

E 7225

ASSEMBLÉE NATIONALE

TREIZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2011-2012

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

Enregistré à la Présidence du Sénat
Le 2 avril 2012

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

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

**Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif
au recyclage des navires.**

COM (2012) 118 FINAL



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

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

8151/12

**Dossier interinstitutionnel:
2012/0055 (COD)**

**ENV 239
MAR 29
TRANS 99
COMER 68
CODEC 807**

PROPOSITION

Origine:	Commission européenne
En date du:	23 mars 2012
N° doc. Cion:	COM(2012) 118 final
Objet:	Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif au recyclage des navires

Les délégations trouveront ci-joint la proposition de la Commission transmise par lettre de M. Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur, à Monsieur Uwe CORSEPIUS, Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne.

p.j.: COM(2012) 118 final



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 23.3.2012
COM(2012) 118 final

2012/0055 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relatif au recyclage des navires

{SWD(2012) 45 final}

{SWD(2012) 47 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

1.1. Contexte général et motifs de la proposition

Le recours à des pratiques dangereuses et préjudiciables à l'environnement lors du démantèlement des navires continue de susciter de vives inquiétudes. En effet, à la fin de leur durée de vie opérationnelle, la plupart des grands navires de mer marchands sont démantelés dans des installations employant des méthodes dont les incidences sur l'environnement et la santé sont considérables. C'est à cause de ces aspects négatifs que le secteur du recyclage des navires ne peut pas devenir véritablement durable.

La situation risque fort de se dégrader puisque, en raison de la surcapacité actuelle de la flotte mondiale, de nombreux navires devraient être envoyés au démantèlement au cours des prochaines années. Or, d'après les estimations, les problèmes de surcapacité ne vont pas disparaître avant cinq ou dix ans au moins. En outre, les principaux bénéficiaires du pic que connaîtra le secteur du recyclage des navires autour de la date butoir fixée pour le retrait des pétroliers à simple coque (2015) seront probablement les installations les moins conformes aux normes.

La mise en œuvre, dans l'Union européenne (UE), de la convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination est assurée par le règlement concernant les transferts de déchets¹. Ce règlement met également en œuvre l'amendement à ladite Convention qui interdit l'exportation de déchets dangereux hors des pays de l'OCDE («amendement portant interdiction»). Le nombre des pays ayant ratifié cet amendement étant insuffisant, il n'est pas encore entré en vigueur au niveau international.

En vertu du règlement concernant les transferts de déchets, les navires battant le pavillon d'un État membre de l'Union européenne qui sont envoyés au démantèlement, du fait qu'ils contiennent des substances dangereuses, entrent eux-mêmes dans la catégorie des déchets dangereux. Ils ne peuvent dès lors être démantelés que dans des pays appartenant à l'OCDE. Toutefois, ce règlement est contourné quasi systématiquement par les navires battant le pavillon d'un État membre de l'UE², ce qui rend inopérantes aussi bien les règles internationales que la législation de l'Union.

Ce non-respect généralisé est principalement lié à l'absence de capacités de recyclage suffisantes dans l'OCDE, en particulier pour les plus grands navires. Les installations existantes au niveau européen servent au démantèlement des navires de petite taille et des navires d'État, mais pas à celui des grands navires de mer marchands. Comme le secteur de la construction navale, celui du démantèlement des navires a délocalisé au cours des dernières décennies, délaissant les pays européens en faveur de pays hors OCDE pour des raisons économiques (demande d'acier, modicité des coûts de main-d'œuvre, absence d'internalisation des coûts environnementaux), de sorte qu'il n'a pas été économiquement réalisable de mettre en place des capacités de démantèlement supplémentaires en Europe.

¹ Règlement (CE) n° 1013/2006 du Parlement européen et du Conseil du 14 juin 2006 concernant les transferts de déchets.

² En 2009, plus de 90 % des navires battant le pavillon d'un État membre de l'UE ont été démantelés hors de l'OCDE, essentiellement en Asie du Sud.

Des capacités de recyclage importantes existent hors de l'OCDE (en Chine, en Inde, au Pakistan et au Bangladesh). Les installations situées dans l'OCDE et en Chine, de même que certaines de celles situées en Inde, devraient parvenir à satisfaire aux exigences découlant de la convention de Hong Kong d'ici à 2015.

De fait, les capacités actuellement disponibles en Chine (2,83 millions de TDL³ en 2009) suffisent d'ores et déjà amplement pour traiter l'ensemble des navires battant pavillon des États membres de l'UE jusqu'en 2030 (le volume annuel maximal durant la période 2012-2030 représentera 1,88 million de TDL) et une nouvelle installation d'une capacité d'un million de TDL va entrer en service prochainement. Cette évolution est le fruit des mesures prises par les pouvoirs publics en vue de promouvoir spécifiquement le marché du recyclage écologique des navires et de fermer les installations ne répondant pas aux normes, ainsi que des investissements consentis par les propriétaires de navires européens soucieux de l'environnement en faveur de la mise en place d'installations de recyclage sûres et écologiquement rationnelles.

Par ailleurs, les conditions qui règnent actuellement sur le marché du recyclage des navires favorisent les installations situées au Bangladesh, en Inde et (quoique dans une moindre mesure) au Pakistan, alors que leurs concurrentes européennes, turques et chinoises, bien qu'elles répondent à des normes techniques plus rigoureuses, ne parviennent à occuper que certains créneaux, comme les marchés des navires de petite taille, des navires relevant des pouvoirs publics, y compris les navires de guerre, ou des navires dont les propriétaires sont soucieux de l'environnement.

Enfin, la législation actuelle n'est pas adaptée aux spécificités des navires. Il est difficile de déterminer le moment où un navire devient un déchet. Pour décider d'envoyer ou non un navire au recyclage, les propriétaires comparent les coûts et les avantages économiques respectifs de son maintien en service et de son démantèlement.

Si la décision est prise alors que le navire se trouve dans les eaux internationales ou dans des eaux relevant de la juridiction du pays où aura lieu le recyclage, il est très difficile, voire impossible, de faire appliquer les dispositions du règlement concernant les transferts de déchets. En outre, lorsque les navires marchands quittent les eaux et les ports de l'Union, leurs propriétaires cherchent généralement à rentabiliser au mieux leur dernier voyage en livrant des marchandises en Asie avant le démantèlement. Si le propriétaire ne déclare pas son intention de démanteler le navire avant que ce dernier ne quitte un port de l'UE, les autorités compétentes ne sont généralement pas en mesure d'intervenir. Le règlement concernant les transferts de déchets définit les droits et les obligations du pays exportateur, du pays importateur et, le cas échéant, des pays de transit. Toutefois, les États du port ne sont pas nécessairement informés de l'intention du propriétaire de recycler un navire. Enfin, il n'est pas rare qu'un propriétaire vende un navire à un autre opérateur en prétextant que ce navire poursuivra ses activités, alors que cet opérateur va en fait le transférer vers une installation de démantèlement.

Pour faire appliquer la législation en vigueur, et notamment l'interdiction frappant l'exportation des navires en fin de vie hors de l'OCDE, il faudrait que les États membres

³ Le poids d'un navire mis à la ferraille est généralement exprimé en tonnes de déplacement lège (TDL); il est calculé sans tenir compte de la cargaison, du combustible, des eaux de ballast, etc., et correspond approximativement au poids d'acier du navire.

déploient des efforts disproportionnés compte tenu de l'absence de capacités de recyclage suffisantes dans l'OCDE et de la possibilité légale pour un navire de changer d'État d'immatriculation («État du pavillon»).

Pour remédier à cette situation, les Parties à la convention de Bâle ont, en 2004, invité l'Organisation maritime internationale (OMI) à établir des exigences contraignantes en matière de recyclage des navires⁴. En 2006, les Parties à la convention de Bâle se sont félicitées des efforts entrepris par l'OMI en vue de l'élaboration du projet de convention sur le recyclage des navires et ont reconnu la nécessité d'éviter la coexistence de plusieurs instruments poursuivant les mêmes objectifs. Les Parties ont été invitées à évaluer le niveau de contrôle et d'application effective assuré par la convention de Bâle dans son intégralité et celui prévu par le projet de convention sur le recyclage des navires dans son intégralité, ainsi qu'à comparer les deux conventions à cet égard⁵.

La convention internationale de Hong Kong pour un recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires (ci-après «la convention de Hong Kong») a été adoptée par l'Organisation maritime internationale en mai 2009. Cette convention, lorsqu'elle sera entrée en vigueur, imposera aux Parties (au nombre desquelles figurent les États membres de l'UE) de procéder au démantèlement de leurs grands navires marchands exclusivement dans des pays qui sont Parties à la Convention. Il peut s'agir de pays asiatiques dont les installations de démantèlement devront alors répondre à des normes reconnues au niveau international (plus rigoureuses que les normes en vigueur actuellement). Ces installations devront garantir aux navires provenant de pays non-Parties le même traitement qu'à ceux battant le pavillon de pays Parties à la Convention (clause relative à l'«absence de traitement plus favorable»).

La convention de Hong Kong a été adoptée en 2009, mais ce n'est que lorsqu'elle aura été ratifiée par un nombre suffisant de grands États du pavillon et de grands pays recycleurs qu'elle pourra entrer en vigueur et commencer à produire ses effets, ce qui ne devrait pas avoir lieu avant 2020, dans le meilleur des cas. Cette convention entrera en vigueur vingt-quatre mois après la date à laquelle les conditions suivantes seront remplies:

- au moins 15 États 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;
- les flottes marchandes des États susmentionnés représentent au total au moins 40 pour cent du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, et
- le volume annuel maximal de recyclage de navires des États susmentionnés au cours des dix dernières années représente au total au moins 3 pour cent du tonnage brut de l'ensemble des flottes marchandes desdits États.

Les Parties à la convention de Bâle se sont félicitées de l'adoption de la convention de Hong Kong en 2010⁶ et ont entrepris une évaluation préliminaire visant à déterminer si la

⁴ Décision VII/26 sur la gestion écologiquement rationnelle du démantèlement des navires, adoptée lors de la 7^e Conférence des Parties à la convention de Bâle.

⁵ Voir décision VIII/11 <http://archive.basel.int/meetings/cop/cop8/docs/16eREISSUED.pdf>

⁶ Décision OEWG-VII/12 sur la gestion écologiquement rationnelle du démantèlement des navires.

convention de Hong Kong assurera un niveau de contrôle et d'application effective équivalent à celui mis en place par la convention de Bâle⁷.

L'Union européenne et ses États membres ont achevé en avril 2010 leur évaluation, dont il ressort que la convention de Hong Kong semble assurer un niveau de contrôle et d'application effective au moins équivalent à celui assuré par la convention de Bâle pour les navires qui sont considérés comme des déchets au titre de celle-ci⁸.

