



BC



CONVENTION DE BALE

UNEP/CHW/OEWG/5/2/Add.1

Distr. : Générale
6 février 2006

Français
Original : Anglais

Groupe de travail à composition non limitée de la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination
Cinquième réunion
Genève, 3-7 avril 2006

Point 4 a) iv) a) et b) de l'ordre du jour provisoire^{*}
Application des décisions adoptées par la Conférence des Parties à sa septième réunion : Rapport du Groupe de travail à composition non limitée sur :
Le démantèlement des navires :
Le Groupe de travail mixte de l'Organisation internationale du Travail, de l'Organisation maritime internationale et de la Convention de Bâle, sur la mise au rebut des navires :
La Gestion écologiquement rationnelle du démantèlement des navires

Démantèlement des navires : Groupe de travail mixte de l'Organisation internationale du Travail, de l'Organisation maritime internationale et de la Convention de Bâle sur la mise au rebut des navires et la gestion écologiquement rationnelle du démantèlement des navires

Note du secrétariat

I. Mise en œuvre

1. La deuxième réunion du Groupe de travail mixte s'est tenue du 12 au 14 décembre 2005 à l'Office des Nations Unies à Genève. Le rapport de la réunion¹, tel qu'adopté par le Groupe de travail mixte, est reproduit à l'annexe de la présente note.
2. Lors de cette réunion, le représentant de l'Organisation maritime internationale (OMI) a informé le Groupe de travail mixte que l'Assemblée de l'OMI, à sa vingt-quatrième session, avait adopté une résolution² demandant au Comité de la protection du milieu marin d'élaborer un instrument juridiquement contraignant sur le recyclage des navires. Une proposition présentée par la

* UNEP/CHW/OEWG/5/1.

¹ ILO/IMO/BC WG 2/11.

² Résolution A.981 (24) de l'OMI.

K0650397

210306

Norvège concernant le projet de nouvel instrument juridiquement contraignant portant sur le recyclage sans danger et écologiquement rationnel des navires a alors été remise au Groupe de travail mixte pour qu'il la soumette à l'examen du Comité de la protection du milieu marin à sa cinquante quatrième session, qui aura lieu en mars 2006. Le débat qui s'en est suivi au sein du Groupe de travail mixte a principalement porté sur le projet d'instrument.

3. Le Groupe de travail mixte a examiné, entre autres, les points suivants :
 - a) Objectifs et priorités d'ensemble pour le Groupe de travail mixte en ce qui concerne la mise au rebut des navires;
 - b) Programmes de travail des organes pertinents de l'Organisation internationale du Travail (OIT), de l'OMI et de la Conférence des Parties à la Convention de Bâle concernant la question de la mise au rebut des navires;
 - c) Promotion de la mise en œuvre des directives sur le démantèlement des navires;
 - d) Examen des directives de l'OIT, de l'OMI et de la Convention de Bâle sur la mise au rebut des navires;
 - e) Activités communes dans le domaine de la coopération technique;
 - f) Approche coordonnée de tous les aspects pertinents de la mise au rebut des navires.
4. Dans le rapport reproduit en annexe à la présente note figurent les résultats auxquels ont abouti ces débats.
5. Le Groupe de travail mixte a également examiné des questions qui pourraient être inscrites à son futur programme de travail et qui sont esquissées au paragraphe 10.2 de son rapport.

II. Mesure proposée

6. Le Groupe de travail à composition non limitée pourrait souhaiter adopter une décision libellée comme suit :

Le Groupe de travail à composition non limitée

1. *Se félicite* des mesures prises en vue de l'élaboration d'un instrument juridiquement contraignant portant sur le recyclage sans danger et écologiquement rationnel des navires;
2. *Encourage* les Parties à participer activement à l'examen par le Comité de la protection du milieu marin d'un projet de texte concernant un nouvel instrument juridiquement contraignant visant à assurer le recyclage sans danger et écologiquement rationnel des navires, y compris, mais pas seulement, des propositions de dispositions relatives aux préparatifs précédant le recyclage des navires, aux conditions que doivent satisfaire les installations de recyclage des navires et à l'obligation de faire rapport;
3. *Invite*, conformément à la recommandation du Groupe de travail mixte qui figure dans le rapport sur les travaux de sa deuxième réunion, les Parties et autres intéressés à fournir des informations au secrétariat, qui seront diffusées auprès de l'Organisation internationale du Travail et de l'Organisation maritime internationale, sur toute activité de coopération technique ou d'autres initiatives pertinentes déjà engagées ou prévues de façon que ces activités puissent être prises en compte par les futurs programmes de coopération technique des trois organisations;
4. *Prie* le secrétariat de suivre l'élaboration par le Comité de la protection du milieu marin du projet de texte portant sur un instrument juridiquement contraignant visant à assurer un recyclage sans danger et écologiquement rationnel des navires et de faire rapport à ce sujet à la Conférence des Parties à sa huitième réunion;
5. *Invite instamment* les Parties à élaborer des propositions portant sur les conséquences potentiellement dangereuses du démantèlement des navires sur la santé humaine et l'environnement à court et moyen termes.

ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE



OMI

F

COMITÉ DE LA PROTECTION
DU MILIEU MARIN
54ème session
Point 3 de l'ordre du jour

MEPC 54/3/2
16 décembre 2005
Original: ANGLAIS

RECYCLAGE DES NAVIRES

Rapport de la deuxième session du Groupe de travail mixte OIT/OMI/CB sur la mise au rebut des navires (12 – 14 décembre 2005)

Note du Secrétariat

RÉSUMÉ

Résumé analytique:	Le présent document contient le rapport de la deuxième session du Groupe de travail mixte OIT/OMI/CB sur la mise au rebut des navires, qui s'est tenue du 12 au 14 décembre 2005.
Mesures à prendre:	Paragraphes 3 et 4
Document de référence:	ILO/IMO/BC WG 2/11

1 Dans le présent document, l'attention du Comité est appelée sur les résultats de la deuxième session du Groupe de travail mixte OIT/OMI/CB sur la mise au rebut des navires (ci-après dénommé "Groupe de travail mixte"), qui s'est tenue à Genève, sous les auspices de la Convention de Bâle, du 12 au 14 décembre 2005, sous la présidence de M.Roy Watkinson (Royaume-Uni).

2 Le rapport de la réunion, diffusé sous la cote ILO/IMO/BC WG 2/11 par le Secrétariat de la Convention de Bâle, est joint en annexe au présent document.

Mesures que le Comité est invité à prendre

3 Le Comité est invité à prendre note du rapport du Groupe de travail mixte et à formuler les observations et recommandations qu'il pourrait juger appropriées.

4 En particulier, le Comité est invité à :

- .1 noter les résultats de l'examen, par le Groupe de travail mixte, de son projet de règlement intérieur (paragraphe 2.20*);
- .2 noter les avis du Groupe de travail mixte sur le projet de nouvel instrument ayant force obligatoire sur le recyclage des navires, soumis par la Norvège au MEPC 54, qui avait aussi été présenté au Groupe de travail mixte sous couvert du document ILO/IMO/BC WG 2/INF.1 (paragraphes 4.11 à 4.17);
- .3 noter les avis exprimés au sein du Groupe de travail mixte sur la question de la promotion de l'application des Directives sur le démantèlement des navires (paragraphes 5.1 à 5.5);

* Toutes les références renvoient aux paragraphes et aux annexes du rapport du Groupe de travail mixte.

- 4 examiner le point de vue du Groupe de travail mixte selon lequel l'analyse et les recommandations figurant dans le rapport du Groupe de travail intersessions sur la comparaison des Directives de l'OIT, de l'OMI et de la Convention de Bâle sur le démantèlement des navires (ILO/IMO/BC WG 2/6) devraient être prises en considération, le cas échéant, lors de l'élaboration à l'OMI de prescriptions obligatoires sur le recyclage des navires, et prendre les décisions qu'il jugera appropriées (paragraphe 6.3 et annexe 2);
- 5 noter les avis, en général, du Groupe de travail mixte sur les activités communes dans le domaine de la coopération technique (paragraphe 7.1 à 7.10) et, en particulier, examiner sa recommandation selon laquelle chacune des trois institutions devrait inviter les deux autres à participer aux ateliers ou aux séminaires qu'elle organise, et prendre les décisions qu'il jugera appropriées (paragraphe 7.10.1);
- 6 examiner la recommandation du Groupe de travail mixte selon laquelle chacune des trois institutions devrait inscrire au programme de ses activités une section contenant des informations sur les Directives des deux autres, et prendre les décisions qu'il jugera appropriées (paragraphe 7.10.2);
- 7 examiner la recommandation du Groupe de travail mixte selon laquelle les Secrétariats des trois institutions devraient s'employer à renforcer la concertation et la coopération dans l'organisation de ces activités (paragraphe 7.10.3);
- 8 examiner l'avis du Groupe de travail mixte sur la question du délaissement des navires à terre ou dans les ports, selon lequel les résultats de l'examen de cette question par d'autres institutions devraient être examinés par le Groupe (paragraphe 4.5, 4.6 et 8.1 à 8.3);
- 9 examiner l'avis du Groupe de travail mixte concernant le document relatif à la gestion écologiquement rationnelle (ILO/IMO/BC/WG 2/8), selon lequel les principes énoncés dans ce document pourraient contribuer utilement à l'élaboration par l'OMI d'un instrument obligatoire sur le recyclage des navires, et prendre les décisions qu'il jugera appropriées (paragraphe 8.6 et annexe 3);
- .10 examiner la décision du Groupe de travail mixte selon laquelle tout système de notification mis au point à l'OMI aux fins du recyclage des navires devrait prendre en considération les circonstances particulières du recyclage et les objectifs devant être atteints par ce système, par exemple, faire en sorte que le démantèlement soit effectué de manière écologiquement rationnelle, et prendre les décisions qu'il jugera appropriées (paragraphe 8.13);
- .11 examiner la recommandation du Groupe de travail mixte selon laquelle l'expérience en matière de consentement préalable donné en connaissance de cause, défini en vertu de la Convention de Bâle et d'autres systèmes de notification existants, devrait être prise en considération dans l'établissement, à l'OMI, d'un système de notification qui fasse partie d'un instrument obligatoire sur le recyclage des navires (paragraphe 8.13 et annexe 4);
- .12 noter l'avis du Groupe de travail mixte sur le nettoyage préalable et la préparation des navires, et sur le rôle de ces tâches dans le cadre d'opérations de démantèlement effectuées dans le respect de l'environnement (paragraphe 8.18 à 8.22);
- .13 noter l'avis du Groupe de travail mixte concernant la question d'une éventuelle réunion à venir du Groupe, et prendre les décisions qu'il jugera appropriées (paragraphe 9.3); et
- .14 noter l'avis du Groupe de travail mixte concernant ses objectifs et son programme de travail futur, et prendre les décisions qu'il jugera appropriées (paragraphe 10.1 et 10.2).

ANNEXE

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL MIXTE

1 OUVERTURE DE LA SESSION, ÉLECTION DU PRÉSIDENT ET ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR**Ouverture de la session**

1.1 Le Groupe de travail mixte OIT/OMI/CB sur le démantèlement des navires, ci-après dénommé "Groupe de travail mixte" ou "Groupe", a tenu sa deuxième session du 12 au 14 décembre 2005 à l'Office des Nations Unies à Genève. Sa première session avait eu lieu du 15 au 17 février 2005 au Siège de l'Organisation maritime internationale (OMI). La liste des participants figure à l'annexe 1.

1.2 Mme Sachiko Kuwabara-Yamamoto, Secrétaire exécutive du Secrétariat de la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, a souhaité la bienvenue aux participants au nom des Secrétariats de l'OMI, de l'OIT et de la Convention de Bâle. Elle a remercié le Royaume-Uni du concours financier qu'il a apporté à l'organisation de cette réunion.

1.3 Mme Kuwabara-Yamamoto a noté que le recyclage des navires était une préoccupation prioritaire de la communauté internationale, les risques constitués par l'industrie du démantèlement des navires faisant l'objet d'un débat très animé. À la lumière des conclusions du Sommet mondial de 2005, elle a fait remarquer que la détermination des trois institutions traitant des risques que fait peser la procédure de démantèlement des navires sur l'environnement, ainsi que sur la sécurité et l'hygiène du travail, pourrait assurer la pérennité de ce secteur d'activité et contribuer au développement durable.

1.4 Mme Kuwabara-Yamamoto a rappelé aux représentants que le Groupe de travail mixte avait été chargé d'examiner les programmes de travail respectifs des institutions en vue d'éviter les chevauchements d'activités, de responsabilités et de compétences, de recenser les besoins ultérieurs et de faciliter l'échange de vues, afin de garantir une démarche concertée en matière de démantèlement des navires. Le Groupe de travail mixte était également chargé de formuler et de présenter aux organes des trois institutions des recommandations et toute autre information appropriée sur les questions pertinentes.

1.5 Mentionnant les questions abordées à la première session du Groupe de travail mixte, et rappelant les progrès substantiels réalisés à ladite session, Mme Kuwabara-Yamamoto a fait observer qu'il serait demandé aux représentants d'examiner plus avant bon nombre de ces questions.

1.6 Mme Kuwabara-Yamamoto a en outre insisté sur les nouveaux points inscrits à l'ordre du jour de la présente session, en particulier les notions de gestion écologiquement rationnelle et de consentement préalable donné en connaissance de cause, les moyens de promouvoir la sécurité et la santé au travail, le démantèlement des navires selon des méthodes écologiquement rationnelles, ainsi que les principes élémentaires d'un mécanisme de contrôle applicable. Elle a souligné l'importance de ces questions lorsqu'il s'agit de faire en sorte que le démantèlement des navires soit effectué dans le respect de l'environnement.

1.7 Faisant allusion à la résolution récente de l'Assemblée de l'OMI, dans laquelle il était demandé d'élaborer un nouvel instrument ayant force obligatoire sur le recyclage des navires, Mme Kuwabara-Yamamoto a invité les représentants à prendre note du projet de proposition d'un nouvel instrument ayant force obligatoire établi par la Norvège, en vue de le soumettre à la cinquante-quatrième session du Comité de la protection du milieu marin (MEPC), dont un exemplaire leur avait été distribué, et à en tenir compte lors de l'examen des questions susmentionnées. Elle a indiqué que cette instance pourrait constituer une occasion appréciable d'échanger des avis et des expériences, en vue de formuler, éventuellement, des recommandations aux organes compétents des trois institutions, y compris à propos du nouvel instrument ayant force obligatoire.

1.8 En conclusion, Mme Kuwabara-Yamamoto a évoqué le Sommet mondial, qui avait reconnu la contribution des organisations non gouvernementales, de la société civile, du secteur privé et des autres parties prenantes aux efforts pour le développement menés à l'échelle nationale.

1.9 Dans ses observations liminaires, M. Paul Bailey, spécialiste technique principal du Département du dialogue social et des activités sectorielles de l'OIT, a remercié Mme Kuwabara-Yamamoto de sa déclaration d'ouverture. Il a souligné les aspects de la sécurité et de la santé au travail associés au démantèlement des navires. Il a brièvement évoqué la structure tripartite de l'OIT, comprenant des représentants des gouvernements, des employeurs et des travailleurs, en déclarant que cette structure garantissait l'adoption de normes durables, les trois parties les approuvant par consensus.

1.10 M. Bailey a souligné que tous les risques majeurs existaient dans les installations de démantèlement des navires. Rappelant en outre que le travailleur était principalement la personne exposée à ces risques, il a affirmé que l'amélioration de la formation et de la protection des travailleurs constituait le principal outil de prévention et de lutte contre les catastrophes écologiques.

1.11 M. Bailey a salué l'initiative prise par l'OMI pour établir un instrument ayant force obligatoire sur le recyclage des navires de manière sûre et écologiquement rationnelle. Il a aussi demandé que toutes les dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail soient compatibles avec les principes généraux établis par l'OIT.

1.12 Il a informé les représentants que, bien que la question du délaissement des navires constituait un autre défi important à relever, il était aussi important de noter que la situation des gens de mer abandonnés était également traitée au sein d'un autre groupe de travail. M. Bailey a conclu en proposant de citer, à titre d'exemples de bonne pratique, les nombreux instruments internationaux de l'OIT, tels que le texte révisé du *Recueil révisé de directives pratiques sur la sécurité et la santé dans l'industrie du fer et de l'acier*.

1.13 Dans ses observations liminaires formulées au nom du Secrétariat de l'OMI, M. Javier Llorens, fonctionnaire technique principal de l'OMI, a remercié Mme Kuwabara-Yamamoto de sa déclaration d'ouverture. Il a précisé que la première session du Groupe avait été une réussite, mais qu'il restait encore beaucoup à faire.

1.14 M. Llorens a annoncé que le MEPC avait fait siennes les recommandations de la première session du Groupe de travail mixte, approuvé une circulaire (MEPC/Circ.466) sur l'application des directives de l'OMI et publié une autre circulaire (MEPC/Circ.467) pour inviter les autorités compétentes des États pratiquant le recyclage et toutes les parties prenantes à communiquer à l'OMI des informations sur toute expérience qui aurait pu être acquise dans la mise en œuvre des Directives de l'OMI sur le recyclage des navires.

1.15 Par ailleurs, M. Llorens a informé le Groupe de travail mixte que l'Assemblée de l'OMI avait adopté la résolution A.981(24), par laquelle elle demandait au MEPC d'élaborer un nouvel instrument ayant force obligatoire sur le recyclage des navires, qui devrait réglementer ledit recyclage, notamment la construction, l'exploitation et la préparation des navires, de manière à en faciliter le recyclage sûr et écologiquement rationnel, à garantir que le recyclage se déroule dans ces conditions et à assurer la création d'un mécanisme d'exécution approprié à cet égard. M. Llorens a ajouté que l'Assemblée de l'OMI avait demandé que le projet d'instrument soit achevé suffisamment tôt pour pouvoir être examiné et adopté au cours de l'exercice biennal 2008-2009. Il a invité les représentants à examiner la proposition concernant un nouvel instrument ayant force obligatoire, présentée par la Norvège.

1.16 Enfin, M. Llorens a noté que, dans sa résolution A.980(24), l'Assemblée de l'OMI avait adopté des amendements aux Directives de l'OMI sur le recyclage des navires. Il a insisté sur les amendements relatifs notamment à la définition du terme "navire", sur les responsabilités incombant aux États pratiquant le recyclage eu égard à l'état des navires acquis à cette fin et sur le respect des prescriptions appropriées en matière de sécurité et de santé au travail. Les dispositions concernant les responsabilités des propriétaires de navires sont explicitées dans les Directives modifiées.

Élection du Président

1.17 M. Roy Watkinson (Royaume-Uni) a été élu Président du Groupe de travail mixte.

Adoption de l'ordre du jour

1.18 Le Président a proposé que les points 3 et 10 soient examinés conjointement, car ils portaient tous deux sur le programme de travail et les priorités du Groupe de travail mixte. Il a en outre estimé que ces points pourraient être examinés de manière plus pertinente une fois que le Groupe se serait penché sur un grand nombre de questions de fond inscrites à l'ordre du jour. Le Groupe de travail mixte s'est rallié à cette proposition.

1.19 Le représentant de Greenpeace International a proposé que la réunion aborde la question de la promotion de la mise en œuvre des instruments existants sur le démantèlement des navires.

1.20 Le Président a relevé que la question des mesures "immédiates" ou "provisoi res" pourrait être soulevée lors de l'examen du point 4 ou du point 8 de l'ordre du jour.

1.21 Le Groupe de travail mixte a adopté l'ordre du jour provisoire tel que figurant dans le document ILO/IMO/BC WG 2/1.

2 ADOPTION DU RÈGLEMENT INTÉRIEUR

2.1 Le Président a invité le Secrétariat à présenter ce point de l'ordre du jour. Mme Donata Rugarabamu a rappelé le paragraphe 1.30 du rapport de la première session du Groupe de travail mixte, qui précisait que le Groupe de travail mixte était convenu d'appliquer le projet de règlement intérieur à titre provisoire durant ladite session, que les délégations avaient été invitées à soumettre à la deuxième session du Groupe de travail, par écrit, toute proposition éventuelle d'amendements au règlement intérieur, que les conclusions et le rapport du Groupe de travail mixte seraient normalement adoptés par consensus et qu'il ne serait procédé à un scrutin que lorsque ce consensus ferait défaut. Mme Rugarabamu a indiqué qu'aucune proposition écrite n'avait été reçue durant l'intersession.

2.2 Le Groupe de travail mixte est convenu de continuer d'appliquer le projet de règlement intérieur à titre provisoire, sans l'adopter, ainsi qu'il l'avait fait à sa première session.

3 OBJECTIFS ET PRIORITÉS D'ENSEMBLE POUR LE GROUPE DE TRAVAIL MIXTE

3.1 Le Groupe de travail mixte a décidé de reporter l'examen de ce point à celui du point 10.

4 PROGRAMMES DE TRAVAIL DES ORGANES PERTINENTS DE L'OIT, DE L'OMI ET DE LA CONFÉRENCE DES PARTIES À LA CONVENTION DE BÂLE SUR LA QUESTION DU DÉMANTÈLEMENT DES NAVIRES

4.1 Le représentant du Secrétariat de l'OMI a présenté le document ILO/IMO/BC WG 2/4, qui contenait des informations sur le programme de travail du MEPC concernant la question du recyclage des navires.

4.2 Il a rappelé que le MEPC avait tenu sa cinquante-troisième session du 18 au 22 juillet 2005 et que le rapport de ladite session avait été distribué sous la cote MEPC 53/24. Une réunion intersessions du Groupe de travail sur le recyclage des navires avait eu lieu du 13 au 15 juillet 2005, dont le rapport avait été présenté au MEPC 53 (document MEPC 53/WP.2).

