



N° 8

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 27 juin 2012.

## PROJET DE LOI

*autorisant la ratification de la convention de Hong Kong  
pour le **recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires**,*

(Renvoyé à la commission des affaires étrangères, à défaut de constitution  
d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

PRÉSENTÉ

AU NOM DE M. Jean-Marc AYRAULT,  
Premier ministre,

PAR M. Laurent FABIUS,  
ministre des affaires étrangères.



## EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

La pratique actuelle du recyclage des navires pose de nombreuses difficultés. En effet, 80 % des navires sont aujourd'hui démantelés au Bangladesh, au Pakistan et en Inde, dans des conditions peu respectueuses de la santé des travailleurs et de la protection de l'environnement. On évalue entre 200 et 600 le nombre de navires de plus de 2000 tonnes de port en lourd démantelés chaque année dans le monde. Le contexte actuel, marqué par le vieillissement de la flotte mondiale et la sortie de flotte des pétroliers à simple coque, rend ce problème d'autant plus urgent à traiter. C'est pourquoi a été adoptée à Hong Kong le 15 mai 2009 dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI) une convention internationale spécifique destinée à assurer un recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires. Traitant les navires « du berceau à la tombe », l'application de cette convention permettra d'améliorer de manière substantielle la sécurité des travailleurs impliqués dans le recyclage des navires, la protection de l'environnement, la sécurité de la navigation ainsi que le développement durable.

La convention contient vingt-et-un articles ainsi qu'une annexe intégrant vingt-cinq règles et sept appendices.

L'**article 1<sup>er</sup>** de la convention définit les « obligations générales » des États parties. Ceux-ci doivent « réduire au minimum et, dans la mesure où cela est possible dans la pratique »<sup>(1)</sup>, les accidents ayant des effets dommageables sur la sécurité des travailleurs et l'environnement. De même, les États parties sont tenus de « favoriser le développement continu de techniques et de pratiques qui contribuent au recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires »<sup>(2)</sup>.

L'**article 2** définit certains termes de la convention. Le « recyclage » désigne « l'activité qui consiste à démanteler en totalité ou en partie un navire dans une installation de recyclage afin d'en récupérer les éléments et les matières pouvant être retraités ou réutilisés, tout en prenant soin des matières potentiellement dangereuses et de toute autre matière, et inclut

---

(1) Article 1§1.

(2) Article 1§4.

toutes les opérations qui se rapportent à cette activité, telles que l'entreposage et le traitement sur place des éléments et matières, mais non leur traitement ultérieur ou leur élimination dans des installations distinctes »<sup>(1)</sup>.

L'**article 3** définit le champ d'application de la convention quant aux navires et aux installations de recyclage. Il ressort à la lecture de cet article que sont exclus du champ de la convention les navires de guerre (et navires de guerre auxiliaires), les navires affectés exclusivement à un service public non commercial, les navires « exploités pendant toute leur vie uniquement dans des eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction de l'État dont ils sont autorisés à battre le pavillon »<sup>(2)</sup> ainsi que les navires d'une jauge brute inférieure à 500. Cependant, il appartient à chaque État partie de s'assurer que ces navires « agissent d'une manière compatible » avec la convention, « pour autant que cela soit raisonnable et possible dans la pratique »<sup>(3)</sup>.

L'**article 4** impose à chaque État partie de veiller à ce que les navires autorisés à battre son pavillon ou exploités sous son autorité, ainsi que les installations de recyclage des navires relevant de sa juridiction », satisfont aux dispositions de la convention.

L'**article 5** impose aux États parties de veiller à ce que les navires battant leur pavillon ou exploités sous leur autorité soient soumis aux visites et obtiennent les certificats prévus par la convention.

L'**article 6** impose aux États parties de veiller à ce que les installations de recyclage obtiennent l'autorisation de démanteler de manière conforme aux dispositions contenues dans l'annexe. L'article 2§11 de la convention définit l'installation de recyclage comme une « zone définie qui est un site, un chantier ou une installation utilisé pour le recyclage de navires ».

L'**article 7** impose aux États parties de communiquer à l'Organisation maritime internationale ou à tout État partie qui en ferait la demande, les informations pertinentes sur la base desquelles la décision d'autoriser une installation de recyclage a été prise.

L'**article 8** confère à tout État partie le droit d'inspecter tout navire auquel s'applique la convention dès lors que le navire se trouve au port ou dans un terminal de cet État. Cette inspection a pour objet de vérifier que le

---

(1) Article 2§10.

(2) Article 3§3.

(3) Article 3§2 et 3§3.

navire dispose à bord d'un certificat international attestant que le navire possède un inventaire des matières potentiellement dangereuses ou bien d'un certificat international attestant que le navire est prêt pour le recyclage.

L'**article 9** établit une obligation de coopération entre les États parties quant à la « recherche des infractions » à la convention. Ainsi, un État qui soupçonne un navire d'être en infraction à la convention peut alerter un autre État partie afin que ce dernier procède à son inspection lorsque le navire mouillera dans un port ou un terminal relevant de sa juridiction. Si cet État constate une infraction à la convention, il peut « mettre en garde le navire, le retenir, ordonner son départ ou l'exclure de ses ports »<sup>(1)</sup>. L'article 9§4 autorise en outre à tout État partie, d'une part de signaler à un autre État ses doutes quant au respect par une installation de recyclage de cet État, des dispositions de la convention, d'autre part de demander qu'une enquête soit diligentée. L'enquête demeure facultative pour l'État de l'installation. Le rapport de cette enquête doit être adressé à l'État qui en a fait la demande.

L'**article 10** oblige les États parties à prévoir dans leur droit national respectif des sanctions en cas de manquement à la convention de la part des navires ou des installations de recyclage. Le paragraphe 3 de cet article prévoit que « les sanctions prévues par la législation d'une Partie en application du présent article doivent être, par leur rigueur, de nature à décourager les infractions à la présente convention où qu'elles puissent être commises ».

L'**article 12** oblige les États parties à fournir à l'Organisation maritime internationale certains renseignements, notamment la liste des installations de recyclage autorisées, la liste annuelle des navires recyclés sur son territoire, ainsi que les mesures prises à l'encontre des navires et installations de recyclage relevant de sa juridiction.

L'**article 13** organise une assistance technique entre les États parties. Cette assistance a trait à la formation de personnel, le partage de techniques et de matériel, le lancement de programmes communs de recherche et de développement, ainsi que le transfert de systèmes de gestion et de techniques en matière de recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires.

---

(1) Article 9§3.

L'annexe à la convention fait partie intégrante de celle-ci <sup>(1)</sup>. Elle est divisée en quatre chapitres : dispositions générales (**Règles 1 à 3**), prescriptions applicables aux navires (**Règles 4 à 14**), prescriptions applicables aux installations de recyclage des navires (**Règles 15 à 23**), prescriptions en matière de notification (**Règles 24 et 25**).

Les règles les plus importantes contenues dans l'annexe sont les suivantes :

La **Règle 2** prévoit que l'annexe s'applique à la conception, la construction, les visites, la délivrance des certificats, l'exploitation et le recyclage des navires. C'est bien tout le cycle de vie du navire qui est pris en compte par la convention.

La **Règle 3** précise que les mesures prises pour appliquer les dispositions des règles de l'annexe doivent tenir compte des normes, recommandations et orientations pertinentes et applicables élaborées par l'Organisation internationale du travail et dans le cadre de la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination.

La **Règle 4** impose aux États parties d'interdire ou de limiter l'utilisation des matières potentiellement dangereuses lors de la construction ou de la réparation des navires et de favoriser leur remplacement par des matières qui le sont moins ou pas du tout.

La **Règle 5** oblige les États à faire en sorte que tout navire battant son pavillon dispose à son bord d'un inventaire des matières potentiellement dangereuses destiné à identifier les produits dangereux dans le navire dès sa conception et jusqu'à son démantèlement. Ce document, élaboré par les chantiers de construction pour les navires neufs ou par les sociétés de classification ou autres organismes reconnus en collaboration avec le propriétaire du navire pour les navires existants, devra être tenu à jour pendant toute la vie opérationnelle du navire. Cet inventaire, certifié par l'État du pavillon, donne lieu à la délivrance d'un certificat international (**Règle 11**).

La **Règle 8** interdit le recyclage des navires dans une installation de recyclage non autorisée conformément à la convention. Avant d'arriver dans une installation de recyclage, devront être effectuées sur le navire des opérations destinées à réduire au minimum la quantité de certaines

---

(1) Article 1§5.

matières. En outre, les navires destinés au recyclage devront fournir à l'installation de recyclage tous les renseignements disponibles aux fins de l'établissement du plan de recyclage et être certifiés prêts pour le recyclage. Cette certification est établie par l'État dont le navire bat le pavillon (cf. **Règle 11**).

La **Règle 9** impose aux installations de recyclage d'établir un plan de recyclage pour chaque navire. Élaboré compte tenu des renseignements fournis par le propriétaire du navire et incluant des renseignements au sujet des conditions de sécurité, ce plan est approuvé de manière expresse ou tacite par l'État sur le territoire duquel se déroule l'opération (voir le paragraphe « V. Déclarations ou réserves que la République envisage de faire » de l'étude d'impact).

La **Règle 10** décrit les différentes visites auxquelles doivent être soumis les navires. Ainsi, tout navire devra subir une « visite initiale » avant sa mise en service ou la délivrance du certificat attestant qu'il dispose d'un inventaire des matières potentiellement dangereuses, une « visite de renouvellement » tous les cinq ans au minimum, toute « visite supplémentaire » à la suite d'un aménagement sur le navire, ainsi qu'une « visite finale » précédant le recyclage.

La **Règle 11** a trait à la délivrance des certificats internationaux, à savoir d'une part le certificat attestant que le navire possède un inventaire des matières potentiellement dangereuses ainsi que le certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage. Ces documents sont délivrés soit par l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon, soit par une personne ou un organisme habilité par cet État. Tandis que le premier certificat est délivré pour une période n'excédant pas cinq ans, le second a une durée de validité limitée à trois mois (**Règle 14.2 et 14.3**). Ce dernier certificat peut être prorogé pour un voyage unique direct jusqu'à l'installation de recyclage (**Règle 14.5**).

La **Règle 14** prévoit les hypothèses dans lesquelles le certificat international attestant que le navire possède un inventaire des matières potentiellement dangereuses cesse d'être valable. Il en va ainsi si l'état du navire ne correspond pas en substance aux indications du certificat ou si le navire passe sous le pavillon d'un autre État. Dans le cas d'un transfert de pavillon entre États parties, la demande de transmission de la copie des certificats doit être effectuée par l'État dont le navire battait le pavillon dans un délai de trois mois.

La **Règle 15** impose aux États parties de garantir que les installations de recyclage sont exploitées de manière sûre et écologique.

La **Règle 16** impose aux États parties d'accorder leur autorisation aux installations de recyclage pour que celles-ci puissent recycler des navires auxquels s'applique la convention. Cette autorisation, effectuée par l'État partie ou un organisme reconnu par lui, inclut la vérification des documents requis ainsi qu'une inspection du site. Elle est valable pour une durée n'excédant pas cinq ans.

La **Règle 17** impose aux installations de recyclage de mettre en place des systèmes, des procédures et des techniques de gestion ne présentant pas de risques pour la santé des travailleurs et limitant les effets nocifs à l'environnement.

La **Règle 18** décrit le contenu du plan relatif à l'installation de recyclage des navires que doivent élaborer les installations de recyclage.

La **Règle 19** définit les risques et préjudices que les installations de recyclage doivent s'efforcer de prévenir.

La **Règle 20** définit l'expression « gestion sûre et écologiquement rationnelle des matières potentiellement dangereuses ». Une approche restrictive de la notion de recyclage est retenue, puisque la définition ne couvre pas le traitement des matières dangereuses postérieur au démantèlement du navire. Doivent cependant être identifiés des sites de gestion et d'élimination des déchets qui permettent de gérer ultérieurement ces matières (**Règle 20.3**). Les déchets issus du recyclage doivent être entreposés à part des matériaux et de l'équipement recyclable. Leur transfert ne peut être effectué que vers une installation de gestion autorisée à les traiter et à les éliminer d'une manière sûre et écologiquement rationnelle (**Règle 20.4**).

La **Règle 21** évoque le plan de préparation et d'intervention en cas de situation d'urgence que doivent élaborer les installations de recyclage.

La **Règle 22** détaille les mesures que doivent adopter les installations de recyclage afin d'assurer la sécurité et la formation des travailleurs. Ces mesures incluent notamment un équipement de protection individuelle.

La **Règle 23** prévoit que tout incident, accident, maladie professionnelle ou effet chronique devra être signalé par l'installation de recyclage aux autorités nationales.



La **Règle 24** prévoit que le propriétaire du navire qui a l'intention de le recycler doit en informer les autorités de l'État du pavillon en temps voulu, par écrit, afin que les préparatifs nécessaires pour les visites et la délivrance du certificat en vue du recyclage soient correctement effectués. Parallèlement, une installation de recyclage qui se prépare à recevoir un navire doit le notifier aux autorités de son État, en précisant la date à partir de laquelle le navire sera recyclé.

La **Règle 25** prévoit la publication de l'avis d'achèvement dans les quatorze jours suivant la date d'achèvement du recyclage.

En ratifiant cette convention rapidement, la France devrait encourager d'autres États de l'Union européenne à accélérer leurs efforts pour la ratifier. Un signal fort des États membres de l'Union européenne est attendu en ce sens, aussi bien par les États recycleurs que par de nombreuses ONG, et l'entrée en vigueur la plus rapide possible de la convention sera ainsi favorisée.

Telles sont les principales observations qu'appelle la convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, qui, comportant des dispositions de nature législative, est soumise au Parlement en vertu de l'article 53 de la Constitution.

PROJET DE LOI

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des affaires étrangères,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi autorisant la ratification de la convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, délibéré en conseil des ministres après avis du Conseil d'État, sera présenté à l'Assemblée nationale par le ministre des affaires étrangères, qui sera chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

**Article unique**

Est autorisée la ratification de la convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires (ensemble une annexe), adoptée à Hong Kong le 15 mai 2009, signée par la France à Londres le 19 novembre 2009, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Fait à Paris, le 27 juin 2012.

*Signé* : Jean-Marc AYRAULT

Par le Premier ministre :

*Le ministre des affaires étrangères*

*Signé* : Laurent FABIUS

C O N V E N T I O N

internationale de Hong Kong

pour le recyclage sûr

et écologiquement rationnel des navires

(ensemble une annexe),

adoptée à Hong Kong le 15 mai 2009,

signée par la France à Londres le 19 novembre 2009

---



**C O N V E N T I O N**  
**internationale de Hong Kong**  
**pour le recyclage sûr**  
**et écologiquement rationnel des navires**  
**(ensemble une annexe)**

**LES PARTIES À LA PRÉSENTE CONVENTION,**

NOTANT les préoccupations croissantes à l'égard des questions de sécurité, de santé, d'environnement et de bien-être dans l'industrie du recyclage des navires ;

RECONNAISSANT que le recyclage des navires contribue au développement durable et qu'en tant que tel, il constitue la meilleure solution pour les navires ayant atteint la fin de leur vie opérationnelle ;

RAPPELANT la résolution A.962(23), adoptée par l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale (Directives sur le recyclage des navires), les amendements à ces directives qui ont été adoptés par la résolution A.980(24), la décision VI/24 de la sixième réunion de la Conférence des Parties à la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, qui a adopté les Directives techniques pour la gestion écologiquement rationnelle du démantèlement intégral ou partiel des navires, et les Principes directeurs approuvés par le Conseil d'administration du Bureau international du travail à sa 289<sup>e</sup> session (Sécurité et santé dans le secteur de la démolition de navires : Principes directeurs pour les pays d'Asie et la Turquie) ;

RAPPELANT AUSSI la résolution A.981(24), par laquelle l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale invitait le comité de la protection du milieu marin de l'Organisation à élaborer un instrument ayant force obligatoire sur le recyclage des navires ;

NOTANT ÉGALEMENT le rôle que joue l'Organisation internationale du travail en protégeant la sécurité et la santé au travail des travailleurs participant au recyclage des navires ;

NOTANT EN OUTRE le rôle que joue la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination en protégeant la santé humaine et l'environnement contre les effets nocifs qui peuvent résulter de ces déchets ;

AYANT À L'ESPRIT l'approche de précaution énoncée au Principe 15 de la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement et mentionnée dans la résolution MEPC.67(37), que le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation a adoptée le 15 septembre 1995 ;

AYANT AUSSI À L'ESPRIT la nécessité de promouvoir le remplacement des matières potentiellement dangereuses utilisées dans la construction et l'entretien des navires par des matières moins potentiellement dangereuses ou, de préférence, des matières qui ne sont pas potentiellement dangereuses, sans compromettre la sécurité des navires, la sécurité et la santé des gens de mer et l'efficacité de l'exploitation des navires ;

RÉSOLUES à remédier efficacement, dans un instrument ayant force obligatoire, aux risques pour l'environnement et pour la sécurité et la santé au travail qui sont liés au recyclage des navires, tout en prenant en considération les caractéristiques particulières du transport par mer et la nécessité de garantir le bon déroulement du retrait des navires qui ont atteint la fin de leur vie opérationnelle ;

CONSIDÉRANT que le meilleur moyen d'atteindre ces objectifs est d'adopter une convention internationale pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires,

SONT CONVENUES de ce qui suit :

Article 1<sup>er</sup>

*Obligations générales*

1 Chaque Partie à la présente Convention s'engage à donner plein et entier effet à ses dispositions afin de prévenir, de limiter, de réduire au minimum et, dans la mesure où cela est possible dans la pratique, d'éliminer les accidents, lésions corporelles et autres effets dommageables du recyclage des navires sur la santé de l'homme et sur l'environnement et de renforcer la sécurité des navires, la protection de la santé de l'homme et de l'environnement pendant toute la vie opérationnelle d'un navire.