En octobre 2011, les Parties à la convention de Bâle ont encouragé la ratification de la convention de Hong Kong afin de permettre à cette dernière d'entrer en vigueur⁹.

La Commission a adopté, en 2007, un livre vert sur l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires et, en 2008, une communication proposant une stratégie de l'UE relative au démantèlement des navires¹⁰. Cette stratégie propose essentiellement une série de mesures visant à améliorer les conditions de démantèlement des navires dès que possible, y compris au cours de la période transitoire précédant l'entrée en vigueur de la convention de Hong Kong: prise en compte des principaux aspects de la convention, promotion des actions entreprises par le secteur sur une base volontaire, mesures d'assistance technique et de soutien en faveur des pays en développement et meilleure application effective de la législation actuelle. La stratégie a permis d'obtenir les résultats suivants:

- adoption d'une convention qui améliorera le recyclage des navires grâce à des procédures adaptées aux spécificités de ceux-ci et définition des exigences précises que les installations de recyclage modernisées devront respecter;
- soutien en faveur des actions entreprises par le secteur de sa propre initiative avant l'entrée en vigueur de la convention:
 - application volontaire des exigences et lignes directrices de la convention (établissement d'inventaires des matières dangereuses, par exemple),
 - adoption de contrats de vente écologiques,
 - investissements dans des installations de recyclage sûres et écologiquement rationnelles;
- réalisation d'études, de travaux de recherche et de projets pilotes visant à évaluer l'évolution de la situation et à promouvoir l'utilisation de meilleures technologies de recyclage pour les navires relevant de la convention de Hong Kong et pour les autres navires;

⁷ Voir décision OEWG VII/12 <http://archive.basel.int/meetings/oewg/oewg7/docs/21f.pdf>

⁸ La contribution de l'Union européenne et de ses États membres est disponible à l'adresse <http://archive.basel.int/ships/oewg-vii12-comments/comments/eu.doc>.

⁹ Décision X/AA sur le démantèlement écologiquement rationnel des navires, adoptée lors de la 10^e Conférence des Parties à la convention de Bâle.

¹⁰ Communication COM(2008) 767 final du 19 novembre 2008 intitulée «Une stratégie de l'Union européenne pour l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires» et analyse d'impact correspondante [document de travail des services de la Commission SEC(2008) 2846].

- mise en œuvre par la Commission, lorsqu'elle a été informée que certains navires allaient être envoyés au démantèlement, de mesures visant à améliorer l'application du règlement concernant les transferts de déchets,
- octroi, dans le cadre du Programme thématique pour l'environnement et la gestion durable des ressources naturelles, dont l'énergie (ENRTP), d'un soutien aux pays pratiquant le recyclage des navires sous la forme d'une subvention en faveur du «Programme mondial pour le recyclage durable des navires», dont la gestion est assurée conjointement par les secrétariats de la convention de Bâle, de l'Organisation maritime internationale et de l'Organisation internationale du travail.

1.2. Objectif de la proposition

Le règlement proposé relatif au recyclage des navires a pour objectif de réduire considérablement les effets dommageables du recyclage des navires battant le pavillon d'un État membre de l'UE, notamment en Asie du Sud, sans pour autant imposer de nouvelles charges financières inutiles. Il prévoit l'application anticipée des exigences de la convention de Hong Kong et accélère ainsi l'entrée en vigueur de cette convention au niveau mondial.

1.3. Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition

La proposition concerne l'adoption d'un règlement relatif au recyclage des navires. Le nouveau règlement est censé remplacer le règlement existant [règlement (CE) n° 1013/2006¹¹] pour ce qui est des navires relevant de la convention de Hong Kong.

2. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DE L'ANALYSE D'IMPACT

2.1. Consultation des parties intéressées

Lors de l'élaboration de l'analyse d'impact accompagnant la proposition législative ci-jointe, la Commission a consulté les parties intéressées et fait appel à des compétences externes dans le cadre d'une consultation publique qui s'est déroulée d'avril à juin 2009, ainsi que de quatre ateliers d'experts.

La majorité des parties intéressées se sont déclarées très favorables à une ratification rapide de la convention de Hong Kong par les États membres de l'UE, afin d'accélérer l'entrée en vigueur de cette convention en encourageant la ratification par d'autres États. Bon nombre de parties intéressées souhaitent une mise en œuvre anticipée de la convention par l'UE car elles jugent inacceptable d'attendre son entrée en vigueur alors même que les activités de déconstruction des navires continuent de causer des accidents parfois mortels aux personnes travaillant dans le secteur et des dommages considérables à l'environnement. Certaines parties intéressées estiment cependant que l'UE ne devrait pas imposer d'exigences supplémentaires allant au-delà de celles prévues par la convention. Les contributions, la synthèse des réponses à la consultation publique et les comptes rendus des ateliers d'experts sont consultables sur l'internet¹².

¹¹ Règlement (CE) n° 1013/2006 du Parlement européen et du Conseil du 14 juin 2006 concernant les transferts de déchets.

¹² <http://ec.europa.eu/environment/waste/ships/index.htm>

Le Parlement européen, le Comité économique et social européen et le Conseil ont examiné la communication et ont adopté respectivement une résolution le 26 mars 2009¹³, un avis le 13 mai 2009¹⁴ et des conclusions le 21 octobre 2010¹⁵ au sujet d'une stratégie de l'UE pour l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires.

2.2. Analyse d'impact

La Commission a réalisé une analyse d'impact afin d'examiner les différentes options envisageables afin de mettre en place pour le recyclage des navires un cadre pouvant être appliqué de manière efficace. L'analyse a porté sur les incidences économiques, sociales et environnementales des différentes options.

Les recommandations du comité d'analyses d'impact (CAI) ont été prises en compte. Les principales modifications portaient sur la nécessité de mieux définir le problème, de présenter plus clairement les mesures déjà adoptées dans les pays recycleurs dans le scénario de référence, de renforcer la logique de l'intervention, d'établir des liens plus étroits entre les objectifs spécifiques et opérationnels, d'une part, et les problèmes et les besoins, d'autre part, ainsi que d'approfondir l'évaluation des différentes options envisageables, notamment en ce qui concerne les difficultés potentielles d'application et d'exécution.

Il ressort de l'analyse d'impact que seul le train de mesures D satisfait pleinement aux objectifs définis.

Cette option consiste à introduire un règlement ad-hoc s'appliquant aux navires relevant de la convention de Hong Kong (c'est-à-dire les grands navires de mer marchands). Ce règlement couvrirait l'ensemble du cycle de vie des navires battant le pavillon d'un État membre de l'UE, assurerait la mise en œuvre anticipée des exigences de la convention de Hong Kong et imposerait des exigences environnementales plus strictes aux installations de recyclage des navires, ce qui est une possibilité prévue par la Convention. Le recyclage des navires battant le pavillon d'un État membre de l'UE ne pourrait avoir lieu que dans des installations répondant aux exigences.

Les États membres de l'UE devront être informés par écrit et en temps utile de l'intention du propriétaire d'envoyer un navire au recyclage. C'est grâce à cette exigence, ainsi qu'à l'introduction de sanctions au moins équivalentes à celles applicables en vertu de la législation en vigueur, que le respect des règles sera assuré. Même si l'on peut difficilement s'attendre à ce que les installations d'«échouage» existant à l'heure actuelle soient en mesure de répondre à ces exigences, il est possible que les installations modernisées y parviennent à terme. Afin d'éviter la confusion, les doubles emplois et les charges administratives inutiles, les navires soumis au nouvel acte législatif ne relèveraient plus du règlement concernant les transferts de déchets.

Ce train de mesures constitue la base de la présente proposition.

¹³ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2009-0195+0+DOC+XML+V0//FR&language=FR>

¹⁴ http://eescopinions.eesc.europa.eu/EESCopinionDocument.aspx?identifieur=ces\nat\nat425\ces877-2009_ac.doc&language=FR

¹⁵ http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/envir/110626.pdf

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

3.1. Résumé de la proposition

La proposition législative ci-jointe, qui se présente sous la forme d'un nouveau règlement ad hoc, concerne les navires relevant de la convention de Hong Kong (c'est-à-dire les grands navires de mer marchands). Elle couvre l'ensemble du cycle de vie des navires battant le pavillon d'un État membre de l'UE, met en œuvre certaines des exigences prévues par la convention de Hong Kong (établissement d'un inventaire des matières dangereuses, obligation de recycler les navires dans des installations sûres et écologiquement rationnelles, introduction d'exigences générales applicables aux navires avant leur recyclage) et, comme l'autorise la convention, met en place les dispositions environnementales plus strictes qui sont nécessaires en attendant l'entrée en vigueur de la convention (définition d'exigences à respecter par les installations de recyclage des navires, établissement d'une liste européenne des installations de recyclage des navires, établissement d'un contrat entre le propriétaire et l'installation de recyclage).

Obligation de dresser et de tenir à jour un inventaire des matières dangereuses présentes à bord des navires

Les navires battant le pavillon d'un État membre de l'UE devront établir et tenir à jour, durant l'ensemble de la durée de vie utile du navire, un inventaire des matières dangereuses présentes à bord. Cette obligation prendra effet immédiatement pour les navires neufs battant le pavillon d'un État membre, mais les navires existants disposent d'un délai de cinq ans, à moins qu'ils ne soient envoyés au démantèlement avant l'expiration de ce délai.

Afin qu'il soit possible de s'assurer que l'installation de recyclage retenue est en mesure de gérer l'ensemble des déchets et matières dangereuses présents à bord et dispose des autorisations nécessaires, l'inventaire doit être mis à jour et finalisé avant que le navire ne soit envoyé au recyclage.

Les navires battant le pavillon d'un État membre devront être démantelés dans des installations de recyclage sûres et écologiquement rationnelles

Une liste des exigences auxquelles les installations de recyclage des navires doivent répondre a été dressée sur la base des exigences techniques de la convention de Hong Kong. Des exigences supplémentaires ont été ajoutées afin de mieux protéger la santé humaine et l'environnement et, en particulier, de faire en sorte que tous les déchets dangereux fassent l'objet d'un traitement écologiquement rationnel, tant dans les installations de recyclage des navires que, le cas échéant, dans les installations de gestion des déchets vers lesquelles ils sont transférés.

Les installations de recyclage répondant à ces exigences solliciteront leur inscription sur une liste européenne des installations de recyclage des navires. Le recyclage des navires battant le pavillon d'un État membre de l'UE ne pourra avoir lieu que dans des installations figurant sur la liste européenne.

