

OEWG-VII/12 : Démantèlement écologiquement rationnel des navires

Le Groupe de travail à composition non limitée,

Rappelant la décision IX/30 de la Conférence des Parties à la Convention de Bâle,

Rappelant aussi la décision VIII/11 de la Conférence des Parties demandant à l'Organisation maritime internationale de faire en sorte que le projet de convention sur le recyclage des navires qu'elle se propose d'adopter assure un degré de contrôle équivalent à celui que permet la Convention de Bâle, en notant qu'il convient d'éviter un chevauchement entre les instruments réglementaires qui ont les mêmes objectifs,

Rappelant en outre la demande adressée par la Conférence des Parties à sa neuvième réunion au Groupe de travail à composition non limitée à sa septième réunion pour qu'il procède à une évaluation préliminaire afin de déterminer si la Convention sur le recyclage des navires, telle qu'adoptée, énonce en tous points¹ un degré de contrôle et de contrainte équivalent à celui qu'impose la Convention de Bâle, une fois les critères nécessaires à cette évaluation élaborés, et ce faisant, tienne compte :

- a) Des caractéristiques propres aux navires et à la navigation internationale;
- b) Des principes de la Convention de Bâle et des décisions pertinentes de la Conférence des Parties;
- c) Des observations présentées par les Parties et d'autres parties prenantes compétentes, selon que de besoin;

Sachant que dans sa décision IX/30, la Conférence des Parties a demandé que les résultats de l'évaluation lui soient soumis à sa dixième réunion afin qu'elle les examine et leur donne suite selon que de besoin,

Soulignant l'importance que revêtent les programmes de mise en œuvre concernant le recyclage écologiquement rationnel des navires, compte tenu des prévisions concernant le tonnage des navires à démanteler dans un proche avenir, qui indique que la communauté internationale devra prendre des mesures appropriées,

I

Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires

1. *Se félicite* de l'adoption de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires;
2. *Invite* l'Organisation maritime internationale à continuer de tenir dûment compte du rôle, de la compétence et du savoir-faire de la Convention de Bâle en ce qui concerne les questions liées au démantèlement des navires et en particulier de la nécessité de gérer et d'éliminer d'une manière écologiquement rationnelle les déchets dangereux et autres déchets;
3. *Considère* que les critères figurant à l'annexe à la présente décision constituent une base appropriée pour les travaux futurs, y compris les débats, aux fins de mise en œuvre de la décision IX/30;
4. *Invite* les Parties et autres parties prenantes concernées, sur la base de ces critères à :
 - a) Examiner et compléter le tableau figurant à l'annexe à la présente décision;
 - b) Établir, sur la base de ce tableau, une évaluation préliminaire en vue de déterminer si la Convention de Hong Kong énonce en tous points un degré de contrôle et de contrainte équivalent à celui qu'impose la Convention de Bâle, et ce faisant, à tenir compte :
 - i) Des caractéristiques propres aux navires et à la navigation internationale;
 - ii) Des principes de la Convention de Bâle et des décisions pertinentes de la Conférence des Parties;

¹ *Note de l'éditeur* : Ce libellé, tel que reproduit ici et ailleurs dans le présent document est extrait in extenso du texte de la décision IX/30 qui n'a pas été édité.

- iii) Des observations présentées par les Parties et d'autres parties prenantes concernées, selon que de besoin;

5. *Invite* les Parties et autres parties prenantes intéressées à présenter leurs tableaux et leurs évaluations préliminaires conformément au paragraphe 4 ci-dessus au secrétariat, le 15 avril 2011 au plus tard, et *prie* le secrétariat de les afficher sur le site Internet de la Convention de Bâle;

6. *Prie* le secrétariat de faire une compilation et une synthèse des tableaux complétés et de les publier ainsi que les évaluations préliminaires, le 15 juin 2011 au plus tard, sur le site Internet de la Convention de Bâle;

7. *Prie également* le secrétariat de transmettre la compilation et la synthèse des tableaux complétés et les évaluations préliminaires mentionnées au paragraphe 6 ci-dessus à la Conférence des Parties à sa dixième réunion pour examen et suite à donner, selon que de besoin;