2 Aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme empêchant une Partie de prendre, individuellement ou conjointement avec d'autres Parties, des mesures plus rigoureuses conformes au droit international, en matière de recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, afin de prévenir, de limiter ou de réduire au minimum tout effet dommageable sur la santé de l'homme et sur l'environnement.

3 Les Parties s'efforcent de coopérer aux fins de garantir la mise en œuvre, le respect et la mise en application effectifs de la présente Convention.

4 Les Parties s'engagent à favoriser le développement continu de techniques et de pratiques qui contribuent au recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires.

5 L'Annexe à la présente Convention fait Partie intégrante de celle-ci. Sauf disposition expresse contraire, toute référence à la présente Convention constitue en même temps une référence à son Annexe.

Article 2

*Définitions*

Aux fins de la présente Convention, sauf disposition expresse contraire :

1 « Convention » désigne la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009.

2 « Administration » désigne le Gouvernement de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon ou sous l'autorité duquel il est exploité.

3 « Autorité ou Autorités compétentes » désigne l'autorité ou les autorités gouvernementales désignées par une Partie pour s'acquitter, dans une zone ou des zones géographiques ou un ou des domaines de compétence spécifiques, de fonctions liées aux installations de recyclage des navires dont l'exploitation relève de la juridiction de cette Partie, telles que spécifiées dans la présente Convention.

4 « Organisation » désigne l'Organisation maritime internationale.

5 « Secrétaire général » désigne le Secrétaire général de l'Organisation.

6 « Comité » désigne le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation.

7 « Navire » désigne un bâtiment, de quelque type que ce soit, exploité ou ayant été exploité en milieu marin, et englobe les engins submersibles, les engins flottants, les plates-formes flottantes, les plates-formes autoélévatrices, les unités flottantes de stockage (FSU) et les unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO), y compris un navire qui a été désarmé ou est remorqué.

8 « Jauge brute » désigne la jauge brute calculée conformément aux règles sur le jaugeage énoncées à l'Annexe 1 de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, ou dans toute Convention qui lui succéderait.

9 « Matière potentiellement dangereuse » désigne toute matière ou substance susceptible de mettre en danger la santé de l'homme et/ou l'environnement.

10 « Recyclage de navires » désigne l'activité qui consiste à démanteler en totalité ou en partie un navire dans une installation de recyclage afin d'en récupérer les éléments et les matières pouvant être retraités ou réutilisés, tout en prenant soin des matières potentiellement dangereuses et de toute autre matière, et inclut toutes les opérations qui se rapportent à cette activité, telles que l'entreposage et le traitement sur place des éléments et matières, mais non leur traitement ultérieur ou leur élimination dans des installations distinctes.

11 « Installation de recyclage des navires » désigne une zone définie qui est un site, un chantier ou une installation utilisé pour le recyclage de navires.

12 « Compagnie de recyclage » désigne le propriétaire de l'installation de recyclage des navires ou tout autre organisme ou personne auquel le propriétaire de l'installation a confié la responsabilité de l'exécution de l'activité de recyclage des navires et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de s'acquitter de toutes les tâches et obligations imposées par la présente Convention.

### Article 3

#### *Champ d'application*

1 Sauf disposition expresse contraire de la présente Convention, celle-ci s'applique :

1. aux navires autorisés à battre le pavillon d'une Partie ou exploités sous son autorité ;
2. aux installations de recyclage des navires dont l'exploitation relève de la juridiction d'une Partie.

2 La présente Convention 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. Cependant, chaque Partie doit s'assurer, en prenant des mesures appropriées qui ne compromettent pas les opérations ou la capacité opérationnelle des navires de ce type lui appartenant ou exploités par elle, que ceux-ci agissent d'une manière compatible avec la présente Convention, pour autant que cela soit raisonnable et possible dans la pratique.

3 La présente Convention 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 des eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction de l'Etat dont ils sont autorisés à battre le pavillon. Cependant, chaque Partie doit s'assurer, en prenant des mesures appropriées, que de tels navires agissent d'une manière compatible avec la présente Convention, pour autant que cela soit raisonnable et possible dans la pratique.

4 Dans le cas des navires autorisés à battre le pavillon d'Etats non Parties à la présente Convention, les Parties appliquent les prescriptions de la présente Convention dans la mesure nécessaire pour que ces navires ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable.

### Article 4

#### *Mesures de contrôle relatives au recyclage des navires*

1 Chaque Partie exige que les navires autorisés à battre son pavillon ou exploités sous son autorité respectent les prescriptions énoncées dans la présente Convention et prend des mesures effectives pour garantir ce respect.

2 Chaque Partie exige que les installations de recyclage des navires relevant de sa juridiction respectent les prescriptions énoncées dans la présente Convention et prend des mesures effectives pour garantir ce respect.

### Article 5

#### *Visites et délivrance des certificats*

Chaque Partie veille à ce que les navires qui battent son pavillon ou sont exploités sous son autorité et qui doivent faire l'objet de visites et obtenir des certificats soient soumis aux visites et obtiennent les certificats prévus aux termes des règles de l'Annexe.

### Article 6

#### *Autorisation donnée aux installations de recyclage des navires*

Chaque Partie veille à ce que les installations de recyclage des navires dont l'exploitation relève de sa juridiction et qui recyclent des navires auxquels s'applique la présente Convention ou des navires soumis au même traitement en vertu de l'article 3.4 de la présente Convention obtiennent l'autorisation de la manière prescrite dans les règles de l'Annexe.

### Article 7

#### *Echange d'informations*

Si des installations de recyclage de navires obtiennent l'autorisation d'une Partie, cette Partie communique à l'Organisation, si celle-ci le demande, et aux Parties qui en font la demande les informations pertinentes, au regard de la présente Convention, sur la base desquelles elle a pris la décision d'accorder une autorisation. Les informations sont échangées promptement et en temps opportun.

### Article 8

#### *Inspection des navires*

1 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 aux fins de déterminer s'il satisfait à la présente Convention. Sauf dans les cas prévus au paragraphe 2, une inspection de ce type se limite à vérifier qu'il y a à bord un certificat international en cours de validité attestant que le navire possède un Inventaire des matières potentiellement dangereuses ou bien un certificat international en cours de validité attestant que le navire est prêt pour le recyclage, auquel cas ces certificats doivent être acceptés.

2 Si le navire ne possède pas de certificat en cours de validité ou s'il existe de bonnes raisons de penser que :

1. l'état du navire ou de son équipement ne correspond pas en substance aux indications du certificat et/ou de la partie I de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses ; ou
2. aucune procédure n'est mise en œuvre à bord du navire pour tenir à jour la partie I de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses,

une inspection approfondie peut être effectuée compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.

### Article 9

#### *Recherche des infractions*

1 Les Parties coopèrent à la recherche des infractions et à la mise en œuvre des dispositions de la présente Convention.

2 Lorsqu'il y a suffisamment de preuves qu'un navire est exploité, a été exploité ou est sur le point d'être exploité en violation d'une disposition de la présente Convention, une Partie qui détient ces preuves peut demander que ce navire soit inspecté à son entrée dans un port ou un terminal au large relevant de la juridiction d'une autre Partie. Le rapport de l'inspection est adressé à la Partie qui a demandé l'inspection, à l'Administration dont relève le navire en cause et à l'Organisation afin que chacune puisse prendre les mesures qu'elle juge appropriées.

3 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. Une Partie qui prend ces mesures doit en informer immédiatement l'Administration du navire en cause et l'Organisation.

4 Toute Partie devrait inspecter une installation de recyclage de navires dont l'exploitation relève de sa juridiction et établir un rapport si elle reçoit d'une autre Partie une demande d'enquête accompagnée de suffisamment de preuves attestant que l'installation de recyclage des navires est exploitée, a été exploitée ou est sur le point d'être exploitée en violation d'une disposition quelconque de la présente Convention. Le rapport de cette enquête est adressé à la Partie qui a demandé l'enquête, accompagné de renseignements sur les mesures qui ont été prises ou qui pourraient être prises, et à l'Organisation pour qu'elle prenne les mesures appropriées.

#### Article 10

##### *Infractions*

1 Toute infraction aux prescriptions de la présente Convention doit être interdite en vertu de la législation nationale et :

.1 dans le cas d'un navire en infraction, des sanctions doivent être prévues par la législation de l'Administration dont relève le navire en cause, quel que soit le lieu où l'infraction est commise. Si l'Administration est informée par une Partie d'une telle infraction, elle effectue une enquête et peut demander à la Partie qui l'a informée de lui fournir des preuves supplémentaires de l'infraction présumée. Si l'Administration est convaincue qu'il existe des preuves suffisantes pour lui permettre d'engager des poursuites au titre de l'infraction présumée, elle engage ces poursuites le plus tôt possible conformément à sa législation. L'Administration informe rapidement la Partie qui a signalé l'infraction présumée, ainsi que l'Organisation, de toute mesure prise. Si l'Administration n'a pris aucune mesure dans un délai d'un an à compter de la réception des renseignements, elle informe la Partie qui a signalé l'infraction présumée et l'Organisation des raisons pour lesquelles elle n'a pris aucune mesure ;

.2 dans le cas d'une installation de recyclage de navires en infraction, des sanctions doivent être prévues par la législation de la Partie dont relève l'installation de recyclage de navires en cause. Si cette Partie est informée d'une telle infraction par une autre Partie, elle effectue une enquête et peut demander à la Partie qui l'a informée de lui fournir des preuves supplémentaires de l'infraction présumée. Si elle est convaincue qu'il existe des preuves suffisantes pour lui permettre d'engager des poursuites au titre de l'infraction présumée, elle engage ces poursuites le plus tôt possible conformément à sa législation. Elle informe rapidement la Partie qui a signalé l'infraction présumée, ainsi que l'Organisation, de toute mesure prise. Si elle n'a pris aucune mesure dans un délai d'un an à compter de la réception des renseignements, elle informe la Partie qui a signalé l'infraction présumée et l'Organisation des raisons pour lesquelles elle n'a pris aucune mesure.

2 Toute infraction aux prescriptions de la présente Convention dans la juridiction d'une Partie est interdite et fait l'objet de sanctions en vertu de la législation de cette Partie. Chaque fois qu'une telle infraction se produit, la Partie doit :

.1 soit engager des poursuites conformément à sa législation ;

.2 soit fournir à l'Administration dont relève le navire en cause les renseignements et les preuves qu'elle pourrait détenir attestant qu'il y a eu infraction.

3 Les sanctions prévues par la législation d'une Partie en application du présent article doivent être, par leur rigueur, de nature à décourager les infractions à la présente Convention où qu'elles puissent être commises.

#### Article 11

##### *Retard ou retenue indus de navires*

1 Il convient d'éviter, dans toute la mesure du possible, qu'un navire ne soit indûment retenu ou retardé par suite de l'application de l'article 8, 9 ou 10 de la présente Convention.

2 Un navire qui a été indûment retenu ou retardé par suite de l'application de l'article 8, 9 ou 10 de la présente Convention a droit à réparation pour les pertes ou dommages subis.

#### Article 12

##### *Communication de renseignements*

Chaque Partie fournit à l'Organisation et l'Organisation diffuse, sous la forme appropriée, les renseignements ci-après :

- 1 la liste des installations de recyclage des navires qui sont autorisées conformément à la présente Convention et dont l'exploitation relève de la juridiction de cette Partie ;
- 2 les coordonnées de l'Autorité ou des Autorités compétentes, y compris d'un point de contact unique, de cette Partie ;
- 3 la liste des organismes reconnus et des inspecteurs désignés qui sont autorisés à agir pour le compte de ladite Partie dans l'Administration des questions relatives au contrôle du recyclage des navires conformément à la présente Convention, les conditions spécifiques dans lesquelles l'Autorité a été déléguée aux organismes reconnus ou aux inspecteurs désignés et les responsabilités spécifiques qui leur ont été confiées ;
- 4 la liste annuelle des navires battant le pavillon de cette Partie auxquels un certificat international attestant que le navire est prêt pour le recyclage a été délivré, y compris le nom de la compagnie de recyclage et l'emplacement de l'installation de recyclage des navires qui sont indiqués sur ce certificat ;
- 5 la liste annuelle des navires qui ont été recyclés sur le territoire relevant de la juridiction de cette Partie ;
- 6 des informations sur les infractions à la présente Convention ; et
- 7 les mesures prises à l'encontre des navires et des installations de recyclage des navires relevant de la juridiction de cette Partie.

#### Article 13

##### *Assistance et coopération techniques*

1 Les Parties s'engagent, directement ou par le biais de l'Organisation et d'autres organismes internationaux, le cas échéant, à apporter, aux fins du recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, leur appui aux Parties qui demandent une assistance technique en vue de :

- 1 former du personnel ;
- 2 assurer la disponibilité des techniques, du matériel et des installations pertinents ;
- 3 lancer des programmes communs de recherche et de développement ; et
- 4 prendre d'autres mesures visant à garantir la mise en œuvre effective de la présente Convention et des directives y relatives élaborées par l'Organisation.

2 Les Parties s'engagent à coopérer activement, sans préjudice de leur législation, de leur réglementation et de leurs politiques nationales, au transfert de systèmes de gestion et de techniques en matière de recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires.

#### Article 14

##### *Règlement des différends*

Les Parties règlent tout différend survenant entre elles quant à l'interprétation ou l'application de la présente Convention par

voie de négociation ou par tout autre moyen pacifique convenu entre elles, tel que enquête, médiation, conciliation, arbitrage, règlement judiciaire ou recours à des organismes ou accords régionaux.

#### Article 15

##### *Rapport avec le droit international et d'autres accords internationaux*

1 Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits et obligations qu'a tout Etat en vertu de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982 et du droit international coutumier de la mer.

2 Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits et obligations qu'ont les Parties en vertu d'autres accords internationaux pertinents et applicables.

#### Article 16

##### *Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion*

1 La présente Convention est ouverte à la signature de tout Etat au siège de l'Organisation du 1<sup>er</sup> septembre 2009 au 31 août 2010 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.

2 Les Etats peuvent devenir Parties à la présente Convention par :

- .1 signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation ; ou,
- .2 signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation ; ou,
- .3 adhésion.

3 La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général.

4 Si un Etat comporte deux ou plusieurs unités territoriales dans lesquelles des régimes juridiques différents sont applicables pour ce qui est des questions traitées dans la présente Convention, il peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que la présente Convention s'applique à l'ensemble de ses unités territoriales ou seulement à une ou plusieurs d'entre elles et il peut modifier cette déclaration en présentant une autre déclaration à tout moment.

5 Une déclaration faite en vertu du paragraphe 4 est notifiée par écrit au Secrétaire général et mentionne expressément l'unité ou les unités territoriales auxquelles s'applique la présente Convention.

6 Au moment où il exprime son consentement à être lié par la présente Convention, un Etat déclare s'il exige ou non que le plan de recyclage d'un navire soit expressément ou tacitement approuvé pour que ce navire puisse être recyclé dans sa ou ses installations de recyclage des navires. Cette déclaration peut, moyennant notification au Secrétaire général, être modifiée ultérieurement. Cette modification doit être accompagnée de la date à laquelle elle prend effet.

#### Article 17

##### *Entrée en vigueur*

1 La présente Convention entre en vigueur 24 mois après la date à laquelle les conditions ci-après sont remplies :

- .1 au moins 15 Etats soit l'ont signée sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit ont déposé l'instrument requis de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion conformément à l'article 16 ;
- .2 les flottes marchandes des Etats mentionnés au paragraphe 1.1 représentent au total au moins 40 % du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce ; et
- .3 le volume annuel maximal de recyclage de navires des Etats mentionnés au paragraphe 1.1 au cours des dix dernières années représente au total au moins 3 % du tonnage brut de l'ensemble des flottes marchandes desdits Etats.

2 Pour les Etats qui ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la présente Convention, ou d'adhésion à celle-ci, après que les conditions régissant son entrée en vigueur ont été remplies mais avant la date de son entrée en vigueur, la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion prend effet à la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention, ou trois mois après la date du dépôt de l'instrument, si cette dernière date est postérieure.

3 Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date d'entrée en vigueur de la présente Convention prend effet trois mois après la date du dépôt de l'instrument.

4 Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date à laquelle un amendement à la présente Convention est réputé avoir été accepté en vertu de l'article 18 s'applique à la présente Convention telle que modifiée.