Au moment de l'entrée en vigueur de la convention de Hong Kong, les Parties devront dresser et communiquer la liste des installations de recyclage des navires qu'elles ont autorisées conformément à la Convention. Ces listes seront transmises à l'Organisation maritime internationale qui en assurera la diffusion appropriée. Le règlement relatif au recyclage des

navires devra être réexaminé une fois que cette liste des installations sera disponible au niveau international, afin d'éviter des charges administratives inutiles et un double emploi avec la liste européenne des installations de recyclage des navires. On pourrait par exemple envisager de mettre en place un mécanisme de reconnaissance mutuelle.

Exigences spécifiques à remplir avant le recyclage

Les navires battant le pavillon d'un État membre devront réduire au minimum la quantité de déchets dangereux présents à bord (éventuellement dans les résidus de cargaison, le fioul, etc.) avant leur remise à une installation de recyclage.

Dans le cas des navires-citernes, les propriétaires devront veiller à ce qu'ils parviennent à l'installation de recyclage de navires dans un état permettant la délivrance d'un certificat attestant que les conditions de sécurité en vue de l'entrée dans un espace et du travail à chaud sont remplies, de manière à éviter les explosions et les accidents (mortels) au sein du personnel de l'installation de recyclage.

Amélioration du respect de la législation de l'Union

Contrairement à la législation existante, le règlement proposé repose sur le système de contrôle et d'exécution de la convention de Hong Kong, dont les dispositions sont spécialement conçues pour les navires et la navigation internationale (certificats, visites, obligations particulières pour l'État du pavillon, etc.).

En autorisant le recyclage des navires dans des installations situées dans des pays non-membres de l'OCDE pour autant que ces installations soient conformes aux exigences et qu'elles figurent sur la liste européenne, ce règlement permettra également de remédier à la pénurie actuelle de capacités de recyclage auxquelles les propriétaires peuvent légalement recourir.

En outre, les États membres seront informés par écrit et en temps utile de l'intention du propriétaire d'envoyer un navire au recyclage, ce qui leur évitera la tâche difficile de déterminer le moment où un navire devient un déchet. Les États membres seront informés de la date de début prévue ainsi que de l'achèvement du recyclage. En comparant la liste des navires auxquels ils ont délivré un certificat d'inventaire à la liste des navires recyclés dans des installations agréées, ils pourront repérer plus facilement les opérations de recyclage illicites. Le règlement introduira par ailleurs des sanctions plus spécifiques et plus précises que celles prévues par la législation en vigueur. Ces exigences, conjuguées à la disponibilité, en quantité suffisante, d'installations de recyclage sûres et écologiquement rationnelles légalement accessibles, ainsi qu'à un système de contrôle bien adapté aux spécificités des navires, garantiront un meilleur respect de la législation.

Enfin, pour éviter la confusion, les doubles emplois et les charges administratives inutiles, les navires soumis au nouvel acte législatif ne relèveront plus du règlement concernant les transferts de déchets.

3.2. Base juridique

La proposition est fondée sur l'article 192, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

3.3. Principe de subsidiarité

Le principe de subsidiarité s'applique, la proposition ne relevant pas de la compétence exclusive de l'Union.

Le recyclage des navires est déjà couvert par la législation européenne, plus précisément par le règlement concernant les transferts de déchets.

L'Union européenne ne peut pas devenir Partie à la convention de Hong Kong car cette possibilité n'est ouverte qu'aux États qui sont membres de l'Organisation maritime internationale. Les États membres de l'UE, en tant qu'États du pavillon, joueront donc un rôle décisif dans la ratification et la mise en vigueur de ses dispositions.

Une action isolée des États membres ne suffira pas pour atteindre les objectifs poursuivis, étant donné que tous les États membres ne considèrent pas la ratification de la convention de Hong Kong comme une priorité. Il existe un danger réel que les grands navires marchands battant le pavillon d'un État membre de l'UE soient soumis à des exigences légales différentes suivant l'État membre. Cette situation pourrait entraîner des changements de pavillons et une concurrence déloyale entre les États membres en tant qu'États du pavillon.

L'établissement d'une liste européenne des installations de recyclage des navires répondant aux exigences permettra d'éviter toute répétition inutile des travaux par les différents États membres de l'UE et facilitera l'exécution des procédures de contrôle qu'ils sont tenus d'appliquer en tant qu'États du pavillon.

L'intégration de la convention de Hong Kong dans la législation européenne permettra d'harmoniser la prise de décision et d'accélérer le processus de ratification par les États membres. En outre, des mesures prises par l'UE à un stade précoce influenceront bien davantage les pays tiers qu'une action des États membres agissant isolément et auront donc plus de chances d'accélérer l'entrée en vigueur de la convention de Hong Kong. C'est pourquoi une proposition de décision du Conseil autorisant les États membres, dans l'intérêt de l'Union européenne, à ratifier la convention internationale de Hong Kong pour un recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires (2009) ou à adhérer à cette Convention est présentée parallèlement à la présente proposition de règlement.

3.4. Principe de proportionnalité

La proposition est conforme au principe de proportionnalité. Les charges supplémentaires pour les opérateurs économiques et les autorités nationales sont limitées à ce qui est nécessaire pour faire en sorte que les navires soient recyclés d'une manière sûre et écologiquement rationnelle. Bien que la proposition entraîne des coûts supplémentaires pour les propriétaires de navires (établissement des inventaires des matières dangereuses et visites), ces coûts devraient être compensés par les avantages sociaux et environnementaux considérables qui pourront être retirés.

3.5. Choix des instruments

L'instrument proposé est un règlement.

Le règlement constitue l'instrument juridique adéquat car il permet d'imposer directement et à brefs délais aux propriétaires de navires et aux États membres des exigences précises qui devront être respectées simultanément et de la même manière dans toute l'Union. La définition de critères pour les installations de recyclage des navires sûres et écologiquement rationnelles et l'établissement d'une liste européenne d'installations de recyclage des navires permettraient notamment de garantir une mise en œuvre harmonisée de la convention de Hong Kong.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La proposition n'a aucune incidence sur le budget de l'Union.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relatif au recyclage des navires

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 192, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) Les navires qui sont considérés comme des déchets et qui effectuent en vue de leur recyclage un mouvement transfrontière sont régis par la convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination (ci-après «la convention de Bâle») et par le règlement (CE) n° 1013/2006 du Parlement européen et du Conseil du 14 juin 2006 concernant les transferts de déchets¹⁶. Le règlement (CE) n° 1013/2006 met en œuvre la convention de Bâle ainsi qu'un amendement¹⁷ à cette convention adopté en 1995, qui n'est pas encore entré en vigueur au niveau international et qui interdit les exportations de déchets dangereux vers les pays non-membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). Étant donné que les navires contiennent des matières dangereuses, ils entrent généralement dans la catégorie des déchets dangereux et ne peuvent dès lors pas être exportés en vue de leur recyclage dans des installations situées dans des pays non-membres de l'OCDE.
- (2) Les mécanismes de contrôle et d'exécution de la législation en vigueur mis en place aux niveaux international et européen ne sont pas adaptés aux spécificités des navires et de la navigation internationale et n'ont pas permis de mettre fin aux pratiques de recyclage des navires qui sont dangereuses et préjudiciables à l'environnement.
- (3) Les capacités existantes de recyclage des navires situées dans les pays de l'OCDE qui sont légalement accessibles aux navires battant le pavillon d'un État membre sont

¹⁶ JO L 190 du 12.7.2006, p. 1.

¹⁷ Amendement à la convention de Bâle («amendement portant interdiction») adopté par la décision III/1 des Parties à la convention de Bâle.

insuffisantes. Les capacités de recyclage sûres et écologiquement rationnelles existant dans les pays non-membres de l'OCDE sont suffisantes pour assurer le traitement de tous les navires battant le pavillon des États membres de l'UE et devraient augmenter encore d'ici à 2015 du fait des mesures prises par les pays recycleurs pour satisfaire aux exigences de la convention de Hong Kong.

- (4) La convention internationale de Hong Kong pour un recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires (ci-après «la convention de Hong Kong») a été adoptée le 15 mai 2009 sous les auspices de l'Organisation maritime internationale à la demande des Parties à la convention de Bâle. Elle n'entrera en vigueur que 24 mois après sa date de ratification par au moins 15 États dont les flottes marchandes représentent au total au moins 40 pour cent 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 années précédentes représente au total au moins trois pour cent du tonnage brut de l'ensemble des flottes marchandes. Il est opportun que les États membres ratifient la Convention dans les meilleurs délais afin d'en accélérer l'entrée en vigueur. La Convention couvre la conception, la construction, l'exploitation et la préparation des navires en vue d'en faciliter le recyclage sûr et écologiquement rationnel sans pour autant compromettre leur sécurité et leur efficacité opérationnelle; elle couvre également l'exploitation sûre et écologiquement rationnelle des installations de recyclage des navires, ainsi que la mise en place d'un mécanisme d'exécution approprié pour le recyclage des navires.
- (5) La convention de Hong Kong prévoit expressément la possibilité pour les Parties d'adopter 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. L'établissement d'une liste européenne des installations de recyclage des navires répondant aux exigences définies dans le présent règlement contribuerait à cet objectif et garantirait une meilleure application en facilitant le contrôle par les États du pavillon des navires envoyés au recyclage. Il convient que les exigences applicables aux installations de recyclage des navires reposent sur celles prévues par la convention de Hong Kong.
- (6) Les États du pavillon qui envoient leurs navires dans des installations de recyclage modernisées répondant aux exigences de la convention de Hong Kong ont intérêt, du point de vue économique, à faire en sorte que la convention de Hong Kong entre en vigueur le plus tôt possible afin de garantir l'uniformité des conditions de concurrence au niveau mondial.
- (7) Il convient que les navires qui sont exclus du champ d'application de la convention de Hong Kong et du présent règlement continuent à être recyclés, respectivement, conformément aux exigences du règlement (CE) n° 1013/2006 et de la directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative aux déchets et abrogeant certaines directives¹⁸.

¹⁸ JO L 312 du 22.11.2008, p. 3.

