

www.defra.gov.uk

Stratégie de recyclage des navires du Royaume-Uni

Fevriér 2007

Department for Environment, Food and Rural Affairs
(Ministère de l'Environnement, de l'Alimentation et des Affaires rurales)
Nobel House
17 Smith Square
Londres SW1P 3JR
Téléphone : +44 (0)20 7238 6000
Site Web : www.defra.gov.uk

© copyright détenu par la Couronne 2007

Le copyright de la typographie et de la maquette est détenu par la Couronne.

La présente publication (à l'exception des armoiries royales et des logos ministériels) peut être reproduite gracieusement dans n'importe quel format et sur n'importe quel support, sous réserve d'être reproduite fidèlement et de ne pas être utilisée dans un contexte risquant de prêter à confusion. Il faut signaler que le copyright du matériau est détenu par la Couronne et indiquer le titre de la publication.

Des informations sur cette publication et des exemplaires supplémentaires sont disponibles auprès de :

Waste Management Division
(Division de la Gestion des Déchets)
Zone 6/E5
Defra
Ashdown House
123 Victoria Street
Londres SW1E 6DE
Adresse e-mail : waste.policy@defra.gsi.gov.uk
Tél. : +44 (0)20 7082 8451

Ce document est également disponible sur le site Web du Defra.

Publié par le ministère de l'Environnement, de l'Alimentation et des Affaires rurales [*Department for Environment, Food and Rural Affairs*]

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES	2
CHAMP D'APPLICATION	3
Application	3
Administrations décentralisées	3
Exclusions	3
STRATÉGIE DE RECYCLAGE DES NAVIRES DU ROYAUME-UNI	5
Objectifs de la Stratégie	5
Politique concernant les navires qui appartiennent au Gouvernement.....	5
Application du Règlement sur les transferts de déchets et orientation recommandatoire pour les propriétaires de navires	6
Recommandations pour les installations de recyclage	8
Le programme à l'échelle internationale	9
ANNEXE I - NORMES MINIMALES.....	10
ANNEXE II - EXPORTATIONS DE DÉCHETS : ARBRE DE PRISE DES DÉCISIONS	19

CHAMP D'APPLICATION

Application

La Stratégie s'applique à tous les navires dont la jauge brute est supérieure à 500¹ qui (i) appartiennent au Gouvernement du Royaume-Uni et à ses organismes ou (ii) sont des navires commerciaux naviguant sous pavillon du Royaume-Uni (sous réserve des exclusions énoncées dans la Stratégie). La Stratégie ne s'applique pas aux navires de loisirs.

Administrations décentralisées

Les Administrations décentralisées d'Écosse et du Pays de Galles ainsi que l'Administration siégeant en Irlande du Nord ont été consultées durant tout le processus d'élaboration de la Stratégie. La Stratégie s'applique aux navires appartenant au Gouvernement du Royaume-Uni et à ses organismes en Angleterre, en Écosse, au Pays de Galles et en Irlande du Nord.

L'Exécutif écossais soutient les objectifs de la Stratégie. L'Exécutif et ses organismes tiendront dûment compte de la Stratégie quand ils étudieront les voies d'élimination des navires placés sous leur contrôle, en la considérant aussi bien comme une orientation concernant la législation applicable que comme une source utile d'informations additionnelles pour des décisions visant à produire des résultats durables.

Exclusions

Les 14 Territoires d'outre-mer² ne sont pas visés par la Constitution du Royaume-Uni, et chaque Territoire possède sa propre législation distincte, laquelle diffère de la législation du Royaume-Uni. Les Territoires ne sont pas tenus par cette Stratégie et ils n'ont pas été consultés durant son élaboration.

Le Gouvernement de Gibraltar soutient la Stratégie, et il tiendra dûment compte des dispositions de celle-ci quand il étudiera les voies d'élimination des navires placés sous son contrôle, en la considérant aussi bien comme une orientation concernant la législation applicable que comme une source utile d'informations additionnelles pour des décisions visant à produire des résultats durables.

Les Dépendances³ de la Couronne du Royaume-Uni possèdent leurs propres assemblées législatives et leurs propres systèmes d'administration et de législation au niveau local. Elles ne sont pas tenues par cette Stratégie et elles n'ont pas été consultées durant son élaboration.

Les plateformes pétrolières sont exclues du champ d'application de la Stratégie. Des informations additionnelles sur la législation applicable figurent dans les Notes d'orientation pour l'industrie concernant le démantèlement des

¹ Les navires situés en dehors du champ d'application de la Stratégie restent soumis aux contrôles de gestion des déchets, y compris ceux qui concernent les mouvements transfrontières de déchets, où ils sont couverts par la définition des déchets. Il est conseillé aux exploitants qui désirent en savoir plus de contacter les autorités de réglementation compétentes.