#### Article 18

##### *Amendements*

1. La présente Convention peut être modifiée selon l'une des procédures décrites dans les paragraphes ci-après.

2. Amendements après examen au sein de l'Organisation :

- .1 Toute Partie peut proposer un amendement à la présente Convention. L'amendement proposé est soumis au Secrétaire général, qui le diffuse aux Parties et aux Membres de l'Organisation six mois au moins avant son examen.
- .2 Un amendement proposé et diffusé de la manière prévue ci-dessus est renvoyé au Comité pour examen. Les Parties, qu'elles soient ou non Membres de l'Organisation, sont autorisées à participer aux délibérations du Comité aux fins de l'examen et de l'adoption de l'amendement.
- .3 Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes au sein du Comité, à condition qu'un tiers au moins des Parties soient présentes au moment du vote.
- .4 Les amendements adoptés conformément à l'alinéa 3 sont communiqués par le Secrétaire général aux Parties pour acceptation.
- .5 Un amendement est réputé avoir été accepté dans les cas suivants :

.5.1 Un amendement à un article de la présente Convention est réputé avoir été accepté à la date à laquelle son acceptation a été notifiée au Secrétaire général par les deux tiers des Parties.

.5.2 Un amendement à l'Annexe est réputé avoir été accepté à l'expiration d'un délai fixé par le Comité au moment de son adoption, lequel n'est pas inférieur à dix mois après la date de son adoption. Toutefois, si dans ce délai, 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.

.6 Un amendement entre en vigueur dans les conditions suivantes :

.6.1 Un amendement à un article de la présente Convention entre en vigueur à l'égard des Parties qui ont déclaré l'avoir accepté six mois après la date à laquelle il est réputé avoir été accepté conformément à l'alinéa 5.1.

.6.2 Un amendement à l'Annexe entre en vigueur à l'égard de toutes les Parties six mois après la date à laquelle il est réputé avoir été accepté, sauf à l'égard de toute Partie qui a :

.6.2.1 notifié son objection à l'amendement conformément à l'alinéa 5.2 et n'a pas retiré cette objection ; ou

.6.2.2 notifié au Secrétaire général, avant l'entrée en vigueur de cet amendement, que celui-ci entrera en vigueur à son égard uniquement après notification ultérieure de son acceptation.

.6.3 Une Partie qui a notifié une objection en vertu de l'alinéa 6.2.1 peut par la suite notifier au Secrétaire général qu'elle accepte l'amendement. Cet amendement entre en vigueur à l'égard de cette Partie six



mois après la date de la notification de son acceptation, ou la date d'entrée en vigueur de l'amendement, si cette dernière date est postérieure.

.6.4 Si une Partie qui a adressé une notification visée à l'alinéa 6.2.2 notifie au Secrétaire général qu'elle accepte un amendement, cet amendement entre en vigueur à l'égard de cette Partie six mois après la date de la notification de son acceptation, ou la date d'entrée en vigueur de l'amendement, si cette dernière date est postérieure.

3 Amendement par une conférence :

.1 A 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.

.2 Un amendement adopté par cette conférence à la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes est communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties pour acceptation.

.3 A moins que la Conférence n'en décide autrement, l'amendement est réputé avoir été accepté et entre en vigueur conformément aux procédures décrites aux paragraphes 2.5 et 2.6 respectivement.

4 Toute Partie qui n'a pas accepté un amendement à l'Annexe est considérée comme non Partie aux seules fins de l'application de cet amendement.

5 Toute notification en vertu du présent article doit être adressée par écrit au Secrétaire général.

6 Le Secrétaire général informe les Parties et les Membres de l'Organisation de :

- .1 tout amendement qui entre en vigueur et de la date de son entrée en vigueur en général et à l'égard de chaque Partie ; et
- .2 toute notification faite en vertu du présent article.

#### Article 19

##### *Dénonciation*

1 La présente Convention peut être dénoncée par l'une quelconque des Parties à tout moment après l'expiration d'une période de deux ans à compter de la date à laquelle elle entre en vigueur à l'égard de cette Partie.

2 La dénonciation s'effectue par notification écrite au Secrétaire général et prend effet un an après la date à laquelle le dépositaire a reçu la notification ou à l'expiration de toute autre période plus longue spécifiée dans cette notification.

#### Article 20

##### *Dépositaire*

1 La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire général, en adresse des copies certifiées conformes à tous les Etats qui l'ont signée ou qui y ont adhéré.

2 Outre les fonctions spécifiées dans d'autres dispositions de la présente Convention, le Secrétaire général :

- .1 informe tous les Etats qui ont signé la présente Convention ou qui y ont adhéré :
  - .1.1 de toute nouvelle signature ou de tout dépôt d'un nouvel instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ainsi que de leur date ;
  - .1.2 de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention ;
  - .1.3 du dépôt de tout instrument de dénonciation de la présente Convention, ainsi que de la date à laquelle ce dépôt est intervenu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet ; et,
  - .1.4 des autres déclarations et notifications reçues en application de la présente Convention ; et,
- .2 dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, en transmet le texte au Secrétariat de l'Organisation des Nations unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations unies.

#### Article 21

##### *Langues*

La présente Convention est établie en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, tous les textes faisant également foi.

FAIT À HONG KONG, CHINE, ce quinze mai deux mille neuf.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont apposé leur signature à la présente Convention.

## A N N E X E

### RÈGLES RELATIVES AU RECYCLAGE SÛR ET ÉCOLOGIQUEMENT RATIONNEL DES NAVIRES

#### CHAPITRE 1<sup>er</sup>

#### Dispositions générales

##### Règle 1

##### *Définitions*

Aux fins de la présente Annexe :

1 « Personne compétente » désigne une personne dotée de qualifications appropriées, d'une formation et de connaissances, d'une expérience et d'aptitudes suffisantes pour accomplir les tâches spécifiques. Plus précisément, une personne compétente peut être un travailleur qualifié ou un préposé aux fonctions de gestion qui est à même de reconnaître et d'évaluer les risques d'accident du travail, les dangers et l'exposition des employés à des matières potentiellement dangereuses ou des conditions peu sûres dans une installation de recyclage de navires et qui est capable d'indiquer les mesures de protection et les précautions nécessaires à prendre pour éliminer ou réduire ces risques, dangers ou situations. L'Autorité compétente peut définir des critères appropriés permettant de désigner ces personnes et peut déterminer les tâches à leur confier.

2 « Employeur » désigne une personne physique ou morale qui emploie un ou plusieurs travailleurs participant à des activités de recyclage des navires.

3 « Navire existant » désigne un navire qui n'est pas un navire neuf.

4 « Navire neuf » désigne un navire :

- .1 dont le contrat de construction est passé à la date d'entrée en vigueur de la Convention ou après cette date ; ou
  - .2 en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent à la date d'entrée en vigueur de la présente Convention ou six mois après cette date ; ou
  - .3 dont la livraison s'effectue à la date d'entrée en vigueur de la présente Convention ou 30 mois après cette date.
- 5 « Installation nouvelle » désigne l'installation de systèmes, d'équipement, d'isolant ou autre matière ou matériau à bord d'un navire après la date à laquelle la Convention entre en vigueur.

6 « Conditions de sécurité en vue de l'entrée dans un espace » désignent les conditions que remplit un espace qui satisfait aux critères ci-après :

- .1 la teneur en oxygène de l'atmosphère et la concentration des vapeurs inflammables restent dans les limites de sécurité ;
  - .2 la concentration de matières toxiques dans l'atmosphère ne dépasse pas les limites admissibles ; et
  - .3 les résidus ou matières associés au travail autorisé par la personne compétente n'entraînent pas de dégagement incontrôlé de matières toxiques ni une concentration dangereuse de vapeurs inflammables dans l'atmosphère existante, dont la condition est maintenue conformément aux instructions.
- 7 « Conditions de sécurité en vue du travail à chaud » désignent les conditions que remplit un espace qui satisfait aux critères ci-après :

- .1 il y existe des conditions sûres, qui ne présentent pas de risque d'explosion, y compris des conditions exemptes de gaz, pour l'utilisation d'une soudeuse à l'arc électrique ou au gaz, d'un outil de découpage ou d'un brûleur au chalumeau ou d'autres formes de flamme nue, de même que pour les opérations de chauffe, de meulage ou génératrices d'étincelles ;
- .2 les conditions de sécurité en vue de l'entrée dans un espace énoncées à la règle 1.6 sont réunies ;

.3 l'atmosphère existante ne changera pas par suite du travail à chaud ; et

.4 tous les espaces adjacents ont été nettoyés ou rendus inertes ou suffisamment traités pour éviter qu'un incendie ne se déclare ou ne se propage.

8 « Propriétaire du navire » désigne la personne ou les personnes ou la compagnie au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes ou la compagnie dont le navire est la propriété ou tout autre organisme ou personne, tel que l'armateur gérant ou l'affrètement coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire. Toutefois, dans le cas d'un navire appartenant à un Etat et exploité par une compagnie qui, dans cet Etat, est enregistrée comme étant l'exploitant du navire, le terme « propriétaire » désigne cette compagnie. Cette expression comprend également les acheteurs qui sont propriétaires du navire pour une période de temps limitée en attendant sa vente ou sa remise à une installation de recyclage de navires.

9 « Inspection sur place » désigne l'inspection de l'installation de recyclage des navires visant à confirmer l'état décrit par la documentation vérifiée.

10 « Avis d'achèvement » désigne une déclaration délivrée par l'installation de recyclage des navires pour confirmer que le recyclage du navire a été achevé conformément à la présente Convention.

11 « Navire-citerne » désigne un pétrolier tel que défini dans l'Annexe I de MARPOL ou un navire-citerne NLS tel que défini dans l'Annexe II de MARPOL.

12 « Travailleur » désigne toute personne qui s'acquitte de tâches, sur une base régulière ou temporaire, dans le cadre de relations de travail, y compris les sous-traitants.

## Règle 2

### *Applicabilité générale*

Sauf disposition expresse contraire, la conception, la construction, les visites, la délivrance des certificats, l'exploitation et le recyclage des navires doivent être effectués conformément aux dispositions de la présente Annexe.

## Règle 3

### *Rapport avec d'autres normes, recommandations et orientations*

Les Parties prennent des mesures pour appliquer les dispositions des règles de la présente Annexe, en tenant compte des normes, recommandations et orientations pertinentes et applicables élaborées par l'Organisation internationale du travail et des normes, recommandations et orientations pertinentes et applicables mises au point dans le cadre de la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination.

## CHAPITRE 2

### **Prescriptions applicables aux navires**

#### **PARTIE A**

#### **Conception, construction, exploitation et entretien des navires**

## Règle 4

### *Réglementation des matières potentiellement dangereuses à bord des navires*

Conformément aux dispositions prescrites à l'appendice 1 de la présente Convention, chaque Partie :

.1 interdit et/ou limite l'installation ou l'utilisation des matières potentiellement dangereuses énumérées dans l'appendice 1 à bord des navires autorisés à battre son pavillon ou exploités sous son autorité ; et

.2 interdit et/ou limite l'installation ou l'utilisation de ces matières à bord des navires se trouvant dans ses ports, chantiers navals, chantiers de réparation ou terminaux au large,

et prend des mesures efficaces pour veiller à ce que lesdits navires satisfassent à ces prescriptions.

## Règle 5

### *Inventaire des matières potentiellement dangereuses*

1 Chaque navire neuf doit avoir à bord un Inventaire des matières potentiellement dangereuses. L'Inventaire est vérifié soit par l'Administration, soit par toute personne ou organisme autorisé par elle, compte tenu des directives, y compris toutes les valeurs de seuil et les exemptions mentionnées dans ces directives, élaborées par l'Organisation. L'Inventaire est propre à chaque navire et ses caractéristiques minimales sont les suivantes :

.1 il recense, dans la Partie I, les matières potentiellement dangereuses qui sont énumérées dans les appendices 1 et 2 de la présente Convention et sont présentes dans la structure et l'équipement du navire, leur emplacement et leurs quantités approximatives ; et

.2 il précise que le navire satisfait aux dispositions de la règle 4.

2 Les navires existants doivent satisfaire autant que possible aux dispositions du paragraphe 1 au plus tard cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente Convention, ou avant d'être recyclés si cette date est plus rapprochée, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation et du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats de l'Organisation. Les matières potentiellement dangereuses énumérées dans l'appendice 1, au minimum, doivent être identifiées lors de l'établissement de l'Inventaire. Dans le cas des navires existants, il est établi un plan décrivant la vérification visuelle/par prélèvement d'échantillons sur la base de laquelle a été établi l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.

3 La partie I de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses doit être correctement tenue et mise à jour pendant toute la vie opérationnelle du navire afin de rendre compte des installations nouvelles contenant des matières potentiellement dangereuses énumérées dans l'appendice 2 et des modifications pertinentes apportées à la structure et à l'équipement du navire, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.

4 Avant le recyclage, l'Inventaire doit, en plus de la partie I correctement tenue et mise à jour, incorporer une partie II pour les déchets produits en cours d'exploitation et une partie III pour les provisions de bord et doit être vérifié soit par l'Administration, soit par la personne ou l'organisme autorisé par elle, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.

## Règle 6

### *Procédure à suivre pour proposer des amendements aux appendices 1 et 2*

1 Toute Partie peut proposer de modifier l'appendice 1 et/ou l'appendice 2 conformément aux dispositions de la présente règle. La modification proposée est examinée au sein de l'Organisation en vertu de l'article 18.2 et de la présente règle.

2 Lorsque l'Organisation est saisie d'une proposition, elle la porte également à la connaissance de l'Organisation des Nations unies et de ses institutions spécialisées, des organisations intergouvernementales ayant conclu des accords avec l'Organisation et des organisations non gouvernementales bénéficiant du statut consultatif auprès de l'Organisation et la met à leur disposition.

3 Le Comité charge un groupe technique constitué conformément à la règle 7 d'examiner les propositions soumises en vertu du paragraphe 1 de la présente règle.

4 Le groupe technique examine la proposition, ainsi que les données complémentaires, y compris les décisions adoptées par d'autres organisations internationales au sujet de leurs listes de matières ou de substances potentiellement dangereuses, qui pourraient être soumises par une entité intéressée, détermine s'il est prouvé que la matière potentiellement dangereuse en question est susceptible, dans le contexte de la présente Convention, d'avoir des effets dommageables significatifs sur la santé de l'homme ou l'environnement au point qu'il est justifié de modifier l'appendice 1 ou l'appendice 2 et fait rapport au Comité. A cet égard :

.1 l'examen effectué par le groupe technique doit comprendre :

.1.1 l'évaluation de la corrélation entre la matière potentiellement dangereuse en question et la probabilité, dans le contexte de la présente Convention, qu'elle ait des effets dommageables significatifs sur la santé de l'homme ou l'environnement, sur la base des données soumises ou de toute autre donnée portée à la connaissance du groupe ;

.1.2 l'évaluation de la réduction du risque potentiel imputable aux mesures de contrôle proposées et à toute autre mesure de contrôle pouvant être envisagée par le groupe technique ;

.1.3 l'examen des informations disponibles sur les possibilités techniques d'application des mesures de contrôle ;

1.4 l'examen des informations disponibles sur les autres effets produits par l'adoption desdites mesures de contrôle est :

- l'environnement ;
- la santé et la sécurité, y compris celles des gens de mer et des travailleurs ; et
- la charge financière imposée au secteur des transports maritimes internationaux et aux autres branches d'activités concernées ;

1.5 l'examen de la disponibilité de matières susceptibles de remplacer les matières potentiellement dangereuses à réglementer, y compris l'examen des risques potentiels présentés par les matières de remplacement ;

1.6 l'examen des risques présentés par les matières potentiellement dangereuses pendant le processus de recyclage ; et

1.7 l'examen de valeurs de seuil appropriées et de toute exemption utile ou nécessaire.

2 Si le groupe technique constate que la matière potentiellement dangereuse en question est susceptible, dans le contexte de la présente Convention, d'avoir des effets dommageables significatifs sur la santé de l'homme ou l'environnement, l'absence de certitude scientifique absolue ne saurait être invoquée comme prétexte pour empêcher le groupe de procéder à l'évaluation de la proposition.

3 Le groupe technique présente un rapport écrit, dans lequel il prend en considération chaque examen et évaluation visés à l'alinéa 1, étant entendu toutefois que le groupe technique peut décider de ne pas procéder aux examens et évaluations énumérés aux alinéas 1.2 à 1.7 s'il établit, après avoir procédé à l'évaluation visée à l'alinéa 1.1, que la proposition ne mérite pas un complément d'examen.

4 Le rapport du groupe technique contient notamment une recommandation sur la question de savoir si des mesures de contrôle à l'échelle internationale en application de la présente Convention sont justifiées pour les matières potentiellement dangereuses en question, sur la pertinence des mesures de contrôle particulières suggérées dans la proposition détaillée ou sur d'autres mesures de contrôle qu'il juge plus appropriées.

5 Le Comité décide s'il y a lieu d'approuver une proposition d'amendement à l'appendice 1 ou à l'appendice 2 ou toute modification de cette proposition qui serait jugée appropriée en tenant compte du rapport du groupe technique. Toute proposition d'amendement doit préciser la façon dont cet amendement s'applique aux navires auxquels ont été délivrés les certificats prévus par la présente Convention avant l'entrée en vigueur dudit amendement. S'il est établi dans le rapport que la matière potentiellement dangereuse en question est susceptible, dans le contexte de la présente Convention, d'avoir des effets dommageables significatifs sur la santé de l'homme ou l'environnement, l'absence de certitude scientifique absolue ne saurait être invoquée comme prétexte pour faire obstacle à la décision d'inscrire une matière potentiellement dangereuse sur la liste figurant à l'appendice 1 ou à l'appendice 2. La décision de ne pas approuver la proposition n'exclut pas la possibilité de soumettre une nouvelle proposition concernant une matière potentiellement dangereuse donnée au cas où de nouvelles informations apparaîtraient.