- (8) Il est nécessaire de préciser les champs d'application respectifs du présent règlement, du règlement (CE) n° 1013/2006 et de la directive 2008/98/CE afin d'éviter les doubles emplois entre des réglementations poursuivant le même objectif.
- (9) Aux fins de l'interprétation des exigences du présent règlement, il convient de tenir compte des lignes directrices élaborées par l'Organisation maritime internationale à l'appui de la convention de Hong Kong.
- (10) Il convient que les États membres prennent les mesures nécessaires pour éviter tout contournement des règles en matière de recyclage des navires et pour renforcer la transparence dans ce domaine. Comme le prévoit la convention de Hong Kong, il convient que les États membres communiquent des informations concernant les navires auxquels ils ont délivré un certificat d'inventaire et les navires pour lesquels ils ont reçu un avis d'achèvement, ainsi que des informations relatives aux opérations de recyclage illicites qu'ils ont constatées et aux mesures de suivi qu'ils ont entreprises.
- (11) Il convient que les États membres déterminent le régime des sanctions applicables en cas d'infraction aux dispositions du présent règlement et qu'ils veillent à l'application de ces sanctions afin d'éviter tout contournement des règles en matière de recyclage des navires. Les sanctions, qui peuvent être de nature civile ou administrative, devraient être efficaces, proportionnées et dissuasives.
- (12) Afin de prendre en compte l'évolution de la situation en ce qui concerne les conventions internationales dans le domaine concerné, le pouvoir d'adopter des actes visés à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne devrait être délégué à la Commission en ce qui concerne la mise à jour des annexes du présent règlement. Il est particulièrement important que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts. Il convient que, lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée, au Parlement européen et au Conseil.
- (13) Afin de garantir des conditions uniformes pour l'exécution du présent règlement, il y a lieu de conférer à la Commission des compétences d'exécution. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec les dispositions du règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission¹⁹.
- (14) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir prévenir, réduire ou éliminer les effets dommageables sur la santé humaine et sur l'environnement liés au recyclage, à l'exploitation et à la maintenance des navires battant le pavillon d'un État membre, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres en raison du caractère international de la navigation et du recyclage des navires, et peut donc être mieux réalisé au niveau de l'Union, l'Union peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité, tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

¹⁹ JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

TITRE I - CHAMP D'APPLICATION ET DEFINITIONS

Article premier

Objectif

Le présent règlement vise à prévenir, réduire ou éliminer les effets dommageables sur la santé humaine et l'environnement liés au recyclage, à l'exploitation et à la maintenance des navires battant le pavillon d'un État membre.

Article 2

Définitions

1. Aux fins du présent règlement, on entend par:
 - 1) «navire»: un bâtiment, de quelque type que ce soit, exploité ou ayant été exploité en milieu marin, y compris les engins submersibles, les engins flottants, les plates-formes flottantes, les plates-formes autoélévatrices, les unités flottantes de stockage (Floating Storage Units – FSU) et les unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (Floating Production Storage and Offloading Units - FPSO), de même qu'un bâtiment qui a été désarmé ou qui est remorqué;
 - 2) «navire neuf»:
 - (a) un navire dont le contrat de construction est passé à la date d'entrée en vigueur du présent règlement ou après cette date, ou
 - (b) en l'absence de contrat de construction, un navire dont la quille est posée, ou dont la construction se trouve à un stade équivalent à la date d'entrée en vigueur du présent règlement ou six mois après cette date, ou
 - (c) un navire dont la livraison a lieu à la date d'entrée en vigueur du présent règlement ou trente mois après cette date;
 - 3) «navire-citerne»: un pétrolier tel que défini à l'annexe I de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) ou un transporteur de substances liquides nocives (SLN) tel que défini à l'annexe II de ladite Convention;
 - 4) «matière dangereuse»: toute matière ou substance susceptible de compromettre la santé humaine ou l'environnement, y compris toute substance considérée comme

dangereuse en vertu de la directive 67/548/CEE du Conseil²⁰ et du règlement (CE) n° 1272/2008 du Parlement européen et du Conseil²¹;

- 5) «recyclage de navires»: l'activité qui consiste à démanteler en totalité ou en partie un navire dans une installation de recyclage de navires afin d'en récupérer les éléments et les matières pouvant être retraités et réutilisés, tout en prenant soin des matières dangereuses et de toute autre matière; sont également incluses les opérations connexes 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;
- 6) «installation de recyclage de navires»: une zone définie qui est un site, un chantier ou une installation situé dans un État membre ou un pays tiers et utilisé pour le recyclage de navires;
- 7) «compagnie de recyclage»: le propriétaire de l'installation de recyclage de navires ou tout autre organisme ou personne auquel le propriétaire de l'installation de recyclage de navires a confié la responsabilité de l'exécution de l'activité de recyclage des navires;
- 8) «administration»: une autorité publique à laquelle un État a confié la responsabilité, dans une zone géographique ou un domaine d'expertise déterminés, de mener à bien les tâches en rapport avec les navires autorisés à battre son pavillon ou exploités sous son autorité;
- 9) «autorité compétente»: une autorité publique à laquelle un État a confié la responsabilité de mener à bien, dans une zone géographique ou un domaine d'expertise déterminés, les tâches en rapport avec les installations de recyclage des navires relevant de la juridiction de cet État;
- 10) «jauge brute»: la jauge brute (GT) calculée conformément aux règles sur le jaugeage énoncées à l'annexe I de la convention internationale sur le jaugeage des navires, ou dans toute convention qui lui succéderait;
- 11) «personne compétente»: une personne dotée de qualifications appropriées, d'une formation et de connaissances, d'une expérience et d'aptitudes suffisantes pour accomplir les tâches spécifiques;
- 12) «employeur»: une personne physique ou morale qui emploie un ou plusieurs travailleurs participant à des activités de recyclage des navires;
- 13) «propriétaire du navire»: la personne physique ou morale au nom de laquelle le navire est immatriculé, y compris la personne physique ou morale qui en est propriétaire pendant une brève période dans l'attente de sa vente ou de sa remise à une installation de recyclage de navires ou, en l'absence d'immatriculation, la personne physique ou morale dont le navire est la propriété ou tout autre organisme ou personne auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de son exploitation, ainsi que toute personne morale exploitant un navire d'État;

²⁰ JO 196 du 16.8.1967, p. 1.

²¹ JO L 353 du 31.12.2008, p. 1.

- 14) «installation nouvelle»: l'installation de systèmes, d'équipement, d'isolant ou autre matière ou matériau à bord d'un navire après l'entrée en vigueur du présent règlement;
- 15) «conditions de sécurité en vue de l'entrée dans un espace»: les conditions que remplit un espace qui satisfait aux critères ci-après:
- a) la teneur en oxygène de l'atmosphère et la concentration de vapeurs inflammables restent dans les limites de sécurité;
 - b) la concentration de matières toxiques dans l'atmosphère ne dépasse pas les limites admissibles,
 - c) 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;
- 16) «conditions de sécurité en vue du travail à chaud»: les conditions que remplit un espace qui satisfait aux critères ci-après:
- a) il y règne 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;
 - b) les conditions de sécurité en vue de l'entrée dans un espace énoncées au point 15 sont réunies;
 - c) l'atmosphère existante ne changera pas par suite du travail à chaud;
 - d) tous les espaces adjacents ont été nettoyés ou suffisamment traités pour éviter qu'un incendie ne se déclare ou ne se propage;
- 17) «inspection sur place»: une inspection de l'installation de recyclage de navires visant à confirmer l'état décrit par la documentation vérifiée;
- 18) «avis d'achèvement»: une déclaration délivrée par l'installation de recyclage de navires pour confirmer que le recyclage du navire a été achevé conformément aux dispositions du présent règlement;
- 19) «travailleur»: toute personne qui s'acquitte de tâches, sur une base régulière ou temporaire, dans le cadre de relations de travail, y compris le personnel travaillant pour des sous-traitants;
- 20) «organisme agréé»: un organisme agréé en vertu du règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil²²;

²² JO L 131 du 28.5.2009, p. 11.

2. Aux fins du paragraphe 1, point 11, une personne compétente peut être un travailleur qualifié ou un membre de l'encadrement 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 à des conditions non sécuritaires dans une installation de recyclage de navires et qui est capable d'indiquer les mesures de protection et de précaution à adopter pour éliminer ou réduire ces risques, dangers ou situations.

Sans préjudice de la directive 2005/36/CE du Parlement européen et du Conseil²³, l'autorité compétente peut définir des critères appropriés pour la désignation de ces personnes et déterminer les tâches qui leur seront confiées.

Article 3

Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique aux navires autorisés à battre le pavillon d'un État membre ou exploités sous son autorité.
2. Le présent règlement ne s'applique pas:
 - a) aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou aux autres navires appartenant à un État membre ou exploités par un État membre et exclusivement utilisés, à l'époque considérée, pour un service public non commercial;
 - b) aux navires d'un tonnage inférieur à 500 GT;
 - c) aux navires qui, durant toute leur durée de vie, sont exploités exclusivement dans des eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction de l'État dont ils sont autorisés à battre le pavillon.

TITRE II - NAVIRES

Article 4

Contrôle des matières dangereuses

1. L'installation nouvelle de matières contenant de l'amiante ou des polychlorobiphényles est interdite dans tous les navires en vertu de la directive 96/59/CE du Conseil²⁴.

²³ JO L 255 du 30.9.2005, p. 22.

²⁴ JO L 243 du 24.9.1996, p. 31.

2. Les installations nouvelles de matières contenant des substances réglementées au sens du règlement (CE) n° 1005/2009 du Parlement européen et du Conseil²⁵ est interdite dans tous les navires.
3. L'installation nouvelle de matières et matériaux contenant de l'acide perfluorooctanesulfonique (SPFO) et ses dérivés est interdite conformément au règlement (CE) n° 757/2010 du Parlement européen et du Conseil²⁶.
4. Les États membres prennent l'ensemble des mesures suivantes:
 - a) ils interdisent ou restreignent l'installation et l'utilisation des matières dangereuses visées aux paragraphes 1 à 3 sur les navires autorisés à battre leur pavillon ou exploités sous leur autorité;
 - b) ils interdisent ou restreignent l'installation et l'utilisation de ces matières sur les navires lorsqu'ils se trouvent dans leurs ports, chantiers de construction ou de réparation navales ou terminaux au large;
 - c) ils veillent efficacement à ce que les navires se conforment aux exigences définies aux points a) et b).

Article 5

Inventaire des matières dangereuses

1. Un inventaire des matières dangereuses est conservé à bord de tout navire neuf.
2. Un inventaire des matières dangereuses est dressé avant le départ du navire pour le recyclage et conservé à bord.
3. Les responsables des navires existants immatriculés sous le pavillon d'un pays tiers et sollicitant une immatriculation sous le pavillon d'un État membre veillent à ce qu'un inventaire des matières dangereuses soit conservé à bord.
4. L'inventaire des matières dangereuses remplit les conditions suivantes:
 - a) il est propre à chaque navire;
 - b) il apporte la preuve que le navire respecte les interdictions ou restrictions frappant l'installation ou l'utilisation de matières dangereuses conformément à l'article 4;
 - c) il indique, au minimum, les matières dangereuses visées à l'annexe I qui sont présentes dans la structure ou l'équipement du navire, leur emplacement et leurs quantités approximatives.

²⁵ JO L 286 du 31.10.2009, p. 1.

²⁶ JO L 223 du 25.8.2010, p. 29.

