesures et actions prendre au niveau de l'UE pour encourager les pays d'Asie du Sud à améliorer les conditions de démantèlement ?

8/ Quelles mesures et actions prendre au niveau de l'UE pour encourager les propriétaires de navires à faire démanteler les navires dans des conditions décentes.

9/ Quelles mesures et actions prendre au niveau de l'UE pour l'application du principe « pollueur - payeur » : quels financements mettre en place ?

Les actions spécifiques de la France



Il ne peut y avoir de succès durable avec des solutions purement nationales ou européennes à des problèmes mondiaux.

Toute solution régionale au problème de la démolition des navires s'expose à voir les navires potentiellement concernés s'échapper hors de la juridiction contraignante

Proposition 9 : la MIDN suggère que la France incite l'UE à se montrer résolument active pour aider à l'émergence de la Convention OMI et montrer l'exemple en adoptant un plan d'action d'accompagnement et de transition.

Le cycle de vie d'un navire « Du berceau à la tombe »



Le cycle de vie d'un navire « Du berceau à la tombe »

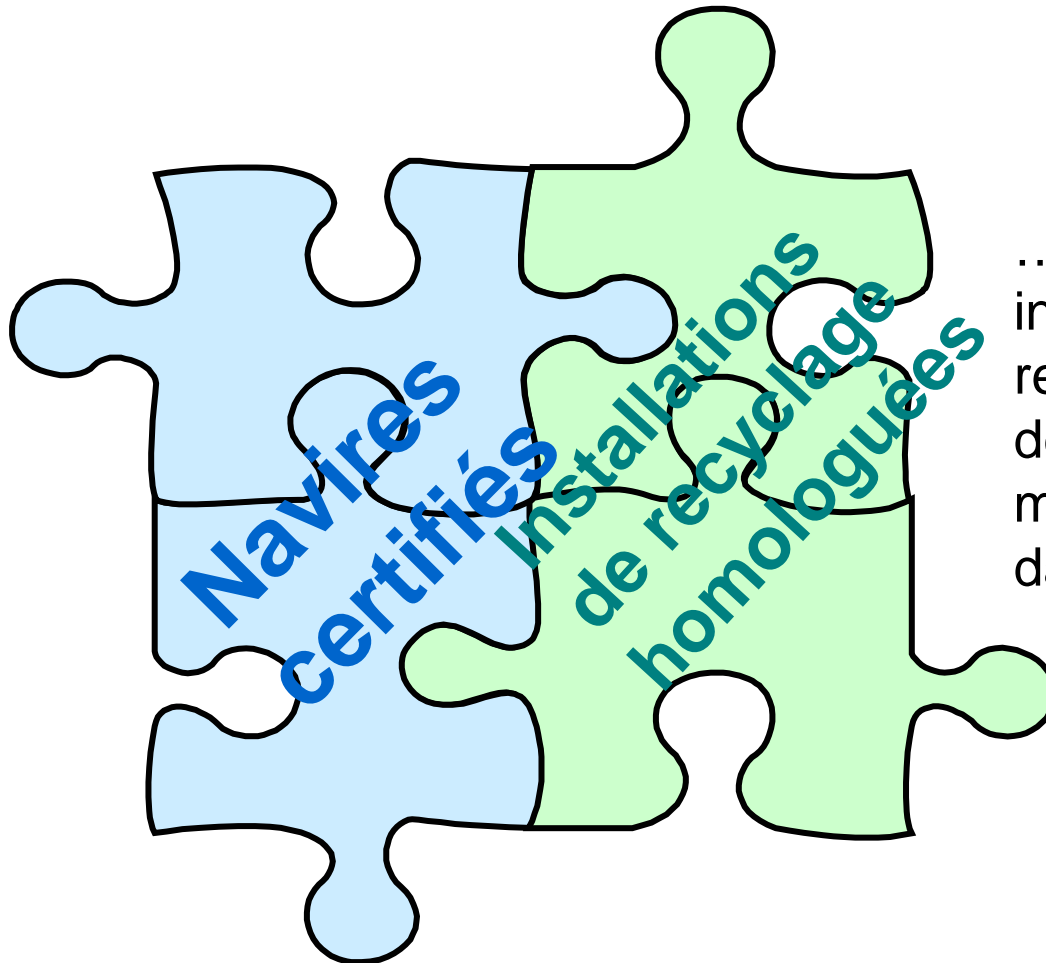


Le cycle de vie d'un navire « de la tombe à »



Le projet de Convention OMI

Un navire
construit et
ayant opéré
selon les
règles de la
Convention...