² Anguilla, Territoire Antarctique britannique, Bermudes, Territoire britannique dans l'Océan indien [*British Indian Ocean Territory*], Îles Vierges britanniques, Îles Caïmans, Îles Falkland, Montserrat, St Hélène et dépendances (Île de l'Ascension et Tristan da Cunha), Îles (Turks) et Caïques, Île(s) Pitcairn, Géorgie du Sud et Îles Sandwich du Sud, Bases sous la souveraineté britannique sur l'Île de Chypre.

³ Jersey, Guernesey, Alderney, Sark, Île de Man.

installations et pipelines offshore en vertu de la loi sur le pétrole (1998) [*Guidance Notes for Industry on the Decommissioning of Offshore Installations and Pipelines under the Petroleum Act (1998)*] publiées par le ministère du Commerce et de l'Industrie⁴ [*Department of Trade and Industry*].

La Stratégie ne traite pas la question de l'abandon des navires, une pratique qui aurait lieu sur les côtes de pays d'Afrique, du Pacifique et autour des îles des Caraïbes. Il s'agit là d'une question séparée et distincte, qui nécessite une approche judicieuse.

⁴ *Guidance Notes for Industry on the Decommissioning of Offshore Installations and Pipelines under the Petroleum Act (1998)*, DTI, disponibles à : <http://www.og.dti.gov.uk/regulation/guidance/decommission.htm>

STRATÉGIE DE RECYCLAGE DES NAVIRES DU ROYAUME-UNI

Objectifs de la Stratégie

1. Élaborer une approche stratégique du recyclage des navires naviguant sous pavillon du Royaume-Uni⁵, en accord avec les engagements du Royaume-Uni dans le domaine du développement durable à l'échelle nationale et internationale.
2. Encourager, en fournissant des éléments d'orientation, le développement de la capacité du Royaume-Uni pour un recyclage écologiquement rationnel des navires atteignant la fin de leur vie utile.

Politique concernant les navires qui appartiennent au Gouvernement

Navires destinés à une utilisation ultérieure

3. Quand un navire sera vendu pour une utilisation ultérieure, soit à des Gouvernements étrangers, soit à des personnes morales du secteur commercial, le Gouvernement vendeur entreprendra une évaluation commerciale du navire avant la vente de celui-ci. Si cette évaluation indique qu'en raison de l'âge, de l'état et de la valeur du navire, celui-ci touche probablement à la fin de sa vie utile, le navire sera envoyé pour être recyclé à la place. Dans les cas limites, le navire sera envoyé pour être recyclé.
4. Le Gouvernement négociera pour l'inclusion des dispositions suivantes concernant les responsabilités du nouveau propriétaire quand le navire atteindra la fin de sa vie utile. Celles-ci sont fondées sur les dispositions de politique que le Gouvernement adoptera pour le recyclage de ses propres navires.

Le nouveau propriétaire a pour responsabilité :

- de veiller à ce que le Passeport vert du navire soit tenu à jour pendant tout le reste de la durée de service du navire, et transmis à l'installation de recyclage ;
- de ne pas se défaire du navire sans le consentement écrit préalable du Gouvernement du Royaume-Uni ;
- de démontrer que le navire sera recyclé conformément à toutes les législations applicables, et en référence aux Directives de l'Organisation maritime internationale relatives au recyclage des navires⁶ et aux Directives de la Convention de Bâle pour une gestion

⁵ Navires appartenant au Gouvernement et navires commerciaux naviguant sous pavillon britannique.

⁶ *Guidelines on Ship Recycling, 2003*, de l'Organisation maritime internationale (OMI), disponibles à : http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D11404/ResShiprecycling962.pdf.

écologiquement rationnelle du démantèlement intégral ou partiel des navires⁷ ;

- de prendre des mesures appropriées pour s'assurer que l'installation où le recyclage doit avoir lieu respecte des normes acceptables concernant l'environnement, la santé et la sécurité.
5. Si le nouveau propriétaire commet une violation de ses obligations contractuelles, le Gouvernement examinera au cas par cas les options de recours à sa disposition.

Navires destinés au recyclage

6. Quand un navire appartenant au Gouvernement devra être recyclé, le Gouvernement lancera un appel d'offres concernant uniquement les installations situées dans des pays de l'OCDE pour le contrat de recyclage.
7. Le Gouvernement spécifiera des normes minimales concernant l'environnement, la santé et la sécurité⁸, dont l'installation de recyclage devra démontrer la mise en place et auxquelles l'installation de recyclage devra adhérer durant l'opération de recyclage. Un exemple des normes minimales à satisfaire par une installation de recyclage de navires figure en Annexe I. Les normes doivent être clairement spécifiées dans les documents d'appel d'offres et dans les critères d'évaluation des offres.
8. Le Gouvernement adhèrera aux principes de consentement éclairé préalable et de gestion écologiquement rationnelle de la Convention de Bâle quand il exportera ses navires pour leur recyclage.
9. Le Gouvernement s'engage à obtenir la meilleure valeur possible quand il vendra ses biens, selon les paramètres de la politique sur le recyclage des navires qui appartiennent au Gouvernement.