5. Dans le cas des navires existants, les exigences du paragraphe 4 sont complétées par un plan décrivant le contrôle visuel/par échantillonnage sur lequel repose l'établissement de l'inventaire des matières dangereuses.
6. L'inventaire des matières dangereuses comprend trois parties:
 - a) la liste des matières dangereuses visées à l'annexe I qui sont présentes dans la structure ou l'équipement du navire, leur localisation et leurs quantités approximatives (partie I);
 - b) la liste des déchets présents à bord du navire, y compris ceux qui sont produits durant l'exploitation de celui-ci (partie II);
 - d) la liste des provisions de bord présentes sur le navire une fois qu'il a été décidé de procéder à son recyclage (partie III).
7. La partie I de l'inventaire des matières dangereuses est dûment tenue à jour et actualisée pendant toute la durée de vie opérationnelle du navire; elle tient compte des installations nouvelles contenant des matières dangereuses visées à l'annexe I ainsi que des modifications pertinentes de la structure et de l'équipement du navire.
8. Avant le recyclage du navire, l'inventaire, en plus de la partie I dûment tenue à jour et actualisée, est complété par la partie II concernant les déchets liés à l'exploitation et la partie III concernant les provisions de bord. Il est vérifié par l'État membre dont le navire bat le pavillon.
9. La Commission est habilitée à adopter conformément à l'article 26 des actes délégués concernant l'actualisation de la liste des informations à faire figurer dans l'inventaire des matières dangereuses conformément à l'annexe I.

Article 6

Préparation en vue du recyclage: exigences générales

1. Les propriétaires de navires veillent à ce que les navires:
 - a) avant la publication de la liste européenne, soient recyclés exclusivement dans des installations de recyclage de navires situées dans l'Union ou dans un pays membre de l'OCDE;
 - b) après la publication de la liste européenne, soient recyclés exclusivement dans des installations de recyclage de navires inscrites sur la liste européenne;
 - c) durant la période précédant leur arrivée dans l'installation de recyclage de navires, exercent leurs activités de manière à réduire au minimum les résidus de cargaison, les restes de fioul et les déchets d'exploitation demeurant à bord;
 - d) actualisent et finalisent l'inventaire des matières dangereuses conformément à l'article 5;

- e) avant toute activité de recyclage, soient munis d'un certificat délivré par l'État membre dont ils battent le pavillon attestant qu'ils sont prêts pour le recyclage;
2. Les propriétaires de navires veillent également à ce que les citernes à cargaison et les chambres des pompes des pétroliers arrivant dans les installations de recyclage soient dans un état permettant la délivrance d'un certificat attestant que les conditions de sécurité en vue de l'entrée dans un espace et du travail à chaud sont remplies.

Article 7

Plan de recyclage du navire

1. Un plan de recyclage propre au navire est établi avant toute opération de recyclage d'un navire.
2. Le plan de recyclage du navire:
 - a) est établi par l'installation de recyclage de navires en tenant compte des informations communiquées par le propriétaire conformément à l'article 9, paragraphe 3, point b);
 - b) est établi dans l'une des langues officielles du pays ayant délivré l'agrément de l'installation de recyclage de navires; lorsque la langue utilisée n'est ni l'anglais, ni le français, ni l'espagnol, le plan de recyclage du navire est traduit dans l'une de ces langues;
 - c) contient des informations 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, ainsi que les autres informations nécessaires;
 - d) contient des informations relatives au type et à la quantité de matières et déchets dangereux produits par le recyclage du navire concerné, y compris les matières indiquées dans l'inventaire des matières dangereuses, et précise les modalités de traitement de ces matières et déchets dangereux dans l'installation en question et dans les installations de gestion des déchets vers lesquelles ils pourraient être expédiés ultérieurement;
 - e) en cas de recours à plusieurs installations de recyclage de navires, indique les installations de recyclage auxquelles il est prévu de recourir et précise les activités de recyclage envisagées ainsi que l'ordre dans lequel ces activités seront réalisées dans chaque installation agréée de recyclage de navires.

Article 8

Visites

1. Les visites sont effectuées par des fonctionnaires de l'administration ou d'un organisme agréé agissant pour le compte de l'administration.

2. Les navires sont soumis aux visites suivantes:
 - a) une visite initiale;
 - b) une visite de renouvellement;
 - c) une visite supplémentaire;
 - d) une visite finale.
3. La visite initiale est effectuée avant l'entrée en service du navire, ou avant la délivrance du certificat d'inventaire. Les fonctionnaires qui effectuent cette visite vérifient que la partie I de l'inventaire des matières dangereuses répond aux exigences du présent règlement.
4. La visite de renouvellement est effectuée à des intervalles définis par l'administration, ces intervalles ne pouvant toutefois en aucun cas dépasser cinq ans. Les fonctionnaires qui effectuent cette visite vérifient que la partie I de l'inventaire des matières dangereuses répond aux exigences du présent règlement.
5. La visite supplémentaire, qu'elle soit générale ou partielle, peut être effectuée à la demande du propriétaire après une modification, un remplacement ou une réparation importante de la structure, de l'équipement, des systèmes, des installations, des aménagements et des matériaux. Les fonctionnaires qui effectuent cette visite s'assurent que les modifications, remplacements ou réparations importants éventuels ont été réalisés suivant des modalités permettant aux navires de répondre aux exigences du présent règlement et vérifient que la partie I de l'inventaire des matières dangereuses a été modifiée en conséquence.
6. La visite finale est effectuée avant la mise hors service du navire et avant le début des opérations de recyclage.

Les fonctionnaires qui effectuent cette visite vérifient que:

- a) l'inventaire des matières dangereuses est conforme aux exigences du présent règlement;
- b) le plan de recyclage du navire reflète fidèlement les informations figurant dans l'inventaire des matières dangereuses;
- c) le plan de recyclage du navire contient les informations suivantes:
 - 1) 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;
 - 2) le traitement des matières et des déchets dangereux résultant du recyclage du navire concerné dans l'installation de recyclage de navires et dans toute installation autorisée de traitement des déchets;
- d) un contrat conforme aux exigences de l'article 9 a été conclu entre le propriétaire du navire et l'installation de recyclage de navires;

- e) l'installation de recyclage de navires dans laquelle il est prévu de recycler le navire figure sur la liste européenne.
7. Pour les navires existants voués au démantèlement, la visite initiale et la visite finale sont réalisées en même temps.

Article 9

Contrat entre le propriétaire du navire et une installation de recyclage de navires

1. Le propriétaire du navire et une installation de recyclage de navires conforme aux exigences définies à l'article 12 passent un contrat pour chaque navire à recycler.
2. Le contrat prend effet au plus tard au moment de la demande de visite finale visée à l'article 8, paragraphe 1, point d), et reste en vigueur jusqu'à l'achèvement du recyclage.
3. Le contrat impose au propriétaire du navire les obligations suivantes:
 - a) appliquer les exigences générales concernant la préparation en vue du recyclage visées à l'article 6;
 - b) communiquer à l'installation de recyclage de navires toutes les informations pertinentes nécessaires à l'élaboration du plan de recyclage du navire requis en vertu de l'article 7;
 - c) reprendre le navire avant le début du recyclage ou après le début de celui-ci, lorsque cela est techniquement possible, dans le cas où les matières dangereuses présentes à bord ne correspondent pas en substance à l'inventaire des matières dangereuses et ne permettent pas un recyclage approprié du navire.
4. Le contrat impose à l'installation de recyclage de navires les obligations suivantes:
 - a) élaborer, en collaboration avec le propriétaire du navire, un plan de recyclage propre au navire, conformément à l'article 7;
 - b) communiquer au propriétaire du navire la date prévue pour le début du recyclage, conformément au formulaire de l'annexe II;
 - c) interdire le lancement de toute opération de recyclage tant que le rapport visé au point b) n'a pas été présenté;
 - d) lorsqu'elle se prépare à recevoir un navire à recycler, informer par écrit les autorités compétentes, au plus tard 14 jours avant la date prévue pour le début du recyclage, de l'intention de recycler le navire concerné, en indiquant les éléments suivants:
 - i) nom de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon;
 - ii) date à laquelle le navire a été immatriculé dans cet État;

- iii) numéro d'identification du navire (numéro OMI);
 - iv) numéro de la coque au moment de la livraison du navire neuf;
 - v) nom et type du navire;
 - vi) port où le navire est immatriculé;
 - vii) nom et adresse du propriétaire du navire et numéro OMI d'identification du propriétaire inscrit;
 - viii) nom et adresse de la compagnie et numéro OMI d'identification de la compagnie;
 - ix) nom de toutes les sociétés de classification auprès desquelles le navire est classé;
 - x) principales caractéristiques du navire [longueur hors tout (LHT), largeur (hors membrures), creux (sur quille), poids lège, jauge brute, jauge nette, type et puissance du moteur];
 - xi) inventaire des matières dangereuses, et
 - xii) projet de plan de recyclage du navire;
- e) ne transférer les déchets produits dans l'installation de recyclage de navires qu'à des installations de traitement des déchets qui sont autorisées par les autorités compétentes à en assurer le traitement et l'élimination dans des conditions sûres et écologiquement rationnelles;
 - f) lorsque le recyclage partiel ou complet du navire est achevé conformément aux dispositions du présent règlement, informer le propriétaire du navire de l'achèvement du recyclage au moyen du formulaire de l'annexe III.
5. La Commission est habilitée à adopter conformément à l'article 26 des actes délégués concernant la mise à jour du formulaire de notification de la date prévue pour le début des opérations de recyclage figurant à l'annexe II.
6. La Commission est habilitée à adopter conformément à l'article 26 des actes délégués concernant la mise à jour du formulaire d'avis d'achèvement du recyclage du navire figurant à l'annexe III.

Article 10

Délivrance et visa des certificats

1. À l'issue d'une visite initiale ou de renouvellement ou d'une visite supplémentaire effectuée à la demande du propriétaire, l'État membre concerné délivre un certificat d'inventaire au moyen du formulaire de l'annexe IV. Ce certificat est complété par la partie I de l'inventaire des matières dangereuses.

La Commission est habilitée à adopter conformément à l'article 26 des actes délégués concernant la mise à jour du formulaire de certificat d'inventaire figurant à l'annexe IV.

2. À l'issue d'une visite finale concluante conformément à l'article 8, paragraphe 6, l'administration délivre un certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage au moyen du formulaire figurant à l'annexe V. Ce certificat est complété par l'inventaire des matières dangereuses et le plan de recyclage du navire.
3. La Commission est habilitée à adopter conformément à l'article 26 des actes délégués concernant la mise à jour du formulaire de certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage figurant à l'annexe V. Les États membres reconnaissent les certificats des autres États membres attestant que le navire est prêt pour le recyclage qui sont délivrés à l'issue d'une visite effectuée conformément au paragraphe 2 et les considèrent, aux fins du règlement, comme ayant la même validité qu'un certificat délivré par leurs propres autorités.
4. Les certificats attestant que le navire est prêt pour le recyclage sont délivrés ou visés soit par l'administration, soit par un organisme agréé agissant pour le compte de celle-ci.