4.3 Il a également indiqué que le MEPC 53 avait pris la décision importante de demander à l'Assemblée de l'OMI d'adopter, à sa vingt-quatrième session, une résolution prévoyant l'élaboration d'un instrument ayant force obligatoire sur le recyclage des navires.

4.4 Il a ensuite indiqué au Groupe que le MEPC 53 avait approuvé un certain nombre d'amendements aux Directives de l'OMI sur le recyclage des navires. Ces amendements ont été adoptés au début de ce mois par une résolution de l'Assemblée de l'OMI.

4.5 Enfin, il a noté que le MEPC 53 avait invité la vingt-septième Réunion consultative des Parties contractantes à la Convention de Londres de 1972 et le Comité juridique de l'OMI à examiner la question du délaissement des navires à terre ou dans les ports. Le Comité juridique de l'OMI se penchera sur cette question à sa quatre-vingt-onzième session, en avril 2006.

4.6 Le représentant du Secrétariat de l'OMI a exposé les résultats de la vingt-septième Réunion consultative des Parties contractantes à la Convention de Londres de 1972, qui s'était penchée sur les dispositions contenues dans différents instruments juridiques et diverses directives de l'OMI relatives au délaissement des navires. La Réunion consultative avait approuvé la situation générale présentée par le Secrétariat de l'OMI, contenue dans le document ILO/IMO/BC WG 1/2/2, qui avait été examiné par la première session du Groupe, concernant les possibilités d'application des instruments juridiques de l'OMI au délaissement des navires eu égard au champ d'application de la Convention de Londres.

4.7 Mentionnant le document ILO/IMO/BC WG 2/4/1, M. Paul Bailey a indiqué aux représentants qu'il s'agissait de la liste des activités de l'OIT, et a précisé que l'OIT avait été invitée à participer à un certain nombre de conférences internationales, ce qui témoignait du haut degré d'intérêt que cette question suscitait dans le monde entier. Il a confirmé que l'OIT avait publié des versions de ses directives en bengali et en hindi, et produit une version en chinois sur CD-ROM, et qu'elle était en train d'établir un document sur papier de cette version, ainsi qu'une version en langue ourdou et en langue turque. Il a entrepris de donner un bref aperçu des programmes décrits dans le document ILO/IMO/BC WG 2/4/1, en précisant que ses collègues indiens compléteraient vraisemblablement ces observations.

4.8 La représentante du Secrétariat de la Convention de Bâle a ensuite fait rapport sur les travaux des organes compétents de la Convention de Bâle sur la question du démantèlement des navires. Elle a déclaré que le Groupe de travail à composition non limitée de la Convention de Bâle avait, à sa quatrième session tenue en juillet 2005, adopté trois décisions, en vertu du mandat octroyé par la Conférence des Parties, dont il est question dans le document IMO/ILO/BC WG 2/4/2. Elle a appelé en particulier l'attention du Groupe sur les considérations suivantes :

- .1 le Groupe de travail à composition non limitée avait fait siens les décisions et le programme de travail du Groupe de travail mixte;
- .2 le Groupe de travail à composition non limitée avait sollicité les observations des parties prenantes sur les aspects pratiques, juridiques et techniques du démantèlement des navires. Certaines observations reçues avaient été présentées au Groupe, dans un document portant la cote ILO/IMO/BC WG 2/8/3, ainsi que l'avait demandé le Groupe de travail à composition non limitée. Ce document est aussi appelé à être présenté à la cinquième session du Groupe de travail à composition non limitée, qui doit se tenir en avril 2006, pour lui permettre d'élaborer des recommandations destinées à la huitième Réunion de la Conférence des Parties, qui doit avoir lieu en novembre 2006;
- .3 un questionnaire avait été adressé aux Parties pour les inviter à faire part de leurs vues sur la question du délaissement des navires. Un état récapitulatif des réponses, qui avait été distribué sous la cote ILO/IMO/BC WG 2/8/1, avait fait apparaître que cette question était présente à l'esprit des Parties; toutefois, cette question avait donné lieu à des avis et à des principes divers. Il n'y avait pas de manière particulière d'aborder cette question.

4.9 Le Groupe de travail mixte s'est félicité des tâches entreprises par les trois institutions, et a noté que d'autres institutions menaient elles aussi des activités pertinentes.

4.10 La délégation norvégienne avait été invitée à présenter un aperçu de sa proposition concernant un nouvel instrument ayant force obligatoire sur le recyclage des navires, qui avait été intégré au document IMO/ILO/BC WG 2/INF.1, soumis à la cinquante quatrième session du MEPC aux fins d'examen.

4.11 Le représentant de la Norvège a fait observer que sa proposition était étroitement liée à de nombreuses questions soulevées au titre des points 6 et 8 de l'ordre du jour, et a indiqué que, lorsque le Groupe commencerait ses délibérations sur ces questions, il ferait à nouveau référence à la proposition. Le représentant a précisé qu'il s'agissait d'un avant-projet, compte tenu des résultats des travaux du MEPC 53, ainsi que des directives pertinentes de la Convention de Bâle et de l'OIT. Il a fait savoir aux représentants que, dans le document, il était proposé d'adopter un nouvel instrument indépendant sur le recyclage des navires. Lors même qu'il était difficile à ce stade d'entrer dans les détails et que les dispositions proposées n'avaient pas toutes été parachevées, le représentant a déclaré que la proposition prévoyait un mécanisme d'exécution, un mécanisme de notification et des prescriptions applicables aux navires et aux installations de recyclage.

4.12 Plusieurs délégations ont félicité la Norvège des travaux entrepris par elle pour élaborer la proposition concernant un instrument ayant force obligatoire sur le recyclage des navires. Cependant, certaines délégations ont relevé qu'il leur faudrait encore du temps pour étudier la proposition, mais qu'elles attendaient avec intérêt de l'examiner en détail à l'occasion du MEPC 54. Le Groupe de travail mixte a salué l'élaboration d'un instrument ayant force obligatoire qui garantirait un meilleur respect des normes et permettrait de définir des règles du jeu.

4.13 Le représentant de Greenpeace International, mentionnant un nouveau rapport de la Fédération internationale des droits de l'homme (FIDH) et de Greenpeace International, a estimé que des milliers de travailleurs avaient péri ces vingt dernières années lors d'activités de démantèlement de navires, et il a souligné la nécessité pour le Groupe de travail mixte de prendre à la présente réunion des mesures immédiates pour prévenir les décès et la pollution et que, à la présente réunion, le Groupe de travail mixte devrait, à tout le moins, adresser une ferme recommandation aux organisations de tutelle et aux pays, afin qu'ils attachent une importance primordiale à l'application et à l'exécution immédiates des instruments existants.

4.14 La délégation des travailleurs de l'OIT a déclaré que les questions traitant de la sécurité et de la santé au travail dans les installations de recyclage des navires relevaient du mandat de l'OIT et que le texte des dispositions pertinentes du nouvel instrument ayant force obligatoire devrait être rédigé par le Secrétariat de l'OIT. Elle a également précisé que, si le Groupe de travail du MEPC recommandait d'apporter des modifications importantes à ce texte, celui-ci serait renvoyé au Groupe de travail mixte aux fins d'examen.

4.15 Un certain nombre de délégations, tout en reconnaissant l'importance d'un nouvel instrument ayant force obligatoire, ont fait observer qu'il faudrait un certain temps pour parachever et adopter le texte de cet instrument, et ont noté que les préoccupations relatives à la gestion écologiquement rationnelle du recyclage des navires et à la santé des travailleurs étaient des problèmes actuels qui devaient être réglés à court terme aussi bien qu'à long terme. Ces délégations ont noté que les instruments et directives existants sur ces questions pouvaient servir à régler les problèmes immédiats.

4.16 En réponse aux questions concernant la présentation de propositions et d'observations au MEPC 54, le représentant du Secrétariat de l'OMI a rappelé aux représentants que tous les Membres de l'OMI et toutes les délégations d'observateurs pouvaient et devraient assister aux sessions du MEPC pour examiner cette proposition, et que ces délégations pouvaient se composer d'experts spécialisés dans une grande variété de domaines. Il a confirmé que la date limite à respecter pour présenter au MEPC 54 tous les documents relatifs à l'ordre du jour qui comportaient six pages ou plus était de 13 semaines avant la réunion, à savoir le 16 décembre 2005, alors qu'elle était de neuf semaines avant la réunion, à savoir le 13 janvier 2006, pour les documents relatifs à des documents ou à des points de l'ordre du jour précédents qui comprenaient moins de six pages. Il a observé que le MEPC devrait se réunir en mars et en octobre 2006. Les parties intéressées auront donc suffisamment de temps d'ici là pour présenter des propositions ou participer aux délibérations.

4.17 La délégation norvégienne a exprimé le vœu que tous ceux qui possédaient des connaissances techniques appropriées contribuent à l'élaboration du projet d'instrument.

5 PROMOTION DE LA MISE EN ŒUVRE DES DIRECTIVES SUR LE DÉMANTÈLEMENT DES NAVIRES

5.1 Le Président a invité les secrétariats des trois institutions à faire le point des activités entreprises par elles au titre de la promotion de la mise en œuvre des directives. Il a été noté que, à sa première session, le Groupe de travail mixte avait formulé cinq recommandations sur cette question. Le Groupe était convenu :

- .1 d'inviter les États pratiquant le démantèlement des navires à diffuser les coordonnées des autorités compétentes chargées des questions ayant trait à la mise au rebut des navires;
- .2 que chaque organisation devrait veiller à créer un site Web facile à utiliser donnant des renseignements sur les questions ayant trait à la mise au rebut des navires et permettant d'accéder aux pages Web et aux directives des deux autres organisations;
- .3 que chaque organisation devrait envisager de faire traduire ses directives dans les langues de travail des principaux pays pratiquant le démantèlement des navires;
- .4 d'inviter les gouvernements et toutes les parties prenantes intéressées à communiquer le cas échéant des données aux trois organisations, sur toute expérience acquise lors de la mise en œuvre des directives; et
- .5 que la mise en œuvre des directives devrait également être favorisée dans le cadre d'activités communes dans le domaine de la coopération technique - question examinée au titre du point 5 de l'ordre du jour de ladite session.

5.2 Le Secrétariat commun a alors fait part aux représentants des éléments suivants :

- .1 le MEPC avait publié une circulaire pour demander aux États de communiquer les coordonnées du centre de liaison pour les questions ayant trait au recyclage des navires;
- .2 les trois secrétariats avaient créé des pages Web faciles à utiliser sur leur site Web respectif;
- .3 l'OIT disposait déjà de la traduction de ses directives dans les langues mentionnées au paragraphe 4.7. Le MEPC avait recommandé que la traduction des directives de l'OMI soit envisagée dans le cadre des activités d'assistance technique. La Convention de Bâle étudiait les moyens de traduire ses directives sur le démantèlement des navires;
- .4 le Secrétariat commun avait invité les parties à communiquer des données sur l'expérience acquise lors de la mise en œuvre de leurs directives;
- .5 la question de la promotion de l'application des trois séries de directives serait examinée sous le point 6 de l'ordre du jour.

5.3 La délégation danoise a informé les représentants qu'elle était en train de mettre au point une brochure contenant des orientations pratiques sur l'application des Directives de la Convention de Bâle, à l'intention des chantiers de recyclage.

5.4 Le représentant du Royaume-Uni a ensuite fait le point de l'action menée, dans le pays, sur la question du recyclage des navires, y compris sur la sensibilisation aux directives. Une stratégie de recyclage des navires au Royaume-Uni est en cours d'élaboration, qui définira la méthode de recyclage des navires appartenant au

gouvernement et dispensera des recommandations aux armateurs et aux installations de recyclage. En outre, des orientations sont en cours d'établissement pour ceux qui souhaiteraient recycler des navires au Royaume-Uni. La stratégie et les orientations seront accessibles au public en 2006.

5.5 La délégation de Greenpeace International a informé les représentants que la circulaire de l'OMI sur la délivrance de certificats de dégazage en vue du travail à chaud, bien qu'il s'agisse d'une initiative pertinente, ne saurait, à son avis, être considérée comme efficace, des accidents mortels ayant continué de survenir ces derniers mois, et a fait valoir que le respect des instruments existants aurait bien pu sauver des vies.

6 EXAMEN DES DIRECTIVES PERTINENTES DE L'OIT, DE L'OMI ET DE LA CONVENTION DE BÂLE SUR LE DÉMANTÈLEMENT DES NAVIRES

6.1 Abordant le point 6 de l'ordre du jour, le Président a relevé que le Groupe était saisi d'un document de fond qui avait été établi par un groupe de travail intersessions, lequel avait poursuivi la tâche entreprise lors de la première session du Groupe de travail mixte.

6.2 Un représentant de la délégation des États-Unis, qui avait fait partie du groupe intersessions, a présenté une vue d'ensemble du document. Il a répété que l'objectif avait consisté à définir les principaux terrains d'entente, ainsi que toute lacune, redondance ou ambiguïté qui auraient pu exister. Dans toute la mesure du possible, le Groupe avait tenté de déterminer les moyens pratiques d'appliquer les directives et de recenser toute lacune ou ambiguïté majeure, et avait recommandé des mesures permettant d'y remédier.

6.3 Le Groupe de travail mixte a examiné le rapport du Groupe de travail intersessions sur la comparaison des Directives de l'OIT, de l'OMI et de la Convention de Bâle sur le démantèlement des navires (document ILO/IMO/BC WG 2/6). Le document énumérait onze points principaux. Il faisait la synthèse des ambiguïtés et des lacunes. Lors de l'examen du document ILO/IMO/BC WG 2/6, le Groupe de travail mixte, conscient des priorités du MEPC telles qu'elles avaient été définies par la vingt-quatrième session de l'Assemblée de l'OMI, a estimé que l'analyse et les recommandations contenues dans ledit document devraient être prises en considération, le cas échéant, dans la définition des prescriptions obligatoires de l'OMI sur le recyclage des navires. En outre, le Groupe a estimé que les parties prenantes devraient étudier le document pour en obtenir les informations qui les aideraient à appliquer les trois séries de directives. Le document en question figure à l'annexe 2.

6.4 Lors de l'examen des différentes recommandations formulées dans le rapport, la délégation canadienne a fait observer que la lecture des paragraphes 86, 90, 106 et 108, dans lesquels il était fait mention des critères en fonction desquels un navire est déclaré "prêt au recyclage", donnait le sentiment que ces critères devraient être définis à une échelle internationale, pour faire en sorte que tous les navires soient tenus de satisfaire aux mêmes critères convenus en commun.

6.5 La délégation turque a noté que les mouvements transfrontières de déchets ne pouvaient avoir lieu que sur notification écrite préalable de l'État d'exportation à l'autorité compétente de l'État d'importation. Dans ces circonstances, la question de savoir si la responsabilité d'appliquer la "procédure de consentement préalable en connaissance de cause et de notification" incombe à l'État d'exportation ou à la société d'exportation pourrait être examinée lors des réunions du Groupe de travail mixte.

6.6 S'agissant de la question de la délégation turque concernant la responsabilité en matière d'application de la "procédure de consentement préalable en connaissance de cause et de notification", la délégation de l'association turque des compagnies de démantèlement des navires a prié le Groupe de travail mixte de se demander qui devrait être considéré comme État d'exportation et d'attribuer des responsabilités particulières à ces États, afin que soit appliquée efficacement ladite procédure.

7 ACTIVITÉS COMMUNES DANS LE DOMAINE DE LA COOPÉRATION TECHNIQUE

7.1 Le représentant du Secrétariat de l'OMI, en présentant le document ILO/IMO/BC WG 2/7, a déclaré qu'il avait été établi environ trois mois plus tôt. Il a souligné que le MEPC 53 avait souscrit aux avis du Groupe et décidé d'inviter le Comité de la coopération technique (TCC) à examiner les activités de coopération technique de l'Organisation. Confirmant que le TCC devait tenir sa prochaine réunion en juin 2006, il a annoncé que le Comité examinerait un programme mondial et régional visant à mobiliser des ressources afin de financer la mise en place ou le renforcement des capacités des pays en développement en vue de l'application des directives pertinentes sur le recyclage des navires.

7.2 Il a été indiqué au Groupe que, suite aux demandes du MEPC 53 et à l'assentiment du TCC 55, le Fonds international pour le recyclage des navires devrait être constitué dans un avenir proche.

7.3 Pour répondre à la question de savoir s'il existait des informations disponibles sur la manière dont le Fonds international pour le recyclage des navires fonctionnerait, posée par la délégation des travailleurs de l'OIT, le représentant du Secrétariat de l'OMI a informé le Groupe qu'il conviendrait de traiter de la question lorsque le Fonds serait constitué et ses ressources connues.

7.4 Il a en outre fait observer que l'atelier organisé par l'OMI à Izmir (Turquie) avait été couronné de succès. L'OMI envisageait d'organiser trois autres manifestations de cette nature et attendait avec intérêt toute proposition à cet égard. Prenant en considération des observations formulées antérieurement par une délégation, il a ajouté que la traduction des Directives de l'OMI dans les langues bengali, hindi et ourdou était également en cours.

7.5 Le représentant du Secrétariat de la Convention de Bâle a fait le point de ses activités en confirmant que la mise en place des capacités et l'assistance technique étaient une priorité pour la Convention de Bâle. Il s'est félicité de la tenue de l'atelier d'Izmir, qui avait été l'occasion pour les différentes parties prenantes d'échanger leurs avis et de débattre de questions dans un cadre non officiel.

7.6 Le représentant du Secrétariat de l'OIT, qui avait aussi participé à l'atelier d'Izmir, a vanté les mérites de cet atelier, et en particulier de la visite sur place. Il a invité les représentants à émettre des propositions concernant des manifestations et des thèmes à venir. Il a noté que la participation des trois secrétariats aux ateliers et à d'autres réunions était accueillie avec satisfaction, mais il a relevé qu'il n'était pas toujours commode de participer à ces manifestations.

7.7 De nombreuses délégations se sont félicitées de l'atelier de l'OMI à Izmir et ont préconisé l'organisation à l'avenir de manifestations pertinentes. Il a été noté que, à l'heure actuelle, de nombreuses activités étaient organisées sur la question du démantèlement des navires, et qu'il fallait que les trois institutions coopèrent entre elles et coordonnent leur action.

7.8 Le représentant de Greenpeace International a informé les représentants de la conclusion d'un débat concernant la constitution d'un fonds pour le démantèlement écologiquement rationnel, alimenté par les contributions des armateurs, qui avait eu lieu lors de la première session du Groupe de travail mixte, et a proposé d'examiner de manière plus approfondie, à la prochaine réunion du Groupe de travail mixte, les possibilités de créer ce fonds.

7.9 Un représentant de la délégation des travailleurs de l'OIT a fait observer qu'il faudrait reconnaître davantage la contribution, à ces manifestations, des groupes représentant les travailleurs.

7.10 Ayant pris en considération les informations communiquées sur les activités de coopération technique concernant le démantèlement des navires, mises en oeuvre ou prévues par les trois institutions, le Groupe de travail mixte a décidé :

- 1 de recommander que chaque organisation invite les deux autres à participer aux ateliers ou séminaires organisés par elles;
- 2 de recommander que chaque organisation intègre dans le programme de ses activités une partie contenant des informations sur les directives des deux autres;
- 3 de recommander que les secrétariats des trois organisations s'efforcent d'intensifier leur coopération et de mieux coordonner la planification de ces manifestations; et
- 4 d'inviter les gouvernements et les autres parties prenantes à communiquer des renseignements aux trois organisations sur toute activité de coopération technique ou toute autre initiative pertinente en cours ou prévue, afin qu'elles puissent en tenir compte dans leurs futurs programmes de coopération technique.

8 APPROCHE CONCERTÉE DE TOUS LES ASPECTS PERTINENTS DU DÉMANTÈLEMENT DES NAVIRES

a) Délaissement des navires à terre ou dans les ports

8.1 Le représentant du Secrétariat de la Convention de Bâle a présenté le document ILO/IMO/BC WG 2/8/1, qui contenait des informations communiquées par l'Argentine, le Brésil, le Brunéi, la Colombie, l'Estonie, l'Italie, le Panama et la Pologne, en réponse à un questionnaire sur le délaissement des navires à terre ou dans les ports, diffusé par le Groupe de travail à composition non limitée de la Convention de Bâle à sa quatrième session. Les documents soumis avaient été communiqués au Groupe de travail mixte, conformément aux instructions du Groupe de travail à composition non limitée, et les représentants étaient invités à les examiner lors des délibérations sur cette question.

Le représentant du Secrétariat a fait observer que, depuis l'établissement de ce document, des communications avaient été reçues du Costa Rica, de la Grèce, de l'Inde, de l'Indonésie et du Mexique. Celles-ci seraient intégrées dans le document qui serait soumis au Groupe de travail à composition non limitée, lors de sa cinquième session qui devait se tenir en avril 2006. Le représentant de la Convention de Bâle a fait savoir que les Parties prenantes avaient jusqu'au 10 janvier 2006 pour présenter des observations à soumettre à la cinquième session du Groupe de travail à composition non limitée pour examen.

8.2 Les délégations se sont brièvement demandé quelle instance se prêterait le mieux à l'examen de cette question importante, mais le Groupe n'est pas parvenu à une conclusion définitive à cet égard.

8.3 Enfin, le Groupe de travail mixte a noté les activités menées sur la question du délaissement des navires à terre ou dans les ports par le Groupe de travail à composition non limitée de la Convention de Bâle, et s'est dit intéressé par les conclusions de ces délibérations. Il a en outre noté que d'autres instances examinaient cette question et a recommandé qu'il devrait se pencher sur les résultats de leurs délibérations (voir aussi les paragraphes 4.5 et 4.6).

b) Notions telles que la gestion écologiquement rationnelle de l'environnement et le consentement préalable en connaissance de cause

8.4 En qualité de membre du Groupe de travail et de représentant du groupe des États d'Europe occidentale et autres États pour la Convention de Bâle, le Royaume-Uni a présenté le document ILO/IMO/BC WG 2/8 sur la gestion écologiquement rationnelle. Décrivant la teneur du document, la délégation a relevé qu'il recensait les principaux aspects de ce sujet dans le cadre du démantèlement des navires et qu'il indiquait la pratique en vigueur sur cette question au Royaume-Uni.