Application du Règlement sur les transferts de déchets et orientation recommandatoire pour les propriétaires de navires

10. La Stratégie énonce les contrôles pertinents visant les déchets qui s'appliquent à l'exportation de navires naviguant sous pavillon du Royaume-Uni et atteignant la fin de leur vie utile, en vue de leur recyclage, à partir de ports du Royaume-Uni, et fournit une orientation recommandatoire pour les propriétaires de navires.
11. Le Règlement CE concernant les transferts de déchets⁹ (WSR) met en œuvre la Convention de Bâle dans l'UE et vise la surveillance et le contrôle des transferts de déchets à l'intérieur, à destination et en

⁷ Convention de Bâle, *Technical Guidelines for the Environmentally Sound Management of the Full and Partial Dismantling of Ships, 2002* – voir Annexe III.

⁸ Un exemple des normes minimales à satisfaire par une installation de recyclage de navires figure en Annexe I.

⁹ Règlement 259/93/CEE du Conseil. Doit être remplacé par un Règlement modifié (CE) n° 1013 du Parlement européen et du Conseil concernant les transferts de déchets, en vigueur à partir de juillet 2007. Stratégie de recyclage des navires du Royaume-Uni

provenance de l'UE. Le WSR fournit des règles détaillées pour le contrôle des mouvements transfrontières de déchets, l'aspect essentiel de celles-ci étant une procédure de notification qui fait entrer en jeu les autorités compétentes¹⁰ d'expédition, de transit et de destination. Le WSR définit les déchets selon l'article 1(a) de la Directive Cadre Déchets¹¹ qui stipule :

par « déchets », on entend toute substance ou tout objet... dont le détenteur se défait ou dont il a l'intention ou l'obligation de se défaire.

12. Quand un navire naviguant sous pavillon du Royaume-Uni est exporté à partir d'un port du Royaume-Uni en vue de son recyclage, il est probablement couvert par la définition des déchets, et il est donc visé par le WSR de la CE¹². Le préambule 35 du Règlement modifié sur les transferts de déchets (CE) n° 1013/2006 note qu'un navire peut devenir un déchet au sens de l'article 2 de la Convention de Bâle et qu'il peut simultanément être considéré comme un navire en vertu d'autres règles internationales.

13. Par conséquent, en l'absence de tout régime obligatoire reconnu à l'échelle internationale pour les navires atteignant la fin de leur vie utile, le Gouvernement prévoit que :

- Quand un navire atteignant la fin de sa vie utile sera couvert par la définition des déchets, telle qu'énoncée dans la Directive Cadre Déchets, les contrôles aux termes du Règlement CE concernant les transferts de déchets s'appliqueront.
- Toutes les importations de navires à des fins de recyclage doivent être notifiées selon les dispositions du Règlement concernant les transferts de déchets ou des règles internationales existantes (en vertu de la Convention de Bâle et/ou de la Décision OCDE¹³), selon le cas.
- Toutes les exportations de navires naviguant sous pavillon du Royaume-Uni à partir d'un port du Royaume-Uni à des fins de recyclage doivent être notifiées selon les dispositions du Règlement concernant les transferts de déchets¹⁴.

¹⁰ Les autorités compétentes d'expédition (pour les exportations) et de destination (pour les importations) au Royaume-Uni sont l'Agence pour l'environnement [*Environment Agency*] en Angleterre et au pays de Galles, l'Agence écossaise de protection de l'environnement [*Scottish Environment Protection Agency (SEPA)*], et le Service Environnement et Patrimoine [*Environment and Heritage Service*] du ministère de l'Environnement [*Department of the Environment*] en Irlande du Nord.

¹¹ Directive 75/442/CEE du Conseil tel que modifiée par Directive 91/156/CEE et Décision 96/350/CE de la Commission, sous réserve de modification.

¹² Le WSR est appliqué au Royaume-Uni par les Règlements de 1994 sur les mouvements transfrontières de déchets [*Transfrontier Shipment of Waste Regulations 1994*] (SI 1994 n° 1137). Ces Règlements seront remplacés le 12 juillet 2007 par les Règlements de 2007 sur les mouvements transfrontières de déchets [*Transfrontier Shipment of Waste Regulations 2007*]. Une orientation sur tous les aspects des mouvements transfrontières [TFS] est disponible à http://www.environment-agency.gov.uk/subjects/waste/1030716/232044/?lang=_e et http://www.netregs.gov.uk/netregs/275207/275512/?lang=_e

¹³ C(2001)107/FINAL.