8. *Prie en outre* le secrétariat de continuer à suivre l'évolution de la situation en ce qui concerne la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, en particulier l'élaboration de directives en la matière, et de faire rapport à ce sujet à la Conférence des Parties à sa dixième réunion;

9. *Prie* le secrétariat de transmettre la présente décision à l'Organisation maritime internationale afin que le Comité de la protection du milieu marin l'examine à sa soixante et unième session;

II

Coopération internationale dans le domaine du démantèlement écologiquement rationnel des navires

1. *Souligne* l'importance que revêt la poursuite de la coopération interinstitutions entre l'Organisation internationale du Travail, l'Organisation maritime internationale et la Convention de Bâle sur les questions liées au démantèlement des navires, selon que de besoin;

2. *Se félicite* de l'élaboration de programmes de mise en œuvre concernant le recyclage écologiquement rationnel des navires et *prie* le secrétariat, sous réserve de disposer de fonds à cet effet, de poursuivre ses travaux et de concevoir d'autres programmes de recyclage écologiquement rationnel des navires avec le concours d'autres organismes, en particulier l'Organisation maritime internationale et l'Organisation internationale du Travail, et de remettre un rapport à ce sujet à la Conférence des Parties à sa dixième réunion;

3. *Engage* toutes les Parties et autres parties prenantes intéressées en mesure de le faire à contribuer financièrement ou en nature à la réalisation d'activités dans le cadre des programmes pertinents de recyclage écologiquement rationnel des navires;

4. *Prie* le secrétariat de faire rapport à la Conférence des Parties à sa dixième réunion sur les conclusions de la troisième session du Groupe de travail conjoint Organisation internationale du Travail/Organisation maritime internationale/Convention de Bâle sur la mise au rebut des navires et de fournir des informations sur la programmation d'autres réunions du Groupe de travail mixte, si elles sont disponibles;

5. *Encourage* les Parties à tenir compte des recommandations, et en particulier des mesures transitoires, de la troisième session du Groupe de travail conjoint Organisation internationale du Travail/Organisation maritime internationale/Convention de Bâle sur la mise au rebut des navires.

Annexe à la décision OEWG-VII/12*

Principales considérations à prendre en compte :

- Caractéristiques spéciales des navires et de la navigation internationale
- Principes de la Convention de Bâle, y compris la gestion écologiquement rationnelle, et décisions pertinentes de la Conférence des Parties

* Aux colonnes intitulées « Convention de Bâle » et « Convention de Hong Kong » sont énoncés des articles, des règlements et des décisions susceptibles de présenter une utilité qui ne sont pas exhaustifs et doivent faire l'objet d'une vérification plus poussée.