8.5 De nombreuses délégations ont accueilli avec satisfaction le document établi par le Royaume-Uni en déclarant qu'il était instructif et qu'il pouvait contribuer à améliorer la situation des installations de recyclage et être utile pour les travaux en cours sur l'établissement de prescriptions obligatoires.

8.6 S'agissant du document relatif à la gestion écologiquement rationnelle, le Groupe de travail mixte est convenu que les principes exposés dans le document du Royaume-Uni pourraient être utiles à l'OMI lors de l'établissement d'un instrument ayant force obligatoire sur le recyclage des navires et qu'ils pourraient servir d'autres fins le cas échéant. Le document figure à l'annexe 3.

8.7 En sa qualité de représentante du groupe des États d'Afrique pour la Convention de Bâle au Groupe de travail mixte, la délégation gambienne a noté que le document du Royaume-Uni pourrait contribuer utilement à l'élaboration d'un mécanisme visant à promouvoir la mise en œuvre conjointe des directives pertinentes.

8.8 La délégation de Greenpeace International a estimé qu'un nouvel instrument ayant force obligatoire devrait s'inspirer des instruments et normes existants afin que le nouveau régime de protection de la santé de l'homme et de l'environnement soit plus rigoureux et non pas plus laxiste.

Consentement préalable en connaissance de cause

8.9 Le Secrétariat de la Convention de Bâle a présenté la synthèse du document ILO/IMO/BC WG 2/8/2 sur le consentement préalable en connaissance de cause, en faisant observer qu'il exposait la procédure de la Convention de Bâle et établissait la comparaison avec le plan général d'un système de notification des navires destinés au recyclage, figurant dans le document MEPC 52/WP.8.

8.10 Il a été fait observer que, depuis que le MEPC 52 avait entrepris ses travaux sur le plan général d'un système de notification des navires destinés au recyclage et depuis l'établissement du document ILO/IMO/BC WG 2/8/2, l'Assemblée de l'OMI avait approuvé l'élaboration par le MEPC d'un nouvel instrument ayant force obligatoire sur le recyclage des navires.

8.11 La délégation canadienne a fait remarquer qu'il était important de souligner que les dispositions de la Convention de Bâle sur le consentement préalable en connaissance de cause exigeaient que ce consentement soit donné par écrit. Ainsi, le consentement préalable en connaissance de cause à l'importation de déchets dangereux et d'autres déchets est requis *par écrit* de la part de l'État d'importation et de l'État de transit avant que l'État d'exportation puisse autoriser à commencer les mouvements transfrontières de ces déchets. Selon ladite délégation, une autre caractéristique importante du mécanisme de contrôle de la Convention de Bâle était que ce mécanisme établit un système de suivi par lequel les mouvements transfrontières sont surveillés jusqu'à la délivrance du certificat final d'élimination. Plusieurs délégations se sont associées à ces déclarations, en reconnaissant que ces caractéristiques marquantes du régime de la Convention de Bâle devraient être mises en exergue.

8.12 La délégation néerlandaise a remercié le Secrétariat de la Convention de Bâle d'avoir communiqué un document utile à cet égard. Elle était d'avis qu'il était important de procéder de façon pragmatique en matière de notification. Elle a donc annoncé un projet de démonstration en vue du démantèlement de quatre navires en 2006. Ce projet permettra de disposer de renseignements sur les aspects pratiques des éléments considérés, par exemple :

- .1 un inventaire
- .2 le plan de recyclage des navires
- .3 une liste de contrôle des conditions de la gestion écologiquement rationnelle
- .4 le nettoyage préalable à la livraison et au découpage du navire
- .5 la notification et le calendrier des opérations

Les Pays-Bas feront rapport des résultats de ce projet au MEPC 55, et le compte rendu sera mis à la disposition des trois institutions des Nations Unies.

8.13 Le Groupe de travail mixte a décidé que tout système de notification mis en place à l'OMI aux fins du recyclage des navires devrait prendre en considération les circonstances particulières du recyclage ainsi que les objectifs à atteindre au moyen de cette notification, par exemple garantir que le démantèlement est effectuée de manière écologiquement rationnelle. Le Groupe a recommandé que l'expérience du consentement préalable en connaissance de cause, tel qu'établi en vertu de la Convention de Bâle et d'autres systèmes de notification existants, soit prise en considération dans l'élaboration à l'OMI d'un système de notification dans le cadre d'un instrument obligatoire sur le recyclage des navires. Le document ILO/IMO/BC WG 2/8/2 figure à l'annexe 4. Le Groupe a en outre relevé que d'autres parties prenantes intéressées avaient la possibilité de présenter de nouveaux documents détaillés faisant état d'expériences pertinentes.

c) Approches concrètes qui favorisent la santé et la sécurité au travail et la gestion écologiquement rationnelle du démantèlement des navires

8.14 Le Groupe de travail mixte a procédé à un bref examen de ce point. Une délégation a fait observer que l'OIT pourrait contribuer utilement à l'élaboration de dispositions relatives à la santé et à la sécurité au travail dans le cadre du nouvel instrument ayant force obligatoire sur le recyclage des navires devant être élaboré par le MEPC.

d) Rôles que pourraient jouer les États concernés, dont les États du pavillon, les États du port et les États qui pratiquent le recyclage des navires dans le cadre de la santé et de la sécurité au travail et de la gestion écologiquement rationnelle du démantèlement des navires

8.15 La délégation norvégienne a fait observer que des propositions concernant les rôles que pourraient jouer les États susmentionnés étaient présentées dans son projet de nouvel instrument ayant force obligatoire sur le recyclage des navires, figurant dans le document IMO/ILO/BC WG 2/INF.1 et qui avait été soumis pour examen à la cinquante-quatrième session du MEPC. Elle a invité le Groupe de travail mixte à examiner ces propositions.

e) Nécessité d'un système de notification applicable aux navires destinés au démantèlement

8.16 La délégation norvégienne a fait observer que des propositions concernant les systèmes de notification applicables aux navires destinés au recyclage étaient présentées dans son projet de nouvel instrument ayant force obligatoire sur le recyclage des navires, figurant dans le document ILO/IMO/BC WG 2/INF.1, et qui avait été soumis pour examen à la cinquante-quatrième session du MEPC. Elle a invité le Groupe de travail mixte à examiner ces propositions.

f) Principes de base d'un mécanisme de contrôle applicable

8.17 Ayant débattu sur le fond des questions relatives à un mécanisme de contrôle applicable lorsqu'il avait examiné d'autres points de l'ordre du jour, le Groupe n'a pas soulevé de nouvelles questions au titre du présent point de l'ordre du jour.

g) Nettoyage préalable et préparation des navires, et place de ces tâches dans les opérations de démantèlement dans le respect de l'environnement

8.18 La question du nettoyage préalable et de la préparation des navires a donné lieu à un débat approfondi entre les membres du Groupe de travail mixte. Ce dernier est convenu qu'il s'agissait là d'une question importante, dont la solution devait être réaliste et tenir compte de la sécurité des gens de mer et des travailleurs des chantiers de recyclage, ainsi que de la protection de l'environnement.

8.19 Plusieurs délégations étaient d'avis que certaines matières ou substances potentiellement dangereuses (comme l'amiante, le PCB, le polychlorure de vinyle, ainsi que les câbles) ne pouvaient pas être retirées tant qu'un

navire ne s'était pas rendu par ses propres moyens jusqu'au chantier de recyclage. Le nettoyage préalable ne pourrait donc être effectué que dans une certaine mesure avant que le navire ne se rende dans le chantier de recyclage. D'autres délégations ont toutefois estimé que le nettoyage préalable du navire devrait être effectué dans toute la mesure du possible, à condition que le navire puisse conserver ses certificats d'exploitation, de manière à pouvoir se rendre dans le chantier de recyclage.

8.20 De nombreuses délégations ont souligné que le chantier de recyclage des navires devrait avoir les moyens de traiter de manière écologiquement rationnelle tout déchet résiduel potentiellement dangereux qui pourrait se trouver à bord d'un navire destiné à être démantelé.

8.21 Il a été relevé que, dans sa décision OEWG IV-5, le Groupe de travail à composition non limitée avait demandé aux parties prenantes de communiquer leurs observations sur les aspects pratiques, juridiques et techniques du démantèlement des navires, y compris leurs vues sur les prescriptions qui pourraient s'appliquer aux installations de recyclage, par exemple en matière de licences, de certification, de plans d'investissement pour les dispositions destinées à assurer une gestion écologiquement rationnelle du démantèlement des navires et l'aptitude à effectuer une décontamination préalable. Certaines observations reçues avaient été soumises au Groupe sous couvert du document ILO/IMO/BC WG 2/8/3, ainsi que l'avait demandé le Groupe de travail à composition non limitée. À cet égard, le Secrétariat de la Convention de Bâle a indiqué que la date limite initialement prévue pour la réception de ces observations à soumettre au Groupe de travail à composition non limitée pourrait être reportée au 10 janvier 2006.

8.22 La délégation de Greenpeace International a souligné que, en vertu de la Convention de Bâle, la responsabilité juridique des déchets potentiellement dangereux incombe au propriétaire du navire et au pays d'exportation (à l'origine des déchets) et non pas à la société ou au pays qui procède au démantèlement. De l'avis de Greenpeace International, le nettoyage préalable des navires devrait donc relever de la responsabilité financière des armateurs durant le cycle de vie utile d'un navire (lors de la construction et de la mise en cale sèche), préalablement à la dernière traversée du navire destiné au démantèlement et préalablement au démantèlement du navire.

h) Avantages potentiels d'un plan obligatoire de recyclage des navires

8.23 Le Groupe n'a pas soulevé de nouvelles questions au titre de ce point de l'ordre du jour.

9 QUESTIONS DIVERSES

9.1 S'exprimant au nom de Greenpeace International et de la Fédération internationale des droits de l'homme (FIDH), un représentant de Greenpeace International a appelé l'attention des représentants sur une "déclaration conjointe sur la mise en œuvre de solutions mondiales urgentes à la crise du démantèlement des navires" (<http://www.greenpeace.org/sb-declaration>), signée par une association mondiale de 20 ONG, et notamment des syndicats, oeuvrant dans les domaines de la santé de l'homme, de l'environnement et des droits de l'homme. Il a été noté que cette association mondiale était extrêmement préoccupée par la grave exposition à l'amiante, aux polluants organiques persistants et aux métaux lourds, ainsi qu'aux explosions dues aux hydrocarbures résiduels, qui donnaient lieu à des décès et des souffrances inacceptables survenant par suite de maladies professionnelles et de cas de pollution. L'association mondiale avait appelé les Parties à l'OMI, à l'OIT et à la Convention de Bâle, ainsi que les membres du Groupe de travail mixte de ces trois organisations, à prendre des mesures immédiates, telles que l'application et l'exécution des instruments existants comme la Convention de Bâle et les Directives de l'OIT, afin de sauver des vies humaines et de protéger l'environnement.

9.2 Dans sa déclaration, l'association mondiale avait aussi exhorté le Groupe de travail mixte de l'OIT, de l'OMI et de la Convention de Bâle sur le démantèlement des navires à faire en sorte que les principes et règlements existants en matière de droit de l'environnement et de droits de l'homme soient intégrés dans un nouveau régime mondial obligatoire sur le démantèlement des navires (fonction de surveillance).

9.3 Le Groupe de travail mixte a ensuite examiné la question d'une réunion ultérieure du Groupe. Cette question a suscité une discussion approfondie. De nombreuses délégations ont estimé que, compte tenu des travaux de l'OMI et des éléments du futur programme de travail prévu pour le Groupe de travail mixte, une nouvelle réunion devrait avoir lieu.

9.4 La délégation des travailleurs de l'OIT s'est dite préoccupée par le fait qu'il s'écoulerait plus d'une année avant la tenue de la prochaine réunion, alors que le projet de règlement intérieur prévoit une période d'un an.

10 PROGRAMME DE TRAVAIL

10.1 Abordant ce point de l'ordre du jour, le Groupe a également examiné le point 3 de l'ordre du jour, portant sur les objectifs et priorités d'ensemble du Groupe de travail mixte.

10.2 Lors de la discussion, un certain nombre d'éléments ont été suggérés, dont l'inscription au futur programme de travail du Groupe pourrait être envisagée. Il était ainsi prévu d'examiner plus avant :

- .1 la question du délaissement des navires;
- .2 le nettoyage préalable des navires;
- .3 l'élaboration du régime de gestion écologiquement rationnelle;
- .4 le financement du recyclage des navires;
- .5 les questions de santé et de sécurité;
- .6 le projet de nouvel instrument de l'OMI;
- .7 les mesures provisoires à prendre dans l'attente de l'entrée en vigueur du nouvel instrument de l'OMI.

10.3 Certaines délégations ont insisté sur l'importance du renforcement des mesures provisoires, comme l'application des instruments et des directives existants, la mise en oeuvre des circulaires MEPC traitant notamment du dégazage en vue du travail à chaud, du plan de recyclage des navires et du Passeport vert.

11 EXAMEN DU RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL MIXTE

11.1 Le Groupe de travail mixte a approuvé le rapport sur les travaux de sa deuxième session, tel que figurant dans le présent document.

11.2 Le présent rapport, y compris ses annexes, sera soumis, aux fins d'information et d'examen, à la cinquante-quatrième session du MEPC, à la cinquième session du Groupe de travail à composition non limitée de la Convention de Bâle et à la 295ème session du Conseil d'administration du BIT, pour suite à donner.

ANNEX 1

LIST OF PARTICIPANTS

Chair: Mr. Roy Watkinson (United Kingdom)

MEMBERS OF THE GROUP NOMINATED BY THE ILO

EMPLOYER MEMBERS

Mr. Torben C. Strand, Head of Department, BIMCO

Mr. John Stawpert, International Shipping Federation (ISF)

Mr. Bernard Veldhoven (Netherlands)

Mr. Oktay Sunata, Cemas Ship Demolition Yard Manager, Ship Breakers Association of Turkey

Advisers

Mr. Ilker Sari, Manager, Ship Breakers Association of Turkey

Mr. Dimitri Ayvatoglu, Manager, Ship Breakers Association of Turkey

WORKER MEMBERS

Mr. Robert Johnston, Director, International Metalworkers' Federation (IMF)

Mr. John Bainbridge, Assistant Secretary of Seafarer's Section, International Transport Workers' Federation (ITF)

Mr. Vidyadhar V. Rane, Vice-President, Steel, Metal and Engineering Workers' Federation of India (HMS)

Mr. T. Dyvadheenam, Regional Representative for South Asia, International Metalworkers' Federation (IMF)

MEMBER GOVERNMENTS NOMINATED BY IMO

BANGLADESH

Captain Mohammed Anam Chowdhury, Bangladesh Ship Breakers Association

JAPAN

Mr. Shinichiro Otsubo, Director, Japan Ship Center

Mr. Akihiro Tamura, Deputy Director, Shipbuilding Division, Maritime Bureau, Ministry of Land, Infrastructure and Transport

Mr. Kenji Honzawa, Staff Member, The Japanese Shipowners' Association

Mr. Masaya Okuyama, First Secretary, Permanent Mission of Japan to the United Nations Office and Other International Organizations in Geneva

Mr. Yasaburo Hikasa, First Secretary, Permanent Mission of Japan to the United Nations Office and Other International Organizations in Geneva

NETHERLANDS

Mr. Reinoud Pijpers, Senior Policy Adviser, Directorate-General for Freight Transport, Ministry of Transport, Public Works and Water Management

Mr. Cees Luttkhuizen, Senior Policy Advisor, Ministry of Housing, Spatial Planning and Environment

Mr. Tom Peter Blankestijn, Manager External Affairs, P & O Nedlloyd and K.V.N.R (Dutch Shipowners' Association)

NORWAY**Representatives**

Mr. Sveinung Oftedal, Senior Adviser, Norwegian Maritime Directorate

Mr. Jens Henning Koefoed, Senior Adviser, Norwegian Maritime Directorate

Mr. Jan Johansen, Chief Engineer, Norwegian Pollution Control Authority

Adviser

Ms. Lise K. Jensen, Adviser, Norwegian Pollution Control Authority

UNITED STATES OF AMERICA

Ms. Jo Brooks, Attorney, U.S. Department of State

Mr. Frank McAlister, Branch Chief, Office of Solid Waste, United States Environmental Protection Agency

MEMBER GOVERNMENTS NOMINATED BY THE
CONFERENCE OF THE PARTIES TO THE BASEL CONVENTION

CHINA

Mr. E Hailiang, Deputy Director, China Maritime Safety Administration

THE GAMBIA

Mr. Saikou B.M. Njai, Senior Programme Officer, National Environment Agency

JAMAICA

Captain Lennox Wayne Bailey, Director, Safety, Environment and Certification, Maritime Authority of Jamaica

RUSSIAN FEDERATION

Mr. Yuri Shcherbakov, Counsellor, Transport Questions, Permanent Mission of the Russian Federation

Mr. Sergey F. Legusha, Principal Surveyor, International Department, Russian Maritime Register of Shipping

UNITED KINGDOM

Ms. Sarah Paul, Senior Policy Advisor, Department for Environment, Food and Rural Affairs (DEFRA)

Mr. Jolyon Thomson, Legal Adviser, Department for Environment, Food and Rural Affairs (DEFRA)

Mr. Peter Grant, Policy Adviser, Department for Transport

Mr. Roy Watkinson, Policy Manager, Environment Agency

Mr. Jonathan Simpson, Policy Advisor, Maritime and Coastguard Agency

Ms. Susan Wingfield, Policy Adviser, Department for Environment, Food and Rural Affairs (DEFRA)

OBSERVER GOVERNMENTS

ARGENTINA

Mr. Ernesto Martinez Gondra, Ministro, Representante Permanente Adjunto, La Misión Permanente de la República Argentina ante los Organismos Internacionales en Ginebra

Mr. Dario Celaya, Consejero, La Misión Permanente de la República Argentina ante los Organismos Internacionales en Ginebra

Ms. Ines Fastame, Secretario de Embajada, La Misión Permanente de la República Argentina ante los Organismos Internacionales en Ginebra

AUSTRIA

Ms. Ina Kadlec, Attaché, Permanent Mission of Austria to the United Nations Office and Specialized Institutions in Geneva

BRAZIL

Mr. Antonio Carlos do Nascimento Pedro, Minister, Permanent Mission of Brazil in Geneva

Mr. Luis Fernando Resano, Alternate Permanent Representative of Brazil to the IMO

Ms. Maria Rita Fontes Faria, Secretary, Permanent Mission of Brazil in Geneva

Pedro Marcos de Castro Saldanha, Secretary, Permanent Mission of Brazil in Geneva

Mr. Rudolf de Noronha, Ministry of the Environment

CANADA

Mr. Denis Langlois, Senior Legal Officer, Ministry of Foreign Affairs

COLOMBIA

Mr. Ricardo Velez Benedetti, Counsel Minister, Permanent Mission of Colombia to the United Nations and the Specialised Agencies.