¹⁴ Les propriétaires de navires qui souhaitent exporter des navires naviguant sous pavillon du Royaume-Uni et atteignant la fin de leur vie utile, à partir du Royaume-Uni, sont encouragés à prendre contact le plus tôt possible avec l'autorité compétente appropriée et à consulter l'orientation disponible sur les contrôles Stratégie de recyclage des navires du Royaume-Uni

14. Le WSR met en œuvre les Décisions II/12 et III/1 de la Convention de Bâle, connues sous le nom d'« interdiction de Bâle », en vertu desquelles les exportations de tous déchets dangereux vers des pays non membres de l'OCDE sont interdites. Étant donné la grande diversité de matières dangereuses que l'on rencontre dans les navires atteignant la fin de leur vie utile, un navire atteignant la fin de sa vie utile serait probablement classé parmi les déchets dangereux. En pratique, cela signifie que ces navires ne peuvent être exportés que vers des pays de l'OCDE.
15. Le Gouvernement recommande que les propriétaires de navires se réfèrent constamment aux Directives de l'OMI quand un navire est vendu pour être recyclé, en accordant une attention particulière aux points suivants :
- conception des navires et de l'équipement des navires pour faciliter le recyclage ;
 - inventaire des matières dangereuses qui se trouvent à bord et préparation d'un Passeport vert (pour les nouvelles constructions et les navires existants) ;
 - sélection d'une installation de recyclage acceptable ;
 - préparation d'un Plan de recyclage du navire ;
 - décontamination préalable ;
 - dégazage.
16. Les propriétaires de navires sont encouragés à réviser leurs pratiques actuelles de recyclage des navires en se référant à cette stratégie, afin de se préparer pour l'introduction de la nouvelle Convention internationale pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, qui devrait être adoptée au cours du biennium 2008/09.

Recommandations pour les installations de recyclage

Augmentation de la capacité

17. Il est recommandé aux exploitants de chantiers qui souhaitent entreprendre des activités de recyclage de navires au Royaume-Uni de consulter le document d'orientation du Defra intitulé « *An Overview of the Ship Recycling Process in the UK* » [Une présentation générale du processus de recyclage des navires au Royaume-Uni]¹⁵. Étant donné les complexités des régimes de réglementation applicables, cette orientation ne dispense pas les exploitants d'employer leurs propres conseillers juridiques. Il est vivement conseillé à ceux qui souhaitent recycler des

des mouvements transfrontières. Un organigramme du procédé d'exportation des navires considérés comme des déchets à partir du Royaume-Uni figure en Annexe II.

¹⁵ Disponible à : <http://www.defra.gov.uk/environment/waste/strategy/ship.htm>.

navires au Royaume-Uni de prendre contact le plus tôt possible avec les organisations de réglementation compétentes.

18. Le Gouvernement encourage les autres pays de l'OCDE à envisager la réalisation d'études pour fournir de meilleures informations sur leur capacité actuelle et potentielle de recyclage des navires.

Amélioration des installations

19. Les programmes mixtes de coopération technique entre l'Organisation internationale du travail, l'OMI et la Convention de Bâle sont les bienvenus, et le Gouvernement s'engage à participer à ces activités par l'intermédiaire des organismes compétents.

20. Le Gouvernement travaillera à l'élaboration de projets adaptés pour encourager un recyclage responsable des navires, particulièrement par la mise en œuvre des Directives de l'OMI, de l'OIT et de la Convention de Bâle relatives au recyclage des navires.

21. Le Gouvernement accordera aussi son soutien à l'élaboration d'un projet de coopération technique fondé sur les Directives de la Convention de Bâle, pour faciliter l'amélioration des normes au niveau des installations dans les pays en développement et pour augmenter la capacité disponible pour le recyclage des navires selon des principes de gestion écologiquement rationnelle.

Le programme à l'échelle internationale

22. Le Gouvernement encourage les autres pays à envisager l'élaboration de leurs propres stratégies de recyclage des navires, en examinant leurs flottes nationales, le cas échéant, et en étudiant leur propre capacité de recyclage des navires.

ANNEXE I - NORMES MINIMALES

INSTALLATION DE RECYCLAGE

L'abréviation (OMI) indique des normes ou critères recommandés dans le document « Directives pour l'élaboration du Plan de recyclage des navires » publié par l'Organisation maritime internationale.

L'installation :

- sera une personne morale immatriculée dans les structures nationales applicables ;
- sera contrôlable par l'organisation qui vend le navire, et des dispositions devraient être prises pour des visites du chantier (si nécessaire) ;
- possèdera tous les permis, tous les agréments et toutes les licences pertinents, exigés par les organismes internationaux, nationaux et locaux, et fournira sur demande une liste de ceux-ci et des preuves de leur possession (OMI) ;
- sera convenablement assurée pour couvrir les responsabilités dans les domaines de la santé et de la sécurité, ainsi que les traitements à des fins de réhabilitation environnementale conformément à la législation locale ;
- identifiera toutes les personnes morales devant participer au processus de recyclage des navires, y compris les sous-traitants, les sociétés de gestion des déchets, les sociétés de désamiantage, et fournira des preuves de leurs licences, agréments, permis, etc. (OMI) ;
- fournira une liste des matières dangereuses que l'installation est capable de prendre en charge, avec des informations détaillées sur l'installation d'élimination finale ;
- sera déjà expérimentée dans le domaine du recyclage des navires et d'autres structures maritimes, et possèdera des références professionnelles faciles à vérifier (cette condition ne s'applique pas aux nouvelles installations) ;
- fera une déclaration indiquant si elle-même, sa ou ses sociétés-mères, ses filiales ou des sociétés qui lui sont apparentées, ou tous les sous-traitants pouvant être proposés ou d'autres personnes morales participant au processus de recyclage, ont reçu ou non des amendes ou avis quelconques, etc., provenant d'organisations de réglementation, au cours des cinq dernières années (OMI) ;
- aura reçu les documents suivants avant le commencement du recyclage, pour faciliter l'élaboration d'un Plan de recyclage du navire :