Article 11

Durée et validité des certificats

1. Le certificat d'inventaire est délivré pour une durée déterminée par l'administration, sans que cette durée puisse excéder cinq ans.
2. Le certificat d'inventaire délivré au titre de l'article 10 du présent règlement cesse d'être valable dans les cas suivants:
 - a) lorsque l'état du navire ne correspond pas en substance aux indications figurant sur le certificat, notamment lorsque la partie I de l'inventaire des matières dangereuses n'est pas correctement tenue à jour et actualisée ou ne reflète pas les modifications apportées à la structure et à l'équipement du navire;
 - b) lorsque la fréquence des visites de renouvellement ne correspond pas aux instructions de l'administration, sans toutefois dépasser cinq ans;
 - c) lorsque le certificat n'est ni délivré ni visé conformément à l'article 10 du présent règlement.
3. Un certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage délivré au titre de l'article 10 du présent règlement cesse d'être valable lorsque l'état du navire ne correspond pas, pour l'essentiel, aux indications figurant sur le certificat.
4. Le certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage est délivré par l'administration pour une durée ne dépassant pas trois mois. Le certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage peut être prolongé par l'administration ou par un

organisme agréé agissant pour le compte de celle-ci pour un trajet unique de point à point à destination de l'installation de recyclage de navires.

TITRE III – INSTALLATIONS DE RECYCLAGE DE NAVIRES

Article 12

Exigences applicables aux installations de recyclage de navires

Les navires ne peuvent être recyclés que dans des installations de recyclage de navires qui figurent sur la liste européenne.

Pour être inscrite sur la liste européenne, une installation de recyclage de navires doit satisfaire aux exigences suivantes:

- a) être conçue, construite et exploitée d'une manière sûre et écologiquement rationnelle;
- b) mettre en place des systèmes, des procédures et des techniques de gestion et de surveillance qui ne présentent aucun risque pour la santé des travailleurs concernés ou de la population au voisinage de l'installation de recyclage de navires, et qui permettront d'éviter, d'atténuer, de réduire au minimum et, dans toute la mesure du possible, d'éliminer les effets dommageables sur l'environnement résultant du recyclage des navires;
- c) éviter les effets dommageables sur la santé humaine et l'environnement;
- d) élaborer et approuver un plan relatif à l'installation de recyclage de navires;
- e) élaborer et tenir à jour un plan de préparation et d'intervention dans les situations d'urgence;
- f) garantir la sécurité et la formation des travailleurs, en veillant notamment à ce que ces derniers utilisent des équipements de protection individuelle lors des opérations qui l'exigent;
- g) tenir un relevé des incidents, accidents, maladies professionnelles et effets chroniques et, si les autorités compétentes l'exigent, signaler tout incident, accident, maladie professionnelle ou effet chronique entraînant ou risquant d'entraîner des risques pour la sécurité des travailleurs, la santé humaine et l'environnement;
- h) assurer une gestion sûre et écologiquement rationnelle des matières dangereuses;
- i) avoir obtenu l'autorisation des autorités compétentes pour exercer ses activités;
- j) faire en sorte que les équipements d'intervention d'urgence tels que les équipements et véhicules de lutte contre l'incendie, les ambulances et les grues puissent accéder à toutes les zones de l'installation de recyclage de navires;

- k) garantir le confinement de toutes les matières dangereuses présentes à bord d'un navire durant le processus de recyclage afin d'éviter tout rejet de ces matières dangereuses dans l'environnement, en particulier dans les zones intertidales;
- l) démontrer que l'installation est en mesure de maîtriser les fuites, en particulier dans les zones intertidales;
- m) veiller à ce que les opérations impliquant la manipulation de matières et déchets dangereux ne soient réalisées que sur des sols imperméables dotés de systèmes d'évacuation efficaces;
- n) faire en sorte que tous les déchets résultant de l'activité de recyclage soient exclusivement transférés vers des installations de gestion des déchets disposant des autorisations requises pour en assurer le traitement et l'élimination dans des conditions écologiquement rationnelles et ne présentant aucun risque pour la santé humaine.

Aux fins du point n), la gestion est présumée écologiquement rationnelle, pour ce qui est de la valorisation ou de l'élimination des déchets, lorsque l'installation de recyclage de navires peut démontrer que l'installation de gestion des déchets réceptrice sera exploitée suivant des normes de protection de la santé humaine et de l'environnement équivalentes à celles imposées par la législation de l'Union.

Article 13

Preuves à apporter par les installations de recyclage des navires

L'installation de recyclage de navires apporte la preuve qu'elle satisfait aux exigences définies à l'article 12 pour mener des opérations de recyclage des navires et figurer sur la liste européenne.

L'installation de recyclage de navires est notamment tenue de:

- 1) communiquer les références du permis, de la licence ou de l'autorisation qui lui ont été accordés par les autorités compétentes aux fins du recyclage de navires et préciser la taille maximale (longueur, largeur et poids lège maximaux) des navires qu'elle est autorisée à recycler, ainsi que toute autre limite applicable;
- 2) certifier qu'elle n'acceptera les navires battant le pavillon d'un État membre de l'Union européenne qu'en vue de leur recyclage conformément aux dispositions du présent règlement;
- 3) prouver qu'elle est en mesure, pendant toute la durée du processus de recyclage du navire, de mettre en place, de maintenir et de surveiller les conditions de sécurité en vue de l'entrée dans un espace et du travail à chaud;
- 4) joindre une carte indiquant les limites de l'installation de recyclage de navires et la localisation des opérations de recyclage à l'intérieur de ces limites;

- 5) pour chaque matière visée à l'annexe I et pour toute autre matière dangereuse potentiellement présente dans la structure d'un navire, préciser:
- a) si l'installation est autorisée à procéder à l'enlèvement de la matière dangereuse. En pareil cas, l'installation indique le personnel responsable autorisé à procéder à l'enlèvement et fournit des éléments attestant sa compétence;
 - b) le procédé de gestion des déchets qui sera employé dans l'installation: incinération, mise en décharge ou autre méthode de traitement des déchets, et fournir des éléments attestant que le procédé employé sera mis en œuvre sans compromettre la santé humaine et sans porter atteinte à l'environnement, et en particulier:
 - i) sans créer de risque pour l'eau, l'air, le sol, la flore ou la faune;
 - ii) sans provoquer d'inconforts par le bruit ou les odeurs;
 - iii) sans porter atteinte aux paysages et aux sites présentant un intérêt particulier;
 - c) le procédé de gestion des déchets qui sera appliqué si les matières dangereuses sont destinées à être transférées vers une installation assurant le traitement ultérieur des déchets située hors de l'installation de recyclage de navires. Les informations ci-après sont à communiquer pour chaque installation assurant le traitement ultérieur des déchets:
 - i) nom et adresse de l'installation de traitement des déchets;
 - ii) éléments prouvant que l'installation de traitement des déchets est autorisée à traiter les matières dangereuses concernées;
 - iii) description du procédé de traitement des déchets;
 - iv) éléments prouvant que le processus de traitement des déchets sera mis en œuvre sans compromettre la santé humaine et sans porter atteinte à l'environnement, et en particulier:
 - sans créer de risque pour l'eau, l'air, le sol, la flore ou la faune;
 - sans provoquer d'inconforts par le bruit ou les odeurs;
 - sans porter atteinte aux paysages et aux sites présentant un intérêt particulier.

Article 14

Autorisation des installations de recyclage de navires situées dans un État membre

1. Les autorités compétentes autorisent les installations de recyclage de navires répondant aux exigences définies à l'article 12 qui sont situées sur leur territoire à

procéder au recyclage des navires. L'autorisation peut être accordée aux installations de recyclage de navires pour une période maximale de cinq ans.

2. Les États membres établissent et tiennent à jour une liste des installations de recyclage de navires qu'ils ont autorisées en vertu du paragraphe 1.
3. La liste visée au paragraphe 2 est notifiée à la Commission dans les meilleurs délais et au plus tard un an après la date d'entrée en vigueur du présent règlement.
4. Lorsqu'une installation de recyclage de navires ne satisfait plus aux exigences définies à l'article 12, l'État membre lui retire l'autorisation accordée et en informe la Commission dans les meilleurs délais.
5. Lorsqu'une nouvelle installation de recyclage de navires a été autorisée conformément au paragraphe 1, l'État membre en informe la Commission dans les meilleurs délais.

Article 15

Installations de recyclage de navires situées hors de l'Union

1. Une compagnie de recyclage de navires située hors de l'Union qui souhaite recycler des navires battant le pavillon d'un État membre soumet à la Commission une demande en vue de son inscription sur la liste européenne.
2. Cette demande est accompagnée des informations et des éléments de preuve requis par l'article 13 et l'annexe VI, attestant que l'installation de recyclage de navires satisfait aux exigences énoncées à l'article 12.

La Commission est habilitée à adopter conformément à l'article 26 des actes délégués concernant la mise à jour du formulaire d'identification de l'installation de recyclage de navires figurant à l'annexe VI.

3. La soumission d'une demande d'inscription sur la liste européenne implique que les installations de recyclage des navires acceptent l'éventualité d'une inspection sur place réalisée par la Commission ou par des agents agissant pour son compte, avant ou après leur inscription sur la liste européenne, afin de vérifier leur conformité aux exigences énoncées à l'article 12.
4. Après avoir évalué les informations et les éléments de preuve fournis en application du paragraphe 2, la Commission décide, par la voie d'un acte d'exécution, de procéder ou non à l'inscription sur la liste européenne de l'installation de recyclage de navires située hors de l'Union européenne. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 27.