## Règle 7

### Groupes techniques

1 Le Comité, en application de la règle 6, peut constituer un ou plusieurs groupes techniques selon que de besoin. Le groupe technique est composé de représentants des Parties, des Membres de l'Organisation, de l'Organisation des Nations unies et de ses institutions spécialisées, des organisations intergouvernementales ayant conclu des accords avec l'Organisation et des organisations non gouvernementales bénéficiant du statut consultatif auprès de l'Organisation, qui devraient de préférence inclure des représentants d'établissements et de laboratoires ayant des connaissances spécialisées dans le devenir de l'environnement et les effets des substances, les effets toxicologiques, la biologie marine, la santé de l'homme, l'analyse économique, la gestion des risques, la construction des navires, le transport maritime international, la santé et la sécurité au travail ou d'autres domaines de compétence nécessaires pour passer objectivement en revue les mérites techniques d'une proposition.

2 Le Comité détermine le mandat, la structure, la composition et le mode du fonctionnement des groupes techniques. Ledit mandat contient des dispositions assurant la protection de toute information confidentielle qui pourrait être soumise. Les groupes techniques peuvent se réunir aussi souvent que nécessaire mais ils s'efforcent de mener leurs travaux par correspondance ou voie électronique ou autre moyen jugé approprié.

3 Seuls les représentants des Parties peuvent participer à l'élaboration des recommandations à adresser au Comité en application de la règle 6. Un groupe technique s'attache à obtenir l'unanimité des représentants des Parties. En l'absence d'unanimité, le groupe technique communique les points de vue minoritaires.

## PARTIE B

### Préparatifs en vue du recyclage des navires

#### Règle 8

##### Prescriptions générales

Les navires destinés au recyclage :

- 1 ne sont recyclés que dans des installations de recyclage des navires qui sont :
  - 1 autorisées conformément à la présente Convention ; et
  - 2 pleinement autorisées à procéder à tout le recyclage dont le plan de recyclage du navire précise qu'il sera effectué par l'installation ou les installations de recyclage des navires identifiées ;
- 2 effectuent des opérations pendant la période précédant leur arrivée dans l'installation de recyclage des navires en vue de réduire au minimum la quantité de résidus de cargaison, de résidus de fuel-oil et de déchets restant à bord ;
- 3 s'ils sont des navires-citernes, arrivent à l'installation de recyclage des navires avec des citernes à cargaison et une ou plusieurs chambres des pompes dont l'état permet la délivrance d'un certificat attestant que les conditions de sécurité en vue de l'entrée dans un espace ou du travail à chaud ou des deux sont remplies, conformément à la législation, à la réglementation et aux politiques nationales de la Partie sous la juridiction de laquelle l'installation de recyclage des navires est exploitée ;
- 4 fournissent à l'installation de recyclage des navires tous les renseignements disponibles à leur sujet aux fins de l'établissement du plan de recyclage du navire prescrit par la règle 9 ;
- 5 établissent l'Inventaire prescrit par la règle 5 ; et
- 6 sont certifiés être prêts pour le recyclage par l'Administration ou l'organisme reconnu par elle, avant que ne soit entreprise la moindre opération de recyclage.

#### Règle 9

##### Plan de recyclage du navire

L'installation ou les installations de recyclage des navires élaborent un plan de recyclage spécifique au navire avant toute opération de recyclage, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation. Le plan de recyclage du navire :

- 1 est élaboré compte tenu des renseignements fournis par le propriétaire du navire ;
- 2 est rédigé dans la langue acceptée par la Partie octroyant l'autorisation à l'installation de recyclage des navires et, si cette langue n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, le plan de recyclage du navire est traduit dans l'une de ces langues, sauf si l'Administration juge que cela n'est pas nécessaire ;
- 3 inclut des renseignements au sujet notamment de la mise en place, du maintien et de la surveillance des conditions de sécurité en vue de l'entrée dans un espace et du travail à chaud et sur la façon dont le type et la quantité de matières, y compris celles qui sont énumérées dans l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses, seront gérés ;
- 4 conformément à la déclaration faite en vertu de l'article 16.6, est approuvé soit expressément, soit tacitement par l'Autorité compétente qui accorde l'autorisation à l'installation de recyclage des navires. L'Autorité compétente adresse par écrit à l'installation de recyclage des navires, au propriétaire du navire et à l'Administration un accusé de réception du plan de recyclage du navire dans les trois (3) jours ouvrables qui suivent sa réception conformément à la règle 24. Par la suite :
  - 1 si une Partie exige l'approbation expresse du plan de recyclage du navire, l'Autorité compétente doit adresser par écrit à l'installation de recyclage des navires, au propriétaire du navire et à l'Administration notification de sa décision d'approuver ou de refuser le plan de recyclage du navire ; et
  - 2 si une Partie exige l'approbation tacite du plan de recyclage du navire, l'accusé de réception doit préciser la date à laquelle une période d'examen de 14 jours prend fin.

L'Autorité compétente doit notifier par écrit à l'installation de recyclage des navires, au propriétaire du navire et à l'Administration, avant l'expiration de cette période de 14 jours, toute objection éventuelle à l'encontre du plan de recyclage du navire. Si aucune objection n'a été notifiée par écrit, le plan de recyclage du navire est réputé avoir été approuvé.

- .5 une fois approuvé conformément au paragraphe 4, doit pouvoir être inspecté par l'Administration ou par tout inspecteur désigné ou organisme reconnu par elle ; et
- .6 lorsque plusieurs installations de recyclage de navires sont utilisées, doit préciser les installations de recyclage des navires devant être utilisées et déterminer les activités de recyclage et l'ordre dans lequel celles-ci doivent être exécutées dans chaque installation de recyclage des navires autorisée.

## PARTIE C

### Visites et délivrance des certificats

#### Règle 10

##### Visites

1 Les navires auxquels s'applique la présente Convention doivent être soumis aux visites indiquées ci-après :

- .1 une visite initiale avant la mise en service du navire ou avant la délivrance du certificat attestant que le navire possède un Inventaire des matières potentiellement dangereuses. Elle permet de vérifier que la partie I de l'Inventaire prescrit par la règle 5 satisfait aux prescriptions de la présente Convention ;
- .2 une visite de renouvellement effectuée à des intervalles déterminés par l'Administration, mais n'excédant pas cinq ans. Elle permet de vérifier que la partie I de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses prescrit par la règle 5 satisfait aux prescriptions de la présente Convention ;
- .3 une visite supplémentaire, générale ou Partielle selon les circonstances, peut être effectuée à la demande du propriétaire à la suite d'un changement, d'un remplacement ou d'une réparation importante de la structure, de l'équipement, des systèmes, des installations, des aménagements et des matériaux. Elle permet de s'assurer que les changements, remplacements ou réparations importantes ont été effectués de telle sorte que le navire continue de satisfaire aux prescriptions de la présente Convention et que la partie I de l'Inventaire a été modifiée comme il convient ; et
- .4 une visite finale avant la mise hors service du navire et avant le début de son recyclage. Elle permet de vérifier :
  - .1 que l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses prescrit par la règle 5.4 satisfait aux prescriptions de la présente Convention, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation ;
  - .2 que le plan de recyclage du navire prescrit par la règle 9 reprend bien les renseignements figurant dans l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses prescrit par la règle 5.4 et contient des renseignements sur la mise en place, le maintien et la surveillance des conditions de sécurité en vue de l'entrée dans un espace et du travail à chaud ; et
  - .3 que l'installation ou les installations de recyclage des navires où le navire doit être recyclé possèdent une autorisation en cours de validité conforme à la présente Convention.

2 Les visites de navires aux fins de l'application des dispositions de la présente Convention sont effectuées par des agents de l'Administration, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation. L'Administration peut toutefois confier ces visites soit à des inspecteurs désignés à cet effet, soit à des organismes reconnus par elle.

3 Toute Administration qui désigne des inspecteurs ou reconnaît des organismes pour effectuer les visites décrites au paragraphe 2 doit au moins habiliter ces inspecteurs désignés ou organismes reconnus à :

- .1 exiger qu'un navire soumis à une visite satisfasse aux dispositions de la présente Convention ; et
- .2 effectuer des visites et des inspections à la requête des autorités appropriées d'un Etat du port qui est partie.

4 Dans tous les cas, l'Administration intéressée est responsable de l'exécution complète et de l'efficacité de la visite et s'engage à prendre les mesures nécessaires pour satisfaire à cette obligation.

5 Les visites initiales et de renouvellement devraient être harmonisées avec les visites prescrites par les autres instruments réglementaires de l'Organisation qui sont applicables.

## Règle 11

### Délivrance des certificats et apposition d'un visa

1 Un certificat international attestant que le navire possède un Inventaire des matières potentiellement dangereuses est délivré soit par l'Administration, soit par une personne ou un organisme autorisé par elle, après l'achèvement d'une visite initiale ou de renouvellement concluante effectuée conformément à la règle 10, à tout navire auquel s'applique la règle 10, sauf dans le cas de navires existants, pour lesquels une visite initiale et une visite finale sont effectuées simultanément, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.

2 Le certificat international attestant que le navire possède un Inventaire des matières potentiellement dangereuses, qui est délivré en vertu du paragraphe 1, doit, à la demande du propriétaire du navire, être visé soit par l'Administration, soit par une personne ou un organisme autorisé par elle, à l'issue d'une visite supplémentaire concluante effectuée conformément à la règle 10.

3 Nonobstant la règle 14.2 et les prescriptions de la règle 10.1.2, lorsque la visite de renouvellement est achevée dans un délai de trois mois avant la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement et jusqu'à une date qui ne soit pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant.

4 Lorsque la visite de renouvellement est achevée après la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement et jusqu'à une date qui ne soit pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant.

5 Lorsque la visite de renouvellement est achevée plus de trois mois avant la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement et jusqu'à une date qui ne soit pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'achèvement de la visite de renouvellement.

6 Si un certificat est délivré pour une période inférieure à cinq ans, l'Administration peut en proroger la période de validité au-delà de la date d'expiration pour la période maximale indiquée à la règle 10.1.2.

7 Si une visite de renouvellement a été achevée mais qu'un nouveau certificat ne peut pas être délivré ni être placé à bord du navire avant la date d'expiration du certificat existant, la personne ou l'organisme autorisé par l'Administration peut viser le certificat existant et ce certificat est accepté comme étant valable pour une période supplémentaire, laquelle n'est pas postérieure de plus de cinq mois à la date d'expiration.

8 Si, à la date d'expiration d'un certificat, le navire ne se trouve pas dans un port dans lequel il doit subir une visite, l'Administration peut proroger la période de validité du certificat mais cette prorogation ne doit être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage vers le port dans lequel il doit être visité, et ce uniquement dans le cas où cette mesure semble opportune et raisonnable. Aucun certificat ne doit être prorogé pour une période supérieure à trois mois et un navire auquel une prorogation est accordée ne doit pas, après son arrivée dans le port dans lequel il doit être visité, être autorisé, en vertu de cette prorogation, à quitter ce port sans qu'un nouveau certificat lui ait été délivré. Lorsque la visite de renouvellement est achevée, le nouveau certificat est valable jusqu'à une date qui ne doit pas être postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant avant l'octroi de la prorogation.

9 Un certificat délivré à un navire effectuant des voyages courts qui n'a pas été prorogé en vertu des dispositions précédentes de la présente règle peut être prorogé par l'Administration pour une période de grâce ne dépassant pas d'un mois la date d'expiration indiquée sur ce certificat. Lorsque la visite de renouvellement est achevée, le nouveau certificat est valable jusqu'à une date qui ne doit pas être postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant avant l'octroi de la prorogation.

10 Dans certains cas particuliers déterminés par l'Administration, il n'est pas nécessaire que le nouveau certificat porte la date d'expiration du certificat existant comme le prescrivent les paragraphes 4, 8 ou 9 de la présente règle. Dans ces cas particuliers, le nouveau certificat est valable jusqu'à une date qui ne doit pas être postérieure de plus de cinq ans à la date d'achèvement de la visite de renouvellement.

11 Un certificat international attestant que le navire est prêt pour le recyclage est délivré soit par l'Administration, soit par une personne ou un organisme autorisé par elle, après l'achèvement d'une visite finale concluante effectuée conformément aux dispositions de la règle 10, aux navires auxquels s'applique la règle 10, compte tenu de l'autorisation donnée à l'installation de recyclage des navires et des directives élaborées par l'Organisation.

12 Un certificat délivré sous l'autorité d'une Partie doit être accepté par les autres Parties et être considéré, à toutes les fins visées par la présente Convention, comme ayant la même validité qu'un certificat délivré par elles. Les certificats doivent être délivrés ou visés soit par l'Administration, soit par un agent ou organisme dûment autorisé par elle. Dans tous les cas, l'Administration assume l'entière responsabilité du certificat.

#### Règle 12

##### *Délivrance d'un certificat ou apposition d'un visa par une autre Partie*

1 A la demande de l'Administration, une autre Partie peut faire visiter un navire et, si elle considère que les dispositions de la présente Convention sont respectées, elle délivre un certificat au navire ou autorise sa délivrance et, le cas échéant, appose un visa ou autorise son apposition sur le certificat que détient le navire, conformément à la présente Annexe.

2 Une copie du certificat et une copie du rapport de la visite doivent être transmises dès que possible à l'Administration qui a demandé que la visite soit effectuée.

3 Un certificat ainsi délivré doit comporter une déclaration attestant qu'il a été délivré à la requête de l'Administration et il a la même valeur et est accepté dans les mêmes conditions qu'un certificat délivré par l'Administration.

4 Aucun certificat ne doit être délivré à un navire autorisé à battre le pavillon d'un Etat qui n'est pas un Etat Partie.

#### Règle 13

##### *Modèle des certificats*

Les certificats doivent être établis dans une langue officielle de la Partie qui les délivre, selon les modèles qui figurent aux appendices 3 et 4. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, le texte doit comporter une traduction dans l'une de ces langues. L'Administration peut toutefois établir le certificat international attestant que le navire possède un Inventaire des matières potentiellement dangereuses uniquement dans une langue officielle de la Partie qui délivre le certificat, dans le cas des navires qui n'effectuent pas de voyages à destination de ports ou de terminaux au large relevant de la juridiction d'autres Parties à la présente Convention, et le certificat international attestant que le navire est prêt pour le recyclage uniquement dans une langue officielle de la Partie qui le délivre, dans le cas des navires recyclés dans des installations relevant de la juridiction de ladite Partie.

#### Règle 14

##### *Durée et validité des certificats*

1 Un certificat international attestant que le navire possède un Inventaire des matières potentiellement dangereuses délivré en vertu de la règle 11 ou 12 cesse d'être valable dans l'un quelconque des cas suivants :

- .1 si l'état du navire ne correspond pas en substance aux indications du certificat, et notamment si la Partie I de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses n'est pas correctement tenue et mise à jour afin de rendre compte des modifications apportées à la structure et à l'équipement du navire, conformément aux directives élaborées par l'Organisation ;
- .2 si le navire passe sous le pavillon d'un autre Etat. Un nouveau certificat ne doit être délivré que si la Partie délivrant le nouveau certificat a la certitude que le navire satisfait aux prescriptions de la règle 10. Dans le cas d'un transfert de pavillon entre Parties, si la demande lui en est faite dans un délai de trois mois à compter du transfert, la Partie dont le navire était autorisé précédemment à battre pavillon adresse dès que possible à l'Administration des copies des certificats dont le navire était pourvu avant le transfert, ainsi que des copies des rapports de visite pertinents, le cas échéant ;
- .3 si la visite de renouvellement n'est pas achevée dans les délais indiqués dans les règles 10.1 et 11 ; ou
- .4 si les visas prévus aux termes de la règle 11 ou de la règle 12 n'ont pas été apposés sur le certificat.

2 Un certificat international attestant que le navire possède un Inventaire des matières potentiellement dangereuses délivré pour une période dont la durée est fixée par l'Administration, sans que cette durée ne dépasse cinq ans.

3 Un certificat international attestant que le navire est prêt pour le recyclage est délivré pour une période spécifiée par l'Administration, qui ne dépasse pas trois mois.

4 Un certificat international attestant que le navire est prêt pour le recyclage délivré en vertu de la règle 11 ou 12 cesse d'être valable si l'état du navire ne correspond pas en substance aux indications du certificat.

5 Le certificat international attestant que le navire est prêt pour le recyclage peut être prorogé par l'Administration ou par une personne ou un organisme autorisé par elle pour un voyage unique direct jusqu'à l'installation de recyclage des navires.

### CHAPITRE 3

#### **Prescriptions applicables aux installations de recyclage des navires**

#### Règle 15

##### *Réglementation relative aux installations de recyclage des navires*

1 Chaque Partie édicte toute législation, tout règlement et toute norme nécessaire pour garantir que les installations de recyclage des navires sont conçues, construites et exploitées d'une manière sûre et écologiquement rationnelle conformément aux dispositions de la présente Convention.

2 Chaque Partie met en place un mécanisme qui permet de donner une autorisation à des installations de recyclage des navires assortie des conditions voulues pour que ces installations de recyclage des navires satisfassent aux prescriptions de la présente Convention.