- un certificat « Prêt pour le recyclage » (ou document équivalent) ;
 - le Passeport vert du navire, contenant une liste des matières dangereuses qui se trouvent à bord (et l'emplacement de celles-ci) (OMI) ;
 - tous les plans ou dessins du navire qui peuvent exister.
- délivrera un certificat «Prêt pour le recyclage » quand l'opération sera terminée, pour confirmer que le reste du navire a été transformé et enlevé ;
 - reçoit pour recommandation de se référer aux séries de Directives suivantes durant tout le processus de recyclage :
 - Directives techniques pour la gestion écologiquement rationnelle du démantèlement intégral ou partiel des navires, élaborées par le Secrétariat de la Convention de Bâle¹⁶ ;
 - Directives de l'OMI relatives au recyclage des navires, élaborées par l'Organisation maritime internationale¹⁷ ;
 - Sécurité et santé dans le contexte du démantèlement des navires : Directives pour les pays d'Asie et la Turquie, élaborées par l'Organisation internationale du travail¹⁸.
 - l'installation, conjointement avec le propriétaire du navire, sera responsable de l'élaboration d'un Plan de recyclage de navire pour le navire en question, et devrait avoir en place des procédures pour l'élaboration de ce plan (OMI) ; le plan devrait comprendre des dispositions concernant :
 - la santé et la sécurité des travailleurs ;
 - l'environnement, y compris la gestion des déchets.

On notera que les installations existantes ainsi que les nouvelles installations devraient être acceptables, sous réserve de posséder ou d'obtenir tous les agréments réglementaires nécessaires et de satisfaire à toutes les autres exigences, y compris celles des autorités compétentes concernant les contrôles des déchets transfrontières.

Santé et sécurité des travailleurs

L'installation est tenue de mettre en œuvre des méthodes et procédures pour protéger et surveiller la santé et la sécurité des travailleurs et contrôler le respect de la santé et de la sécurité des travailleurs. Ces méthodes et procédures devraient refléter les exigences applicables de la législation nationale et, le cas échéant, les Directives de l'OIT sur la sécurité et la santé dans le contexte du démantèlement des navires.

¹⁶ Convention de Bâle, *Technical Guidelines for the Environmentally Sound Management of the Full and Partial Dismantling of Ships*, 2002 – voir Annexe III

¹⁷ *Guidelines on Ship Recycling, 2003* de l'Organisation maritime internationale (OMI), disponibles à : http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D11404/ResShiprecycling962.pdf.

¹⁸ Organisation internationale du travail (OIT) *Safety and Health in Ship Breaking, Guidelines for Asian Countries and Turkey, 2004*, disponible à : <http://www.ilo.org/public/english/protection/safework/cops/english/download/e000020.pdf>.

- L'installation est tenue d'avoir en place des procédures couvrant les opérations suivantes, en ce qui concerne la santé et la sécurité des travailleurs :
 - espaces restreints et fermés (procédures pour l'identification des atmosphères dangereuses et le travail dans celles-ci) (OMI) ;
 - soudure, découpage, meulage et chauffage (procédures pour la ventilation, surveillance du personnel pour détecter l'exposition au plomb/cadmium/mercure/béryllium, protection du personnel, formation, protection respiratoire, découpage au chalumeau, permis et inspections (y compris la certification pour le travail à haute température)) (OMI) ;
 - prévention des incendies/protection contre les incendies (procédures pour la détection des incendies, le déclenchement des alarmes, les dangers, les extincteurs, les tuyaux, l'alimentation en eau, le matériel de lutte anti-incendie, la formation, les procédures à suivre pour la manutention et le stockage, et l'identification des sources potentielles d'allumage) (OMI) ;
 - bouteilles de gaz comprimé (procédures pour le transport, le déplacement, le blocage en place et le stockage, et l'utilisation de tuyaux et de chalumeaux à proximité des bouteilles ou sur celles-ci) (OMI) ;
 - échafaudages, échelles et travail dans une position surélevée, autres surfaces de travail (procédures pour l'emploi de dispositifs de flottaison du personnel, mise en place de barrières de protection autour des ouvertures des ponts et sur les bords des ponts, plateformes, systèmes de prévention des chutes pour le personnel, garde-corps et accès aux navires) (OMI) ;
 - intendance et éclairage temporaire (procédures pour les zones de travail, y compris les allées, les passages et les ouvertures temporaires dans les planchers) (OMI) ;
 - santé et sanitaires (disponibilité de WC et d'installations de toilette, de vestiaires et d'endroits où les gens peuvent manger et se détendre) (OMI) ;
 - communication des dangers (procédures pour fournir aux employés des informations sur les dangers potentiels associés à leur travail) (OMI) ;
 - programme de désamiantage ou similaire (processus d'évaluation de l'exposition, utilisation de zones réglementées, procédures de surveillance durant le travail, contrôles techniques et pratiques de travail, personnel qualifié, mesures visant à prévenir l'exposition des travailleurs et de l'environnement à l'amiante) – voir Code de pratique de l'OIT (Appendice C des Directrices de la Convention de Bâle) (OMI) ;
 - matériel et équipement pour les mécanismes de manœuvre et la manutention des matières (procédures pour la mise à l'épreuve et l'inspection des cordes, des chaînes, des élingues et des crochets, des palans à chaînes et de l'équipement de levage et de halage) (OMI) ;