Article 16

Établissement et tenue à jour de la liste européenne

1. La Commission, par la voie d'un acte d'exécution adopté conformément à la procédure d'examen visée à l'article 27, établit une liste européenne des installations de recyclage de navires qui:
 - a) sont situées dans l'Union et ont été notifiées par les États membres conformément à l'article 14, paragraphe 3;
 - b) sont situées hors de l'Union et dont l'inscription sur la liste a été décidée conformément à l'article 15, paragraphe 4;
2. La liste européenne est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* et sur le site internet de la Commission trente-six mois au plus tard après l'entrée en vigueur du présent règlement.
3. Une fois adoptée, la liste européenne est régulièrement actualisée par la Commission par la voie d'actes d'exécution suivant la procédure d'examen visée à l'article 27:
 - a) afin d'inscrire une installation de recyclage de navires sur la liste européenne au motif que:
 - i) l'installation a été autorisée conformément à l'article 13, ou que
 - ii) son inscription sur la liste européenne a été décidée conformément à l'article 15, paragraphe 4;
 - b) afin de retirer une installation de recyclage de navires de la liste européenne au motif que:
 - 1) l'installation de recyclage de navires ne satisfait plus aux exigences énoncées à l'article 12, ou que
 - 2) l'installation de recyclage de navires figure sur la liste depuis plus de cinq ans et n'a fourni aucun élément de preuve attestant qu'elle satisfait encore aux exigences énoncées à l'article 12.
4. Les États membres communiquent à la Commission toutes les informations potentiellement utiles aux fins de l'actualisation de la liste européenne. La Commission communique toute information pertinente aux autres États membres.

TITRE IV – DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES GENERALES

Article 17

Langue

Le certificat d'inventaire et le certificat attestant que le navire est prêt à être recyclé sont établis dans une langue officielle de l'État membre de délivrance; lorsque la langue utilisée n'est pas l'anglais, le français ou l'espagnol, ces documents sont traduits dans l'une de ces langues.

Article 18

Désignation des autorités compétentes

Les États membres désignent les autorités compétentes responsables de la mise en œuvre du présent règlement et en informent la Commission.

Article 19

Désignation de personnes de contact

1. Les États membres et la Commission désignent chacun une ou plusieurs personnes de contact chargées d'informer ou de conseiller les personnes physiques ou morales qui demandent des renseignements. La personne de contact de la Commission transmet aux personnes de contact des États membres les questions qu'elle reçoit concernant celles-ci, et inversement.
2. Les États membres informent la Commission de la désignation des personnes de contact.

Article 20

Réunion des personnes de contact

La Commission, à la demande des États membres ou si elle le juge opportun, organise périodiquement des réunions avec les personnes de contact afin d'examiner avec elles les questions soulevées par la mise en œuvre du présent règlement. Les parties intéressées sont invitées à participer à ces réunions, dans leur intégralité ou en partie, dès lors que tous les États membres et la Commission conviennent de l'utilité de cette participation.

TITRE V – COMMUNICATION D'INFORMATIONS ET EXECUTION

Article 21

Exigences en matière de notification et de communication d'informations à remplir par les propriétaires de navires

Les propriétaires de navires sont tenus:

- a) de notifier par écrit à l'administration, 14 jours au moins avant la date prévue pour le début du recyclage, leur intention de recycler un navire, afin de permettre à l'administration de se préparer en vue de la visite et de la certification requises au titre du présent règlement;
- b) de transmettre à l'administration la date prévue pour le début du recyclage du navire qui lui a été communiquée par l'installation de recyclage de navires en application de l'article 9, paragraphe 4, point b);
- c) de transmettre à l'administration la notification relative à l'achèvement du recyclage du navire qui lui a été communiquée par l'installation de recyclage de navires en application de l'article 9, paragraphe 4, point f).

Article 22

Rapports à présenter par les États membres

1. Chaque État membre adresse à la Commission un rapport où figurent les informations suivantes:
 - a) la liste des navires battant son pavillon auxquels il a délivré un certificat d'inventaire, ainsi que le nom de la compagnie de recyclage et la localisation de l'installation de recyclage de navires tels qu'ils figurent sur le certificat attestant que le navire est prêt à être recyclé;
 - b) la liste des navires battant son pavillon pour lesquels il a reçu un avis d'achèvement du recyclage;
 - c) des informations concernant le recyclage illicite, ainsi que les mesures de suivi qu'il a arrêtées.
2. Chaque État membre transmet ce rapport pour le 31 décembre 2015 et tous les deux ans par la suite.
3. Les rapports sont soumis à la Commission par voie électronique.

Article 23

Exécution dans les États membres

1. Les États membres prévoient des sanctions efficaces, proportionnées et dissuasives à l'encontre des navires qui:
 - a) ne sont pas munis, à bord, de l'inventaire des matières dangereuses requis en vertu des articles 5 et 28;
 - b) ont été envoyés au recyclage alors qu'ils ne satisfaisaient pas aux exigences générales de préparation énoncées à l'article 6;
 - c) ont été envoyés au recyclage alors qu'ils n'étaient pas munis du certificat requis en vertu de l'article 6;
 - d) ont été envoyés au recyclage alors qu'ils n'étaient pas munis du certificat requis en vertu de l'article 6 attestant que le navire est prêt à être recyclé;
 - e) ont été envoyés au recyclage sans que l'administration n'ait reçu la notification écrite requise en vertu de l'article 21;
 - f) ont été recyclés suivant des modalités non conformes au plan de recyclage du navire requis en vertu de l'article 7.
2. Les sanctions sont efficaces, proportionnées et dissuasives. En particulier, lorsqu'un navire est envoyé au recyclage dans une installation de recyclage de navires qui n'est pas inscrite sur la liste européenne, les sanctions applicables correspondent au minimum au prix payé au propriétaire pour son navire.
3. Les États membres coopèrent entre eux, bilatéralement ou multilatéralement, afin de faciliter la prévention et la détection des contournements et des violations potentiels du présent règlement.
4. Les États membres désignent les membres de leur personnel permanent auxquels est confiée la responsabilité de la coopération visée au paragraphe 3. Cette information est communiquée à la Commission, qui transmet une liste récapitulative aux membres du personnel concernés.
5. Lorsqu'un navire est vendu puis, moins de six mois après cette vente, envoyé au recyclage dans une installation ne figurant pas sur la liste européenne, les sanctions sont:
 - a) imposées conjointement aux dernier et avant-dernier propriétaires du navire si ce dernier bat encore le pavillon d'un État membre de l'Union européenne;
 - b) imposées uniquement à l'avant-dernier propriétaire du navire si ce dernier ne bat plus le pavillon d'un État membre de l'Union européenne.
6. Les États membres peuvent prévoir des dérogations aux sanctions mentionnées au paragraphe 5 lorsque le propriétaire n'a pas vendu son navire avec l'intention de le

faire recycler. En pareil cas, les États membres exigent des preuves à l'appui des affirmations du propriétaire, et notamment une copie du contrat de vente.

7. Les États membres notifient régulièrement à la Commission les dispositions de leur législation nationale ayant trait à l'exécution du présent règlement, ainsi que les sanctions applicables.

Article 24

Demande d'intervention

1. Les personnes physiques ou morales touchées ou susceptibles d'être touchées par une infraction au présent règlement ou ayant un intérêt suffisant à faire valoir à l'égard du processus décisionnel environnemental relatif à l'infraction au règlement, ou faisant valoir une atteinte à un droit, lorsque le code de procédure administrative d'un État membre pose une telle condition, sont habilitées à soumettre aux personnes de contact d'un État membre toute observation liée à toute survenance d'infractions au présent règlement ou à une menace imminente de telles infractions dont elles ont eu connaissance, et ont la faculté de demander que l'autorité compétente prenne des mesures en vertu du présent règlement.

Toute organisation non gouvernementale œuvrant pour la protection de l'environnement et satisfaisant aux exigences de la législation nationale est réputée avoir un intérêt suffisant à faire valoir à l'égard du processus décisionnel environnemental relatif à l'infraction au règlement. Ces organisations sont aussi réputées bénéficier de droits susceptibles de faire l'objet d'une atteinte aux fins de faire valoir une atteinte à un droit, lorsque le code de procédure administrative d'un État membre pose une telle condition.

2. La demande d'intervention est accompagnée des informations et données pertinentes venant étayer les observations présentées en relation avec l'infraction au règlement en question.
3. Lorsque la demande d'intervention et les observations qui l'accompagnent indiquent d'une manière plausible l'existence d'une infraction au règlement, l'autorité compétente examine ces observations et cette demande d'intervention. En pareil cas, l'autorité compétente donne à la compagnie de recyclage concernée la possibilité de faire connaître son point de vue concernant la demande d'intervention et les observations qui l'accompagnent.
4. L'autorité compétente informe dans les meilleurs délais et, en tout état de cause, conformément aux dispositions pertinentes du droit national, les personnes visées au paragraphe 1 qui ont soumis des observations à l'autorité de sa décision d'agir ou non, en indiquant les raisons qui motivent celle-ci.
5. Les États membres peuvent décider de ne pas appliquer les paragraphes 1 et 4 aux cas d'infraction imminente au présent règlement.

Article 25

Accès à la justice

1. Les États membres veillent à ce que les personnes visées à l'article 24, paragraphe 1, puissent engager une procédure de recours auprès d'un tribunal ou de tout autre organisme public indépendant et impartial concernant la légalité formelle et matérielle des décisions, actes ou omissions de l'autorité compétente en vertu du présent règlement.
2. Le présent règlement ne porte en rien atteinte aux dispositions nationales réglementant l'accès à la justice et imposant l'épuisement des voies de recours administratives avant l'engagement d'une procédure de recours judiciaire.

TITRE VI - DISPOSITIONS FINALES

Article 26

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visés aux articles 5, 9, 10 et 15 est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.
3. La délégation de pouvoir visée au paragraphe 2 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou par le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui y est précisée. Elle n'affecte pas la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.
5. Un acte délégué adopté en vertu du paragraphe 2 n'entre en vigueur que si le Parlement européen et le Conseil n'ont pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 27

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par un comité. Il s'agit d'un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Article 28

Disposition transitoire

1. Un inventaire des matières dangereuses est établi pour tous les navires cinq ans au plus tard après l'entrée en vigueur du présent règlement.
2. Les États membres peuvent, dans l'attente de la publication de la liste européenne, autoriser le recyclage des navires dans des installations situées hors de l'Union à condition de vérifier, sur la base des informations fournies par le propriétaire du navire et les installations de recyclage de navires ou obtenues par d'autres moyens, que l'installation de recyclage de navires satisfait aux exigences énoncées à l'article 12.

Article 29

Modification du règlement (CE) n° 1013/2006

Le point suivant est ajouté à l'article 1^{er}, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1013/2006:

«i) les navires relevant du champ d'application du règlement (UE) n° XX [*insérer le titre complet du présent règlement*](*)».

(*) JO L [...] du [...], p. [...].»

Article 30

Réexamen

La Commission réexamine le présent règlement deux ans au plus tard après la date d'entrée en vigueur de la convention de Hong Kong. Dans le cadre de ce réexamen, elle examine la possibilité d'inscrire les installations autorisées par les Parties à la convention de Hong Kong sur la liste européenne des installations de recyclage de navires, afin d'éviter les doubles emplois et les charges administratives inutiles.