3 Chaque Partie met en place un mécanisme qui permet de garantir que les installations de recyclage des navires satisfont aux prescriptions du présent chapitre, y compris d'établir et d'utiliser efficacement des mesures d'inspection, de surveillance et d'exécution, notamment le droit d'entrer et de prélever des échantillons. Ce mécanisme peut inclure un programme de vérifications mené par l'Autorité ou les Autorités compétentes ou un organisme reconnu par la Partie, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation ; les résultats de ces vérifications devraient être communiqués à l'Organisation.

4 Chaque Partie désigne une ou plusieurs Autorités compétentes et le point de contact unique auxquels l'Organisation, les Parties à la présente Convention et les autres entités intéressées doivent s'adresser en ce qui concerne les installations de recyclage des navires dont l'exploitation relève de la juridiction de ladite Partie.

#### Règle 16

##### *Autorisation donnée aux installations de recyclage des navires*

1 Les installations de recyclage des navires qui recyclent des navires auxquels s'applique la présente Convention ou des navires qui sont soumis au même traitement en vertu de l'article 3.4 doivent recevoir l'autorisation d'une Partie, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.

2 L'autorisation doit être effectuée par l'Autorité ou les Autorités compétentes et doit inclure la vérification des documents requis par la présente Convention ainsi qu'une inspection sur place. L'Autorité ou les Autorités compétentes peuvent toutefois confier cette tâche à des organismes reconnus par elles.

3 La Partie doit notifier à l'Organisation les conditions spécifiques de la délégation de son autorité à des organismes reconnus, ainsi que les responsabilités qu'elle leur confie, pour diffusion aux Parties. Dans chaque cas, l'Autorité ou les Autorités compétentes assument l'entière responsabilité de l'autorisation octroyée.

4 L'autorisation doit être établie selon le modèle figurant à l'appendice 5. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, le texte doit inclure une traduction dans l'une de ces langues.

5 L'autorisation est valable pour une période d'une durée spécifiée par la Partie qui ne dépasse pas cinq ans. La Partie doit déterminer les conditions dans lesquelles l'autorisation est accordée, retirée, suspendue, modifiée et renouvelée et doit les communiquer aux installations de recyclage des navires. Si une installation de recyclage de navires refuse une inspection par l'Autorité ou les Autorités compétentes ou l'organisme reconnu agissant en son/leur nom, l'autorisation est suspendue ou retirée.

6 Si, à la suite d'incidents survenus ou de mesures prises dans l'installation de recyclage des navires, les conditions requises pour l'autorisation ne sont plus remplies, l'installation de recyclage des navires doit en informer l'Autorité ou les Autorités compétentes. L'Autorité ou les Autorités compétentes peuvent en conséquence décider de suspendre ou retirer l'autorisation ou exiger que l'installation de recyclage des navires prenne des mesures correctives.



## Règle 17

*Prescriptions générales*

1 Les installations de recyclage des navires autorisées par une Partie mettent en place des systèmes, des procédures et des techniques de gestion qui ne présentent pas de risques pour la santé des travailleurs concernés ou la population au voisinage de l'installation de recyclage des navires et qui sont destinés à prévenir, à limiter, à réduire au minimum et, dans la mesure où cela est possible dans la pratique, à éliminer les effets dommageables du recyclage des navires sur l'environnement, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.

2 Les installations de recyclage des navires autorisées par une Partie, en ce qui concerne les navires auxquels s'applique la présente Convention ou les navires qui sont soumis au même traitement en vertu de l'article 3.4 :

- .1 n'acceptent que les navires qui :
  - .1 respectent la présente Convention ; ou
  - .2 satisfont aux prescriptions de la Convention ;
- .2 n'acceptent que les navires qu'elles sont autorisées à recycler ; et
- .3 tiennent à disposition les documents qui fondent leur autorisation, s'ils sont demandés par un propriétaire de navire qui envisage d'y recycler un navire.

## Règle 18

*Plan relatif à l'installation de recyclage des navires*

Les installations de recyclage des navires autorisées par une Partie établissent un plan relatif à l'installation de recyclage des navires. Ce plan est adopté par le comité de direction ou l'organe directeur approprié de la compagnie de recyclage et doit prévoir ce qui suit :

- .1 une politique garantissant la sécurité des travailleurs et la protection de la santé et de l'environnement, y compris l'établissement d'objectifs visant à réduire au minimum et à éliminer dans la mesure où cela est possible dans la pratique les effets dommageables du recyclage des navires sur la santé de l'homme et l'environnement ;
- .2 un système permettant d'assurer l'application des prescriptions énoncées dans la présente Convention, la réalisation des objectifs prévus dans la politique de la compagnie de recyclage et l'amélioration continue des procédures et des normes utilisées dans les opérations de recyclage des navires ;
- .3 la définition des rôles et des responsabilités des employeurs et des travailleurs lors de l'exécution des opérations de recyclage des navires ;
- .4 un programme d'information et de formation approprié pour les travailleurs, afin de garantir l'exploitation sûre et écologiquement rationnelle de l'installation de recyclage des navires ;
- .5 un plan de préparation et d'intervention en cas de situation d'urgence ;
- .6 un système de surveillance de l'exécution du recyclage des navires ;
- .7 un système de tenue de registres montrant comment le recyclage des navires est exécuté ;
- .8 un système permettant de signaler les rejets, les émissions, les événements et les accidents portant atteinte, ou pouvant potentiellement porter atteinte, à la sécurité des travailleurs, à la santé de l'homme et à l'environnement ; et
- .9 un système permettant de signaler les maladies professionnelles, accidents, lésion corporelles et autres effets dommageables pour la sécurité des travailleurs et la santé de l'homme,

compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.

## Règle 19

*Prévention des effets nocifs pour la santé de l'homme et l'environnement*

Les installations de recyclage des navires autorisées par une Partie doivent établir et appliquer des procédures visant à :

- .1 prévenir les explosions, les incendies et autres risques en garantissant que des conditions et des procédures de sécurité en vue du travail à chaud sont mises en place, maintenues et surveillées du début à la fin du recyclage des navires ;
- .2 éviter tout préjudice dû à des atmosphères dangereuses et autres conditions présentant des risques en s'assurant que des conditions et des procédures de sécurité sont mises en place,

maintenues et surveillées dans les espaces des navires, y compris les espaces confinés et fermés, du début à la fin du recyclage des navires ;

- .3 prévenir les autres accidents, maladies professionnelles et blessures ou autres effets nocifs pour la santé de l'homme et l'environnement ; et
  - .4 prévenir, du début à la fin du recyclage des navires, les déversements ou émissions qui risquent de porter atteinte à la santé de l'homme et/ou à l'environnement,
- compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.

## Règle 20

*Gestion sûre et écologiquement rationnelle des matières potentiellement dangereuses*

1 Les installations de recyclage des navires autorisées par une Partie doivent assurer, en toute sécurité et d'une manière écologiquement rationnelle, l'enlèvement de toutes les matières potentiellement dangereuses d'un navire qui possède les certificats ou visas prévus par la règle 11 ou 12. La ou les personnes responsables des opérations de recyclage et les travailleurs doivent avoir une bonne connaissance des prescriptions de la présente Convention qui se rapportent à leurs tâches et, en particulier, utiliser activement, avant et pendant l'enlèvement des matières potentiellement dangereuses, l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses et le plan de recyclage du navire.

2 Les installations de recyclage des navires ayant obtenu l'autorisation d'une Partie doivent s'assurer que toutes les matières potentiellement dangereuses répertoriées dans l'Inventaire sont identifiées, étiquetées, emballées et retirées dans toute la mesure du possible avant le découpage par des travailleurs dûment formés et disposant d'un équipement approprié, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation, en particulier :

- .1 les liquides, résidus et sédiments potentiellement dangereux ;
- .2 les substances ou objets contenant des métaux lourds tels que le plomb, le mercure, le cadmium et le chrome hexavalent ;
- .3 les peintures et revêtements qui sont hautement inflammables et/ou donnent lieu à des émanations toxiques ;
- .4 l'amiante et les matières et matériaux contenant de l'amiante ;
- .5 les PCB et les matières et matériaux contenant des PCB, en veillant à ce que l'utilisation de matériel produisant de la chaleur soit évitée pendant de telles opérations ;
- .6 les CFC et les halons ; et
- .7 les autres matières potentiellement dangereuses qui ne sont pas mentionnées ci-dessus et qui ne font pas partie de la structure du navire.

3 Les installations de recyclage des navires ayant obtenu l'autorisation d'une Partie doivent permettre et assurer la gestion sûre et écologiquement rationnelle de toutes les matières et de tous les déchets potentiellement dangereux enlevés des navires qui y sont recyclés. Il faut identifier des sites de gestion et d'élimination des déchets qui permettent de gérer ultérieurement ces matières d'une manière sûre et écologiquement rationnelle.

4 Tous les déchets issus de l'activité de recyclage doivent être entreposés à part des matériaux et de l'équipement recyclables, être étiquetés, être stockés dans des conditions appropriées qui ne posent aucun risque pour les travailleurs, la santé de l'homme ou l'environnement et être transférés uniquement dans une installation de gestion des déchets autorisée à les traiter et à les éliminer d'une manière sûre et écologiquement rationnelle.

## Règle 21

*Préparation et intervention en cas de situation d'urgence*

Les installations de recyclage des navires ayant obtenu l'autorisation d'une Partie établissent et tiennent à jour un plan de préparation et d'intervention en cas de situation d'urgence. Ce plan est établi compte tenu de l'emplacement et de l'environnement de l'installation de recyclage des navires, ainsi que de l'ampleur et de la nature des activités liées à chaque opération de recyclage de navires. Ce plan doit en outre :

- .1 garantir que l'équipement nécessaire est disponible, que les procédures à suivre en cas d'urgence sont en place et que des exercices sont organisés régulièrement ;
- .2 garantir que la communication de tous les renseignements nécessaires est prévue et que toutes les communications internes et la coordination requises sont en place pour protéger toutes les personnes et l'environnement en cas de situation d'urgence dans l'installation de recyclage des navires ;

- .3 prévoir des moyens qui permettent de communiquer avec l'Autorité ou les Autorités compétentes pertinentes, les autorités locales et les services d'intervention d'urgence et de leur fournir des renseignements ;
- .4 prévoir des secours d'urgence et une assistance médicale, des procédures de lutte contre l'incendie et d'évacuation de toutes les personnes se trouvant dans l'installation de recyclage des navires, ainsi que des mesures de prévention de la pollution ; et
- .5 assurer la communication de renseignements pertinents à tous les travailleurs de l'installation de recyclage des navires, à tous les niveaux et selon leurs compétences, et assurer leur formation, y compris des exercices réguliers sur les procédures de prévention, de préparation et d'intervention en cas de situation d'urgence.

#### Règle 22

##### *Sécurité et formation des travailleurs*

1. Les installations de recyclage des navires autorisées par une Partie doivent garantir la sécurité des travailleurs en prenant notamment des mesures pour :

- .1 assurer la disponibilité, l'entretien et l'utilisation des vêtements et de l'équipement de protection individuelle requis pour toutes les opérations de recyclage de navires ;
- .2 veiller à ce que des programmes de formation permettent aux travailleurs d'exécuter en toute sécurité toutes les opérations de recyclage des navires qui leur sont confiées ; et
- .3 veiller à ce que tous les travailleurs de l'installation de recyclage des navires aient été correctement formés et familiarisés avant d'exécuter une quelconque opération de recyclage de navire.

2. Les installations de recyclage des navires ayant obtenu l'autorisation d'une Partie doivent fournir un équipement de protection individuelle et veiller à ce qu'il soit utilisé pour les opérations qui le nécessitent, y compris :

- .1 protection de la tête ;
- .2 protection du visage et des yeux ;
- .3 protection des mains et des pieds ;
- .4 protection des voies respiratoires ;
- .5 protection de l'ouïe ;
- .6 protection contre la contamination radioactive ;
- .7 protection contre les chutes ; et,
- .8 vêtements adaptés.

3. Les installations de recyclage des navires ayant obtenu l'autorisation d'une Partie peuvent coopérer pour assurer la formation des travailleurs. Compte tenu des directives élaborés par l'Organisation, les programmes de formation prévus au paragraphe 1.2 de la présente règle doivent :

- .1 prendre en considération tous les travailleurs, y compris les sous-traitants, et les employés de l'installation de recyclage des navires ;
- .2 être exécutés par des personnes compétentes ;
- .3 assurer une formation initiale et des cours de perfectionnement à intervalles appropriés ;
- .4 prévoir d'évaluer ce que les participants ont compris et ont retenu de la formation ;
- .5 être passés en revue régulièrement et être modifiés si nécessaire ; et
- .6 être étayés par des documents.

#### Règle 23

##### *Compte rendu des incidents, accidents, maladies professionnelles et effets chroniques*

1. Les installations de recyclage des navires ayant obtenu l'autorisation d'une Partie doivent signaler à l'Autorité ou aux Autorités compétentes tout incident, accident, maladie professionnelle ou effet chronique présentant ou pouvant présenter des risques pour la sécurité des travailleurs, la santé de l'homme et l'environnement.

2. Les comptes rendus doivent comprendre une description de l'incident, de l'accident, de la maladie professionnelle ou de l'effet chronique et en indiquer la cause et décrire les mesures prises et les conséquences et les mesures correctives à prendre.

#### CHAPITRE 4

##### **Prescriptions en matière de notification**

#### Règle 24

##### *Prescriptions relatives à la notification initiale et à l'établissement du rapport*

1 Un propriétaire de navires ayant l'intention de recycler un

navire doit en informer l'Administration en temps voulu, par écrit, afin qu'elle puisse faire les préparatifs nécessaires pour les visites et la délivrance des certificats prescrites par la présente Convention.

2 Une installation de recyclage de navires qui se prépare à recevoir un navire à recycler le notifie en temps voulu, par écrit, à son Autorité ou ses Autorités compétentes. Cette notification inclut au minimum les caractéristiques suivantes du navire :

- .1 nom de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon ;
- .2 date à laquelle le navire a été immatriculé dans cet Etat ;
- .3 numéro d'identification du navire (numéro OMI) ;
- .4 numéro de la coque au moment de la livraison du navire neuf ;
- .5 nom et type du navire ;
- .6 port où le navire est immatriculé ;
- .7 nom et adresse du propriétaire du navire, ainsi que le numéro OMI d'identification du propriétaire inscrit ;
- .8 nom et adresse de la compagnie, ainsi que le numéro OMI d'identification de la compagnie ;
- .9 nom de toutes les sociétés de classification auprès desquelles le navire est classé ;
- .10 principales caractéristiques du navire (longueur hors tout, largeur [hors membres], creux [sur quille], poids lège, jauges brute et nette et type de moteur et sa puissance) ;
- .11 Inventaire des matières potentiellement dangereuses ; et
- .12 projet de plan de recyclage du navire destiné à être approuvé en application de la règle 9.

3 Lorsque le navire destiné à être recyclé a obtenu le certificat international attestant qu'il est prêt pour le recyclage, l'installation de recyclage des navires informe l'Autorité ou les Autorités compétentes dont elle relève de la date à laquelle elle escompte commencer à recycler le navire. Cette notification doit être établie suivant le modèle figurant à l'appendice 6 et doit être accompagnée d'au moins une copie du certificat international attestant que le navire est prêt pour le recyclage. Le recyclage du navire ne doit pas débuter tant que cette notification n'a pas été soumise.

#### Règle 25

##### *Notification de l'achèvement du recyclage*

Lorsque le recyclage partiel ou total du navire est achevé conformément aux prescriptions de la présente Convention, l'installation de recyclage des navires publie un avis d'achèvement et en informe l'Autorité ou les Autorités compétentes dont elle relève. Cette notification doit être établie suivant le modèle figurant à l'appendice 7. L'Autorité compétente adresse une copie de cet avis à l'Administration qui a délivré le certificat international attestant que le navire est prêt pour le recyclage. L'avis doit être publié dans les 14 jours qui suivent la date d'achèvement du recyclage partiel ou total du navire conformément à son plan de recyclage et doit inclure un rapport sur les incidents et accidents qui auront pu porter atteinte à la santé de l'homme et/ou à l'environnement.

#### APPENDICE 1

##### **RÉGLEMENTATION DES MATIÈRES POTENTIELLEMENT DANGEREUSES**

MATIÈRE potentiellement dangereuse	DÉFINITIONS	MESURES de contrôle
Amiante	Matériaux contenant de l'amiante	Dans le cas de tous les navires, il est interdit d'installer des matériaux neufs qui contiennent de l'amiante.