DENMARK

Ms. Lis Vedel, Head of Section, Danish Environmental Protection Agency

Ms. Lone Schou, Head of Section, Danish Environmental Protection Agency

DOMINICAN REPUBLIC

Ms. Carmen Miranda -Levy, Permanent Mission of the Dominican Republic

ECUADOR

Mr. Alfonso Velez Verdesoto, Coordinator, Ministry of Environment

EGYPT

Mr. Adel Shafei Osman, General Director, Hazardous Waste Department, Egyptian Environment Affairs Agency

EL SALVADOR

H.E. Miguel Angel Alcaine, Ambassador, La Misión Permanente de El Salvador ante las Naciones Unidas en Ginebra

Lic. Mario Castro Grande, Ministro Consejero, La Misión Permanente de El Salvador ante las Naciones Unidas en Ginebra

Lic. Carmen Elena Castillo-Gallandat, Ministro Consejero, La Misión Permanente de El Salvador ante las Naciones Unidas en Ginebra

FINLAND

Mr. Tuomas Aarnio, Legal Advisor, Ministry of the Environment

FRANCE

Ms. Pascale Clochard, Chargée de Mission, Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable

GREECE

Ms. Spyridoula Maltezou, Ministry of Environment

Mr. George Gabriel, Hellenic Chamber of Shipping and Union of Greek Shipowners

Mr. Elias Sampatakakis, Director, Marine Environment Protection Directorate

HUNGARY

Ms Andrea Ajan, Advisor, Permanent Mission of the Republic of Hungary to the United Nations Office and other International Organizations in Geneva

INDIA

Mr. M.S. Grover, Deputy Permanent Representative of India, Permanent Mission of India

Mr. Arun Kumar Chatterjee, Counsellor, Permanent Mission of India

IRAQ

Dr. Ali K. Mohammad, Director, Environment Section, Ministry of Agriculture

Dr. Sabah Mahdi Abdulaaïma, Director, Health Department, Ministry of Health

IRELAND

Mr. James Snelgrove, Engineer and Ship Surveyor, Marine Survey Office, Department of Communications, Marine and Natural Resources

KUWAIT

Mrs. Suad Taqi, Environmental Inspector, Environment Public Authority-Industrial Waste Department

LIBYA

Mr. Adel El -Hamasi, Third Secretary, Permanent Mission of the Socialist People's Libyan Arab Jamahiriya to the United Nations Office at Geneva and International Organizations in Switzerland

MALTA

Mr. Stephen Camilleri, Flag and Port State Control Inspector, Malta Maritime Authority, Merchant Shipping Directorate

Mr Franck Lauwers, Senior Environment Protection Officer, Environment Protection Directorate, Malta
Environment and Planning Authority

MARSHALL ISLANDS

Mr. John Ramage, Deputy Commissioner

MAURITIUS

Ms. Reena Wilfrid-René, Second Secretary, Permanent Mission of Mauritius to the United Nations, Geneva

MEXICO

Mr. Luis Mario Ramón Bravo Roman, Agregado Naval de la Embajada en Francia, Secretaria de Marina
Armada de Mexico

MONACO

H.E. Mr. Philippe Blanchi, Ambassadeur, Représentant Permanent, Mission Permanente de la Principauté de Monaco auprès de l'Office des Nations Unies à Genève et des autres Organisations Internationales

Ms. Carole Lanteri, Représentant Permanent adjoint, Mission Permanente de la Principauté de Monaco auprès de l'Office des Nations Unies à Genève et des autres Organisations Internationales

Mr. Alexandre Jahlan, Troisième Secrétaire, Mission Permanente de la Principauté de Monaco auprès de l'Office des Nations Unies à Genève et des autres Organisations Internationales

PANAMA

Mr. Jorge Corrales, Consejero, La Misión Permanente de la República de Panama ante la Oficina de las Naciones Unidas y otras Organizaciones Internacionales en Ginebra

ROMANIA

Mr. Liviu Vasile, Adviser

SWEDEN

Ms. Margareta Appelberg, Senior Technical Officer, Environmental Protection Agency

TRINIDAD AND TOBAGO

Ms. Linda Wiltshire, Sector Specialist (Sea), Ministry of Works and Transport

TURKEY

Mr. Hakan Kivanç, First Counsellor, Permanent Mission of Turkey to the UN Office and Other International Organizations at Geneva

Ms. Betül Dogru, Acting Head of Section, Ministry of Environment and Forestry

Ms. Simla Yasemin Özkaya, Counsellor, Permanent Mission of Turkey to the UN Office and Other International Organizations at Geneva

Ms. Sevgi Aytas, Engineer, Ministry of Environment and Forestry

Mr. Ali Görkem, Expert, Undersecretariat of Maritime Affairs

Mr. Umut Sentürk, Undersecretariat of Maritime Affairs

Ms. Nefise Burcu Unal, Assistant Expert of Occupational Health and Safety, Ministry of Labour and Social Security

OBSERVERS FROM INTERGOVERNMENTAL ORGANIZATIONS

EUROPEAN COMMISSION

Mr. Thomas Ormond, Administrator, DG Environment

OFFICE OF THE UNITED NATIONS HIGH COMMISSIONER FOR HUMAN RIGHTS (OHCHR)

Mr. Stefano Sensi, Assistant to the Special Rapporteur of the Commission on Human Rights on the Adverse Effect of the Illicit Movement and Dumping of Toxic and Dangerous Wastes and Products on the Enjoyment of Human Rights

OBSERVERS FROM NON-GOVERNMENTAL ORGANIZATIONS

BASEL ACTION NETWORK (BAN)

Mr. Richard Gutierrez, Toxics Policy Analyst

GREENPEACE INTERNATIONAL

Mr. Erdem Vardar, Shipbreaking Campaigner

Mr. Arifur Rahman, Chief Executive, YPSA

Ms. Marietta Harjono, International Coordinator, Shipbreaking Campaign

Ms. Ingvild Jenssen, Project Coordinator, European NGO Platform on Shipbreaking

INTERNATIONAL ASSOCIATION OF INDEPENDENT TANKER OWNERS (INTERTANKO)

Mr. Tim Wilkins, Environment Manager

INTERNATIONAL ASSOCIATION OF CLASSIFICATION SOCIETIES (IACS)

Mr. Robin Townsend, Naval Architect

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES LIGUES DE DROITS DE L'HOMME

Ms. Alexandra Pomeon, Liaison Officer to the United Nations

Ms. Isabelle Brachet, Asia Desk Officer

JOINT SECRETARIAT

SECRETARIAT OF THE BASEL CONVENTION

Ms. Sachiko Kuwabara-Yamamoto	Executive Secretary
Mr. Pierre Portas	Deputy Executive Secretary
Ms. Donata Rugabaramu	Senior Legal Officer
Mr. Ibrahim Shafii	Programme Officer/Technical
Ms. Laura Thompson	Legal Expert
Ms. Sophie Schlingemann	Legal Consultant
Ms. Antonia Dougan	Secretary
Ms. Dima Yared	Report Writer
Ms. Yvonne Nzelle Ewang	Report Writer
Mr. Ariel Dayao	Documents Assistant
Mr. Mohammed Hassan Habib	Filing Clerk

INTERNATIONAL LABOUR OFFICE (ILO)

Mr. Paul Bailey	Senior Technical Specialist
Mr. Igor Fedotov	Senior Specialist on Occupational Health and Safety
Mr. David Sparks	Maritime Consultant

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO)

Mr. F. Javier Llorens	Senior Technical Officer
-----------------------	--------------------------

ANNEXE 2

**CONCLUSIONS DU GROUPE DE TRAVAIL INFORMEL CHARGÉ D'ÉTABLIR
UNE COMPARAISON ENTRE LES TROIS SÉRIES DE DIRECTIVES**

Note du Groupe de travail informel

RÉSUMÉ

Résumé analytique:	Le présent document rend compte des conclusions de la comparaison entre les directives de l'OMI, de l'OIT et de la Convention de Bâle sur la démolition des navires, établie par le Groupe de travail intersessions informel, dont les travaux étaient coordonnés par le Royaume-Uni.
Documents de référence:	ILO/IMO/BC WG 1/8 (annexes 2 et 3), ILO/IMO/BC WG 1/3/1

Résumé analytique

- 1 Il semble qu'il n'y ait pas de divergence substantielle entre les trois séries de directives, et chacune des trois fait fréquemment référence aux deux autres.
- 2 Les principes directeurs de l'OIT, qui sont exhaustifs, pourraient être considérés comme les principales orientations en matière de sécurité et de santé au travail dans les chantiers de recyclage des navires.
- 3 Les trois séries de directives concordent sur la nécessité d'un passeport vert et sur la manière dont il pourrait s'intégrer dans un plan de recyclage des navires (ou équivalent).
- 4 Les directives diffèrent sur un point important, à savoir la manière dont le "consentement préalable en connaissance de cause" devrait être mis en oeuvre entre les États du pavillon, les propriétaires de navires, les chantiers de recyclage et les États procédant au recyclage. Cette question appelle un examen plus approfondi.
- 5 L'application de la définition de la gestion écologiquement rationnelle, au sens de la Convention de Bâle, semble limiter le parti qui pourrait être tiré de sections des autres directives.
- 6 On trouvera aux paragraphes 94 à 116 un résumé des ambiguïtés et lacunes existant entre les directives ainsi qu'un résumé des recommandations issues de cette comparaison.

Introduction

- 7 La première réunion du Groupe de travail mixte Organisation maritime internationale/Organisation internationale du Travail/Convention de Bâle sur la mise au rebut des navires s'était tenue au Siège de l'OMI, en février 2005. Au titre du point 3 de l'ordre du jour de la réunion, le Groupe était invité à entreprendre l'analyse comparative des séries de directives sur le recyclage des navires publiées par chacune des trois institutions. À cette fin, un groupe de travail informel avait été constitué, sous la présidence du Royaume-Uni.
- 8 Il avait été convenu que l'analyse exhaustive des directives serait impossible à entreprendre dans les délais impartis et qu'elle nécessiterait de plus amples travaux. Il avait donc été décidé de charger un groupe de travail par correspondance de faire avancer les travaux durant l'intersession, de manière à ce qu'ils puissent être achevés à temps pour être examinés à la réunion suivante du Groupe de travail mixte en décembre.
- 9 Dès le premier échange de vues durant l'intersession, il est apparu qu'une analyse exhaustive des directives n'était pas possible, en raison du manque de ressources et de connaissances spécialisées au niveau des pays. Il a donc été proposé de procéder à une analyse circonscrite aux aspects essentiels des directives jugés fondamentaux pour l'examen des principaux problèmes que doit résoudre le Groupe de travail mixte.

10 L'objectif de l'analyse comparative consiste à recenser les principaux terrains d'entente, ainsi que les lacunes, les doubles emplois ou les ambiguïtés existant entre les trois séries de directives sur le recyclage des navires :

- .1 les *Directives techniques pour la gestion écologiquement rationnelle du démantèlement intégral ou partiel des navires*, adoptées par la Sixième réunion de la Conférence des Parties à la Convention de Bâle le 13 décembre 2002 par la Décision VI/24;
- .2 les *Directives de l'OMI sur le recyclage des navires*, adoptées le 5 décembre 2003 lors de la vingt-troisième session de l'Assemblée, par la résolution A.962(23); et
- .3 le Recueil *Sécurité et santé dans le secteur de la démolition de navires : Principes directeurs pour les pays d'Asie et la Turquie*, dont la publication avait été approuvée par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail à sa 289^{ème} session (tenue en mars 2004).

11 Le Groupe de travail informel a été saisi pour examen, dans un premier temps, des éléments suivants :

- .1 un tableau, représentant sous forme de matrice la corrélation entre les aspects présentés dans chaque série de directives (annexe 2 du rapport du Groupe de travail mixte), qui avait été établi à partir de la méthodologie proposée dans le document ILO/IMO/BC WG 1/3/1; et
- .2 un projet de document, présenté par le Royaume-Uni, faisant le point de l'objet de chaque document et identifiant certaines divergences ou lacunes perçues dans chacun d'entre eux (annexe 3 du rapport du Groupe de travail mixte).

Genèse et objet principal de chaque série de directives

Organisation internationale du Travail (OIT)

12 À sa 289^{ème} session (mars 2004), le Conseil d'administration du Bureau international du Travail (OIT) a approuvé à l'unanimité la publication d'une série de critères régissant l'élimination et le recyclage des navires au terme de leur durée de vie utile. Ces critères ont été énumérés dans "*Sécurité et santé dans le secteur de la démolition de navires : Principes directeurs pour les pays d'Asie et la Turquie*", document élaboré à l'intention de ceux qui exercent des responsabilités en matière de sécurité et de santé au travail dans le cadre des opérations de démantèlement des navires, notamment les employeurs et les travailleurs des chantiers de démantèlement, ainsi que les autorités compétentes.

13 Les Principes directeurs :

- .1 avaient pour objet de contribuer à protéger les travailleurs des chantiers de démantèlement contre les risques encourus sur les lieux de travail et à éliminer les lésions corporelles, les problèmes de santé, les maladies, accidents et décès;
- .2 avaient pour objet de contribuer à faciliter une meilleure gestion des questions de sécurité et de santé sur les lieux de travail ou aux alentours;
- .3 n'ont pas caractère obligatoire, pas plus qu'ils ne visent à remplacer la législation, les règlements ou les normes acceptées à l'échelon national. Ils visent à donner des orientations pour l'élaboration de systèmes, procédures et règlements efficaces régissant le démantèlement des navires à l'échelle nationale, en particulier dans les régions où ces réglementations sont en cours d'élaboration ou sont inexistantes.

14 Les Principes directeurs proposent la mise en place d'une structure nationale qui définirait l'ensemble des responsabilités et droits des employeurs, des travailleurs et des autorités de contrôle dans le secteur du démantèlement des navires. On y trouve également des recommandations sur la sécurité des opérations de démantèlement, dont la gestion des substances dangereuses, les mesures de protection des travailleurs contre les risques et de prévention ainsi que des suggestions en vue d'un programme de formation et d'acquisition de compétences.

15 L'approche de l'OIT consiste à faciliter une amélioration progressive de la pratique dangereuse du démantèlement de navires sur les plages. Les mesures suggérées à cette fin sont les suivantes :

- .1 établissement d'un inventaire des substances dangereuses présentes à bord;

- 2 décontamination et dégazage;
- 3 planification de la sécurité du démantèlement;
- 4 recyclage; et
- 5 sécurité de la gestion des déchets.

Organisation maritime internationale (OMI)

16 En décembre 2003, l'Organisation maritime internationale (OMI) a publié un document intitulé "*Directives de l'OMI sur le recyclage des navires*", dont l'objectif était de donner des conseils à toutes les parties prenantes dans le processus de recyclage des navires, notamment les administrateurs des pays de construction navale et d'armement des navires, les États du pavillon et du port et les pays procédant au recyclage des navires, ainsi que les organisations intergouvernementales et les entités commerciales, telles que les propriétaires de navires, les chantiers de réparation navale et les chantiers de recyclage des navires.

17 Ces directives visent à donner des orientations sur les meilleures pratiques, qui tiennent compte du processus de recyclage tout au long du cycle de vie du navire.

18 Les Directives suggèrent des mesures pratiques à appliquer à chaque étape du processus de recyclage des navires, dont :

- 1 conception des navires neufs et leur armement, notamment pour réduire au minimum l'utilisation de matières dangereuses et la production de déchets et pour faciliter le recyclage et l'enlèvement de ces matières;
- 2 établissement d'un passeport vert pour les navires neufs et les navires existants;
- 3 choix d'une installation de recyclage et préparation de navire pour le recyclage, y compris l'élaboration du plan de recyclage du navire; et
- 4 rôle des principales parties prenantes, dont les États du pavillon, les États du port, les États procédant au recyclage, la Convention de Bâle, l'OIT et le secteur maritime.

19 Les Directives visent à promouvoir le recyclage comme meilleur moyen d'éliminer les navires et à fournir des orientations sur la préparation des navires en vue du recyclage de manière à réduire au minimum l'utilisation de matières dangereuses et la production de déchets pendant la durée de vie utile d'un navire.

20 En règle générale, les Directives partent du principe que l'obligation de protéger l'environnement et les travailleurs dans une installation de recyclage des navires incombe à l'installation de recyclage proprement dite et aux autorités de contrôle du pays dans lequel elle est exploitée. Il est néanmoins reconnu que les propriétaires de navires et d'autres parties prenantes ont aussi une responsabilité face aux problèmes en jeu.

Convention de Bâle (CB)

21 En 2002, la Convention de Bâle (CB) a adopté les "*Directives techniques pour la gestion écologiquement rationnelle du démantèlement intégral ou partiel des navires*", document destiné aux pays qui ont déjà ou souhaitent mettre en place des installations de démantèlement des navires.

22 Les Directives contiennent des informations et des recommandations sur les procédures, processus et pratiques qu'il faut mettre en place pour assurer une gestion écologiquement rationnelle des installations de démantèlement des navires. Elles donnent aussi des conseils sur la surveillance et la vérification de la performance en matière de protection de l'environnement.

23 En particulier, les Directives de la Convention de Bâle sur le démantèlement des navires donnent des orientations sur les éléments suivants :

- 1 processus de désarmement des navires à éliminer et recensement des polluants éventuels et prévention des rejets;
- 2 bonnes pratiques suggérées en matière de conception, de construction et d'exploitation des installations de démantèlement des navires;

- 3 principes d'une gestion écologiquement rationnelle et pratiques à suivre pour y parvenir dans les installations de démantèlement, y compris le calendrier recommandé pour la mise en oeuvre des prescriptions dans un délai de un an, cinq ans et dix ans.

Analyse comparée des questions essentielles traitées dans les trois séries de directives

24 Dans chacune des séries de directives, les onze questions ci-après ont été examinées. Les paragraphes ci-après indiquent les points de convergence, les ambiguïtés et les lacunes. Des recommandations sont formulées dans chaque cas aux fins d'examen.

Passeport vert

25 L'OMI définit un passeport vert comme étant un document qui fournit des renseignements au sujet des matières et matériaux dont on sait qu'ils sont potentiellement dangereux et qui sont utilisés dans la construction du navire, de son armement et de ses systèmes. L'OMI précise que le passeport vert devrait accompagner le navire tout au long de sa durée de vie utile et qu'il devrait être remis à l'installation de recyclage. Elle a dressé une liste au paragraphe 5.2.2, qui pourrait servir à définir les éléments d'un passeport vert (Inventaire des matières et matériaux dont on sait qu'ils sont potentiellement dangereux). Le passeport devrait indiquer les quantités et l'emplacement approximatifs de chaque matière ou matériau identifié. L'OMI divise l'inventaire en trois parties : les matières et matériaux potentiellement dangereux, les déchets produits en cours d'exploitation et les provisions de bord. L'OMI charge les propriétaires de navires d'établir un passeport vert dans la mesure "du possible et du raisonnable" en se référant aux plans et croquis du navire, aux manuels et spécifications techniques, ainsi qu'aux inventaires des provisions de bord.

26 Les Principes directeurs intitulés Sécurité et Santé dans le secteur de la démolition de navires, publiés par l'OIT en 2004, préconisent l'utilisation d'un passeport vert. Selon l'OIT, un passeport vert devrait contenir l'inventaire de tous les matériaux et matières potentiellement dangereux pour la santé de l'homme ou l'environnement et qui sont utilisés dans la construction d'un navire, et il devrait accompagner le navire tout au long de sa durée de vie utile.

27 Il est recommandé à la section 4 des Directives de la Convention de Bâle que tous les navires destinés au démantèlement possèdent un inventaire des substances et des déchets potentiellement dangereux présents à bord. Ce principe est analogue à celui du passeport vert de l'OMI. Il ne semble pas y avoir de différences considérables entre les trois séries de directives au sujet de l'établissement et de l'utilisation du passeport vert.

28 **Recommandation :** Il pourrait être opportun de mettre en place un modèle de passeport vert, en reconnaissant que certains éléments conviendraient mieux aux navires existants qu'aux navires neufs. Un jour, les préoccupations relatives aux PCB, au TBT et à l'amiante devraient diminuer, car ils cesseront d'être employés.

Plan de recyclage des navires/Certificat de démantèlement/Plan de gestion de l'environnement

29 L'OMI recommande que l'installation élabore un plan de recyclage du navire en liaison avec le propriétaire du navire. Le paragraphe 8.3 décrit les différents éléments du plan. Le paragraphe 8.3.2.4 énumère les principaux éléments de ce plan : passeport vert, avis technique du constructeur du navire, description du matériel d'exploitation du navire et des sources et quantité éventuelles des polluants dangereux, ainsi que l'identification des dangers potentiels pour la sécurité et la santé au travail. Le plan comporte divers éléments dont certains sont soumis par le propriétaire du navire et d'autres sont établis par le chantier de recyclage. Il est recommandé à la section 8.3.3 que le dernier propriétaire prenne certaines mesures au titre des préparatifs en vue de prévenir la pollution. Ces mesures comportent la réduction au minimum des quantités de combustible, lubrifiants, fluides hydrauliques, huiles et produits chimiques, ainsi que l'enlèvement des déchets au dernier port. Les propriétaires de navire sont aussi priés de veiller à ce que le passeport vert soit complété et qu'il y ait un certain contrôle par le chantier de la vidange et des eaux de ballast. Ces recommandations ne correspondent pas exactement aux directives de la Convention de Bâle relatives à la gestion écologiquement rationnelle, mais elles y sont sensiblement comparables.

30 Le paragraphe 8.3.3.2 des Directives de l'OMI dispose que le propriétaire du navire, en consultation avec l'installation de recyclage, devrait "envisager" les mesures suivantes : l'enlèvement et l'élimination en toute sécurité de l'amiante, le rejet de halons dans une installation approuvée et l'enlèvement, dans toute la mesure du possible, des matières restant dans les citernes. Il est aussi fait mentionné que toutes les matières devraient être gérées de manière écologiquement rationnelle (bien qu'il n'y ait ici aucune référence directe à la définition de cette expression par la Convention de Bâle).

31 **Recommandation :** Les Directives de l'OMI et de l'OIT devraient inclure une référence appropriée à la définition de la gestion écologiquement rationnelle au sens de la Convention de Bâle.

32 Le plan de recyclage visé à la section 8.3.4 des Directives de l'OMI prévoit que le propriétaire du navire devrait prendre des dispositions pour que le chantier de recyclage délivre un certificat de dégazage en vue du travail à chaud, et veiller à ce que toutes les zones du navire où l'atmosphère pourrait être pauvre en oxygène soient clairement signalées et à ce que soit mis en œuvre un plan visant à protéger la sécurité et la santé au travail. Les Directives de l'OMI mentionnent expressément la circulaire MSC/Circ.1084, intitulée "Principes à observer pour le travail à chaud à bord de tous les types de navires" et la résolution A.864(20) de l'Assemblée intitulée "Recommandations concernant l'accès aux espaces clos à bord des navires". Ces références signifient que le respect de ces deux normes constitue les "meilleures pratiques".

33 La section 2.3.5 des Principes directeurs de l'OIT préconise l'utilisation d'un certificat de démantèlement. Ce certificat contient bon nombre d'éléments qui figurent dans le plan de l'OMI sur le recyclage des navires. Le certificat de l'OIT prévoit les éléments suivants : la liste actualisée des substances et déchets potentiellement dangereux qui se trouveraient à bord, les assurances de la part des armateurs et du chantier de recyclage selon lesquelles le navire est décontaminé et exempt de gaz, les informations nécessaires à l'établissement d'un plan de démantèlement respectant les règles de sécurité, la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité et de la santé au travail, ainsi que la mise à disposition d'infrastructures adéquates de logement et de séjour ainsi que d'installations sanitaires appropriées pour tous les travailleurs.

34 Comme indiqué ci-dessus, la Convention de Bâle exige que les installations de recyclage élaborent et mettent en œuvre un plan de gestion de l'environnement, qui contient de nombreux aspects figurant dans le plan de recyclage des navires de l'OMI et dans le certificat de démantèlement de l'OIT. Tous ces documents comportent essentiellement les mêmes éléments, même si chacun d'eux a sa propre terminologie. En vertu de ces documents, l'installation de recyclage est tenue de mettre en œuvre un programme de sécurité et de santé au travail, et de faire en sorte qu'un passeport vert accompagne le navire jusqu'au chantier de recyclage, que la plus grande quantité possible de déchets soit enlevée avant le recyclage et qu'il y ait une surveillance de la sécurité et de la santé au travail ainsi que de l'environnement.