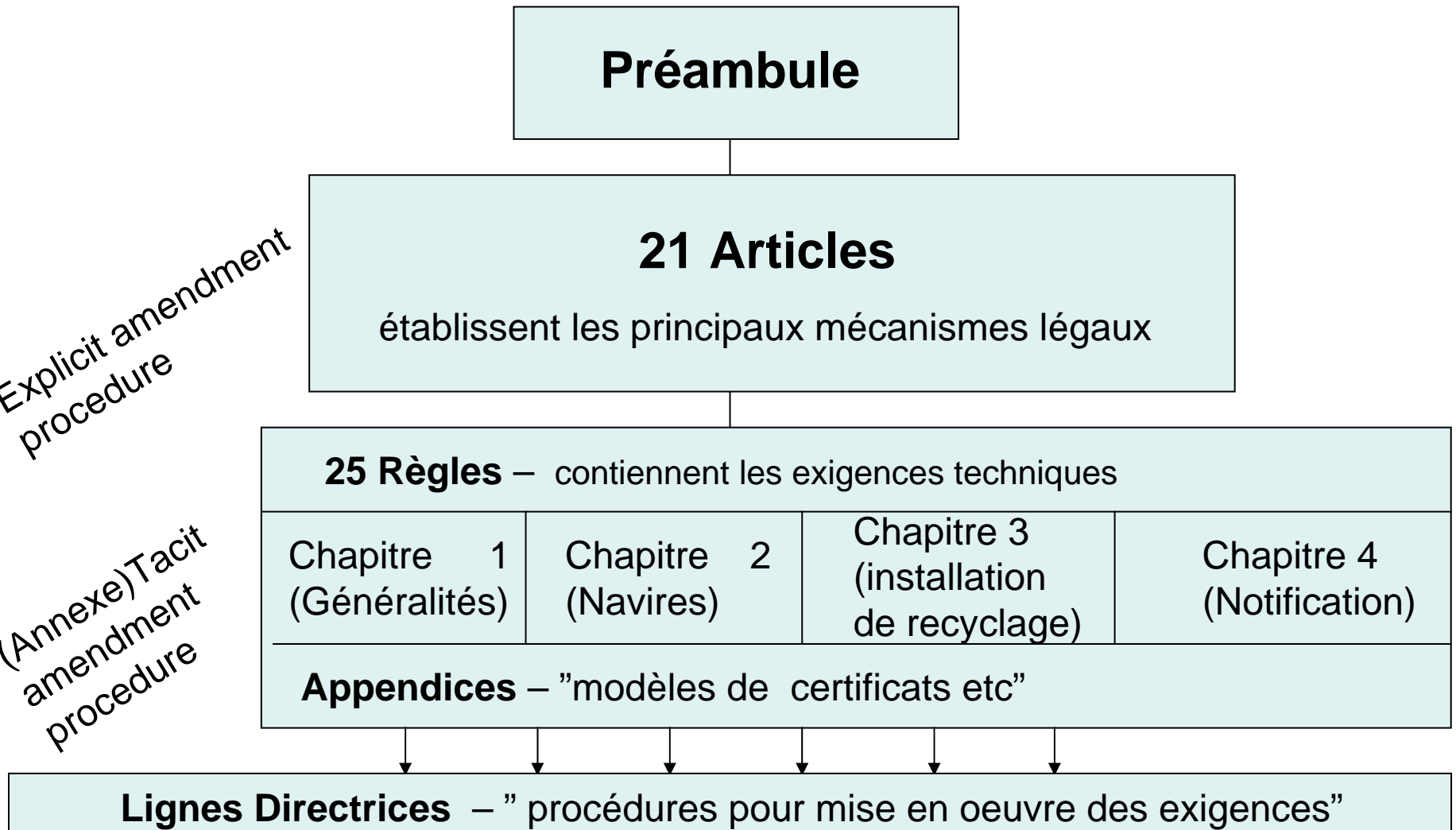


...doit trouver une
installation de
recyclage capable
de traiter ses
matières
dangereuses

Le projet de Convention – Structure

Explicit amendment
procedure

(Annexe) Tacit
amendment
procedure



Préambule

- Approche de précaution (Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement 1992)
- Principe de substitution des matériaux dangereux

Déclaration de RIO sur l'environnement et le développement (juin 92)

- Pour protéger l'environnement des mesures de protection doivent être largement appliquées par les États selon leurs capacités. En cas de risque de dommages graves ou irréversibles, l'absence de certitude scientifique absolue ne doit pas servir de prétexte pour remettre à plus tard l'adoption de mesures effectives visant à prévenir la dégradation de l'environnement (Principe 15)

Déclaration de RIO sur l'environnement et le développement (juin 92)

Les États devraient concerter efficacement leurs efforts pour décourager ou prévenir les déplacements et les transferts dans d'autres États de toutes activités et substances qui provoquent une grave détérioration de l'environnement ou dont on a constaté qu'elles étaient nocives pour la santé de l'homme.

(PRINCIPE 14)

Modifications (article 18)

- Article : Un amendement à un article est réputé avoir été accepté à la date à laquelle deux tiers des Parties ont **notifié leur acceptation** au Secrétaire général (*explicit amendment procedure*)
- Annexe : Un amendement à une Annexe est réputé avoir été accepté **à l'expiration d'une période de douze mois** après la date de son adoption ou toute autre date fixée par le Comité. Toutefois, si à cette date plus d'un tiers des Parties ont notifié au Secrétaire général qu'elles élèvent une objection contre cet amendement, celui-ci est réputé ne pas avoir été accepté (*tacit amendment procedure*)