MATIÈRE potentiellement dangereuse	DÉFINITIONS	MESURES de contrôle
Substances qui appauvrissent la couche d'ozone	<p>« Substance qui appauvrit la couche d'ozone » désigne une substance réglementée, telle que définie au paragraphe 4 de l'article 1<sup>er</sup> du Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, 1987, qui figure sur la liste de l'Annexe A, B, C ou E dudit Protocole en vigueur à la date de l'application ou de l'interprétation de la présente Annexe.</p> <p>Les « substances qui appauvrissent la couche d'ozone » que l'on peut trouver à bord des navires comprennent, sans toutefois s'y limiter, les substances suivantes :</p> <p>Halon 1211 Bromochlorodifluorométhane ;</p> <p>Halon 1301 Bromotrifluorométhane ;</p> <p>Halon 2402 1,2-Dibromo-1,1,2-tétrafluoroéthane (également appelé Halon 114B2) ;</p> <p>CFC-11 Trichlorofluorométhane ;</p> <p>CFC-12 Dichlorodifluorométhane ;</p> <p>CFC-113 1,1,2-Trichloro-1,2,2-trifluoroéthane ;</p> <p>CFC-114 1,2-Dichloro-1,1,2-tétrafluoroéthane ;</p> <p>CFC-115 Chloropentafluoroéthane</p>	<p>Les installations nouvelles contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone sont interdites à bord de tous les navires ; toutefois, les installations nouvelles contenant des hydrochlorofluorocarbones (HCFC) sont autorisées jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2020.</p>
Polychlorobiphényles (PCB)	<p>« Polychlorobiphényles » s'entend des composés aromatiques dont la structure est telle que les atomes d'hydrogène de la molécule de biphényle (deux cycles benzéniques reliés par une seule liaison carbone-carbone) peuvent être remplacés par un nombre d'atomes de chlore allant jusqu'à dix.</p>	<p>Dans le cas de tous les navires, il est interdit d'installer des matériaux neufs qui contiennent des polychlorobiphényles.</p>
Composés et systèmes antisalissure	<p>Composés et systèmes antisalissure réglementés par l'Annexe I de la Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (Convention AFS) en vigueur à la date de l'application ou de l'interprétation de la présente Annexe.</p>	<p>1. Aucun navire ne doit appliquer des systèmes antisalissure contenant des composés organostanniques en tant que biocide ni aucun autre système antisalissure dont l'application ou l'utilisation est interdite par la Convention AFS.</p>

MATIÈRE potentiellement dangereuse	DÉFINITIONS	MESURES de contrôle
		<p>2. Aucun navire neuf ni aucune installation nouvelle à bord de navires ne doit appliquer ou utiliser de composés ou systèmes antisalissure d'une manière qui ne soit pas conforme à la Convention AFS.</p>

## APPENDICE 2

## LISTE DES ÉLÉMENTS DEVANT AU MOINS FIGURER DANS L'INVENTAIRE DES MATIÈRES POTENTIELLEMENT DANGEREUSES

Toutes matières potentiellement dangereuses énumérées dans l'appendice 1.

Cadmium et composés du cadmium.

Chrome hexavalent et composés de chrome hexavalent.

Plomb et composés du plomb.

Mercure et composés du mercure.

Biphényles polybromés (PBB).

Ethers diphényles polybromés (PBDE).

Naphtalènes polychlorés (plus de 3 atomes de chlore).

Matières radioactives.

Certaines paraffines chlorées à chaîne courte (chloroalcane C10-C13).

## APPENDICE 3

## MODÈLE DE CERTIFICAT INTERNATIONAL ATTESTANT QUE LE NAVIRE POSSÈDE UN INVENTAIRE DES MATIÈRES POTENTIELLEMENT DANGEREUSES

CERTIFICAT INTERNATIONAL ATTESTANT QUE LE NAVIRE POSSÈDE UN INVENTAIRE DES MATIÈRES POTENTIELLEMENT DANGEREUSES

(Note : Le présent certificat doit être accompagné de la partie I de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses.)

(Cachet officiel)

(Etat)

Délivré en vertu des dispositions de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009 (ci-après dénommée « la Convention »), au nom du Gouvernement :

.....  
(Nom de l'Etat)

Par .....

(Titre officiel complet de la personne ou de l'organisme autorisé en vertu des dispositions de la Convention)

## Caractéristiques du navire :

Nom du navire	
Numéro ou lettres distinctifs	
Port d'immatriculation	
Jauge brute	
Numéro OMI	
Nom et adresse du propriétaire du navire	
Numéro OMI d'identification du propriétaire inscrit	



Numéro OMI d'identification de la compagnie	
Date de construction	

**Caractéristiques de la partie I de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses :**

Numéro d'identification/de vérification de la partie I de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses : .....

Note : La partie I de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses, telle que prescrite par la règle 5 de l'Annexe à la Convention, est une composante essentielle du certificat international attestant que le navire possède un Inventaire des matières potentiellement dangereuses et doit toujours accompagner ce certificat. La partie I de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses devrait être établie conformément au modèle type figurant dans les directives élaborées par l'Organisation.

**IL EST CERTIFIÉ :**

1 que le navire a été visité conformément aux dispositions de la règle 10 de l'Annexe à la Convention ; et

2 qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que la partie I de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses satisfaisait pleinement aux prescriptions applicables de la Convention.

Date d'achèvement de la visite sur la base de laquelle le présent certificat est délivré : ..... (jj/mm/aaaa)

Le présent certificat est valable jusqu'à : ..... (jj/mm/aaaa)

Délivré à : ..... (Lieu de délivrance du certificat)

Le ..... (jj/mm/aaaa) .....  
(Date de délivrance) (Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre le certificat)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'Autorité)

VISA DE PROROGATION DU CERTIFICAT, S'IL EST VALABLE POUR UNE DURÉE INFÉRIEURE À CINQ ANS, EN CAS D'APPLICATION DE LA RÈGLE 11.6 (\*)

Le navire satisfait aux dispositions pertinentes de la Convention et le présent certificat, conformément à la règle 11.6 de l'Annexe à la Convention, est accepté comme valable jusqu'à : ..... (jj/mm/aaaa)

Signé : ..... (Signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu : .....

Date : ..... (jj/mm/aaaa)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'Autorité)

(\*) Lors de la visite, une copie du présent visa doit être faite et être ajoutée au certificat si l'Administration le juge nécessaire.

VISA APOSÉ APRÈS ACHÈVEMENT DE LA VISITE DE RENOUVELLEMENT, EN CAS D'APPLICATION DE LA RÈGLE 11.7 (\*)

Le navire satisfait aux dispositions pertinentes de la Convention et le présent certificat, conformément à la règle 11.7 de l'Annexe à la Convention, est accepté comme valable jusqu'à : ..... (jj/mm/aaaa).

Signé : ..... (Signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu : .....

Date : ..... (jj/mm/aaaa)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'Autorité)

(\*) Lors de la visite, une copie du présent visa doit être faite et être ajoutée au certificat si l'Administration le juge nécessaire.

VISA DE PROROGATION DE LA VALIDITÉ DU CERTIFICAT JUSQU'À L'ARRIVÉE AU PORT DE VISITE OU POUR UNE PÉRIODE DE GRÂCE, EN CAS D'APPLICATION DE LA RÈGLE 11.8 ou 11.9 (\*)

Le présent certificat, conformément à la règle 11.8 ou 11.9 (\*\*) de l'Annexe à la Convention, est accepté comme valable jusqu'à : ..... (jj/mm/aaaa).

Signé : ..... (Signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu : .....

Date : ..... (jj/mm/aaaa)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'Autorité)

(\*) Lors de la visite, une copie du présent visa/de la présente attestation doit être faite et ajoutée au certificat l'administration le juge nécessaire.  
(\*\*) Biffer la mention inutile.

**ATTESTATION DE VISITE SUPPLÉMENTAIRE (\*)**

Lors d'une visite supplémentaire effectuée conformément à la règle 10 de l'Annexe à la Convention, il a été constaté que le navire satisfaisait aux dispositions pertinentes de la Convention.

Signé : ..... (Signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu : .....

Date : ..... (jj/mm/aaaa)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

(\*) Lors de la visite, une copie du présent visa/de la présente attestation doit être faite et ajoutée au certificat si l'administration le juge nécessaire.

**APPENDICE 4**

**MODÈLE DE CERTIFICAT INTERNATIONAL ATTESTANT QUE LE NAVIRE EST PRÊT POUR LE RECYCLAGE**

CERTIFICAT INTERNATIONAL ATTESTANT QUE LE NAVIRE EST PRÊT POUR LE RECYCLAGE

(Note : Le présent certificat doit être accompagné de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses et du plan de recyclage du navire.)

(Cachet officiel) (Etat)

Délivré en vertu des dispositions de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009 (ci-après dénommée « la Convention »), au nom du Gouvernement :

(Nom de l'Etat)

Par ..... (Titre officiel complet de la personne ou de l'organisme autorisé en vertu des dispositions de la Convention)

**Caractéristiques du navire :**

Nom du navire	
Numéro ou lettres distinctifs	
Port d'immatriculation	
Jauge brute	
Numéro OMI	
Nom et adresse du propriétaire du navire	

Numéro OMI d'identification du propriétaire inscrit	
Numéro OMI d'identification de la compagnie	
Date de construction	

**Caractéristiques de l'installation ou des installations de recyclage des navires :**

Nom de l'installation de recyclage des navires	
Numéro d'identification distinctif de la compagnie de recyclage (*)	
Adresse complète	
Date d'expiration de l'autorisation	

(\*) Ce numéro se trouve dans l'autorisation de procéder au recyclage des navires.

**Caractéristiques de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses :**

Numéro d'identification/de vérification de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses : .....

Note : L'Inventaire des matières potentiellement dangereuses, tel que prescrit par la règle 5 de l'Annexe à la Convention, est une composante essentielle du certificat international attestant que le navire est prêt pour le recyclage et doit toujours accompagner ce certificat. L'Inventaire des matières potentiellement dangereuses devrait être établi conformément au modèle figurant dans les directives élaborées par l'Organisation.

**Caractéristiques du plan de recyclage du navire :**

Numéro d'identification/de vérification du plan de recyclage du navire : .....

Note : Le plan de recyclage du navire, tel que prescrit par la règle 9 de l'Annexe à la Convention, est une composante essentielle du certificat international attestant que le navire est prêt pour le recyclage et doit toujours accompagner ce certificat.

**IL EST CERTIFIÉ :**

1 que le navire a été visité conformément aux dispositions de la règle 10 de l'Annexe à la Convention ;

2 que le navire possède un Inventaire des matières potentiellement dangereuses en cours de validité conforme aux dispositions de la règle 5 de l'Annexe à la Convention ;

3 que le plan de recyclage du navire prescrit par la règle 9 reprend bien les renseignements figurant dans l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses prescrit par la règle 5.4 et contient des renseignements sur la mise en place, le maintien et la surveillance des conditions de sécurité en vue de l'entrée dans un espace et du travail à chaud ; et

4 que l'installation ou les installations de recyclage des navires où le présent navire doit être recyclé possèdent une autorisation en cours de validité conforme à la Convention.

Le présent certificat est valable jusqu'au : .....(jj/mm/aaaa)  
(Date)

Délivré à : .....  
(Lieu de délivrance du certificat)

Le ..... (jj/mm/aaaa) .....  
(Date de délivrance) (Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre le certificat)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'Autorité)

VISA DE PROROGATION DE LA VALIDITÉ DU CERTIFICAT JUSQU'À L'ARRIVÉE AU PORT DE L'INSTALLATION DE RECYCLAGE DES NAVIRES OU POUR UNE PÉRIODE DE GRÂCE, EN CAS D'APPLICATION DE LA RÉGLE 14.5 (\*)

Le présent certificat, conformément à la règle 14.5 de l'Annexe à la Convention, est accepté comme valable pour un voyage unique direct :

Du port de : .....

Au port de : .....

Signé : .....  
(Signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu : .....

Date : ..... (jj/mm/aaaa)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'Autorité)

(\*) Lors de la visite, une copie du présent visa doit être faite et être ajoutée au certificat si l'Administration le juge nécessaire.

**APPENDICE 5**

**MODÈLE D'AUTORISATION DONNÉE AUX INSTALLATIONS DE RECYCLAGE DES NAVIRES**

Autorisation de procéder au recyclage de navires conformément aux prescriptions de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009

Délivrée en vertu des dispositions de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009 (ci-après dénommée « la Convention »), au nom du Gouvernement.

.....  
(Nom de l'Etat)

par .....

(Titre officiel complet de l'Autorité compétente en vertu de la Convention)

Nom de l'installation de recyclage des navires	
Numéro d'identification distinctif de la compagnie de recyclage	
Adresse complète de l'installation de recyclage des navires	
Principal point de contact	
Numéro de téléphone	
Courriel	
Nom, adresse et coordonnées de la société mère	
Langue(s) de travail	

Il est vérifié que l'installation de recyclage des navires a mis en place des systèmes, procédures et techniques de gestion conformes aux chapitres 3 et 4 de l'Annexe à la Convention.

La présente autorisation est valable jusqu'au ..... et est soumise aux restrictions énoncées dans le supplément joint.

La présente autorisation est susceptible d'être modifiée, suspendue, retirée ou renouvelée périodiquement conformément à la règle 16 de l'Annexe à la Convention.

Délivrée à .....  
(Lieu de délivrance de l'autorisation)

Le ..... (jj/mm/aaaa) .....  
(Date de délivrance) (Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre le certificat)

(Nom et fonction, en caractères d'imprimerie, de l'agent dûment autorisé qui délivre l'autorisation)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'Autorité)

## SUPPLÉMENT

À L'AUTORISATION DE PROCÉDER AU RECYCLAGE DE NAVIRES CONFORMÉMENT À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE HONG KONG POUR LE RECYCLAGE SÛR ET ÉCOLOGIQUEMENT RATIONNEL DES NAVIRES, 2009

## Notes :

1. La présente fiche doit être jointe en permanence à l'autorisation de procéder au recyclage des navires. L'autorisation doit pouvoir être consultée à tout moment à l'installation de recyclage des navires.
2. Les procédures, plans et autres documents fournis par l'installation de recyclage des navires et prescrits aux termes des conditions dans lesquelles l'autorisation a été délivrée doivent tous être disponibles dans la langue de travail de l'installation de recyclage des navires, ainsi qu'en anglais, en espagnol ou en français.
3. L'autorisation est soumise aux restrictions énoncées dans le présent supplément.

## 1. Conditions générales

## 1.1 Prescriptions de la Convention

L'installation de recyclage des navires est conçue, construite et exploitée d'une manière sûre et écologiquement rationnelle conformément aux prescriptions de la Convention et satisfait aux prescriptions pertinentes ci-après :

Règle 16 Autorisation donnée aux installations de recyclage des navires

Règle 17 Prescriptions générales

Règle 18 Plan relatif à l'installation de recyclage des navires

Règle 19 Prévention des effets nocifs pour la santé de l'homme et l'environnement

Règle 20 Gestion sûre et écologiquement rationnelle des matières potentiellement dangereuses

Règle 21 Préparation et intervention en cas de situation d'urgence

Règle 22 Sécurité et formation des travailleurs

Règle 23 Compte rendu des incidents, accidents, maladies professionnelles et effets chroniques

Règle 24 Prescriptions relatives à la notification initiale et à l'établissement du rapport

Règle 25 Notification de l'achèvement du recyclage

Ces prescriptions sont imposées à l'installation de recyclage des navires au moyen de :

*(Indiquer le permis, la licence, l'autorisation, les normes juridiques ou autre mécanisme qui est applicable)*

Numéro d'identification/de vérification du plan relatif à l'installation de recyclage des navires :

## 1.2 Acceptation des navires

En ce qui concerne les navires auxquels la Convention s'applique et les navires soumis au même traitement en vertu de l'article 3.4 de la Convention, l'installation de recyclage des navires ne peut accepter un navire en vue de le recycler que conformément à la règle 17 de l'Annexe à la Convention.

1.3 Conditions de sécurité en vue de l'entrée dans un espace et du travail à chaud

L'installation de recyclage des navires est capable de mettre en place, maintenir et surveiller les conditions de sécurité en vue de l'entrée dans un espace et du travail à chaud tout au long du processus de recyclage des navires.

## 1.4 Gestion des matières potentiellement dangereuses

L'installation de recyclage des navires est conçue, construite et exploitée et tenue de procéder à la gestion de toutes les matières potentiellement dangereuses d'une manière sûre et écologiquement rationnelle conformément à la Convention et à toutes les règles/prescriptions locales ou nationales pertinentes.

## 1.5 Carte et lieu des opérations de recyclage des navires

Une carte indiquant les limites de l'installation de recyclage des navires et le lieu des opérations de recyclage des navires effectuées dans son enceinte est jointe.

## 2 Capacité de l'installation de recyclage des navires

## 2.1 Dimensions des navires

L'installation de recyclage des navires est autorisée à accepter de recycler un navire dont les dimensions ne dépassent pas les limites suivantes :

DIMENSIONS MAXIMALES		AUTRES RESTRICTIONS
Longueur	.....	.....
Largeur	.....	.....
Poids lège	.....	.....

## 2.2 Gestion sûre et écologiquement rationnelle des matières potentiellement dangereuses

L'installation de recyclage des navires est autorisée à accepter de recycler un navire qui contient les matières potentiellement dangereuses mentionnées dans le tableau suivant sous réserve des conditions indiquées ci-après :

MATIÈRE POTENTIELLEMENT dangereuse (*4)	GESTION DES MATIÈRES POTENTIELLEMENT DANGEREUSES			Autorisation/restrictions
	Elimination O/N (*2)	Stockage O/N	Traitement (*1) O/N (*3)	
Amiante				
Substances qui appauvrissent la couche d'ozone				
Polychlorobiphényles (PCB)				
Composés et systèmes antisalissure				
Cadmium et composés du cadmium				
Chrome hexavalent et composés de chrome hexavalent				
Plomb et composés du plomb				
Mercuré et composés du mercure				

MATIÈRE POTENTIELLEMENT dangereuse (*4)	GESTION DES MATIÈRES POTENTIELLEMENT DANGEREUSES			Autorisation/ restrictions
	Elimination O/N (*2)	Stockage O/N	Traitement (*1) O/N (*3)	
Biphényles polybromés (PBB)				
Ethers diphényles polybromés (PBDE)				
Naphtalènes polychlorés (plus de 3 atomes de chlore)				
Matières radioactives				
Certaines paraffines chlorées à chaîne courte (chloroalcanes C <sub>10</sub> -C <sub>13</sub> )				
Liquides, résidus et sédiments potentiellement dangereux				
Peintures et revêtements qui sont hautement inflammables et/ou donnent lieu à des émanations toxiques				
Autres matières potentiellement dangereuses qui ne sont pas mentionnées ci-dessus et qui ne font pas partie de la structure du navire (préciser)				J

Notes :

(\*1) Par traitement, il faut entendre le traitement des matières potentiellement dangereuses dans l'installation de recyclage des navires, tel que :

- a) l'incinération des matières potentiellement dangereuses ;  
 b) la récupération des matières potentiellement dangereuses ; et  
 c) le traitement des résidus d'hydrocarbures.