- équipement de protection individuelle (procédures et équipement pour la protection des employés contre les risques associés au recyclage des navires) (OMI) ;
 - plans d'urgence concernant les employés (itinéraires d'évacuation en cas d'urgence, procédures pour retrouver les employés durant les évacuations, systèmes d'alarme, plans météorologiques, responsabilités de sauvetage et responsabilités médicales, traitement du personnel blessé et procédures de formation) (OMI) ;
 - programme de réduction des niveaux de plomb ou similaire (procédures pour assurer la ventilation, installations et pratiques d'hygiène, salles de douches/vestiaires, panneaux d'avertissement, surveillance médicale, surveillance de l'exposition, analyses et formation) (OMI) ;
 - confinement des déversements accidentels et plans de réponse d'urgence (procédures pour les activités de nettoyage, équipement d'urgence, sécurité sur le chantier, etc.) (OMI) ;
 - opérations de plongée (un programme complet de plongée, si nécessaire) (OMI).
- l'installation est tenue d'avoir en place un système de déclaration, d'enregistrement et de notification des accidents du travail, des maladies professionnelles et des décès pour des raisons liées au travail ;
 - l'installation est tenue de s'assurer de la compétence de ses employés, au moyen d'une formation sur la sécurité et d'une formation professionnelle (utilisation des outils, des machines et d'autres équipements) ;
 - l'installation est tenue de surveiller la santé et le cadre de travail de ses travailleurs et de fournir des services de médecine du travail en fonction des besoins.

Environnement

L'installation mettra en œuvre des méthodes et procédures visant à protéger l'environnement. Celles-ci devraient refléter les exigences applicables de la législation nationale et, le cas échéant, les Directives techniques de la Convention de Bâle pour la gestion écologiquement rationnelle du démantèlement des navires. (Voir Annexe III.)

- L'installation est tenue de démontrer qu'elle se conforme aux conditions suivantes concernant l'environnement :
 - qu'elle pratique une gestion sûre et efficace des déchets et qu'elle possède des installations de réception des déchets d'exploitation (pour le stockage des déchets sur le chantier avant leur traitement à des fins de réhabilitation, leur recyclage et/ou leur élimination, soit sur le chantier, soit en dehors du chantier) (OMI) ;
 - qu'elle a mis en place des procédures pour la gestion (y compris l'identification (échantillonnage/analyse), la réduction des niveaux,

l'enlèvement, le traitement, le stockage, le transport et l'élimination) des matières potentiellement dangereuses, y compris (OMI) :

- les carburants, les lubrifiants et les liquides de refroidissement ; les substances chimiques présentes dans des barils, des seaux, des bouteilles sous pression ; les solvants entreposés et autres stocks de substances chimiques ;
 - les résidus de cargaisons ;
 - les matières capables de flotter (par exemple les matières plastiques, le polystyrène expansé, etc.)
 - les matériaux susceptibles de contenir des PCB, comme l'isolation des câblages, les peintures, les transformateurs, les ballasts des éclairages, les condensateurs et autres éléments électriques si ceux-ci ont été installés avant 1986) ;
 - les eaux usées/boues, les eaux d'égout ou les eaux grises, les résidus d'eau de cale et d'eau de ballast ;
 - les organismes aquatiques nuisibles, les espèces non indigènes et les espèces marines qui se multiplient dans l'eau de ballast et sur la coque, ainsi que les dépôts dans les réservoirs de ballast ;
 - l'amiante utilisé comme matériau d'isolation dans les navires plus âgés ;
 - le chrome (traitement de l'eau de ballast, revêtements de peinture, joints d'étanchéité, etc.)
 - peintures au tributylétain (récupération et confinement de tous les déchets produits par le processus d'enlèvement des peintures).
- o que ce travail sera exécuté dans un environnement contrôlé de façon à pouvoir surveiller et gérer toutes les pertes de polluants (par exemple en utilisant des cuvettes de rétention et des barrages flottants pour le travail dans un dock flottant, en planifiant le travail pour minimiser les pertes de polluants, etc.). Les meilleures pratiques suggèrent qu'un recyclage complet devrait être entrepris en cale sèche, ou dans une zone permettant de recueillir tous les déchets liquides/solides (par exemple carburant/pétrole/eau/eau de cale/ballast/etc.) ;
- o que l'environnement local est surveillé à intervalles réguliers pour atténuer les effets de la pollution. Un programme de surveillance est nécessaire pour :
- les sols/la nappe phréatique ;
 - l'eau de mer/les sédiments ;
 - l'air, le bruit, les vibrations.
- o qu'elle a mis en place des contrôles et des procédures de gestion.