35 **Recommandation :** Il pourrait être nécessaire de récapituler et d'unifier les différents termes, relevés dans les trois séries de directives, relatifs au plan de gestion de l'environnement, aux plans de recyclage des navires et au certificat de recyclage.

36 Les Directives de l'OMI définissent les matières dangereuses comme étant les matières ou matériaux pouvant nuire à la santé humaine ou à l'environnement, qui sont répertoriés dans le Code IMDG, dans la Convention de Bâle ou par d'autres autorités internationales. L'OMI mentionne la Convention de Bâle et MARISEC. La Convention de Bâle a établi sa propre liste, intitulée "Liste des déchets et des substances dangereuses à prendre en considération lors du démantèlement des navires". D'après les directives de MARISEC, les propriétaires de navires disposent d'une liste intitulée Matières potentiellement dangereuses pouvant se trouver à bord des navires livrés aux installations de recyclage. Il semblerait que le document de l'OMI incorpore les définitions de la Convention de Bâle en s'y référant.

37 **Recommandation :** En vue des travaux à venir, il conviendrait d'unifier ces listes pour cerner les éléments les plus appropriés aux fins du recyclage des navires. Par exemple, il se peut que la liste contienne des substances faisant partie intégrante de l'acier; or l'acier n'est pas une "substance dangereuse". L'établissement d'une liste unique serait utile (le MEPC est en train d'effectuer des travaux sur la question).

Sécurité et santé au travail

38 La section 1.7 des Directives de l'OMI dispose que l'obligation de protéger l'environnement et les travailleurs dans une installation de recyclage incombe à l'installation proprement dite et aux autorités de contrôle du pays dans lequel elle est exploitée. Toutefois, les Directives indiquent que les propriétaires de navires ont aussi une responsabilité face aux problèmes en jeu. L'OMI mentionne les Principes directeurs de l'OIT, sans pour autant traiter en détail de la sécurité et de la santé au travail.

39 Les directives de la Convention de Bâle, qui précisent clairement qu'elles ne portent pas expressément sur les aspects de la sécurité et de la santé au travail en matière de recyclage des navires, renvoient les lecteurs directement aux Principes directeurs de l'OIT. Toutefois, elles dressent à la page 90 la liste de treize mesures particulières en matière de sécurité et de santé au travail qu'il y a lieu de mettre en œuvre dans un délai d'un an. Il est reconnu dans les directives de la Convention de Bâle qu'il existe des lacunes dans l'exploitation de nombreuses installations de recyclage et qu'il faudrait leur accorder un certain temps pour qu'elles satisfassent aux principes de la gestion écologiquement rationnelle.

40 Les Principes directeurs de l'OIT sont les plus exhaustifs et couvrent tous les aspects de la sécurité et de la santé au travail liés au recyclage des navires. Les Principes directeurs de l'OIT ne sont pas obligatoires et sont plutôt considérés par les gouvernements comme des pratiques recommandées. Les Principes directeurs ILO -OSH 2001

sont des orientations de l'OIT sur la sécurité et la santé au travail, qui indiquent que les lieux de travail devraient élaborer un système de gestion de la santé. Un système de gestion de la santé comporte la surveillance de l'environnement de travail qui comprend le recensement et l'évaluation de facteurs relatifs à l'environnement qui seraient susceptibles d'affecter la santé des travailleurs. Cette méthode suppose aussi un suivi continu. La démarche consistant à réexaminer les risques, à en tenir compte et à assurer une surveillance permanente, concorde avec le principe de la gestion écologiquement rationnelle au sens de la Convention de Bâle.

41 Il est recommandé à la section 2 des Principes directeurs de l'OIT que tout navire à recycler soit doté d'un certificat de démantèlement (voir le paragraphe 2.3.5). Ce certificat comporte : 1) la plupart des informations contenues dans un passeport vert, 2) les assurances de la part des armateurs, des courtiers et des entreprises de démolition, selon lesquelles le navire est effectivement décontaminé et exempt de gaz, 3) la mise en place de systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail, 4) des garanties que le chantier de recyclage applique les conventions pertinentes en matière de sécurité et de santé au travail et 5) la mise à disposition d'infrastructures adéquates de logement ainsi que d'installations sanitaires appropriées pour tous les travailleurs. La formation des chefs d'exploitation, des travailleurs et des sous-traitants en matière de sécurité et de santé au travail est un aspect capital de la démarche de l'OIT. Il est indiqué à la section 14 qu'une formation devrait être dispensée à tous les travailleurs, que cette formation devrait être mise à jour à intervalles réguliers et réexaminée pour tenir compte des risques et que le programme de formation doit être documenté afin qu'un certificat d'aptitude soit destiné à chaque travailleur.

42 La section 3 des Principes directeurs de l'OIT énumère les prescriptions générales d'un programme national en matière de sécurité et de santé au travail. Ce programme, dont la mise en œuvre relève de la responsabilité de l'État procédant au recyclage, doit être fondé sur les législations et réglementations particulières prévoyant des mécanismes effectifs d'inspection et d'exécution. Ce programme national doit protéger tous les travailleurs (3.1.4), définir les niveaux d'exposition admissibles (3.1.5) et adopter et appliquer la législation nationale du travail (3.2). La section 9.2 précise, que lorsque les travailleurs risquent d'être exposés à l'amiante, les employeurs doivent satisfaire à la Convention sur l'amiante (No 162) et à la Recommandation sur l'amiante (No 172), qui établissent les meilleures pratiques de nature à protéger les travailleurs contre l'exposition à l'amiante. La section 9.2 indique aussi que les chantiers de recyclage des navires doivent aussi satisfaire au Recueil de directives pratiques de l'OIT sur l'exposition professionnelle à des substances nocives en suspension dans l'air, qui établit aussi les meilleures pratiques en matière d'exposition aux produits chimiques industriels. Bien que ce Recueil de directives de l'OIT ne soit pas propre aux chantiers de recyclage, il est exhaustif au regard de la gamme des produits chimiques susceptibles d'être rencontrés au cours des opérations de recyclage des navires. Si un pays procédant au recyclage n'a pas défini des limites d'exposition, ni les moyens de les respecter, une partie pourrait se trouver dans l'impossibilité de donner les assurances requises en vertu du Certificat de démantèlement de l'OIT ou du Certificat de l'OMI attestant que le navire est "Prêt au recyclage".

43 La section 3.4 du document de l'OIT indique en conclusion que la protection des travailleurs d'une installation de recyclage incombe principalement à celle-ci. Elle définit les responsabilités générales des employeurs comme étant le recensement et l'évaluation périodique des dangers et des risques, la mise en œuvre de mesures de prévention et de protection, ainsi que le respect des conventions internationales, des recueils de règles pratiques et de la législation nationale.

44 L'OIT établit un système permettant aux gouvernements de mettre en place un programme en matière de sécurité et de santé au travail qui s'appliquerait aux chantiers de recyclage des navires. Ce programme figure à la section 4.0, intitulée Gestion de la sécurité et de la santé au travail. Ce système de gestion est fondé sur les Principes directeurs de l'OIT concernant les systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail (ILO-OSH 2001). Il comprend quatre éléments : une politique de sécurité et de santé au travail, les conditions que doit remplir l'organisation et la formation, l'évaluation des dangers et des risques, ainsi que la planification et la mise en œuvre du système, et l'évaluation des résultats en matière de sécurité et de santé au travail. L'OIT recommande que soit menée une évaluation initiale des risques (paragraphe 4.3) inhérents à un chantier de recyclage et que chaque chantier établisse un plan de démolition spécifique au navire, qui intègre le plan national de gestion de la sécurité et de la santé au travail.

45 **Recommandation :** Il semble possible d'intégrer les prescriptions de l'OIT en matière de sécurité et de santé au travail (Certificat de démantèlement) dans le plan de recyclage des navires prévu par l'OMI. Il serait également possible de dresser la liste des conditions minimales requises en matière de sécurité et de santé au travail (voir le paragraphe 7.2.1.4 des Principes directeurs de l'OIT), qui devraient être en place dans un délai d'un an et correspondre à la liste des mesures prévues pour les travailleurs, à mettre en œuvre dans un délai d'un an, figurant dans le tableau 11 à la page 90 des Directives de la Convention de Bâle.

46 Dans les sections 4.3-4.6 des Principes directeurs de l'OIT, il est indiqué que le système de gestion devrait aussi prévoir, sur une base régulière, l'inventaire des dangers et l'évaluation des risques, la planification et la mise en œuvre des mesures de sécurité et de santé et un plan d'intervention en cas de situations d'urgence (tout à fait

comparable au plan d'intervention d'urgence de la Convention de Bâle). Il est recommandé à la section 5 que tous les accidents du travail soient notifiés conformément aux dispositions de la Convention sur les prestations en cas d'accidents du travail et de maladies professionnelles (1964(121)) et du Recueil de directives pratiques de l'OIT sur l'enregistrement et la déclaration des accidents du travail et des maladies professionnelles.

47 Il est recommandé à la section 6 des Principes directeurs de l'OIT que les chantiers de recyclage établissent, sur place, des services de médecine du travail. Ces services (voir le paragraphe 6.5) exerceraient une surveillance de la santé de tous les travailleurs. Cette recommandation est compatible avec le Recueil de directives pratiques de l'OIT sur les principes techniques et éthiques de la surveillance de la santé des travailleurs.

48 La partie II des Principes directeurs de l'OIT contient des recommandations relatives à la sécurité des opérations de démolition des navires. L'OIT formule des recommandations en matière de sécurité et de santé au travail portant sur les trois principaux aspects du recyclage des navires : préparation, démantèlement et gestion du flux de matières (déchets). Toutes les questions liées à la sécurité et à la santé au travail devraient être incorporées dans un plan de démolition spécifique au navire. Le paragraphe 7.1.2 confirme la nécessité de présenter un passeport vert au chantier de recyclage dans le cadre du processus de préparation. Il est indiqué au paragraphe 7.1.3 que le plan de démantèlement des navires devrait être établi préalablement au recyclage et permettre d'améliorer systématiquement les conditions de travail. Le plan doit contenir des garanties certifiant que tous les travailleurs ont reçu la formation appropriée et qu'un équipement de protection individuelle (EPI) leur a été fourni (les recommandations de l'OIT relatives à l'EPI figurent dans la section 15), ainsi que des vêtements de protection. L'OIT recommande que l'EPI et les vêtements de protection soient fournis gratuitement aux travailleurs.

49 La section 7.2 des Principes directeurs de l'OIT contient tous les aspects d'un plan type de sécurité des travaux de démolition des navires. Ainsi qu'il est dit plus haut, l'OIT est en faveur de l'établissement d'un passeport vert. Elle recommande aussi que tous les navires destinés au recyclage soient munis d'un plan accompagné d'un certificat de démantèlement. Le paragraphe 7.2.1.4 indique que le plan de démolition doit, au minimum, 1) comporter une liste actualisée des matières dangereuses à bord du navire, fournie par l'armateur conformément aux dispositions de la Convention de Bâle, 2) confirmer que les armateurs, les courtiers, et les entreprises de démolition ont veillé à la décontamination du navire et qu'il est exempt de gaz et 3) attester qu'un plan de démolition spécifique au navire a été établi et remis au chantier.

50 La démarche de l'OIT exige l'établissement d'un plan de démolition spécifique au navire qui tienne compte des risques particuliers liés à un navire donné. Ce plan doit être actualisé tout au long du processus de démolition. L'OIT recommande au paragraphe 7.2.3 de mettre en place des mesures de protection et de prévention pour assurer la sécurité des accès et des issues existant sur le chantier, la disponibilité de plates-formes de travail sûres, la planification minutieuse du travail à chaud, et l'élimination de tout danger de l'atmosphère pour tous les travailleurs et la présence sur place d'équipements appropriés de lutte contre l'incendie et de premiers secours. La section 16 des Principes directeurs de l'OIT indique qu'en l'absence de service médical structuré, le chantier de recyclage devrait prévoir des dispositifs pour le lavage des yeux, des douches et une liste des numéros de téléphone des services d'urgence à appeler. Le chantier de recyclage devrait néanmoins assurer un dispositif de premiers secours, y compris l'intervention d'un personnel formé à cette fin. L'OIT semble avoir établi en matière de premiers secours une norme provisoire qui autorise les chantiers à démolir les navires jusqu'à ce qu'un service médical soit mis en place. L'approche qui consiste ainsi à autoriser les travaux de démolition pendant une période de transition est compatible avec les principes de l'OMI.

Gestion écologiquement rationnelle assurée dans une installation de démolition des navires

51 Il est précisé dans les Directives techniques de la Convention de Bâle pour la gestion écologiquement rationnelle du démantèlement intégral ou partiel des navires (2003), à la première page du résumé analytique, qu'elles contiennent des informations et des recommandations portant sur l'application des procédures, procédés et pratiques à mettre¹ en œuvre pour parvenir à une gestion écologiquement rationnelle des installations. Cet énoncé n'offre guère de souplesse pour mettre en place une démarche différente de celle de la Convention de Bâle, qui satisfasse à la définition de la gestion écologiquement rationnelle au sens de la Convention de Bâle.

52 La Convention de Bâle définit en outre la gestion écologiquement rationnelle comme "toutes mesures pratiques permettant d'assurer que les déchets dangereux ou d'autres déchets sont gérés d'une manière qui garantisse la protection de la santé humaine et de l'environnement contre les effets nuisibles que peuvent avoir ces déchets". Il est précisé que les directives de la Convention de Bâle s'appliquent à la fois aux installations de démantèlement des navires en service et aux nouvelles installations.

53 Dans le cadre de la Convention de Bâle, la gestion écologiquement rationnelle comprend cinq éléments principaux : 1) élaboration d'une politique en matière de gestion écologiquement rationnelle, 2) identification des

¹ Note du traducteur : le terme "must" est utilisé dans la version anglaise.

objectifs, 3) établissement et mise en œuvre d'un plan de gestion de l'environnement, 4) contrôle opérationnel et procédures et 5) mesures de contrôle du respect des prescriptions et mesures correctives, le cas échéant. La Convention de Bâle définit en outre le plan de gestion de l'environnement comme étant un document couvrant les questions suivantes : a) évaluation des impacts possibles (étude d'impact sur l'environnement), b) formulation de mesures préventives éventuelles (inventaire des meilleures pratiques) et c) conception et mise en œuvre d'un système de gestion de l'environnement propre au chantier de recyclage, qui comporte un plan de gestion des déchets, un plan d'intervention d'urgence et un plan de surveillance. L'évaluation des risques potentiels prévue dans le plan de gestion de l'environnement de la Convention de Bâle est comparable à l'examen initial décrit à la section 4.3 des Principes directeurs de l'OIT.

54 Il est indiqué à la section 6.2 des Directives de la Convention de Bâle que, pour qu'une installation de démantèlement des navires puisse être gérée de manière écologiquement rationnelle, elle doit l'être selon un système de gestion de l'environnement, la norme internationale applicable à cet égard (la meilleure pratique) étant la norme ISO 14001.

55 **Recommandation :** Il est nécessaire d'explicitier la manière de garantir le respect de la gestion écologiquement rationnelle au sens de la Convention de Bâle si des éléments des autres directives sont adoptés.

Meilleures pratiques/bonnes pratiques pour une installation de démolition des navires

56 Il est indiqué au paragraphe 2.1 des Directives de l'OMI que le respect de ces directives constituerait "les meilleures pratiques". La section 9.4.4 des Directives de l'OMI précise que l'État recycleur devrait s'assurer que la manutention et l'élimination d'amiante, d'hydrocarbures et autres substances dangereuses ont été effectuées d'une "manière acceptable" (qui n'est pas définie), que ce soit avant l'arrivée du navire à l'installation de recyclage ou par la suite. Cette section fait ensuite référence aux directives de l'OIT et de la Convention de Bâle.

57 L'ensemble de la section 4 des Directives de la Convention de Bâle (à partir de la page 42) décrit les "bonnes pratiques" nécessaires pour satisfaire aux principes de la gestion écologiquement rationnelle. Il ne fait aucun doute que cette section devrait être interprétée comme l'équivalent des meilleures pratiques, même si la Convention de Bâle utilise le terme "bonnes" au lieu de "meilleures". Les Directives de la Convention de Bâle établissent les bonnes pratiques relatives à sept activités : 1) inventaire des déchets dangereux et polluants à bord des navires (équivalent du passeport vert), 2) enlèvement de ces matières et nettoyage du navire avant le recyclage, 3) sécurisation du navire pour garantir la sécurité d'accès sûr, 4) enlèvement du matériel, 5) enlèvement des substances dangereuses et polluantes, 6) démantèlement et 7) stockage, recyclage et élimination.

58 La Convention de Bâle indique qu'avant le découpage du navire, toutes les matières résiduelles doivent être enlevées. Le nettoyage devrait être effectué afin qu'au moment du démantèlement, le navire soit propre et ne présente aucun danger. La Convention de Bâle n'exclut pas le nettoyage d'un navire dans le chantier de recyclage si celui-ci en a la capacité. Les "bonnes pratiques" au sens de la Convention de Bâle en matière de démantèlement exige l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de démantèlement. Cette prescription est analogue au plan de recyclage de l'OMI et au certificat de démantèlement de l'OIT.

59 **Recommandation :** il semble possible d'établir une liste commune des éléments à inclure, au minimum, dans le plan de recyclage des navires.

60 La section 4.2 des Directives de la Convention de Bâle recense les polluants éventuels et contient des recommandations sur les mesures propres à les éliminer ou à les gérer. Elle contient d'autres recommandations représentant des bonnes pratiques, dont la plupart sont compatibles avec les Directives de l'OIT et de l'OMI. La Convention de Bâle recense quatre types de rejets et émissions à prendre en compte : métaux, huiles et carburants, eaux de cale et de lestage, ainsi que peintures et enduits.

61 Les dispositions de la Convention de Bâle relatives aux métaux portent principalement sur le découpage des métaux et sur la manière dont le "travail à chaud" devrait être effectué. À cet égard, les Principes directeurs de l'OIT sont généralement préférables, car ils donnent des orientations très concrètes. Toutefois, les dispositions de la section susmentionnée de la Convention de Bâle qui concernent la manutention et l'enlèvement des anodes, du plomb et des déchets de mercure sont absentes des Principes directeurs de l'OIT et, à ce titre, elles complètent utilement les informations de l'OIT.

62 Il est indiqué dans les Directives de la Convention de Bâle que les déchets d'hydrocarbures et de carburants devraient être recyclés dans la mesure du possible. Toutefois, les directives ne mentionnent pas le cas où les huiles et les carburants usés peuvent être mélangés hors site et brûlés en tant que carburants.

63 Les eaux de cale constituent un problème pour le milieu marin dans les ports du monde entier et les méthodes de traitement et d'élimination de ces eaux sont bien comprises. La Convention de Bâle précise que ces

eaux peuvent être traitées ou rejetées par -dessus bord, les orientations, assez vagues sur ce point, ne prévoient pas nécessairement de mesures minimales de protection avant le rejet. Elle mentionne le respect de la Convention MARPOL.

64 **Recommandation** : Pour garantir qu'un niveau minimal de protection de l'environnement est atteint, il pourrait être nécessaire d'examiner plus avant les normes existantes de MARPOL relatives aux eaux de cale, ainsi que les normes adoptées récemment par l'OMI sur les eaux de ballast.

65 Il est indiqué dans les Directives de la Convention de Bâle que le retrait et l'élimination du tributylétain (TBT) et des peintures contenant des isocyanates constituent un risque pour l'environnement et pour la sécurité et la santé au travail.

66 La section 4.2.5 des Directives de la Convention de Bâle expose les bonnes pratiques à respecter pour la manutention et l'enlèvement de l'amiante. Ainsi qu'il est indiqué plus haut, l'OIT recommande que lorsque les travailleurs sont exposés à l'amiante, les employeurs respectent les dispositions de la Convention sur l'amiante (No 162) et de la recommandation sur l'amiante (No 172), lesquelles établissent les meilleures pratiques permettant de protéger les travailleurs exposés à l'amiante. Les Directives de la Convention de Bâle préconisent de ne pas réutiliser ni recycler l'amiante retiré des navires.

67 La section 4.2.6 traite de l'enlèvement et de l'élimination des PCB. D'après les Directives de la Convention de Bâle, les déchets contenant des concentrations de PCB supérieures à 50 mg/kg sont considérés comme des déchets dangereux. De l'avis général, il semble que toutes les carènes liquides contenant des PCB devraient être retirées d'un navire avant le démantèlement. L'on s'accorde aussi à reconnaître que le passeport vert devrait recenser l'ensemble des autres matériels ou chaînes et câbles contenant des PCB. L'on considère également qu'il faudrait s'abstenir de brûler les chaînes et câbles contenant des PCB, opération visant à récupérer les métaux, puisque cette combustion dégage des PCB dans l'atmosphère.

68 La section 4.3 des Directives de la Convention de Bâle décrit la manière dont il faudrait exercer la surveillance de la sécurité et la santé des travailleurs, ainsi que de l'environnement. Ces directives sont les seules à prescrire la surveillance des rejets et émissions dans l'environnement. Elles recommandent l'élaboration d'un plan de surveillance de l'environnement, afin que soient vérifiés tous les rejets dans les sols, les sédiments, les eaux, les émissions atmosphériques, les bruits et vibrations. Elles indiquent également que l'État recycleur doit fixer des normes limitant les rejets et émissions de polluants dans l'environnement et mettre en place une stratégie de surveillance pour garantir que ces limites ne sont pas dépassées.

69 **Recommandation** : la surveillance de l'environnement prévue par la Convention de Bâle pourrait être intégrée dans le plan de surveillance mis en œuvre par le chantier de recyclage, comme le recommande l'OIT aux fins de la protection de la sécurité et de la santé au travail.