(\*2) Si oui (O), indiquer, dans le plan relatif à l'installation de recyclage des navires, le personnel responsable qui est autorisé à procéder à l'enlèvement, en précisant le numéro du certificat ou tout autre renseignement pertinent.

(\*3) Si non (N), indiquer, dans le plan de recyclage du navire, le lieu où les matières potentiellement dangereuses vont être traitées/éliminées.

(\*4) Ces matières potentiellement dangereuses sont mentionnées dans les appendices 1 et 2 et dans la règle 20 de la Convention.

#### APPENDICE 6

##### MODÈLE DE NOTIFICATION DU DÉBUT ESCOMPTÉ DU RECYCLAGE DU NAVIRE

Le (La) : .....  
 (Nom de l'installation de recyclage des navires)

Situé(e) à : .....  
 (Adresse complète de l'installation de recyclage des navires)

qui est autorisé(e), conformément aux prescriptions de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009 (ci-après dénommée « la Convention »), à procéder au recyclage de navires au nom du Gouvernement :

.....  
 (Nom de l'Etat)

ainsi qu'il est indiqué dans l'autorisation de procéder au recyclage de navires :

Délivrée à : .....  
 (Lieu de l'autorisation)

Par : .....  
 (Titre officiel complet de l'Autorité compétente en vertu de la Convention)

Le : ..... j/mm/aaaa  
 (Date de délivrance)

notifie par la présente que l'installation de recyclage des navires est prête à tous égards à entreprendre le recyclage du navire :

.....  
 (Numéro IMO)

Le certificat international attestant que le navire est prêt pour le recyclage, qui a été délivré conformément aux dispositions de la Convention au nom du Gouvernement :

.....  
 (Nom de l'Etat)

Par : .....  
 (Titre officiel complet de la personne ou de l'organisme reconnu autorisé en vertu des dispositions de la Convention)  
 Le ..... (jj/mmlaaaa)  
 (Date de délivrance)

est joint.

Signé : .....

#### APPENDICE 7

##### MODÈLE D'AVIS D'ACHÈVEMENT DU RECYCLAGE DU NAVIRE

##### AVIS D'ACHÈVEMENT DU RECYCLAGE DU NAVIRE

Le présent document est un avis d'achèvement du recyclage du navire :

.....  
 (Nom du navire à son arrivée en vue d'être recyclé/ au moment de la radiation de l'immatriculation)

**Caractéristiques du navire à son arrivée en vue d'être recyclé :**

Numéro ou lettres distinctifs	
Port d'immatriculation	
Jauge brute	
Numéro OMI	

Nom et adresse du propriétaire du navire	
Numéro OMI d'identification du propriétaire inscrit	
Numéro OMI d'identification de la compagnie	
Date de construction	

**IL EST CONFIRMÉ :**

que le navire a été recyclé conformément au plan de recyclage du navire dans le cadre de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009 (ci-après dénommée « la Convention ») à :

.....  
*(Nom et emplacement de l'installation de recyclage des navires autorisée)*

et que le recyclage du navire, tel que prescrit par la Convention, a été achevé le ..... (jj/mm/aaaa)

*(Date d'achèvement)*

Délivré à : .....

*(Lieu de délivrance de l'avis d'achèvement)*

Le : ..... (jj/mm/aaaa) .....

*(Date de délivrance)*

*(Signature du propriétaire de l'installation de recyclage des navires ou d'un représentant agissant en son nom)*



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère des affaires étrangères  
et européennes

**PROJET DE LOI**

autorisant la ratification de la convention de Hong Kong pour le recyclage sûr  
et écologiquement rationnel des navires

NOR : MAEJ1125010L/Bleue-1

----

**ÉTUDE D'IMPACT**

**I. Situation de référence et objectif de la Convention**

**1-1 Situation du démantèlement des navires dans le monde**

Depuis les années 1980, les pays industrialisés ont délaissé les activités de démantèlement de navires, sauf pour les navires de taille modeste, au bénéfice des pays asiatiques où la main d'œuvre est moins chère, les espaces disponibles dans des chantiers (qui sont parfois de simples plages aménagées) plus vastes, des législations du travail et de l'environnement moins exigeantes. Il faut y ajouter le manque de ferrailles locales disponibles en quantités suffisantes pour les aciéries ainsi que des besoins importants en équipements recyclés.

Le panorama actuel du démantèlement est préoccupant dans la mesure où la majeure partie des chantiers de démantèlement asiatiques est globalement "sous normes". Aujourd'hui, 80% des navires sont démantelés au Bangladesh, au Pakistan et en Inde, dans des conditions souvent peu satisfaisantes au regard de la protection de la santé humaine et de l'environnement. Cette situation pourrait s'aggraver dans les années à venir, en raison du vieillissement de la flotte mondiale et de la sortie de flotte des pétroliers à coque simple. Or, les capacités actuelles de démantèlement qui respectent les normes sanitaires et environnementales permettant un démantèlement propre et sûr sont insuffisantes au regard des besoins prévisibles.

Les navires de commerce qui sont la propriété de sociétés européennes représentent 40% de la flotte mondiale mais la flotte marchande armée sous pavillon des États membres de l'UE est peu concernée par la démolition navale du fait de son âge. Au delà de vingt-cinq ans d'âge, au moment où la question de leur démantèlement se pose, ces navires, même s'ils sont encore la propriété d'opérateurs européens, battent rarement pavillon des États membres. Ceci vaut tout particulièrement pour la France, dont la flotte de navires marchands compte parmi les plus jeunes de l'UE.

## 1-2 Etat du droit positif

Un navire peut être considéré comme un déchet<sup>1</sup> au sens de la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination<sup>2</sup> dès lors que son propriétaire a l'intention de s'en défaire. Toute exportation de navire aux fins de son démantèlement doit ainsi s'effectuer dans le respect de la Convention de Bâle, ainsi que du règlement n° 1013/2006 du Parlement européen et du Conseil du 14 juin 2006 concernant les transferts de déchets<sup>3</sup>. Ce règlement intègre les dispositions de la Convention de Bâle et du « *Ban Amendment* ». Cette décision de « *Ban Amendment* », adoptée le 22 septembre 1995 à la troisième Conférence des Etats parties à la Convention de Bâle, restreint considérablement le périmètre géographique de l'exportation de déchets dangereux. N'ayant pas été ratifiée par un nombre suffisant d'Etats, elle n'a pas amendé la Convention de Bâle et ne présente donc aucun caractère contraignant pour les Etats parties à cette Convention. Toutefois, en raison de la reprise du contenu du « *Ban Amendment* » dans le règlement européen mentionné ci-dessus, le champ géographique d'exportation des déchets des Etats membres de l'UE est strictement défini<sup>4</sup>.

Cependant, cette réglementation se révèle peu adaptée aux navires de commerce. En premier lieu, il est difficile de garantir le respect de cette réglementation aux navires qui ne se trouvent pas dans les eaux de l'UE. En second lieu, elle est souvent détournée par la pratique du dépavonnage. En troisième lieu, la preuve de l'intention du propriétaire d'un navire de se défaire de son bien est difficile à rapporter. Enfin, il est difficile d'appliquer à l'exportation d'un navire aux fins de son démantèlement les notions propres à la Convention de Bâle transposée par le règlement européen n° 1013/2006, à savoir les Etats d'exportation, d'importation et de transit, dans la mesure où le navire, bien mobile, se joue facilement de ces notions. Ainsi, appliquer la Convention de Bâle aux navires ne constitue pas une solution optimale de nature à garantir un démantèlement sûr et écologiquement rationnel de ces derniers. C'est pourquoi les Etats ont négocié, dans le cadre de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), une convention internationale spécifique.

<sup>1</sup> Cette qualification a été retenue en 2004 par la Conférence des Etats parties à la Convention de Bâle par la décision VII/26 : "Noting that a ship may become waste as defined in article 2 of the Basel Convention and that at the same time it may be defined as a ship under other international rules".  
<http://www.basel.int/meetings/cop/cop7/docs/33f.pdf#vii-26>

<sup>2</sup> Cette convention, adoptée le 22 mars 1989, est entrée en vigueur de manière générale et pour la France le 5 mai 1992. Cent soixante-quinze Etats sont aujourd'hui parties à cette convention. Le décret n° 92-883 du 27 août 1992 portant publication de la convention est disponible à l'adresse suivante :

[http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?jsessionid=13A17F030EA931C1B2572CE84608B97B.tpdjo13v\\_3?cidTexte=JORFTEXT00000540240&dateTexte=&oldAction=rechJO&categorieLien=id](http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?jsessionid=13A17F030EA931C1B2572CE84608B97B.tpdjo13v_3?cidTexte=JORFTEXT00000540240&dateTexte=&oldAction=rechJO&categorieLien=id)

<sup>3</sup> Règlement n° 1013/2006 du Parlement européen et du Conseil du 14 juin 2006 concernant les transferts de déchets:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:190:0001:0098:FR:PDF>

<sup>4</sup> La Convention de Bâle distingue deux opérations en matière de gestion des déchets, l'élimination et la valorisation. Cette distinction entraîne des conséquences sur l'étendue des possibilités d'exportation. En raison de la transposition du *Ban amendment* en droit communautaire par le règlement communautaire n°1013/2006, le transfert de déchets pour valorisation ne peut s'effectuer que vers les Etats membres de l'UE, de l'Association européenne de libre-échange (AELE) et de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). Les mouvements pour élimination ne peuvent être entrepris que vers les Etats membres de l'UE ou de l'AELE, ce qui rend impossible ces mouvements vers les Etats non membres de l'OCDE mais aussi vers les Etats de l'OCDE qui ne sont membres ni de l'UE ni de l'AELE. La valorisation (concernant le démantèlement des navires, essentiellement la récupération du métal) et l'élimination (concernant le démantèlement des navires, essentiellement le désamiantage) pouvant être liées dans une même opération de démantèlement, la qualification de l'opération doit être appréciée au cas par cas. Les Etats membres de l'OCDE qui ne sont membres ni de l'UE ni de l'AELE sont les suivants : Australie, Canada, Chili, Corée du Sud, Etats-Unis d'Amérique, Israël, Japon, Mexique, Nouvelle-Zélande, Turquie.



### 1-3 Articulation avec les autres normes supra-nationales

La question de l'articulation entre les conventions de Hong Kong et de Bâle se pose, la Conférence des Etats parties à la Convention de Bâle ayant admis dans sa décision VII/26 de 2004 qu'un navire pouvait en tant que tel constituer un déchet au sens de la Convention de Bâle. De plus, cette dernière est mentionnée à deux reprises dans le texte de la convention de Hong Kong, dans le préambule ainsi que dans la Règle 3 de son annexe<sup>5</sup>.

Une fois entrée en vigueur, la Convention de Hong Kong ne se substituera ni à la Convention de Bâle, ni au règlement communautaire n° 1013/2006 qui en transpose les stipulations au niveau européen<sup>6</sup>. Ces deux conventions, autonomes, n'ont pas exactement le même objet. Si la Convention de Bâle a trait aux mouvements transfrontières de déchets (à travers la procédure dite du « consentement préalable en connaissance de cause ») d'une part, à la gestion écologiquement rationnelle des déchets<sup>7</sup> d'autre part, la Convention de Hong Kong, tout en appréhendant le navire depuis sa construction jusqu'à son démantèlement, exclut expressément de son champ d'application le traitement des déchets dangereux, des résidus de déchets et des déchets non valorisables issus du démantèlement. En effet, ce traitement n'est pas considéré comme faisant partie de l'opération de recyclage du navire<sup>8</sup>. Le transfert et l'élimination de ces déchets devront alors s'effectuer dans le respect de la Convention de Bâle. Sur ce point, les conventions de Hong Kong et de Bâle apparaissent donc complémentaires : la première encadre l'opération de recyclage, la seconde régit le traitement des déchets issus de cette opération.

---

<sup>5</sup> Intitulée « Rapport avec d'autres normes, recommandations et orientations », cette règle prévoit que « Les Parties prennent des mesures pour appliquer les dispositions des règles de la présente Annexe, en tenant compte des normes, recommandations et orientations pertinentes et applicables élaborées par l'Organisation internationale du travail et des normes, recommandations ou orientations pertinentes et applicables mises au point dans le cadre de la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination ».

<sup>6</sup> Article 15§2 de la Convention de Hong Kong : « 1. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits et obligations qu'ont les Parties en vertu d'autres accords internationaux pertinents et applicables ».

<sup>7</sup> L'article 2§8 de la Convention de Bâle définit cette gestion comme « toutes mesures pratiques permettant d'assurer que les déchets dangereux ou d'autres déchets sont gérés d'une manière qui garantisse la protection de la santé humaine et de l'environnement contre les effets nuisibles que peuvent avoir ces déchets ».

<sup>8</sup> Article 2§10 de la Convention de Hong Kong

En tout état de cause, la Convention de Bâle n'interdit pas la conclusion d'autres instruments internationaux « touchant les mouvements transfrontières de déchets dangereux ou d'autres déchets avec des Parties ou des non-Parties », à condition que ces instruments « ne dérogent pas à la gestion écologiquement rationnelle des déchets dangereux et d'autres déchets prescrite dans la présente Convention » et qu'ils énoncent des dispositions au moins aussi « écologiquement rationnelles » que celles prévues par la Convention de Bâle (article 11§1). Cette question de l'équivalence du niveau de contrôle et d'exécution prévu par la Convention de Hong Kong avec celui de la Convention de Bâle a été examinée lors de la dernière conférence des Etats parties à la Convention de Bâle, qui s'est tenue à Carthagène (Colombie) du 17 au 21 octobre 2011. Les Etats parties n'ont pu se mettre d'accord sur cette question. Une ligne de fracture a en effet opposé les Etats membres de l'Union européenne<sup>9</sup>, la Norvège, le Japon, la Chine, la Turquie et les Etats-Unis (Etat non partie à la Convention de Bâle) d'une part, favorables à cette reconnaissance, à plusieurs Etats africains et sud-américains ainsi que certaines organisations non-gouvernementales d'autre part. Sur ce point, la conférence des Etats parties n'a débouché que sur un constat de désaccord. Cependant, ce constat s'accompagne d'un appel à ratifier la Convention de Hong Kong<sup>10</sup>. L'absence d'accord sur le niveau d'équivalence ne constitue donc pas un obstacle à la ratification de la Convention de Hong Kong par les Etats parties à la Convention de Bâle. Compte tenu du résultat de la dernière conférence des Etats parties, il est peu probable que cette question soit réexaminée par la conférence des Etats parties tant que la Convention de Hong Kong ne sera pas entrée en vigueur. Le cas échéant, il conviendra, afin de clarifier le statut juridique des navires en fin de vie, de sortir, par des modalités restant à déterminer, les navires faisant l'objet de la Convention de Hong Kong du champ d'application de la Convention de Bâle.

De même, afin de permettre le mouvement du navire aux fins de son démantèlement dans un Etat partie à la Convention de Hong Kong mais non nécessairement membre de l'OCDE ou de l'AELE<sup>11</sup>, des modifications devront être apportées au niveau européen afin de ne pas rendre l'envoi d'un navire entrant dans le champ d'application de la Convention de Hong Kong vers un Etat partie à cette convention en contradiction avec ce règlement. A ce titre, un projet de règlement, spécifique aux navires et incorporant en droit européen les dispositions de la Convention de Hong Kong, est en cours de préparation par la Commission européenne et sera présenté aux Etats membres au printemps 2012. S'il est adopté, ce règlement se substituera au règlement n° 1013/2006 en ce qui concerne le démantèlement des navires. Il peut être noté que dès le mois d'octobre 2009, le Conseil « environnement » de l'Union européenne, développant une stratégie de l'Union européenne pour l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires, « encourage[ait] fortement les Etats membres de l'UE à ratifier en priorité la convention de Hong Kong, afin d'en faciliter l'entrée en vigueur dans les meilleurs délais et de susciter des changements réels et concrets sur le terrain »<sup>12</sup>. Par une lettre datée du 18 novembre 2010, le Commissaire européen en charge de l'environnement, M. Janez Potočnik, a appelé la France à accélérer la ratification de la Convention de Hong Kong, convaincu que « ce serait un pas important et manifeste pour remédier le plus rapidement possible à une situation totalement inacceptable en matière de démantèlement des navires à l'échelle mondiale »<sup>13</sup>.

<sup>9</sup> Cette position figure dans les conclusions du Conseil « environnement » de l'Union européenne du 10 octobre 2011, disponibles à l'adresse suivante : <http://register.consilium.europa.eu/pdf/fr/11/st15/st15393.fr11.pdf>

<sup>10</sup> Décision BC-10/17, disponible à l'adresse suivante : <http://archive.basel.int/meetings/cop/cop10/documents/28e.pdf> (page 53)

<sup>11</sup> Selon que le navire destiné à être démantelé est considéré comme un déchet destiné à être valorisé ou éliminé.