- Amendement par une conférence : À la demande d'une Partie, appuyée par un tiers au moins des Parties, l'Organisation convoque une conférence des Parties pour examiner des amendements à la présente Convention.

Champ d' Application (Article 3)

- Navires au dessus de 500 GT autorisés à battre le pavillon d'une Partie;
- Installations de recyclage dont l'exploitation relève de la juridiction d'une Partie.

Et ...exclusions ...

Pour les navires

- Actuelles : La présente Convention ne s'applique ni aux navires de guerre ni aux navires appartenant à un État et utilisés exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales.
- A venir : navires domestiques

Et ...exclusions ...

Pour les Installations de recyclage

- A venir : Installations de recyclage destinées à ne démanteler que des navires hors de champ de la convention

Obligation (Articles 5 et 6) et Droit (Articles 7 et 8) des Parties

- Obligations :
 - les navires sont soumis aux visites et obtiennent les certificats prévus aux termes des règles de l'Annexe.
 - les installations de recyclage obtiennent l'autorisation prescrite dans les règles de l'Annexe
- Droits
 - Inspection des navires : Un navire auquel s'applique la présente Convention peut, dans tout port ou terminal au large d'une autre Partie, être inspecté par des agents dûment autorisés par cette Partie
 - Transmission d'information : Pour les installations de recyclage ayant obtenu l'autorisation d'une Partie, celle-ci communique les informations pertinentes sur lesquelles elle a fondé sa décision d'accorder une autorisation.