70 La surveillance des conditions de sécurité et de santé au travail en vertu des Directives de la Convention de Bâle indique qu'il faut commencer par évaluer les risques, puis mettre en place une stratégie de surveillance des niveaux d'exposition. Cette démarche est compatible avec les Principes directeurs de l'OIT concernant les systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail (ILO-OSH 2001). Il est aussi recommandé dans les Directives de la Convention de Bâle que le chantier mette en œuvre un plan d'intervention d'urgence. Cette recommandation concorde avec les sections 4.3 à 4.6 des Principes directeurs de l'OIT.

Installation de recyclage acceptable

71 Le paragraphe 8.1.1 des Directives de l'OMI indique que l'installation de recyclage devrait être capable de recycler les navires qu'elle achète d'une manière compatible avec la législation nationale et les conventions internationales pertinentes, comme les Directives de l'OIT et de la Convention de Bâle. L'OMI fait ensuite observer que l'autorité compétente des États recycleurs devrait évaluer la capacité de leurs installations de recyclage et faire connaître les résultats de ces évaluations aux propriétaires de navires. Elle omet de préciser la manière dont ces évaluations devraient être effectuées et les critères sur lesquels elles devraient être fondées. Toutefois, elle mentionne une fois encore les Directives de l'OIT et de la Convention de Bâle. On ne sait pas très bien si un chantier respectant les normes de certaines autres autorités compétentes satisfait aux prescriptions voulues s'il ne respecte pas les normes ISO 14001 ou les normes de l'OIT.

72 La section 5.3 des Directives de la Convention de Bâle établit les pratiques en matière de conception et de construction des six zones de démolition d'un chantier type de recyclage des navires. Il est prévu un délai de cinq à dix ans pour satisfaire à l'ensemble des normes de conception. La figure 4 (page 35) des Principes directeurs de l'OIT décrit également les zones d'un chantier modèle de démolition.

73 Il est indiqué à la section 6.2 des Directives de la Convention de Bâle que, pour qu'un chantier puisse gérer de manière écologiquement rationnelle les déchets dangereux, il doit remplir un certain nombre de conditions. Ces conditions sont les suivantes : a) mise en place d'une infrastructure chargée de l'application et du respect de la réglementation, b) système de délivrance d'autorisations d'exploitation des sites ou des installations garantissant le respect des normes en matière de traitement des déchets potentiellement dangereux et de lutte contre la pollution, c) surveillance de la performance en matière de protection de l'environnement, d) dispositifs garantissant l'adoption de mesures appropriées en cas de non-respect des prescriptions et e) la formation du personnel.

74 **Recommandation** : les Directives de la Convention de Bâle énumèrent 13 mesures particulières en matière de sécurité et de santé au travail (voir tableau 11, page 90) qu'il y a lieu de mettre en oeuvre dans un délai d'un an au plus tard pour parvenir à une gestion écologiquement rationnelle. Dans le cadre des travaux à venir, il pourrait être utile d'élaborer plus avant une série de normes minimales.

75 Il est indiqué, dans les Directives de l'OMI et de la Convention de Bâle, qu'il faudrait procéder à une évaluation des conditions existant dans un chantier de recyclage pour déterminer s'il respecte les normes nationales et internationales. Dans le cadre de cette évaluation, il faudrait établir que le chantier ou les installations avoisinantes ont la capacité de gérer et d'éliminer de manière appropriée les quantités de déchets susceptibles d'être rencontrés lors du démantèlement. En outre, l'OIT recommande, à la section 7.3 des Principes directeurs, que l'évaluation d'un chantier devrait comporter "l'identification des dangers et l'évaluation des risques".

76 **Recommandation** : il y a lieu d'examiner si les évaluations susmentionnées pourraient ou devraient être entreprises par des tiers indépendants.

77 En règle générale, ces directives n'indiquent pas la manière dont les principaux acteurs intervenant sur le marché peuvent influencer l'adoption des meilleures pratiques dans les chantiers de recyclage des navires. MARISEC a élaboré un code de bonne conduite en matière de recyclage des navires qui est compatible avec les Directives de l'OIT, de l'OMI et de la Convention de Bâle, lesquelles constituent des principes généraux en faveur d'un recyclage acceptable des navires. Toutefois, tel ou tel propriétaire de navire pourrait exercer une influence s'il voulait bien insérer dans ses contrats ayant force exécutoire des clauses particulières relatives à la sécurité et à la santé au travail, ainsi qu'à la protection de l'environnement.

Consentement en connaissance de cause

78 Le paragraphe 8.1.8 des Directives de l'OMI précise que, lorsqu'il a choisi une installation de recyclage, le propriétaire du navire devrait en informer l'autorité compétente de l'État recycleur. Cette démarche est différente du principe de consentement préalable en connaissance de cause défini dans la Convention de Bâle, qui fait intervenir l'État d'exportation et l'État recycleur. À la section 9.5.2 de ses directives, l'OMI mentionne le principe de consentement préalable en connaissance de cause, qui ne concorde pas avec le paragraphe 8.1.8 des Directives de l'OMI. Les Principes directeurs de l'OIT ne traitent pas directement du consentement en connaissance de cause.

79 Les Directives de la Convention de Bâle précisent, à la page 22, que "les mouvements transfrontières de déchets dangereux et d'autres déchets ne peuvent avoir lieu que si l'État d'exportation les a notifiés par écrit aux autorités compétentes des États d'importation et de transit". La démarche de la Convention de Bâle en matière de consentement associe l'État d'exportation, l'État de recyclage et l'État de transit. Elle repose sur le principe selon lequel la communication entre toutes les Parties est maintenue du début à la fin du processus de recyclage, afin qu'elles satisfassent aux normes nationales ou internationales pertinentes. La démarche de la Convention de Bâle est donc substantiellement différente de celle de l'OMI.

Responsabilités du propriétaire de navire

80 Il est indiqué à la section 8.1.3 des Directives de l'OMI que le propriétaire du navire devrait "examiner" les éléments suivants : l'aptitude du chantier à garantir la manutention en toute sécurité et l'élimination satisfaisante de toute matière potentiellement dangereuse, la fourniture de matériel approprié de protection individuelle, l'aptitude d'une installation de recyclage à s'assurer que le navire reste exempt de gaz et l'existence d'un programme de sécurité et de santé au travail qui prévoit la tenue de fiches de sécurité et des programmes de formation appropriés. Cette liste de prescriptions est essentiellement identique à celle des Principes directeurs de l'OIT, quoique rédigée en termes quelque peu plus généraux.

81 Il est indiqué au paragraphe 8.1.1 des Directives de l'OMI que l'installation de recyclage devrait être capable de recycler les navires d'une manière compatible avec la législation nationale et les conventions internationales pertinentes. L'OMI fait en outre observer que cette capacité devrait être conforme en particulier aux directives élaborées par l'OIT et la Convention de Bâle. Cela signifie que les chantiers de recyclage devraient satisfaire aux trois séries de directives.

82 Il est précisé au paragraphe 8.1.5 des Directives de l'OMI que, lorsque renseignements pris (par l'armateur), on arrive à la conclusion que l'installation de recyclage n'est pas équipée pour gérer les matières ou déchets potentiellement dangereux d'une manière compatible avec la législation nationale et les directives pertinentes, le propriétaire du navire devrait faire enlever ces matières et les faire transporter vers une autre installation appropriée. Cette disposition soulève la question de la mesure dans laquelle doit être effectué l'enlèvement préalable requis des déchets se trouvant à bord des navires destinés au recyclage.

83 **Recommandation** : Il pourrait être utile d'établir une série de prescriptions minimales, auxquelles un chantier de recyclage devrait satisfaire dans un délai de cinq ans, qui porteraient sur la manutention et le stockage de déchets dangereux, afin de faire concorder les Directives de l'OMI avec celles de la Convention de Bâle à cet égard.

84 Ainsi qu'il est fait observer plus haut, MARISEC a élaboré des orientations générales à l'intention des propriétaires de navires afin qu'ils recyclent les navires de manière acceptable. Il est aussi indiqué dans les Directives de la Convention de Bâle que, outre le rôle qu'ils jouent dans le consentement préalable en connaissance de cause, les armateurs conservent une part de responsabilité du début à la fin de la procédure de recyclage. Dans les Directives de la Convention de Bâle, il est recommandé que les propriétaires de navires n'envoient pas leurs navires dans des installations de recyclage qui ne respecteraient pas les principes de la gestion écologiquement rationnelle.

Responsabilité de l'État du pavillon

85 La section 9 des Directives de l'OMI énumère les responsabilités générales de l'État du pavillon. La section 9.2 précise que l'État du pavillon est responsable de l'exploitation du navire pendant toute sa durée de vie utile (y compris son ultime voyage) tant qu'il est en exploitation. Les limites des responsabilités définies dans les Directives de l'OMI sont incompatibles avec les Directives de la Convention de Bâle, selon lesquelles la responsabilité incombe au propriétaire du navire du début à la fin de la procédure de recyclage.

86 **Recommandation** : Il serait utile de parvenir à un consensus sur les mesures que le propriétaire du navire devrait prendre lors de l'ultime voyage du navire, concernant par exemple l'état de nettoyage préalable du navire. Il conviendrait de noter que, en vertu de la section 9.2 des Directives de l'OMI, l'État du pavillon devrait définir des critères explicites en fonction desquels un navire serait déclaré "prêt au recyclage".

Responsabilité de l'État recycleur

87 Il ressort très clairement des Directives de l'OMI et de l'OIT que l'État recycleur est chargé d'établir la législation nationale pour mettre en œuvre les Directives de l'OMI, de l'OIT et de la Convention de Bâle. Il est aussi indiqué à la section 9.4 des Directives de l'OMI que le respect de la législation nationale et internationale, ainsi que des Directives, relève entièrement de la responsabilité de l'État recycleur. Il est précisé au paragraphe 9.4.1.3 que l'État recycleur devrait vérifier que tout déchet potentiellement dangereux pouvant être produit au cours de l'opération de recyclage peut être manutentionné en toute sécurité avant d'accepter un navire pour recyclage. Il est aussi précisé dans la même section que l'État recycleur devrait évaluer lui-même ses installations de recyclage et faire connaître les résultats de ces évaluations aux propriétaires des navires.

88 **Recommandation** : Une évaluation conjointe de l'installation de recyclage, par l'État du pavillon et l'État recycleur, semble souhaitable pour garantir qu'elle dispose des capacités minimales pour manutentionner et éliminer les matières dangereuses avant la livraison du navire dans l'installation.

89 Le paragraphe 9.4.1.2 des Directives de l'OMI précise que l'État recycleur devrait imposer toutes les conditions qu'il peut juger nécessaires avant qu'un navire ne soit accepté pour recyclage. Cette prescription peut contredire un tant soit peu celle qui figure à la section 9.2, laquelle indique que l'État du pavillon devrait définir lui-même les critères en fonction desquels un navire est déclaré "prêt au recyclage".

90 **Recommandation** : Il serait utile de faire concorder les critères définis par l'État du pavillon en fonction desquels un navire est déclaré "prêt au recyclage" avec la définition d'une série minimale de conditions recommandées qui devraient être en place avant qu'un navire puisse être accepté pour recyclage.

91 Il est indiqué à section 9.4.2 des Directives de l'OMI que les dispositions de MARPOL 73/78 exigent la mise en place d'installations de réception portuaires adéquates, afin que soit assurée la gestion des déchets produits par les navires. L'OMI fait observer que son Manuel sur les installations de réception portuaires constitue aussi un guide détaillé pour la gestion des déchets produits par les navires. Les Directives de l'OMI mentionnent en outre sur ce point les Directives de la Convention de Bâle. Toutefois, l'on ne sait pas clairement dans quel état se trouve le navire lorsqu'une installation de recyclage en prend officiellement possession.

92 L'OIT indique clairement qu'il incombe à l'État recycleur d'élaborer et de faire respecter un programme national en matière de sécurité et de santé au travail, avec l'aide des armateurs et des États du pavillon.

93 La section 6.3 des Directives de la Convention de Bâle précise qu'il est nécessaire de procéder à des vérifications et de communiquer certaines données pour s'assurer qu'elles sont respectées. Les Directives de la Convention de Bâle ne précisent pas à quel niveau du système national de contrôle la notification devrait avoir lieu. Il est nécessaire d'examiner plus avant la question de savoir comment déterminer si une installation de recyclage satisfait aux normes nationales et internationales.

Récapitulation des recommandations

94 Il pourrait être opportun de mettre en place un modèle de passeport vert, en reconnaissant que certains éléments conviendraient mieux aux navires existants qu'aux navires neufs. Un jour, les préoccupations relatives aux PCB, au TBT et à l'amiante devraient diminuer, car ils cesseront d'être employés (paragraphe 28).

95 Les Directives de l'OMI et de l'OIT devraient inclure une référence appropriée à la définition de la gestion écologiquement rationnelle au sens de la Convention de Bâle (paragraphe 31).

96 Il pourrait être nécessaire de récapituler et d'unifier les termes différents, relevés dans les trois séries de directives, relatifs au plan de gestion de l'environnement, aux plans de recyclage des navires et au certificat de recyclage (paragraphe 35).

97 En vue des travaux à venir, il conviendrait d'unifier ces listes pour cerner les éléments les plus appropriés aux fins du recyclage des navires. Par exemple, il se peut que la liste contienne des substances faisant partie intégrante de l'acier, mais celui-ci n'est pas une "substance potentiellement dangereuse". L'établissement d'une liste unique serait utile (le MEPC procède actuellement à des travaux sur la question) (paragraphe 37).

98 Il semble possible d'intégrer les prescriptions de l'OIT en matière de sécurité et de santé au travail (certificat de démantèlement) dans le plan de recyclage des navires prévu par l'OMI. Il serait également possible de dresser la liste des conditions minimales requises en matière de sécurité et de santé au travail (voir le paragraphe 7.2.1.4 des Principes directeurs de l'OIT), qui devraient être en place dans un délai d'un an et correspondre à la liste des mesures prévues pour les travailleurs, à mettre en oeuvre dans un délai d'un an, figurant dans le tableau 11 à la page 90 des Directives de la Convention de Bâle (paragraphe 45).

99 Il est nécessaire d'explicitier la manière de garantir le respect de la gestion écologiquement rationnelle au sens de la Convention de Bâle si des éléments des autres directives sont adoptés (paragraphe 55).

100 Il semble possible d'établir une liste commune des éléments à inclure, au minimum, dans le plan de recyclage des navires (paragraphe 59).

101 Pour garantir qu'un niveau minimal de protection de l'environnement est atteint, il pourrait être nécessaire d'examiner plus avant les normes existantes de MARPOL relatives aux eaux de cale, ainsi que les normes adoptées récemment par l'OMI sur les eaux de ballast (paragraphe 64).

102 La surveillance de l'environnement prévue par la Convention de Bâle pourrait être intégrée dans le plan de surveillance mis en oeuvre par le chantier de recyclage, comme le recommande l'OIT aux fins de la protection de la sécurité et de la santé au travail (paragraphe 69).

103 Les Directives de la Convention de Bâle énumèrent 13 mesures particulières en matière de sécurité et de santé au travail (voir tableau 11, page 90) qu'il y a lieu de mettre en oeuvre dans un délai d'un an au plus tard pour parvenir à une gestion écologiquement rationnelle. Dans le cadre des travaux à venir, il pourrait être utile d'élaborer plus avant une série de normes minimales (paragraphe 74).

104 Il y a lieu d'examiner si les évaluations des chantiers pourraient ou devraient être entreprises par des tiers indépendants (paragraphe 76).

105 Il pourrait être utile d'établir une série de prescriptions minimales, auxquelles un chantier de recyclage devrait satisfaire dans un délai de cinq ans, qui porteraient sur la manutention et le stockage de déchets dangereux, afin de faire concorder les Directives de l'OMI avec celles de la Convention de Bâle à cet égard (paragraphe 83).

106 Il serait utile de parvenir à un consensus sur les mesures que le propriétaire du navire devrait prendre lors de l'ultime voyage du navire, concernant par exemple l'état de nettoyage préalable du navire. Il conviendrait de noter que, en vertu de la section 9.2 des Directives de l'OMI, l'État du pavillon devrait définir des critères explicites en fonction desquels un navire serait déclaré "prêt au recyclage" (paragraphe 86).

107 Une évaluation conjointe de l'installation de recyclage, par l'État du pavillon et l'État recycleur, semble souhaitable pour garantir qu'elle dispose des capacités minimales pour manutentionner et éliminer les matières dangereuses avant la livraison du navire dans l'installation (paragraphe 88).

108 Il serait utile de faire concorder les critères définis par l'État du pavillon en fonction desquels un navire est déclaré "prêt au recyclage" avec la définition d'une série minimale de conditions recommandées qui devraient être en place avant qu'un navire puisse être accepté pour recyclage (paragraphe 90).

Récapitulation des ambiguïtés ou lacunes

109 Le terme "envisager" pouvant être interprété comme ne nécessitant pas de mesures obligatoires, il pourrait être considéré comme incompatible avec les Directives de l'OIT et de la Convention de Bâle.

110 Il pourrait être nécessaire d'établir des normes minimales pour la manutention et l'élimination, en toute sécurité, des hydrocarbures et des carburants usés qui ne sont pas directement recyclés.

111 Les Principes directeurs de l'OIT concernant l'exposition traitent déjà des risques pour les travailleurs; toutefois, il pourrait être pertinent d'élaborer, à l'avenir, des orientations en matière d'élimination des déchets qui concerneraient l'élimination définitive du TBT et des déchets de peintures contenant des isocyanates.

112 Les travaux à venir pourraient comprendre l'élaboration de directives relatives à l'élimination de l'amiante, de nombreux pays étant dépourvus de ce type de réglementation.

113 Aucune des trois séries de directives n'aborde la manière dont un chantier devrait éliminer, de manière appropriée, les matériaux contenant des concentrations de PCB inférieures à 50 mg/kg.

114 Il n'y a pas de consensus manifeste sur les documents contenant des orientations relatives au consentement préalable en connaissance de cause.

115 Les Directives de la Convention de Bâle donnent à entendre que, durant la période de transition de un à cinq ans, les chantiers de recyclage n'ont pas besoin d'avoir mis en place les capacités nécessaires mais qu'ils doivent être dotés de moyens adéquats de stockage des déchets.

116 Est-ce que ce sont les navires qui doivent satisfaire aux recommandations de MARPOL ou de l'OMI en matière de réception ? Ou est-ce que ce sont les déchets qui doivent satisfaire aux Directives de la Convention de Bâle ?

**NOTE DU ROYAUME-UNI EN SA QUALITÉ DE MEMBRE DU GROUPE DE TRAVAIL
REPRÉSENTANT LE GROUPE DE TRAVAIL À COMPOSITION
NON LIMITÉE DE LA CONVENTION DE BÂLE SUR LA GESTION ÉCOLOGIQUEMENT
RATIONNELLE (GER)**

RÉSUMÉ

Résumé analytique:	Le présent document définit les aspects essentiels de la gestion écologiquement rationnelle (GER) et comment elle pourrait être appliquée au démantèlement des navires.
Document de référence:	ILO/IMO/BC WG 1/6

Introduction

1 La Convention de Bâle ("la Convention") repose sur un certain nombre de principes qui sous-tendent les articles de la Convention pour en réaliser les objectifs. Un de ces principes est la gestion écologiquement rationnelle des déchets. En appliquant ce principe aux mouvements transfrontières, au stockage, au traitement et à l'élimination des déchets, la Convention cherche à garantir qu'à tous les stades de la gestion, la santé humaine et l'environnement sont protégés contre les effets néfastes éventuels qu'une mauvaise gestion des déchets pourrait entraîner.

2 Ce principe est défini en termes généraux dans la Convention mais n'est pas expliqué en détail sur le plan pratique. Par l'intermédiaire de son secrétariat, la Convention publie des documents qui décrivent les aspects de l'application de la GER à des types particuliers de déchets et à leur gestion. L'objet du présent document est de cerner à partir de ces documents les aspects essentiels de la GER et la manière dont elle pourrait s'appliquer au démantèlement des navires.

Définition de la GER

3 Aux fins de la Convention de Bâle, l'article 2 8) définit de manière générale la "gestion écologiquement rationnelle des déchets dangereux ou d'autres déchets" comme suit :

"... toutes mesures pratiques permettant d'assurer que les déchets dangereux ou d'autres déchets sont gérés d'une manière qui garantisse la protection de la santé humaine et de l'environnement contre les effets nuisibles que peuvent avoir ces déchets".

4 À l'appui de l'article 2 8), l'article 4.2 de la Convention (qui est reproduit à l'appendice 1) décrit certaines de ces mesures. Les Parties à la Convention doivent notamment prendre "les mesures nécessaires" pour maîtriser la production de déchets. Les personnes qui s'occupent de la gestion des déchets devraient prendre des mesures pour prévenir la pollution résultant de leurs activités et les Parties devraient empêcher l'importation des déchets lorsqu'elles ont des raisons de croire que les déchets en question ne seront pas gérés selon des méthodes écologiquement rationnelles.

5 En expliquant comment parvenir à ce résultat, les directives et autres documents publiés par la Convention reconnaissent que les mesures nécessaires pour garantir la protection de la santé humaine et de l'environnement peuvent varier selon les déchets et selon les situations géographiques. La GER dépend d'un vaste éventail de facteurs allant des conditions préalables à l'application efficace de la GER, à savoir notamment la législation, aux activités effectives entreprises sur les sites de gestion des déchets.

6 Les prescriptions essentielles de la Convention de Bâle concernant la GER pourraient se résumer comme suit :

- respect de la réglementation
- normes pratiques
- contrôle de la gestion

7 Si l'on tient compte de l'article 2 8) de la Convention, la GER pourrait alors être décrite comme suit :

"La combinaison de dispositions réglementaires, de normes pratiques et de mesures de contrôle de la gestion devant influencer sur le processus garantissant la protection de la santé humaine et de l'environnement contre les effets éventuels des activités de gestion des déchets".