Opérations

L'installation fournira des informations détaillées sur les méthodes et procédures utilisées, et sur l'ordre dans lequel se déroulera le processus de recyclage du navire, y compris le travail qui sera réalisé avant l'arrivée du navire dans l'installation et après son arrivée. Ces aspects devraient refléter

les pratiques recommandées dans les Directives de l'OIT, de l'OMI et de la Convention de Bâle relatives au recyclage des navires.

- Cette installation est tenue d'indiquer en détail les éléments suivants dans un Plan de recyclage du navire ou dans un document similaire :
 - un planning indiquant l'ordre chronologique dans lequel le travail sera exécuté (OMI) ;
 - des informations détaillées sur l'aménagement de l'installation pour recevoir le flux de matières réglementées et réaliser le recyclage, y compris le flux de production de matières dangereuses/réglementées et l'implantation/l'aménagement de l'installation (OMI) ;
 - des informations détaillées sur les dispositions prises avec d'autres installations pour la manutention, le transport et le recyclage final /l'élimination finale de tous les déchets dans de bonnes conditions de sécurité ;
 - des procédures pas à pas à suivre durant l'exécution du recyclage des navires, y compris (OMI) :
 - des plans pour l'utilisation des cales sèches, des cales de halage, des cales de carénage flottantes ou d'une autre méthode ;
 - des procédures pour l'identification et l'étiquetage des matières dangereuses ;
 - des mesures à prendre pour garantir la stabilité et la solidité des structures durant le recyclage de la coque ;
 - des procédures pour le recyclage final des coques immergées ;
 - des mesures à prendre pour empêcher la coque d'être inondée/de couler ;
 - des mesures à prendre pour empêcher le laitier ou d'autres contaminants de pénétrer dans l'eau ;
 - le nettoyage des réservoirs et des fonds de cales avant le recyclage ;
 - le travail sur les tuyauteries et les raccords (pour le découpage et non pas pour le brûlage).
 - les procédures à utiliser pour immobiliser le navire par gros temps (OMI) ;
 - les procédures à suivre pour le nettoyage et la notification à la suite de déversements accidentels (OMI).
- L'installation est tenue d'avoir en place des procédures pour le travail à haute température, le découpage et la pénétration dans des espaces fermés à bord de navires, y compris (OMI) :
 - la certification « Dégazé pour le travail à haute température », conduite par un organisme compétent et approprié ;
 - la surveillance continue des espaces fermés ;
 - la ventilation continue des réservoirs et des compartiments ;
 - le nettoyage des réservoirs et des compartiments de pétrole ou de carburant avant le commencement du travail à haute température ;

- o la conduite d'analyses dans les compartiments pour détecter la présence éventuelle de toxines, de matières corrosives, de matières irritantes et de vapeurs inflammables avant que les ouvriers ne pénètrent dans les compartiments et ne commencent le découpage et le travail à haute température.

PROPRIÉTAIRE DU NAVIRE

Conception et construction des navires

Le propriétaire du navire :

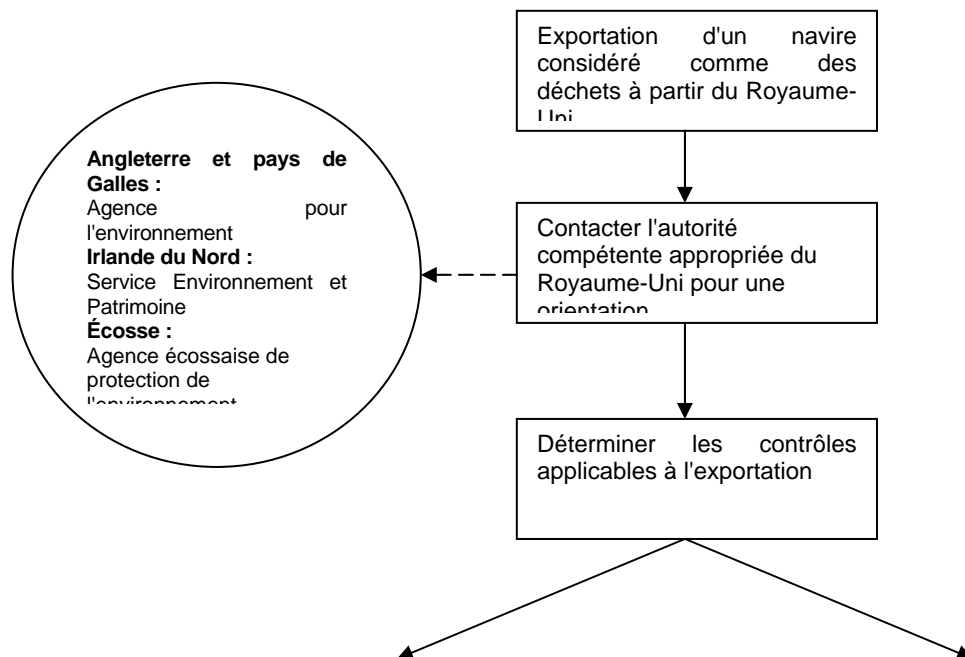
- se conformera aux critères stipulés par les Directives de l'OMI ou d'autres normes pertinentes, y compris :
 - la minimisation des matières dangereuses utilisées dans la construction des nouveaux navires ;
 - la minimisation des matières potentiellement dangereuses utilisées dans la construction des nouveaux navires ;
 - la conception des navires/de l'équipement de façon à faciliter le recyclage et l'enlèvement des déchets dangereux ;
 - la préparation d'un Passeport vert ;
 - la minimisation de la production de déchets.