Critères		Convention de Bâle	Convention de Hong Kong	Observations visant à faciliter une évaluation préliminaire ayant pour objet de déterminer si le degré de contrôle et de contrainte est équivalent ²
Champ d'application				
Objet?	Navires / déchets couverts	<p>Déchets :</p> <p>Articles 2.1 (définition des « déchets »), [1.1 (définitions des « déchets dangereux »)], [2.3 (définition de « mouvement transfrontière »)]</p> <p>[Article 11 - accord]</p> <p>[Article 18]</p> <p>Navires :</p> <p>[Article 2.1]</p> <p>[Article 4.12]</p> <p>Décision VII/26: « Un navire peut devenir un déchet au sens de l'article 2 de la Convention de Bâle tout en restant un navire en vertu d'autres règlements internationaux »</p>	<p>Navires :</p> <p>Article 2.7 (définition de « navire »)</p> <p>Article 3 (champ d'application)</p> <p>[Article 236 (Convention des Nations Unies sur le droit de la mer)]</p> <p>Déchets :</p> <p>Article 2.9 (définition de « matière potentiellement dangereuse »)</p> <p>[Règle 4, Appendices 1 et 2]</p> <p>Règles 5, [6, 7,] 8.2, 20 (20.3 & 20.4)</p> <p>Appendice 1 concernant les directives en matière d'inventaires]</p>	<p>[La Convention de Bâle n'exclue pas de son champ d'application les déchets militaires ou autres déchets appartenant à l'État, y compris les navires.</p> <p>[À l'exception de certaines catégories de déchets, s'agissant du recyclage de navires et des déchets connexes, on peut dire que la Convention de Hong Kong est d'une portée au moins équivalente à celle du champ d'application défini par la Convention de Bâle.]</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Certains navires ne sont pas couverts par la Convention de Hong Kong qui : <ol style="list-style-type: none"> a) Ne s'applique pas aux navires d'une jauge brute inférieure à 500 ni aux navires qui sont exploités pendant toute leur vie uniquement dans les eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction de l'État dont ils sont autorisés à battre le pavillon; b) Ne s'applique pas aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à une Partie ou exploités par elle et exclusivement utilisés, à l'époque considérée, pour un service public non commercial; c) [Ne s'applique pas aux navires autorisés à battre le pavillon d'États non Parties et dont les prescriptions techniques ne répondent pas aux normes de la Convention.] <p>La Parties doit s'assurer, en prenant des mesures appropriées, que ces navires agissent d'une manière compatible avec la présente Convention, pour autant que cela soit raisonnable et possible dans la pratique.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Alors qu'un navire peut devenir un déchet aux termes de la Convention de Bâle, le recyclage des navires n'entraînera pas

²

Un exemple incomplet est fourni en ce qui concerne le premier critère « champ d'application ».

Critères		Convention de Bâle	Convention de Hong Kong	Observations visant à faciliter une évaluation préliminaire ayant pour objet de déterminer si le degré de contrôle et de contrainte est équivalent ²
				<p>nécessairement un mouvement transfrontière de déchets dangereux [et peut donc de ce fait n'être pas soumis à la totalité des prescriptions de la Convention de Bâle :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) La décision de procéder à un recyclage peut être prise alors que le navire est en haute mer; b) Le navire peut être recyclé dans son pays d'origine (à noter que la Convention de Hong Kong s'appliquerait sauf si le navire n'a jamais navigué sur des eaux internationales); c) Le mouvement transfrontière du navire peut avoir pris fin avant que le navire soit devenu un déchet.] <p>Ne sont pas visés par la Convention de Hong Kong, les navires militaires et les navires appartenant à un État / d'une jauge brute inférieure à 500 / [les définitions nationales sont explicitement reconnues dans la Convention de Bâle mais ne le sont pas par l'OMI] / La Convention de Hong Kong ne définit pas les déchets / et n'envisage pas la possibilité pour un navire de devenir un déchet]</p> <p>Non encore achevé.]</p>
	Champ d'application et identification des matières dangereuses	<p>[Article 1 (extrait) : « 1. Les déchets ci-après, qui font l'objet de mouvements transfrontières, seront considérés comme des « déchets dangereux » aux fins de la présente convention :</p> <p>a) Déchets qui appartiennent à l'une des catégories figurant à l'Annexe I, à moins qu'ils ne possèdent aucune des caractéristiques indiquées à l'Annexe III;</p> <p>b) Les déchets auxquels les dispositions de l'alinéa a) ne s'appliquent pas, mais qui sont définis ou considérés comme dangereux par les législations internes de la Partie d'exportation, d'importation ou de transit. »</p> <p>Annexe I : catégories de déchets à contrôler</p> <p>Annexe III : liste des caractéristiques de danger</p> <p>Annexe VIII (Liste A) : déchets considérés comme des déchets dangereux en vertu de l'alinéa a) du paragraphe 1 de l'article premier</p>	<p>[Article 2.9</p> <p>Règle 4 relative à la réglementation des matières potentiellement dangereuses à bord des navires</p> <p>Règle 5 relative à l'inventaire des matières potentiellement dangereuses</p> <p>Règle 6 relative à la procédure à suivre pour proposer des amendements aux Appendices 1 et 2</p> <p>Règle 7 relative aux groupes techniques</p> <p>Règle 8 relative aux prescriptions générales (Préparatifs en vue du recyclage des navires)</p> <p>Règle 9 relative au plan de recyclage des navires</p> <p>Règle 10 relative aux visites</p> <p>Règles 20.2 et 20.3</p> <p>Appendice 1: réglementations des matières potentiellement dangereuses</p> <p>Appendice 2 : liste des éléments devant au</p>	