8 Les directives de la Convention de Bâle sur les critères essentiels de la GER sont résumées dans un document général qui définit la GER aux fins de l'élaboration d'autres directives techniques. Il est intitulé "Élaboration de directives techniques pour la gestion écologiquement rationnelle des déchets soumis à la Convention de Bâle". Deux sections de ce document sont reproduites à l'appendice 2. La première intitulée "Note sur la gestion écologiquement rationnelle" décrit au paragraphe 6.1.9 les conditions essentielles du contrôle législatif. La deuxième section "Bonnes pratiques de gestion" énonce les normes et les mesures de contrôle de la gestion appliquées sur les sites. L'approche est forcément générique mais devrait s'appliquer à toutes les opérations pour lesquelles la GER entre en ligne de compte.

9 Il existe aussi des directives spécifiques portant sur divers déchets et activités de gestion des déchets. Dans le présent contexte, les Directives techniques pour la gestion écologiquement rationnelle du démantèlement intégral ou partiel des navires reposent sur les principes de la Convention.

Interprétation de la GER dans la pratique, en prenant le Royaume-Uni comme exemple

10 De manière à appliquer effectivement la notion de la GER aux fins des mesures de contrôle transfrontières, un cadre législatif est nécessaire (comme prévu par la Convention) pour garantir le respect, cette base législative étant assortie de normes. On peut alors garantir le respect du principe de la GER dans la pratique par des mesures coercitives lorsque cela est jugé nécessaire. On peut citer à cet égard l'exemple du Royaume-Uni qui applique effectivement la GER dans les installations qu'elle régit aux moyens du processus décrit au paragraphe 7 ci-dessus.

11 Le Royaume-Uni dispose d'un ensemble important de textes législatifs qui reposent sur des systèmes d'octroi de permis par les autorités compétentes ayant des pouvoirs d'exécution. Les grandes lignes de la politique générale, de la législation et des stratégies concernant les mouvements transfrontières de déchets, adoptées par le Royaume-Uni, sont indiquées dans les "Country Fact Sheets" (2004, page 513) (Résumé analytique par pays) qui font partie des renseignements que les pays doivent soumettre.

12 Au Royaume-Uni, un document d'orientation du Gouvernement donne une interprétation de la GER aux fins du respect des obligations découlant du Règlement de l'Union européenne sur les transferts de déchets qui applique la Convention de Bâle dans l'Union européenne. Le Royaume-Uni a établi un plan réglementaire ("le Plan") qui énonce ces obligations et la manière dont elles doivent être interprétées par les autorités compétentes chargées de réglementer les mouvements transfrontières de déchets. Le plan (qui est en cours de révision pour tenir compte de la réglementation révisée introduite dans l'Union européenne) indique que l'objectif principal est de garantir un "degré élevé" de protection de l'environnement et de la santé humaine. Le plan actuel décrit la manière d'aborder la GER comme suit :

"1.44 Les Parties à la Convention de Bâle sont tenues de veiller à ce que les déchets dangereux exportés soient gérés selon des méthodes écologiquement rationnelles dans l'État d'importation ou ailleurs (article 4 8)). Cette obligation fait l'objet des articles 14 à 18 du titre IV du Règlement sur les transferts de déchets. Par ailleurs, pour les exportations vers des pays qui ne sont pas membres de l'OCDE, il existe des considérations supplémentaires, notamment celles découlant des décisions prises lors des deuxième et troisième Conférences des Parties à la Convention de Bâle (voir les paragraphes 4.10 à 4.12) et tendant à interdire après l'année 1997 les exportations de déchets dangereux aux fins de récupération des pays membres de l'OCDE vers des pays non membres.

1.45 Il convient d'interpréter ce qui constitue une gestion écologiquement rationnelle compte tenu des indications fournies dans ce plan. Il appartient aux autorités compétentes de décider dans chaque cas particulier si les installations auxquelles les déchets sont destinés appliquent ou non des normes garantissant que toute pollution de l'environnement résultant de l'opération d'élimination ou de récupération restera dans des limites acceptables, c'est-à-dire des limites garantissant la protection de la santé humaine et de l'environnement contre les effets nuisibles. Une gestion répondant à cette norme est une gestion écologiquement rationnelle. Les renseignements dont les autorités compétentes ont besoin pour déterminer si une opération est écologiquement rationnelle ou non dépendra de la question de savoir si l'installation se trouve au Royaume-Uni ou dans un autre pays de l'OCDE ou dans un pays qui n'est pas membre de l'OCDE. Ces questions sont examinées d'une manière plus approfondie aux chapitres 4 et 5."

13 Le premier des critères essentiels (respect de la réglementation), tel que décrit au paragraphe 6, est rempli au moyen de la mise en place de la politique générale, de la législation adoptée pour appliquer le Règlement sur les transferts de déchets et au moyen de la législation relative au contrôle de la gestion des déchets.

14 Le plan décrit comment faire face à des circonstances particulières. Par exemple, si l'on envisage des exportations vers des pays non membres de l'OCDE:

"420 Pour déterminer si la gestion dans des installations d'un pays non membre de l'OCDE est écologiquement rationnelle, la première condition doit être le respect des prescriptions réglementaires applicables dans ce pays. Une opération qui ne satisfait pas à ces prescriptions doit être automatiquement considérée comme étant non respectueuse de l'environnement. Lorsque le pays d'importation ne dispose apparemment pas de l'infrastructure nécessaire en matière de réglementation, d'exécution et sur le plan technique pour garantir le respect des prescriptions réglementaires, l'opération ne devrait pas normalement être acceptée comme étant écologiquement rationnelle. Des exceptions à cette règle peuvent être appropriées dans certains cas, par exemple lorsqu'une société multinationale est propriétaire d'une installation et l'exploite conformément à des normes internationales reconnues comparables à celles appliquées dans d'autres installations situées dans des pays de l'OCDE. Mais cela dépendra aussi du processus de confinement et il faudra tenir compte de la manière dont les résidus résultant du processus ont été éliminés.

4.21 Les autorités compétentes du Royaume-Uni ne devraient pas automatiquement vouloir que les opérations soient aussi perfectionnées qu'au Royaume-Uni, mais elles ne devraient pas accepter comme étant écologiquement rationnelles des opérations qui, si elles étaient effectuées au Royaume-Uni, seraient considérées comme offrant une protection inadéquate contre les effets néfastes sur la santé humaine et l'environnement. Cette considération est particulièrement importante eu égard aux méthodes utilisées pour éliminer des résidus résultant des opérations de récupération."

15 Le Plan se réfère ensuite à la propre série de directives techniques du Royaume-Uni qui décrivent les normes applicables dans les installations du Royaume-Uni. Certains de ces documents ont désormais été remplacés mais ils offrent par leur nature même des normes pratiques applicables aux opérations dans différents types d'installations. Un grand nombre d'entre eux, ou leurs équivalents mis à jour, fournissent à l'autorité de contrôle une série claire de conditions ou de normes qui peuvent être utilisées pour spécifier les conditions d'octroi de permis propre à un site.

16 La protection satisfaisante de l'environnement dans l'installation relève ensuite de la responsabilité de l'exploitant qui doit satisfaire aux conditions d'octroi des permis en tenant compte des normes techniques d'exploitation énoncées dans le permis parallèlement aux prescriptions relatives à la surveillance et la notification. Des normes de gestion telles que des systèmes de gestion de la qualité peuvent être appliquées pour veiller à ce que le degré nécessaire de protection de l'environnement soit atteint.

17 L'ensemble de ces prescriptions remplissent alors les deuxième et troisième critères des normes et du contrôle de la gestion par rapport auxquels il est possible d'évaluer si l'installation applique le principe de la GER.

18 En termes généraux, on peut évaluer s'il sera possible d'appliquer la GER dans des circonstances données à l'aide de l'approche décrite ci-dessus, notamment à des activités de démantèlement des navires. Il pourrait être utile d'utiliser une liste de contrôle pour identifier si une installation donnée satisfera aux conditions de la GER. Une telle liste de contrôle pourrait inclure les éléments suivants, compte tenu des trois critères essentiels suggérés au paragraphe 6 :

Liste de contrôle pour la GER

I - Respect de la réglementation

- La Convention de Bâle a-t-elle été incorporée dans la législation nationale ?
- Quelle législation particulière s'applique-t-elle aux activités liées aux déchets i) au niveau national et ii) aux importations et exportations de déchets ?
- Existe-t-il une autorité de contrôle environnementale chargée de veiller au respect du régime législatif ?
- Des permis propres au site ont-ils été délivrés pour l'exploitation d'une installation et décrivent-ils les conditions s'appliquant à ce site pour prévenir la pollution en établissant des limites des émissions dans l'atmosphère, l'eau et la terre ?
- Existe-t-il des sanctions en cas de non-respect qui soient exécutoires devant les tribunaux ?
- Existe-t-il des traces des inspections documentées ?
- Existe-t-il un registre de données sur la surveillance réglementaire de l'installation par une autorité compétente ?

II - Normes pratiques

- Existe-t-il des critères d'environnement publiés au niveau national ou local définissant le degré escompté de protection de l'environnement ?

- Existe-t-il des normes environnementales publiées, établies à partir des critères susmentionnés ou indépendamment (y compris éventuellement des normes internationales reconnues pertinentes) ?
- Existe-t-il des normes de l'industrie publiées ?
- Existe-t-il des normes techniques relatives à l'exploitation des installations, y compris des manuels pratiques ?
- Existe-t-il des techniques ou procédures d'évaluation de l'environnement permettant d'établir l'impact éventuel des installations ?

III - Contrôle de la gestion

- Existe-t-il des procédures de gestion et d'exploitation documentées pour le site ?
- Existe-t-il des systèmes de gestion de la qualité (pouvant être audités par une tierce partie, comme par exemple un auditeur indépendant accrédité) sur lesquels repose l'exploitation de l'installation ?
- Le personnel est-il formé et possède-t-il les compétences techniques nécessaires ?
- L'exploitant surveille-t-il l'exploitation des diverses installations pour vérifier le respect des conditions du permis ?
- Y a-t-il une surveillance de l'environnement à l'extérieur et au voisinage de l'installation ?
- Existe-t-il des dispositions (par exemples des plans d'urgence, des procédures d'arrêt) en cas de non-respect ou pour pallier les effets du non-respect ?

19 Alors qu'il n'est pas toujours possible de remplir toutes les conditions dans tous les cas, la GER exige qu'un nombre important d'entre elles soient remplies. Des moyens équivalents permettant de démontrer que les critères essentiels sont remplis peuvent être prévus. Par exemple, au cas où des normes nationales n'existeraient pas, le directeur d'une installation a conçu certaines normes à usage local et les utilisent pour gérer l'installation. Lorsque ces normes sont documentées et qu'on a la preuve qu'elles sont respectées par le biais, par exemple, d'un système de gestion de la qualité assortie d'une surveillance, il peut alors être encore possible de montrer qu'une GER est appliquée.

Références

The United Kingdom Management Plan for the Import and Export of Wastes DoE 1996, HMSO ISBN 0-11-753181-2

Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières des déchets dangereux et de leur élimination (1989) www.basel.int

Guidance Document on the Preparation of Technical Guidelines for the Environmentally Sound Management of Wastes Subject to the Basel Convention www.basel.int

Directives techniques de la Convention de Bâle pour la gestion écologiquement rationnelle du démantèlement intégral ou partiel des navires (2003) ISBN 92-1-158620-8 (peuvent aussi être consultées sur le site Web)

Compilation of Country Fact Sheets, Basel Convention no 2004/1, ISBN 92-1-158632-1

Appendice 1

Article 4.2 de la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination

4.2. Chaque Partie prend les dispositions voulues pour :

a) Veiller à ce que la production de déchets dangereux et d'autres déchets à l'intérieur du pays soit réduite au minimum, compte tenu des considérations sociales, techniques et économiques;

b) Assurer la mise en place d'installations adéquates d'élimination qui devront, dans la mesure du possible, être situées à l'intérieur du pays, en vue d'une gestion écologiquement rationnelle des déchets dangereux et d'autres déchets en quelque lieu qu'ils soient éliminés;

c) Veiller à ce que les personnes qui s'occupent de la gestion des déchets dangereux ou d'autres déchets à l'intérieur du pays prennent les mesures nécessaires pour prévenir la pollution résultant de cette gestion et, si une telle pollution se produit, pour en réduire au minimum les conséquences pour la santé humaine et l'environnement;

d) Veiller à ce que les mouvements transfrontières de déchets dangereux et d'autres déchets soient réduits à un minimum compatible avec une gestion efficace et écologiquement rationnelle desdits déchets et qu'ils s'effectuent de manière à protéger la santé humaine et l'environnement contre les effets nocifs qui pourraient en résulter;

e) Interdire les exportations de déchets dangereux ou d'autres déchets à destination des États ou groupes d'États appartenant à des organisations d'intégration politique ou économique qui sont Parties, particulièrement les pays en développement, qui ont interdit par leur législation toute importation, ou si elle a des raisons de croire que les déchets en question n'y seront pas gérés selon des méthodes écologiquement rationnelles telles que définies par les critères que retiendront les Parties à leur première réunion;

f) Exiger que les renseignements sur les mouvements transfrontières proposés de déchets dangereux et d'autres déchets soient communiqués aux États concernés, conformément à l'annexe V-A, pour qu'ils puissent évaluer les conséquences pour la santé humaine et l'environnement des mouvements envisagés;

g) Empêcher les importations de déchets dangereux et d'autres déchets si elle a des raisons de croire que les déchets en question ne seront pas gérés selon des méthodes écologiquement rationnelles;

h) Coopérer avec les autres Parties et les autres organisations intéressées, directement et par l'intermédiaire du secrétariat, à des activités portant notamment sur la diffusion de renseignements sur les mouvements transfrontières de déchets dangereux et d'autres déchets, afin d'améliorer la gestion écologiquement rationnelle desdits déchets et d'empêcher le trafic illicite;

Appendice 2

Extraits du "Guidance Document on the Preparation of Technical Guidelines for the Environmentally Sound Management of Wastes Subject to the Basel Convention"

www.basel.int

A – "Note sur la gestion écologiquement rationnelle"

4. Si les déchets sont éliminés sous diverses formes depuis des millénaires, la gestion des déchets est une activité beaucoup plus récente. Même dans les pays industriellement développés, la législation portant expressément sur l'élimination des déchets n'a vu le jour il y a seulement environ une vingtaine d'années. Autrefois les contrôles étaient de caractère plus général et avaient trait aux questions de santé publique ou à l'aménagement des sols. La gestion des déchets est une activité beaucoup plus récente qui est destinée à recenser et gérer les déchets tout au long de leur cycle de vie, l'accent étant mis sur les activités de réduction, de réutilisation et de recyclage.

5. Bien que l'expression "déchets dangereux" soit souvent utilisée dans un sens général, la Convention de Bâle établit un classement des catégories de déchets soumis au contrôle. La Convention stipule par ailleurs que les déchets dangereux devraient comprendre tous les déchets considérés comme dangereux par la législation interne de la Partie d'exportation, d'importation ou de transit. La gestion écologiquement rationnelle des déchets est aussi définie dans la Convention comme étant toutes mesures pratiques permettant d'assurer que les déchets dangereux ou d'autres déchets sont gérés d'une manière qui garantisse la protection de la santé humaine et de l'environnement contre les effets nuisibles que peuvent avoir ces déchets".

6. En l'absence d'une législation nationale rigoureuse, il est extrêmement difficile de s'attendre à un contrôle technique efficace de la gestion écologiquement rationnelle des déchets et en particulier des déchets dangereux dans un pays quel qu'il soit.

7. Une législation interne et un cadre réglementaire obligatoire sont considérés comme étant des conditions essentielles au contrôle des mouvements transfrontières et à l'élimination des déchets, et en particulier des déchets dangereux. Cela ne devrait toutefois pas empêcher les pays qui sont Parties à la Convention, même si elles n'ont pas mis en place une législation nationale, de s'acquitter des obligations et de prendre les mesures nécessaires pour contrôler les déchets produits à l'intérieur de leur territoire national.

8. La législation et les mesures adoptées au niveau national doivent inclure des dispositions en matière d'exécution. Ces dispositions devraient décrire les procédures énonçant les responsabilités de chaque personne intervenant dans la gestion des déchets dangereux. La législation nationale doit aussi offrir un cadre pour l'application des conventions internationales et pour garantir que ces accords sont mis en application de manière à protéger l'environnement et la santé contre les effets nuisibles éventuels des mouvements transfrontières, du traitement et de l'élimination des déchets dangereux. À cet égard, la surveillance des mesures prises représente un pas important vers l'application d'une gestion écologiquement rationnelle.

9. La gestion écologiquement rationnelle est définie dans la Convention de Bâle comme étant toutes mesures pratiques permettant d'assurer que les déchets dangereux ou d'autres déchets sont gérés d'une manière qui garantisse la protection de la santé humaine et de l'environnement contre les effets nuisibles que peuvent avoir ces déchets. Dans ce contexte, les critères permettant d'évaluer une gestion écologiquement rationnelle sont notamment les suivants :

- a) il existe une infrastructure réglementaire et des mesures d'exécution garantissant le respect des règles applicables;
- b) les sites ou installations sont autorisés et disposent d'un niveau adéquat de technologie et de contrôle de la pollution pour traiter les déchets dangereux de la manière proposée, compte tenu notamment du niveau de technologie et de contrôle de la pollution dans le pays d'exportation;
- c) les exploitants des sites ou des installations dans lesquels les déchets dangereux sont gérés sont tenus, selon qu'il convient, de surveiller les effets de ces activités;
- d) des mesures appropriées sont prises lorsque la surveillance indique que la gestion des déchets dangereux a entraîné des émissions inadmissibles;
- e) les personnes s'occupant de la gestion des déchets dangereux sont compétentes et ont reçu une formation adéquate.

Les pays ont aussi l'obligation d'éviter ou de réduire au maximum la production de déchets et de veiller à la mise à disposition d'installations adéquates pour leurs déchets, de manière à protéger la santé humaine et l'environnement.

Dans ce contexte, les pays devraient, entre autres :

- a) prendre des mesures pour recenser et quantifier les types de déchets produits à l'échelon national;
- b) utiliser les meilleures pratiques pour éviter ou réduire au maximum la production de déchets dangereux, en ayant, par exemple, recours à des méthodes propres;
- c) mettre en place des sites ou des installations autorisés comme étant écologiquement rationnels pour gérer leurs déchets, en particulier les déchets dangereux.

En outre, l'exécution et la surveillance pourraient être renforcées par le biais de la coopération internationale."

B – "Bonnes pratiques de gestion

40. La gestion et le contrôle de l'ensemble des installations de traitement, de récupération et d'élimination des déchets dangereux doivent être effectués selon des normes écologiquement rationnelles. La gestion et la supervision de l'installation doivent être confiées à des personnes expérimentées, ayant les compétences techniques nécessaires et l'ensemble du personnel employé sur le site devrait avoir reçu une formation appropriée aux tâches qu'il sera appelé à exécuter. L'ensemble de la formation nécessaire devrait être structuré de manière appropriée et des registres de formation devraient être conservés; le contenu du programme de formation devrait être régulièrement passé en revue et actualisé.

41. Toutes les installations devraient être exploitées conformément à des normes ou procédures écrites. Il faudrait en particulier s'attacher à consigner des méthodes d'exploitation de l'installation et du matériel, les systèmes de gestion et de contrôle des activités du site et les règles et normes de sécurité du site et les méthodes permettant d'en garantir le respect. L'ensemble des systèmes et procédures écrits devrait être coordonné et regroupé dans un manuel d'exploitation/de sécurité et soumis de préférence à une évaluation et vérification extérieures de la qualité.

42. Les aspects écologiques des installations de gestion des déchets convenablement conçus et exploités ne sont pas essentiellement différents de ceux de tout autre processus bien géré traitant des matières analogues. Le traitement des déchets n'est pas sensiblement différent d'autres formes de traitement et de fabrication en termes de risque de pollution de l'environnement. Les perceptions souvent contraires du public peuvent néanmoins amener les exploitants d'installations de gestion des déchets traitant des substances sensibles telles que les PCB à procéder à une surveillance supplémentaire de l'environnement afin d'offrir l'assurance que les activités ne contribuent pas aux effets néfastes sur l'environnement. Cette surveillance pourrait comprendre le prélèvement régulier d'échantillons, sur le site et à l'extérieur, du sol, des feuillages, de l'air ambiant, de la poussière et des dépôts de surface. En outre, les programmes de dépistage auxquels sont soumis les employés, qui sont utiles dans certains cas, peuvent fournir des renseignements complémentaires utiles.

43. La supervision après fermeture des sites de gestion des déchets dangereux est une caractéristique qui s'applique en particulier aux activités dans les décharges. La surveillance après fermeture des décharges, impliquant en particulier l'analyse d'extraits de lessivage ou de forage situés près du site devrait systématiquement permettre de vérifier périodiquement la présence de contaminants ou de composants dangereux particuliers. Les sites de traitement et d'élimination devraient être conçus et construits pour prévenir les émissions dans l'environnement. Ces sites doivent aussi assurer la collecte et le traitement des fuites et l'écoulement des eaux de pluie contaminés. En pareil cas, la mise hors service d'une activité peut comprendre le nettoyage de l'installation, du matériel et des zones en sol dur, des collecteurs, etc. et cela devrait permettre de réduire au minimum les risques de détection future d'une contamination importante. Dans le cas d'installations ne bénéficiant pas de telles mesures de protection et de précaution, les activités de mise hors service devraient comprendre un plus large échantillonnage pour détecter la présence et l'étendue éventuelles de la contamination. Les prescriptions tendront à être propres au site, mais il faudra peut-être envisager des vérifications périodiques.