Article 31

Le présent règlement entre en vigueur le 365^e jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président

ANNEXE I

LISTE DES ÉLÉMENTS DEVANT FIGURER DANS L'INVENTAIRE DES MATIÈRES DANGEREUSES

1. Matières contenant de l'amiante
2. Substances qui appauvrissent la couche d'ozone: substances réglementées telles que définies à l'article 1^{er}, paragraphe 4, du protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, inscrites à 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. Les substances qui appauvrissent la couche d'ozone susceptibles d'être présentes à bord des navires comprennent, sans toutefois s'y limiter, les substances suivantes:
 - Halon 1211 bromochlorodifluorométhane
 - Halon 1301 bromotrifluorométhane, halon 2402 1,2-dibromo-1,1,2,2-tétrafluoroéthane (également appelé halon 114B2)
 - CFC-11 trichlorofluorométhane, CFC-12 dichlorodifluorométhane, CFC-113 1,1,2-trichloro-1,2,2-trifluoroéthane
 - CFC-114 1,2-dichloro-1,1,2,2-tétrafluoroéthane, CFC-115 chloropentafluoroéthane
3. Matières contenant des polychlorobiphényles (PCB)
4. Composés et systèmes antisalissures réglementés par l'annexe I de la convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissures nuisibles sur les navires (convention AFS)
5. Matières contenant de l'acide perfluorooctanesulfonique (SPFO) et ses dérivés
6. Cadmium et composés du cadmium
7. Chrome hexavalent et composés du chrome hexavalent
8. Plomb et composés du plomb
9. Mercure et composés du mercure
10. Biphényles polybromés (PBB)
11. Polybromodiphényléthers (PBDE)
12. Naphtalènes polychlorés (plus de 3 atomes de chlore)
13. Substances radioactives
14. Certaines paraffines chlorées à chaîne courte (chloroalcane de type C10-C13)
15. Retardateurs de flamme bromés (HBCDD)

ANNEXE II

**FORMULAIRE DE NOTIFICATION DE LA DATE PRÉVUE POUR LE DÉBUT DU
RECYCLAGE**

L'installation (*nom de l'installation de recyclage de navires*)

située à (*adresse complète de l'installation de recyclage de navires*)

inscrite sur la liste européenne établie en vertu du règlement (UE) n° XXXX du parlement européen et du Conseil du ... relatif au recyclage des navires et autorisée à procéder au recyclage des navires sous l'autorité du gouvernement de

..... (*lieu d'autorisation*)

par (*désignation complète de l'autorité compétente*)

le (jj/mm/aaaa)..... (*date de délivrance*)

notifie par la présente que l'installation de recyclage de navires est prête, à tous égards, à commencer le recyclage du navire portant le numéro d'immatriculation (*numéro OMI*)

Le certificat attestant que le navire est prêt à être recyclé délivré au titre des dispositions du règlement (UE) n° XXXX du Parlement européen et du Conseil du ... relatif au recyclage des navires sous l'autorité du gouvernement de:

..... (*désignation complète de l'État*)

par [*désignation complète de la personne ou de l'organisme agréé au titre du règlement (UE) n° XXXX*]

le (jj/mm/aaaa)..... (*date de délivrance*) est joint.

Signé:.....

ANNEXE III

FORMULAIRE D'AVIS D'ACHÈVEMENT DU RECYCLAGE DU NAVIRE

Le présent document est un avis d'achèvement du recyclage pour
..... (nom du navire au moment de sa réception en vue du
recyclage/au point de radiation)

Caractéristiques du navire lors de sa réception en vue du recyclage

Numéro ou lettres distinctifs	
Port d'immatriculation	
Jauge brute	
Numéro OMI	
Nom et adresse du propriétaire	
Numéro OMI d'identification du propriétaire inscrit	
Numéro d'identification de la compagnie auprès de l'OMI	
Date de construction	

IL EST CONFIRMÉ QUE:

le navire a été recyclé conformément au plan de recyclage du navire et aux dispositions du règlement (UE) n° XXXX du Parlement européen et du Conseil du relatif au recyclage des navires dans l'installation

..... (nom et localisation de l'installation autorisée de recyclage de navires)

et que le recyclage du navire a été achevé le: (jj/mm/aaaa) (date d'achèvement)

Délivré le (lieu de délivrance de l'avis d'achèvement) le (jj/mm/aaaa)
..... (date de délivrance)

*(Signature du propriétaire de l'installation de recyclage de navires ou d'un mandataire
agissant pour le compte de ce dernier)*

ANNEXE IV

FORMULAIRE DE CERTIFICAT D'INVENTAIRE

(Cachet officiel) (État)

Délivré au titre des dispositions du règlement (UE) n° XXXX du Parlement européen et du Conseil du ... relatif au recyclage des navires (ci-après «le règlement»)

sous l'autorité du gouvernement de

.....(*désignation complète de l'État*)

par

.....(*personne ou organisme agréé au titre du règlement*)

Caractéristiques du navire

Nom du navire	
Numéro ou lettres distinctifs	
Port d'immatriculation	
Jauge brute	
Nom et adresse du propriétaire du navire	
Numéro OMI d'identification du propriétaire inscrit	
Numéro OMI d'identification de la compagnie	
Date de construction	

Renseignements concernant la partie I de l'inventaire des matières dangereuses

Numéro d'identification/de vérification de la partie I de l'inventaire des matières dangereuses:

.....

IL EST CERTIFIÉ:

16. que le navire a été visité conformément aux prescriptions de l'article 8 du règlement;

17. qu'il ressort de la visite que la partie I de l'inventaire de matières dangereuses satisfait pleinement aux exigences applicables du règlement.

Date d'achèvement de la visite ayant servi de base au présent certificat
..... (jj/mm/aaaa)

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

Délivré à (*lieu de délivrance du certificat*)
(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 qui délivre le certificat*)

**VISA DE PROROGATION DE LA VALIDITÉ DU CERTIFICAT, S'IL EST
VALABLE POUR UNE DURÉE INFÉRIEURE À CINQ ANS²⁷**

Le navire satisfait aux dispositions applicables du règlement et le présent certificat, conformément à l'article 10 du règlement, est accepté comme valable jusqu'au (jj/mm/aaaa):
.....

Signé: (*signature de l'agent dûment autorisé*)

Lieu:

Date: (jj/mm/aaaa)

(*cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le visa*)

VISA APRÈS ACHÈVEMENT DE LA VISITE DE RENOUVELLEMENT²⁸

Le navire satisfait aux dispositions applicables du règlement et le présent certificat, conformément à l'article 10 du règlement, est accepté comme valable jusqu'au:
(jj/mm/aaaa):

Signé: (*signature de l'agent dûment autorisé*)

Lieu:

Date: (jj/mm/aaaa)

(*cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le visa*)

²⁷ Lors de la visite, une copie de cette page du visa doit être faite et ajoutée au certificat si l'administration le juge nécessaire.

²⁸ Lors de la visite, une copie de cette page du visa doit être faite et 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 GRÂCE²⁹**

Le présent certificat, conformément à l'article 10 du règlement, est accepté comme valable
jusqu'au (jj/mm/aaaa):.....

Signé: (*signature de l'agent dûment autorisé*)

Lieu:.....

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

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le visa)

VISA DE VISITE SUPPLÉMENTAIRE³⁰

Lors d'une visite supplémentaire effectuée conformément à l'article 8 du règlement, il a été
constaté que le navire satisfaisait aux dispositions applicables du règlement.

Signé: (*signature de l'agent dûment autorisé*)

Lieu:.....

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

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le visa)

²⁹ Lors de la visite, une copie de cette page du visa doit être faite et ajoutée au certificat si l'administration le juge nécessaire.

³⁰ Lors de la visite, une copie de cette page du visa doit être faite et ajoutée au certificat si l'administration le juge nécessaire.

ANNEXE V

**FORMULAIRE POUR LE CERTIFICAT ATTESTANT QUE LE NAVIRE EST PRÊT
POUR LE RECYCLAGE**

(Cachet officiel) (État)

Délivré au titre des dispositions du règlement (UE) n° XXXX du Parlement européen et du Conseil du ... relatif au recyclage des navires (ci-après «le règlement») sous l'autorité du gouvernement de:

.....(dénomination
complète de l'État)

par

..... (personne ou
organisme agréé au titre du règlement)

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 de recyclage de navires

Nom de l'installation de recyclage de navires	
---	--

Numéro d'identification unique de la compagnie de recyclage ³¹	
Adresse complète	
Date d'expiration du document attestant la conformité au règlement	

Caractéristiques de l'inventaire des matières dangereuses

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

Caractéristiques du plan de recyclage du navire

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

Remarque: le plan de recyclage du navire requis par l'article 7 du règlement est un élément essentiel du certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage et doit toujours accompagner ce dernier.

IL EST CERTIFIÉ:

1. que le navire a été visité conformément aux prescriptions de l'article 8 du règlement;
2. que le navire est muni d'un inventaire des matières dangereuses en cours de validité, conformément à l'article 5 du règlement;
3. que le plan de recyclage du navire, comme le prévoit l'article 7 du règlement, reflète fidèlement les informations figurant dans l'inventaire des matières dangereuses conformément à l'article 5 du règlement et contient des informations relatives à l'établissement, au maintien et à la surveillance des conditions de sécurité en vue de l'entrée dans un espace et du travail à chaud;
4. que l'installation de recyclage de navires dans laquelle il est prévu de recycler le navire est inscrite sur la liste européenne conformément à l'article 16 du règlement.

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

Délivré à (lieu de délivrance du certificat)

(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 qui délivre le certificat)

³¹ Numéro d'identification tel qu'indiqué dans la liste européenne.

VISA DE PROROGATION DE LA VALIDITÉ DU CERTIFICAT POUR UNE PÉRIODE DE GRÂCE S'ACHEVANT LORSQUE LE NAVIRE ATTEINT LE PORT OÙ SE TROUVE L'INSTALLATION DE RECYCLAGE³²

Le présent certificat, conformément à l'article 8 du règlement, est accepté comme valable pour un trajet unique de point à point

au départ du port de:

à destination du port de:

Signé: (*signature de l'agent dûment autorisé*)

Lieu:

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

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le visa)

³² Une copie de cette page du visa doit être faite et ajoutée au certificat si l'administration le juge nécessaire.

ANNEXE VI

**FORMULAIRE POUR L'IDENTIFICATION DE L'INSTALLATION DE
RECYCLAGE DE NAVIRES**

Identification de l'installation de recyclage de navires

Nom de l'installation de recyclage de navires	
Numéro d'identification unique de la compagnie de recyclage	
Adresse complète de l'installation de recyclage de navires	
Personne de contact principale	
Numéro de téléphone	
Adresse de courrier électronique	
Nom, adresse et coordonnées de la compagnie de recyclage	
Langue(s) de travail	