Critères		Convention de Bâle	Convention de Hong Kong	Observations visant à faciliter une évaluation préliminaire ayant pour objet de déterminer si le degré de contrôle et de contrainte est équivalent ²
		(conditions annexées). Annexe IX (Liste B) : déchets qui ne sont pas couverts par l'alinéa a) du paragraphe 1 de l'article premier (conditions annexées).]	moins figurer dans l'inventaire des matières potentiellement dangereuses Appendice 5 : modèle d'autorisation donnée aux installations de recyclage des navires Appendice 1 concernant les directives en matière d'inventaire]	
Quand?	Gestion du cycle de vie du navire?	Article 1.4 Article 2.1 Décision VII/26 « un navire peut devenir un déchet au sens de l'article 2 de la Convention de Bâle tout en restant un navire en vertu d'autres instruments internationaux. » Article 4.2 a) [article 4.2 b), 4.2 c)] [Article 4.8]	Articles 4.1, 4.2 Article 2.10 Règle 4 Règle 5 relative à l'inventaire des matières potentiellement dangereuses Règle 6 relative à la procédure à suivre pour proposer des amendements aux appendices 1 et 2 Règle 7 relative aux groupes techniques Règle 8 relative aux prescriptions générales (Préparatifs en vue du recyclage des navires) Règle 9 relative au plan de recyclage des navires Règle 10 relative aux visites Règle 11 relative à la délivrance des certificats et à l'apposition d'un visa Règle 20 relative à la gestion sûre et écologiquement rationnelle des matières potentiellement dangereuses Appendice 1 : réglementation des matières potentiellement dangereuses Appendice 5 : modèle d'autorisation donnée aux installations de recyclage des navires Appendice 6 : modèle de notification du début escompté du recyclage du navire Appendice 7 : modèles d'avis d'achèvement du recyclage du navire	

Critères		Convention de Bâle	Convention de Hong Kong	Observations visant à faciliter une évaluation préliminaire ayant pour objet de déterminer si le degré de contrôle et de contrainte est équivalent ²
Qui?	Relations entre une Partie et une non Partie			
Où?	Juridiction			
Contrôle				
	Autorisations et certificats			
	Enquête, audit et inspection			
	Désignation des autorités compétentes/ correspondants			
	Normes (obligatoires ou librement consenties)			
	Capacités à interdire l'importation/ l'exportation			

Critères		Convention de Bâle	Convention de Hong Kong	Observations visant à faciliter une évaluation préliminaire ayant pour objet de déterminer si le degré de contrôle et de contrainte est équivalent ²
	Traçabilité des matières dangereuses et transparence jusqu'au traitement final/jusqu'à l'élimination			
	Notification et consentement préalable			
	Certification de l'élimination /déclaration d'achèvement du recyclage du navire			
	[Autres mécanismes de contrôle]			
Contraintes				
	Chargements illégaux, violations, et sanctions, y compris la criminalisation du trafic illicite			
	Règlement des différends			
	Obligation de réimporter			

Critères		Convention de Bâle	Convention de Hong Kong	Observations visant à faciliter une évaluation préliminaire ayant pour objet de déterminer si le degré de contrôle et de contrainte est équivalent ²
Echange d'informations entre Parties/ coopération et coordination				
	Accès aux informations d'ordre administratif, concernant le respect et les situations d'urgence et diffusion de ces informations			
	Obligation de communiquer			
	Communication d'information concernant les restrictions en matière d'importation / d'exportation			
	Entre Parties pour favoriser une gestion écologiquement rationnelle par l'échange d'informations, la fourniture d'une assistance technique, le renforcement des capacités, de meilleures pratiques, des directives techniques, et la surveillance et la sensibilisation du grand public			