Infractions (articles 9 et 10)

- S'il est constaté que le navire enfreint la présente Convention, la Partie qui procède à l'inspection peut prendre des dispositions pour mettre en garde le navire, le retenir, ordonner son départ ou l'exclure de ses ports.
- Toute Partie devrait inspecter une installation de recyclage dont l'exploitation relève de sa juridiction et établir un rapport si elle reçoit d'une autre Partie une demande d'enquête

Application (articles 13 bis)

- Afin d'assurer la pleine application de la Convention, un programme d'audit est établi par l'Organisation. Les audits sont menés de manière équitable par une équipe internationale.

alternative

- L'Organisation doit élaborer et approuver des procédures et des mécanismes institutionnels pour déterminer le non-respect des dispositions de la présente Convention et agir à l'égard des Parties jugées ne pas respecter ses dispositions.

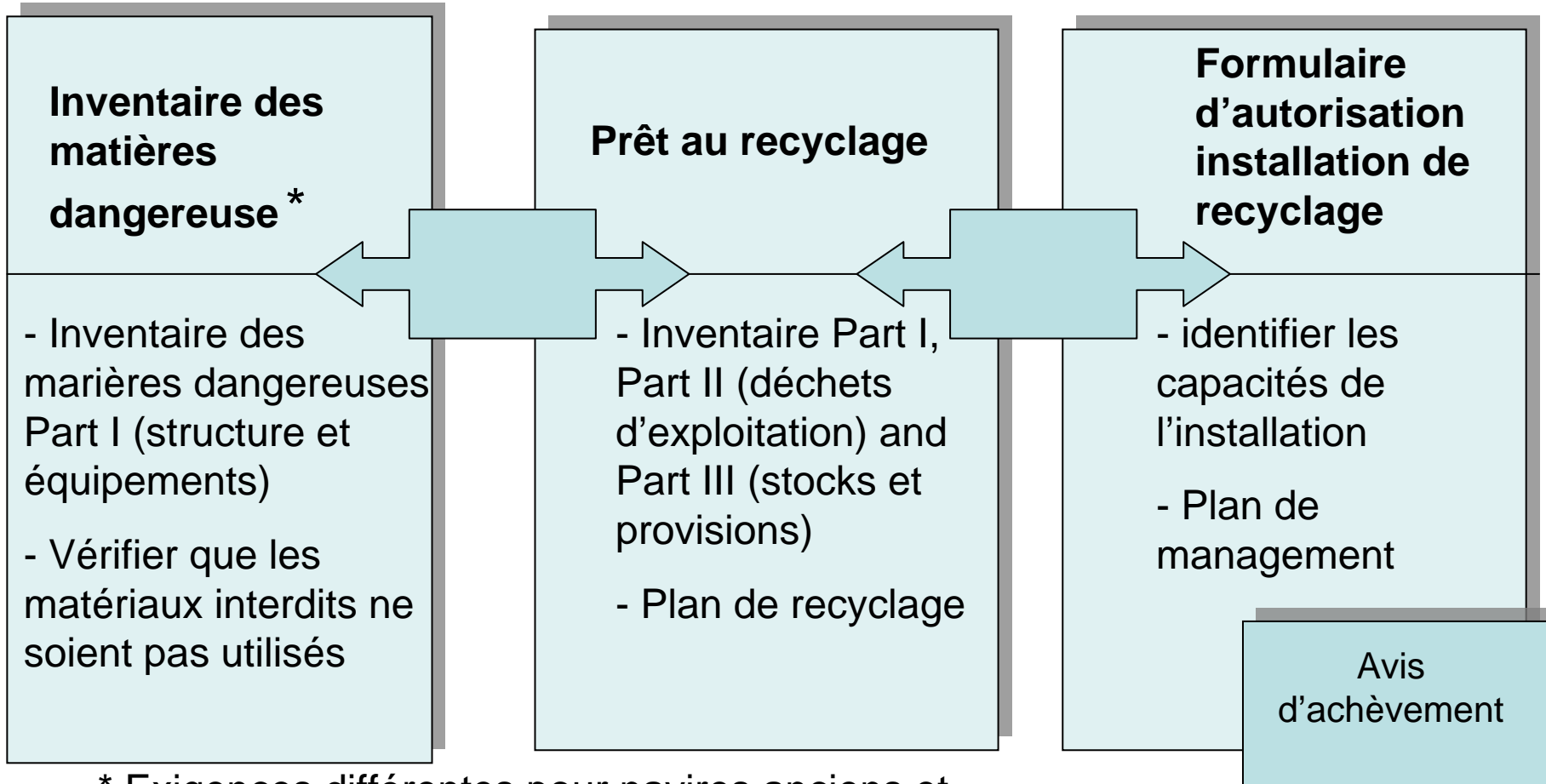
RÈGLES RELATIVES AU RECYCLAGE SÛR ET ÉCOLOGIQUEMENT RATIONNEL DES NAVIRES

- Prescriptions applicables aux navires
 - Conception, construction, exploitation et entretien des navires
 - Préparatifs en vue du recyclage des navires
 - Visites et délivrance des certificats
- Prescriptions applicables aux installations de recyclage des navires
- Prescriptions en matière de notification

Les certificats de la Convention

Conception, construction,
exploitation et entretien

Préparatifs en vue du recyclage des navires



* Exigences différentes pour navires anciens et navires récents

Planning des négociations

- Convention de Bâle COP7 Octobre 2004
Décision VII/26 (navire = déchet)
- Premier OIT/OMI/CB Février 2005
- Conseil de l'UE Conclusions (1) Juin 2005 (NCE)
- OMI MEPC53 Juillet 2005
- OMI Assemblée Générale Novembre 2005
Résolution A981 (passeport vert)
- Second OIT/OMI/CB Décembre 2005
- OMI MEPC54 Mars 2006
- Convention de Bâle OEWG Avril 2006

Planning des négociations (2006 -2009)

- OMI MEPC55 Octobre 2006
- Conseil de l'UE Conclusions (2) Novembre 2006
- Convention de Bâle COP-8 Novembre 2006