Élimination

- Le propriétaire du navire devrait veiller à la transparence dans toutes les phases du processus de recyclage :
 - annonce de l'intention de vendre un navire ;
 - processus d'appel d'offres/de soumission (y compris la confirmation de la conformité de l'installation aux normes minimales concernant l'environnement, la santé et la sécurité) ;
 - négociation et modalités essentielles ;
 - préparation des documents (contrats, compromis de vente, et protocoles d'accord entre le propriétaire et l'installation) ;
 - nettoyage préalable (certificat « Prêt pour le recyclage ») ;
 - livraison/démantèlement du navire.
- Le propriétaire du navire devrait sélectionner une installation conforme aux normes minimales concernant l'environnement, la santé et la sécurité qui sont exigées des installations de recyclage. Les meilleures pratiques suggèrent d'adhérer aux Directives OMI/OIT/Convention de Bâle à tous les stades du recyclage ;
- le propriétaire du navire devrait prendre des dispositions pour des contrôles de l'installation afin de vérifier les normes, et pour des visites du chantier (si nécessaire) ;
- le cas échéant, le propriétaire du navire devrait posséder un certificat « Prêt pour le recyclage », indiquant que toutes les matières dangereuses à bord du navire ont été soit retirées, soit signalées à l'installation de recyclage ;
- le propriétaire du navire devrait présenter une version actualisée du Passeport vert du navire à l'installation de recyclage ;

- le propriétaire du navire devrait avoir reçu un contrat, un compromis de vente et un Plan de recyclage du navire (délivrés par l'installation de recyclage) avant l'expédition du navire à l'installation.

ANNEXE II - EXPORTATIONS DE DÉCHETS : ARBRE DE PRISE DES DÉCISIONS



Il ne convient pas de classer le navire parmi les déchets de la Liste verte		Le navire est classé à juste titre parmi les déchets de la Liste verte	
UE/OCDE	Non membres de l'OCDE	UE/OCDE	Non membres de l'OCDE
L'exportation est soumise à des contrôles par notification, et il faut obtenir le consentement des autorités compétentes avant l'exportation.	L'exportation est interdite.	L'exportation est soumise à des « contrôles commerciaux » – les contrôles par notification ne s'appliquent pas. Il est obligatoire de fournir les informations selon l'Article 11 si le navire est destiné à l'UE.	Les contrôles varient d'un pays à l'autre – les contrôles par notification peuvent s'appliquer ou non, ou bien l'exportation peut être interdite. Vérifier les Règlements relatifs à la Liste verte ¹⁹ pour déterminer quels sont les contrôles imposés par le pays de destination.

Quand les contrôles par notification s'appliquent, il faut impérativement consulter une autorité compétente d'expédition du Royaume-Uni avant de commencer toute expédition de navires considérés comme des déchets, car les exigences relatives aux mouvements transfrontières de déchets sont complexes. Ces exigences sont néanmoins récapitulées ci-dessous :

1. Remplir les documents de notification (disponibles auprès des autorités compétentes du Royaume-Uni) – ces documents doivent fournir des informations détaillées sur les déchets à transférer, sur le mode de transfert de ceux-ci, ainsi que sur les opérations et l'installation qui sont proposées pour la récupération ;

présenter les documents de notification remplis et tous les documents nécessaires à l'appui à l'autorité compétente d'expédition ;

2. s'assurer que toutes les permissions nécessaires (consentements) sont en place, délivrées par les autorités compétentes d'expédition, de destination et (le cas échéant) de transit, et qu'une garantie financière est en place avant de commencer l'exportation.

¹⁹ Règlement (CE) n° 1420/1999 du Conseil et Règlement (CE) n° 1547/1999 de la Commission (tel que modifié), disponibles à : <http://europa.eu.int/comm/trade/issues/global/environment/waste.htm> On prévoit de remplacer ces Règlements par un seul Règlement de la Commission en 2007. Pour un complément d'information, contacter une autorité compétente du Royaume-Uni.