<sup>12</sup> Ces conclusions sont disponibles à l'adresse suivante : <http://register.consilium.europa.eu/pdf/fr/09/st14/st14890.fr09.pdf>

<sup>13</sup> Une lettre identique a été envoyée aux autres Etats membres.

#### **1-4 Objectifs de la Convention**

La Convention vise à assurer le démantèlement sûr et propre des navires. Cet objectif est une nécessité :

- pour la santé des travailleurs et la protection de l'environnement dans les chantiers de démantèlement ;
- pour la sécurité de la navigation et pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, le maintien en service des navires en fin de vie représentant un réel danger ;
- pour une participation au développement durable en privilégiant le recyclage des métaux, plus économe tant en énergie qu'en ressources minérales.

## **II. Conséquences estimées de la mise en œuvre de la Convention**

### **• Conséquences économiques et sociales**

La ratification de la Convention de Hong Kong aura peu d'incidences économiques et sociales pour la France en tant qu'Etat recycleur. En effet, le marché du démantèlement des navires de commerce, mis à part certains navires saisis ou accidentés, échappe largement aux sites européens. A ce jour, les navires les plus âgés appartenant à des ressortissants d'un Etat membre de l'UE, ne battent pas pavillon d'un Etat membre de l'UE et sont démantelés hors de l'UE (80 % du démantèlement mondial de navires se fait au Bangladesh, Inde et Pakistan).

Si une réflexion est actuellement engagée quant à l'opportunité de la création en France d'une filière de démantèlement, cette réflexion n'est pas directement liée à la ratification de la Convention de Hong Kong.

En revanche, la mise en place des inventaires de matières dangereuses dès la conception du navire et leur actualisation tout au long du cycle de vie du navire est créatrice d'une activité et d'une expertise nouvelle sur lesquelles la France doit se positionner. L'expérience acquise par certaines entreprises (DCNS, STX, Bureau Veritas, Tecnitas) sur les navires militaires est à valoriser au niveau international auprès de tous les armateurs de navires de commerce. Cette expérience pourrait être mise à profit dès l'entrée en vigueur de la Convention de Hong Kong.

Enfin, l'entrée en vigueur de cette convention sera de nature à améliorer les conditions des salariés chargés du démantèlement dans les principaux Etats recycleurs, sous réserve que ces Etats adhèrent à la Convention.

- **Conséquences financières**

La ratification de la Convention de Hong Kong n'aura pas de conséquences financières pour l'Etat. Elle aura cependant un impact pour les armateurs puisque la réalisation des inventaires de matières potentiellement dangereuses aussi bien pour tout nouveau navire que pour les navires existants, ainsi que la certification de ces inventaires, auront un coût. À ce jour, faute d'un retour d'expérience suffisant, il est difficile de définir une valeur médiane. En tout état de cause, ces coûts seront fonction de l'âge du navire, du niveau de précision de l'inventaire et de la complexité du navire. Pour les navires existants, les matières dangereuses identifiées se limitent à la liste de l'appendice 1 de la Convention et le coût d'un inventaire s'établirait entre sept mille et trente mille euros. Le degré d'analyse qui est effectuée lors de la prestation de certification d'un inventaire par une tierce partie détermine son coût. Celui-ci serait de l'ordre de dix mille euros pour la première certification puis de deux mille euros lors des visites de renouvellement, effectuées au moins tous les cinq ans.

- **Conséquences environnementales**

La négociation même d'une convention internationale dédiée au recyclage des navires, prenant en considération l'ensemble de leur cycle de vie (de la construction à la destruction), procède du souci d'améliorer la protection de l'environnement dans les chantiers de recyclage et la santé des travailleurs. Comme indiqué précédemment, 80% des navires sont démantelés au Bangladesh, au Pakistan et en Inde, dans des conditions sanitaires et environnementales bien souvent déplorable. La mise en œuvre de la Convention de Hong Kong permettra d'améliorer de manière substantielle la sécurité des travailleurs impliqués dans le recyclage des navires ainsi que la protection de l'environnement, sous réserve que les principaux Etats recycleurs deviennent parties à cette convention et fassent évoluer leur pratique de démantèlement. Il est toutefois difficile de prédire le moment où ces Etats adhéreront à cette convention. En outre, l'application de la convention aura pour effet de renforcer la santé des travailleurs et la protection des populations au voisinage des sites de démantèlement des effets nocifs du recyclage (explosions, incendies, accidents et autres risques...).

- **Conséquences juridiques**

- **Entrée en vigueur et champ d'application**

L'article 17 de la Convention de Hong Kong stipule que la convention entrera en vigueur vingt-quatre mois après que quinze Etats dont les flottes marchandes représentent au moins 40% du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, et dont le volume annuel maximal de recyclage de navires au cours des dix dernières années représente au total au moins 3% du tonnage brut de l'ensemble des flottes marchandes desdits Etats, auront ratifié la convention. A ce jour, aucun Etat n'a ratifié cette convention.

Comme de nombreuses conventions adoptées sous les auspices de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), la convention limite son champ d'application aux navires d'un certain tonnage : les navires d'une jauge brute inférieure à 500 sont exclus du champ d'application de la convention. De même, la Convention de Hong Kong ne s'applique pas aux navires d'Etat, aux navires domestiques (navires affectés exclusivement aux voyages nationaux) et aux navires fluviaux. L'exclusion des navires d'Etat n'empêchera toutefois pas les Etats qui seront parties à la Convention de respecter la clause d'effort et d'agir « d'une manière compatible avec la présente Convention, pour autant que cela soit raisonnable et possible dans la pratique »<sup>14</sup>.

### ○ Adaptation du droit interne

L'intégration de la Convention de Hong Kong en droit interne impose d'en adapter certaines dispositions. En particulier, la Convention impose aux Etats parties de prévoir dans leur droit interne des sanctions en cas d'infraction à ses stipulations. Son article 10§3 précise que « *les sanctions prévues par la législation d'une Partie en application du présent article doivent être, par leur rigueur, de nature à décourager les infractions à la présente Convention où qu'elles puissent être commises* ».

En application de la Convention de Hong Kong, la France pourra intervenir alternativement en tant qu'Etat de pavillon, Etat du port ou Etat recycleur. Le code des transports (cinquième partie, Livre II Navigation maritime, Titre IV Sécurité et prévention de la pollution) prévoit des dispositions d'ordre général qui permettront d'assurer la mise en œuvre de la Convention en ce qui concerne les documents qui doivent être à bord des navires (par exemple les titres de sécurité, les certificats de prévention de pollution). Toutefois, des adaptations devront être apportées au décret n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution<sup>15</sup>, ainsi qu'à l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires<sup>16</sup>, afin de préciser les conditions de délivrance et de contrôle des dispositions relatives aux certificats et procédures prévus par la Convention. Des modifications sont à l'étude. Elles concernent également les incriminations spécifiques à prévoir en cas de non respect par le navire des dispositions de la Convention.

Dans sa capacité d'Etat recycleur, il convient de noter que les installations de recyclage de navires relèvent d'ores et déjà du régime des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)<sup>17</sup>. Ce dernier permettant un encadrement et un contrôle stricts des exploitations industrielles ou agricoles susceptibles de créer des risques ou de provoquer des pollutions ou nuisances, le droit interne ne devra pas être modifié pour encadrer l'activité des installations françaises de recyclage, le dispositif actuel de sanctions administratives et pénales prévu pour les installations classées étant efficace, proportionné et dissuasif.

<sup>14</sup> Article 3.2 de la Convention

<sup>15</sup> <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000841523&fastPos=1&fastReqId=219868934&categorieLien=cid&oldAction=rechTexte>

<sup>16</sup> <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000328378&fastPos=1&fastReqId=1838808870&categorieLien=cid&oldAction=rechTexte>

<sup>17</sup> L'activité de démantèlement des navires relève de la rubrique de la nomenclature des IC « n° 2712 - Installation de stockage, dépollution, démontage, découpage ou broyage de véhicules hors d'usage ou de différents moyens de transports hors d'usage, la surface étant supérieure à 50 m<sup>2</sup> ». Cette activité est soumise à un régime d'autorisation dès lors que la surface dédiée à ces activités excède 50 m<sup>2</sup>.

En effet, à l'heure actuelle, indépendamment des poursuites pénales qui peuvent être exercées, et lorsqu'un inspecteur des installations classées constate l'inobservation des conditions imposées à l'exploitant d'une installation classée, le code de l'environnement (L. 514-1) prévoit une échelle graduée de sanctions administratives (arrêté préfectoral de mise en demeure, consignation de sommes, exécution de travaux aux frais de l'exploitant...) qui peuvent aller jusqu'à la suspension de l'activité (possibilité de scellés prévue à l'article L. 514-2). S'agissant des sanctions pénales (L. 514-9 à L. 514-18), le code de l'environnement réprime, au titre du délit (L. 514-9), l'exploitation illégale (1 an d'emprisonnement et 75 000 euros d'amende). En cas de condamnation, le tribunal peut interdire l'utilisation de l'installation. D'autres mesures, telles la suspension de l'activité ou l'astreinte journalière (L. 514-10), sont également prévues.

Parallèlement à cette législation ICPE, un panel de sanctions administratives et pénales est applicable, au titre de la législation déchets (mauvaise gestion des déchets) et transferts transfrontaliers de déchets (transferts illicites), prises en application du règlement 1013/2006. Ainsi, la mauvaise gestion des déchets (mauvaise filière ou exploitation) est sanctionnée par des dispositions pénales (jusqu'à deux ans d'emprisonnement et 75000 euros d'amende), prévues aux articles L. 541-46, R. 541-76 à R. 541-85 du code de l'environnement, ainsi que par des sanctions administratives (L. 541-3). Les transferts illicites sont passibles de sanctions administratives (articles L. 541-41 à L. 541-42-2) et pénales (article L. 541-46 11°, articles R. 541-83 à R. 541-85).

En conclusion, l'article 10.3 de la Convention de Hong Kong ne nécessite pas de modifier le régime actuel de sanctions dans une perspective d'aggravation des peines.

- **Conséquences administratives**

La France peut agir en tant qu'Etat du pavillon, Etat recycleur ou Etat du port qui contrôle le respect, par les navires dont les Etats de pavillon sont parties à la Convention de Hong Kong, des dispositions de cette convention. Les conséquences administratives de la mise en œuvre de la Convention de Hong Kong sont donc multiples.

- **La France, Etat du pavillon**

Pour les navires battant pavillon français, les services de l'Etat chargés des affaires maritimes, en lien avec ceux responsables de la prévention des risques, délivreront et vérifieront l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses ainsi que le certificat « prêt au recyclage ». Cependant, pour certaines catégories de navires, cette fonction devrait être déléguée à des sociétés de classification habilitées. Dans le cadre des transpositions des directives européennes du « paquet Erika III » de sécurité maritime, le MEDDTL a étendu le régime de la délégation pour certaines catégories de navires.

L'entrée en vigueur de la Convention de Hong Kong aura par ailleurs un impact sur l'activité des Centres de Sécurité des Navires. Au titre de l'Etat de pavillon, selon le niveau de délégation les inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels pourront être amenés à vérifier les Inventaires de matières dangereuses et délivrer le certificat international. Cette activité supplémentaire sera particulièrement significative dans les cinq premières années à compter de l'entrée en vigueur, du fait de la nécessité au titre de la Règle 5 de délivrer le certificat à tous les navires neufs et existants de jauge supérieure à 500. Cette charge supplémentaire peut être estimée à une augmentation de 5 à 10% de la durée des visites de ces navires, dont le nombre est d'environ 200 unités.

○ **La France, Etat recycleur**

Les installations de recyclage des navires figurent à la rubrique 2712 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), régies par les dispositions L 511-1 et suivantes du Code de l'environnement. Soumises à autorisation du préfet, elles sont régies par le droit commun des ICPE. La ratification de la Convention de Hong Kong n'aura pas pour effet d'augmenter la charge administrative des administrations chargées de veiller au respect par les installations de recyclage des dispositions de cette convention, cette charge étant directement fonction des capacités françaises de recyclage. Or, comme indiqué précédemment, les navires de commerce, à l'exception de certains cas particuliers (navires abandonnés, saisis, ou appartenant à des armateurs vertueux et soucieux de leur image), ne seront, à court terme, que rarement démantelés dans un site français.

○ **La France, Etat du port**

Pour les navires battant pavillon étranger, le contrôle de l'application de la Convention de Hong Kong se fera dans le cadre du contrôle par l'Etat du port tel que prévu par le Code des transports, le décret 84-810 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution, la division 150 annexée à l'arrêté du 23 novembre 1987 ainsi que les guides des mémorandums d'entente comme celui de Paris (Paris MoU). En application de ces dispositions, les officiers du contrôle par l'Etat du port des Centres de Sécurité des Navires de la DAM effectueront cette mission. L'augmentation de la durée des 1300 visites réalisées annuellement peut être estimée à environ 5%.

### **III. Historique des négociations**

• **Les travaux de l'Organisation internationale du Travail (OIT), de la Conférence des Etats parties à la Convention de Bâle et de l'Union Européenne**

L'adoption de la Convention de Hong Kong succède à différentes initiatives entreprises dans plusieurs enceintes. Ainsi, dès 2001, l'Organisation internationale du Travail (OIT) publie un état des lieux des conditions de travail dans l'industrie du démantèlement. Cette organisation publie en 2004 un guide relatif à la sécurité et l'hygiène dans la démolition des navires destinés à la Turquie et aux pays d'Asie.

A la fin de l'année 2002, la Conférence des Etats Parties à la Convention de Bâle adopte un guide technique pour la gestion écologiquement rationnelle du démantèlement des navires. En 2004, lors de la septième Conférence des Parties à la Convention de Bâle, les Parties considèrent qu'un navire peut être considéré comme un déchet et par là même relever de la Convention de Bâle (décision VII/26, voir *supra*, sous le paragraphe « Situation de référence et objectif de la Convention »).

En mai 2007, la Commission publie un Livre vert sur l'amélioration des pratiques de démantèlement, par lequel elle lance une consultation auprès des États membres. Ce travail est complété le 19 novembre 2008 par la publication d'une Communication portant sur une stratégie de l'UE pour améliorer la pratique du démantèlement des navires<sup>18</sup>.

#### • Les travaux dans le cadre de l'OMI

En 2002, l'OMI entreprend la rédaction de directives spécifiques au démantèlement des navires. Celles-ci, se limitant à établir un inventaire des matières dangereuses à bord des navires, sont adoptées par l'Assemblée le 5 décembre 2003 (résolution A.962(23)). Toutefois, ces directives ne présentent pas de caractère contraignant. En juillet 2005, le Comité de la protection du milieu marin (MEPC) décide de transmettre à l'Assemblée de l'OMI une proposition pour la préparation d'un instrument juridique contraignant pour un recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires. En décembre de la même année, l'Assemblée adopte la résolution A.981(24) qui confirme les travaux du comité.

Par une résolution du 29 novembre 2007, l'Assemblée prend la décision de convoquer une conférence diplomatique chargée d'examiner l'adoption d'une convention internationale pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires. Le texte est discuté au cours des 56<sup>ème</sup>, 57<sup>ème</sup> et 58<sup>ème</sup> sessions du MEPC. Finalement, la Convention est adoptée à l'issue de la Conférence diplomatique de l'OMI tenue à Hong Kong du 11 au 15 mai 2009. L'acte final de cette conférence comprend le texte adopté par la Conférence ainsi que six Résolutions. La Résolution 4 intitulée « Futurs travaux de l'Organisation relatifs à la Convention internationale de Hong Kong » invite l'Organisation à élaborer d'urgence les directives suivantes :

1. Directives pour l'établissement de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses (adoptées en juillet 2009) ;
2. Directives relatives aux visites et à la délivrance des certificats ;
3. Directives pour l'inspection des navires ;
4. Directives pour l'octroi d'une autorisation aux installations de recyclage des navires (adoption prévue en 2012) ;
5. Directives pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires (adoption prévue en 2012) ;
6. Directives pour l'établissement du plan de recyclage du navire (adoptées en juillet 2011).

Ces directives doivent être adoptées dès que possible, en tout état de cause avant l'entrée en vigueur de la Convention, en vue de faciliter l'application uniforme de la Convention au niveau international.

#### IV. Etat des signatures et ratifications

A ce jour, cinq Etats ont signé la Convention de Hong Kong. Il s'agit de la France, de l'Italie, des Pays-Bas, de Saint-Christophe-et-Niévès ainsi que de la Turquie. Aucun Etat n'a ratifié à ce jour la Convention.

<sup>18</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0767:FIN:FR:DOC>



**V. Déclarations ou réserves que la République envisage de faire**

- Conformément à l'article 16.6 de la Convention, la France envisage de faire la déclaration suivante : « En vertu de l'article 16.6 de la Convention, la France exige que le plan de recyclage d'un navire soit approuvé de manière explicite pour que ce navire puisse être recyclé dans les installations françaises de recyclage des navires ».
- Conformément à l'article 16.4 de la Convention, la France envisage de faire la déclaration suivante : « En vertu de l'article 16.4 de la Convention, la France déclare que les dispositions de la présente convention s'appliquent à l'ensemble du territoire de la République française ».