- OMI Groupe Intercession Avril 2007
- Commission Européenne Livre vert **Mai 2007**
- **OMI MEPC56** **Juillet 2007**
- **Convention de Bâle OEWG** **Septembre 2007**
- • OMI Assemblée Générale Novembre 2007
- • troisième OIT/OMI/CB (?????)
- • *OMI Groupe Intercession* (Décembre/janvier 07)
- • OMI MEPC 57 Mars 2008
- • OMI MEPC 58 Octobre 2008
- • **Convention de Bâle COP-9** Juin 2009

- • **IMO Conférence Diplomatique** **2008/9**

OMI

Entrée en vigueur

Régime International Contraignant

?

Entrée en vigueur

Régime International Contraignant

Les actions spécifiques de la France



Proposition 10

la MIDN a proposé à la Commission une contribution fournie et argumentée pour le prochain « livre vert sur le démantèlement des navires en fin de vie ». Il est suggéré de poursuivre la promotion des mesures et études proposées, en mettant en particulier l'accent sur :

-la participation à l'émergence de normes internationales, voire transitoirement de labels européens, y compris en apportant des aides techniques et financières aux chantiers engageant une démarche de certification ;

-.....

Les actions spécifiques de la France



-l'encouragement de façon emblématique ou financière des partenariats de toute nature entre les opérateurs maritimes, les armateurs et les chantiers « démanteleurs » propres et sûrs ;

-la conduite spécifique d'une action européenne concertée en matière de démantèlement des navires d'État ;

- la recherche d'éventuelles mesures de suivi et d'incitations financières pour accompagner si nécessaire la mise en œuvre de la convention OMI.

Proposition 10

Les actions spécifiques de la France

la MIDN suggère



Un échange maximal d'informations avec nos partenaires européens, l'examen d'éventuelles clauses contractuelles communes, voire un certain degré de mutualisation des appels d'offres pour les navires étatiques européens et notamment britanniques et français.

Une labellisation et sélection des chantiers aptes au recyclage sûr et propre, à l'image de la procédure mise en oeuvre aux États-Unis, serait à approfondir.

Proposition 12