ANNEXE 4

NOTE DU SECRÉTARIAT DE LA CONVENTION DE BÂLE SUR LE CONSENTEMENT PRÉALABLE
EN CONNAISSANCE DE CAUSE

RÉSUMÉ

<i>Résumé analytique:</i>	Le présent document décrit les aspects principaux du consentement préalable en connaissance de cause et la manière dont ce consentement peut être appliqué au démantèlement des navires.
<i>Documents de référence:</i>	ILO/IMO/BC WG 1/8, ILO/IMO/BC WG 2/8/3 et ILO/IMO/BC WG 2/4

Introduction

1 À sa première session, le Groupe de travail mixte OIT/OMI/CB sur la mise au rebut des navires avait décidé d'inscrire le concept de consentement préalable en connaissance de cause à l'ordre du jour de sa deuxième session.¹

Rappel des faits

2 Par la décision VII/26 adoptée à sa septième réunion, la Conférence des Parties à la Convention de Bâle avait prié le Groupe de travail à composition non limitée de la Convention de Bâle "d'examiner les aspects pratiques, juridiques et techniques du démantèlement des navires en vue de parvenir à une approche pratique de la question du démantèlement des navires, de faire rapport sur les développements intervenus et de présenter des propositions, selon qu'il convient, à la Conférence des Parties lors de sa huitième réunion au sujet d'une solution juridiquement contraignante, en tenant compte des travaux de l'Organisation maritime internationale et du Groupe de travail mixte".

3 À sa septième réunion, la Conférence des Parties à la Convention de Bâle avait en outre invité l'Organisation maritime internationale ("OMI") à "continuer d'envisager l'incorporation dans son règlement de prescriptions obligatoires, y compris un système d'établissement de rapports pour les navires destinés à être démantelés, qui assure un degré de contrôle équivalent à celui institué dans le cadre de la Convention de Bâle, et à poursuivre les travaux visant à instituer des prescriptions obligatoires pour assurer une gestion écologiquement rationnelle du démantèlement des navires, dont le champ d'application pourrait englober la décontamination préalable".

4 À sa quatrième session, le Groupe de travail à composition non limitée avait adopté la décision OEWG-IV/5 dans laquelle, au paragraphe 1 du dispositif, il avait invité les Parties, les autres États, les propriétaires de navires et les autres intéressés à soumettre au Secrétariat de la Convention de Bâle, par les voies appropriées, des observations sur les lacunes, chevauchements ou ambiguïtés éventuels entre la procédure de notification mise en place par la Convention de Bâle et le projet de système de notification élaboré par le Comité de la protection du milieu Marin ("MEPC") de l'OMI, ainsi que des recommandations concernant les solutions à adopter pour remédier à ces lacunes, chevauchements ou ambiguïtés.²

5 À sa cinquante-deuxième session ("MEPC 52"), ayant examiné s'il était nécessaire d'élaborer des mesures obligatoires pour le recyclage des navires, le MEPC avait décidé que certaines parties des Directives de l'OMI sur le recyclage des navires ("les Directives de l'OMI") pourraient devenir obligatoires et il avait chargé le Groupe de travail sur le recyclage des navires de commencer à identifier les éléments des Directives de l'OMI pour lesquels un système obligatoire pourrait être considéré comme l'option la plus appropriée aux fins de leur application. En envisageant l'élaboration d'un "système de notification" pour les navires destinés au recyclage, le MEPC 52 avait chargé son groupe de travail de commencer à élaborer le plan général d'un système de notification pour les navires destinés au recyclage, dans le but de mettre au point un système de notification viable et efficace qui tiendrait compte des

¹ Voir le document ILO/IMO/BC WG 1/8, paragraphe 7.4

² Conformément à la décision OEWGIV/5, ces observations et recommandations concernant les solutions à adopter ont été rassemblées et seront soumises au Groupe de travail mixte, sous couvert du document ILO/IMO/BC WG 2/8/3, par le Secrétariat de la Convention de Bâle.

caractéristiques spécifiques des transports maritimes mondiaux. Ayant examiné le rapport du Groupe de travail (MEPC 52/WP.8), sur la question du système de notification pour les navires destinés au recyclage, le MEPC 52 avait noté que le Groupe de travail avait décidé que ce système devrait être élaboré conformément aux principes fondamentaux ci-après.

- "1. le système devrait être transparent, efficace, garantir une application uniforme et le respect des données commercialement délicates;
2. le système devrait être mis au point de sorte à faciliter le contrôle et l'exécution de toute disposition obligatoire relative au recyclage des navires qui pourrait être élaborée par l'OMI;
3. le système devrait être appliqué par le propriétaire du navire, l'installation de recyclage, l'État du pavillon et les États recycleurs, ces deux dernières parties prenantes veillant tout particulièrement à son application correcte;
4. le système devrait être un mécanisme de notification autonome; et
5. bien que les procédures de notification mises en place en vertu d'autres instruments juridiques existants pourraient être prises en compte, le système devrait être viable et efficace, entraîner une charge administrative minimale et répondre aux caractéristiques particulières du transport maritime mondial."

6. Le MEPC 52 avait pris note du projet de plan général du système de notification pour les navires destinés au recyclage que le Groupe de travail avait élaboré, en tant que point de départ, afin d'identifier de manière schématique ce qui devrait être notifié, à qui et par qui (annexe 2 du document MEPC 52/WP.8). À cet égard, il avait été noté qu'il était nécessaire de poursuivre les travaux pour élaborer plus avant le système de notification, en vue d'étudier notamment la question du calendrier de notification, un modèle de notification harmonisé et la nécessité éventuelle d'un échange de renseignements supplémentaires entre les parties prenantes concernées.

7. Ainsi qu'il est indiqué dans le document ILO/IMO/BC WG 2/4, une réunion intersessions du Groupe de travail du MEPC sur le recyclage des navires a eu lieu du 13 au 15 juillet 2005. Le Groupe de travail a examiné en particulier le système de notification applicable aux navires destinés au recyclage et décidé que, bien qu'un tel système ne soit pas un objectif en soi, il devrait être élaboré et il faudrait l'inclure dans les prescriptions obligatoires afin de faciliter le contrôle et la mise en application des autres prescriptions obligatoires relatives au recyclage des navires et afin aussi de promouvoir la transparence dans leur application. Reconnaissant que le système de notification pourrait être utile pour garantir un recyclage sûr et respectueux de l'environnement, le Groupe de travail avait décidé qu'il devrait être élaboré en parallèle et en harmonie avec les autres prescriptions obligatoires de façon à avoir le maximum d'efficacité.

8. Le MEPC 53 a décidé que l'OMI devrait élaborer, à titre prioritaire, un nouvel instrument visant à mettre en place un régime ayant force obligatoire et applicable à l'échelle mondiale concernant le recyclage des navires, régime qui s'appliquerait à la fois aux transports maritimes internationaux et aux installations de recyclage, et il a approuvé un projet de résolution de l'Assemblée, aux fins d'adoption à la vingt-quatrième session de l'Assemblée (21 novembre - 2 décembre 2005), dans lequel l'Organisation s'engageait à élaborer ce nouvel instrument de l'OMI. Le projet de résolution de l'Assemblée dispose notamment que l'Assemblée :

- "1. Invite le Comité de la protection du milieu marin à élaborer un nouvel instrument ayant force obligatoire sur le recyclage des navires qui établisse des règles sur :
 1. la conception, la construction, l'exploitation et la préparation des navires, de façon à promouvoir un recyclage sûr et écologiquement rationnel, sans compromettre la sécurité et l'efficacité de l'exploitation des navires;
 2. l'exploitation sûre et écologiquement rationnelle des installations de recyclage des navires; et
 3. la mise en place d'un mécanisme de contrôle approprié pour le recyclage des navires (délivrance de certificats et prescriptions en matière de notification)".³

³ Voir l'annexe 7 du rapport du MEPC 53 (MEPC 53/2.4/Add.1)

Procédure de notification prévue par la Convention de Bâle : avant le début d'un mouvement transfrontière

9 Pour atteindre son objectif en matière de protection de la santé humaine et de l'environnement, la Convention de Bâle instaure un mécanisme permettant de contrôler les mouvements transfrontières de déchets dangereux, ainsi que leur élimination. Ce système de contrôle prévoit la mise en place, en vertu de l'article 6 de la Convention, d'une procédure de notification qui fait obligation à l'État exportant des déchets dangereux ou d'autres déchets d'obtenir le consentement préalable en connaissance de cause de l'État d'importation et de l'État de transit avant d'autoriser le déclenchement du mouvement transfrontière de ces déchets.

10 Pour garantir que l'État d'importation dispose des éléments nécessaires pour décider en connaissance de cause s'il faut accepter ou refuser l'entrée de ces déchets sur son territoire, la Convention de Bâle prescrit qu'il lui soit communiqué certaines informations. Ces informations, qui sont énumérées à l'annexe V-A de la Convention, comprennent des renseignements détaillés sur les déchets en question et les moyens de transport et d'élimination prévus, ainsi que des preuves de l'existence d'un contrat conclu entre l'exportateur et l'éliminateur. Il faut aussi confirmer par écrit que l'auteur de la notification a reçu le consentement écrit de l'État d'importation et qu'il existe un contrat d'élimination indiquant que les déchets en question seront gérés de manière écologiquement rationnelle.

11 En vertu du paragraphe 2 de l'article 4 de la Convention de Bâle, chaque Partie est tenue d'interdire les exportations de déchets dangereux et d'autres déchets, et d'en empêcher les importations, "si elle a des raisons de croire que les déchets en question ne seront pas gérés selon des méthodes écologiquement rationnelles".

Comparaison entre la procédure de notification en vertu de la Convention de Bâle et le projet de système de notification pour les navires, établi par le MEPC 52

12 Les figures A et B contenues dans l'annexe du présent document illustrent respectivement la procédure de notification en vertu de la Convention de Bâle et le projet de plan général du système de notification pour les navires destinés au recyclage, qui avait été élaboré par le Groupe de travail du MEPC à sa cinquante-deuxième session (ci-après dénommé "projet de système de notification du MEPC 52"). Ces diagrammes indiquent les nombreux points communs, ainsi que les différences, entre les deux systèmes. Toutefois, il est souligné que le MEPC poursuit ses délibérations sur le projet de système de notification.

13 Il est noté que le projet de système de notification du MEPC 52 prévoit un échange d'informations entre les entités concernées, y compris la communication d'informations au sujet du contrat conclu entre le propriétaire du navire et l'installation de recyclage, qui doit s'accompagner d'un plan de recyclage. Ainsi qu'il est indiqué dans les Directives de l'OMI, "le plan a pour principal objet de garantir que les déchets qui risquent de causer une pollution du milieu marin ou de présenter des dangers pour la santé et la sécurité des travailleurs sont correctement identifiés et manutentionnés".⁴ Les Directives de l'OMI précisent en outre que "l'engagement à mettre en œuvre le plan de recyclage devrait faire partie du contrat conclu entre le propriétaire du navire et l'installation de recyclage".⁵ Ces dispositions sont équivalentes à l'obligation pour l'exportateur et l'éliminateur, en vertu de la Convention de Bâle, de conclure un contrat certifiant que les déchets en question seront gérés de manière écologiquement rationnelle. Le diagramme illustrant le projet de système de notification du MEPC 52 indique la possibilité pour l'État du pavillon de communiquer des informations à l'État de recyclage. Toutefois, la nature de ces informations n'est pas précisée et, le texte apparaissant entre crochets, il se peut qu'il n'ait pas fait l'objet d'un accord.

14 Il est noté que le diagramme illustrant le projet de système de notification du MEPC 52 ne mentionne pas explicitement l'obligation qui incomberait à l'État de recyclage de donner son consentement avant qu'un navire puisse entrer sur son territoire. Ainsi qu'il a été relevé plus haut, l'obligation de donner un consentement préalable en connaissance de cause est un élément fondamental du système de réglementation de la Convention de Bâle. Les Directives de l'OMI précisent cependant que "[l'] État recycleur devrait adopter une réglementation nationale sur l'état des navires achetés aux fins de recyclage, tant à l'achat qu'à la livraison. L'État recycleur devrait en effet imposer toutes les conditions qu'il peut juger nécessaires avant qu'un navire ne soit accepté pour recyclage".⁶ Les Directives de l'OMI indiquent en outre : "[l]e passeport vert, y compris l'inventaire des matières potentiellement dangereuses l'accompagnant, qui devrait être remis à l'installation de recyclage par le dernier propriétaire du navire, fournit les renseignements que l'État recycleur pourrait éventuellement exiger au sujet des matières restant à bord du navire. L'État recycleur devrait vérifier que tout déchet potentiellement dangereux pouvant être produit au cours de l'opération de recyclage peut être manutentionné en toute sécurité avant d'accepter le navire pour recyclage".⁷ Cette directive traduit une notion du consentement préalable en connaissance de cause qui pourrait être explicitement

⁴ Annexe de la résolution A.962(23) de l'Assemblée de l'OMI, paragraphe 8.3.2.3.

⁵ Ibid, paragraphe 8.3.2.5.

⁶ Ibid, paragraphe 9.4.1.2.

⁷ Ibid, paragraphe 9.4.1.3.

mentionnée et incluse en tant qu'élément obligatoire d'un système de notification et pourrait contribuer à assurer un niveau de contrôle équivalent, dans ces circonstances, à celui qui est établi en vertu de la Convention de Bâle.

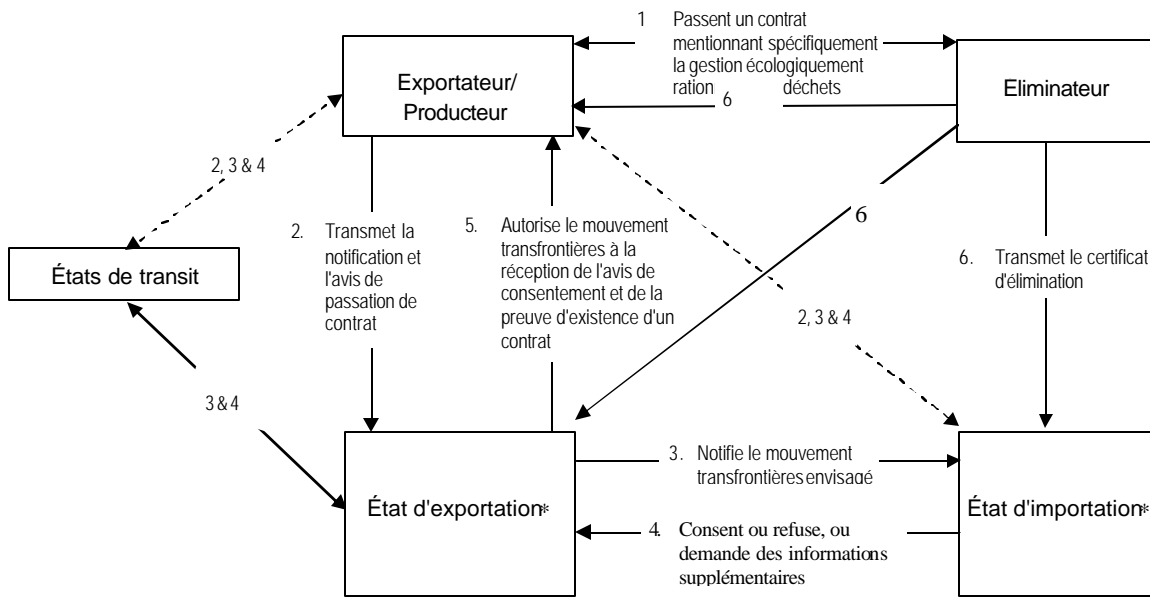
15 En outre, le système de contrôle de la Convention de Bâle confère des droits aux États de transit⁸. Le consentement préalable en connaissance de cause de tout État par lequel une expédition est supposée transiter est également obligatoire pour qu'un État d'exportation puisse autoriser le déclenchement d'un mouvement transfrontière. Une fois encore, cette prescription a pour objet de promouvoir l'objectif de la Convention en matière de protection de la santé humaine et de l'environnement.

16 Par contre, le projet de système de notification élaboré par le MEPC 52 ne semble pas prévoir la communication d'informations aux États de transit. Pour établir un système de notification pour les navires destinés au recyclage, lequel soit susceptible de garantir un niveau de contrôle équivalent à celui qui est assuré en vertu de la Convention de Bâle, il conviendrait d'aborder la question des États de transit. Le Groupe de travail mixte tiendra peut-être à examiner si les droits et obligations des États du port découlant des instruments de l'OMI, permettraient de régler cette question.

⁸ Le paragraphe 12 de l'article 2 dispose : " on entend par "État de transit" tout État, autre que l'État d'exportation ou d'importation, à travers lequel un mouvement transfrontière de déchets dangereux ou d'autres déchets est prévu, ou a lieu".

Annexe

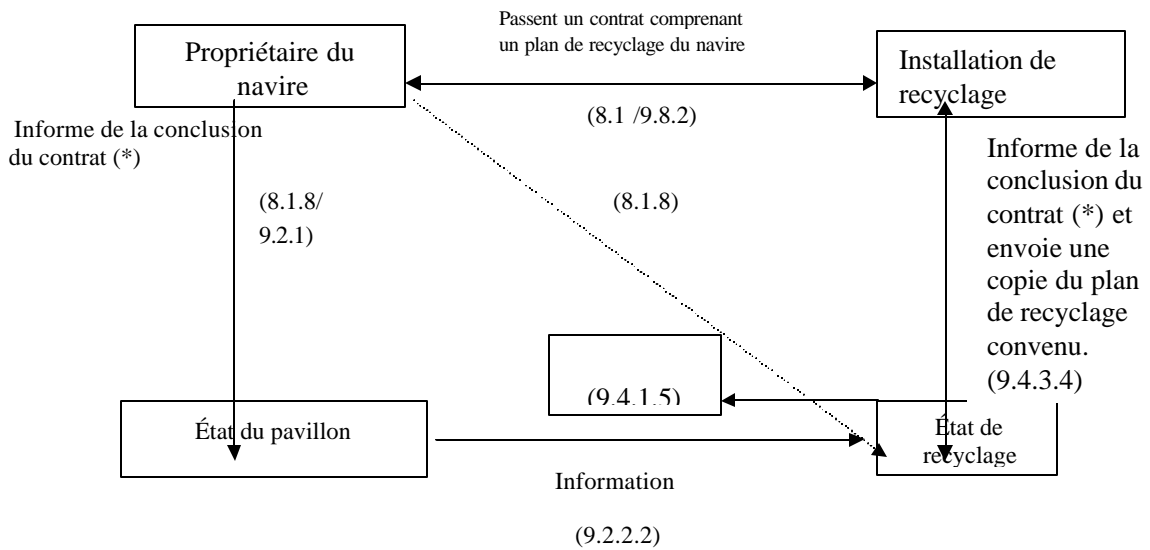
A. Procédure de notification en vertu de la Convention de Bâle



*L'État d'exportation et l'État d'importation exigent de toute personne prenant en charge un mouvement transfrontière de déchets dangereux ou d'autres déchets qu'elle signe le document de mouvement à la livraison ou à la réception des déchets.

B. Projet de plan général du système de notification élaboré par le Groupe de travail du Comité de la protection du milieu marin lors de sa cinquante-deuxième session

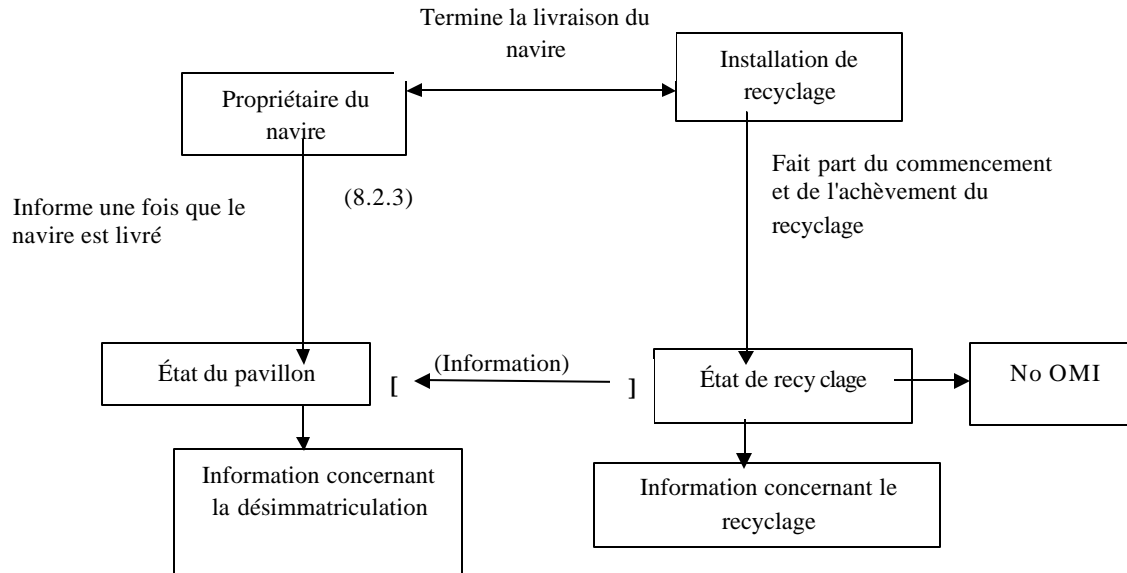
1 Avant la livraison du navire à l'installation de recyclage



(*) Les informations ci-après devraient être indiquées

- a) le propriétaire inscrit du navire avant son acquisition (nom et coordonnées);
- b) l'installation de recyclage chargée d'exécuter le contrat (nom, coordonnées et modalités du permis ou de l'autorisation).

2 Après la livraison du navire à l'installation de recyclage



- Notes:**
- 1 Les éléments entre crochets n'ont pas fait l'objet d'une décision du Groupe
 - 2 Les numéros entre parenthèses renvoient aux paragraphes des Directives de l'OMI