PNUE

BC

UNEP/CHW/OEWG/4/5

CONVENTION DE BALE

Distr. : Générale
26 janvier 2004

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
Quatrième réunion
Genève, 4-8 juillet 2005

Point 5 d) de l'ordre du jour provisoire*

Application des décisions adoptées par la Conférence des Parties à sa septième réunion : Groupe de travail mixte de l'Organisation internationale du Travail, de l'Organisation maritime internationale et de la Convention de Bâle

Groupe de travail mixte de l'Organisation internationale du Travail, de l'Organisation maritime internationale et de la Convention de Bâle :

Note by the Secretariat

I. Introduction

1. Par sa décision VII/25 sur 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[1] (« Groupe de travail mixte »), la septième réunion de la Conférence des Parties a approuvé le mandat et les modalités de fonctionnement du Groupe de travail mixte. Elle a également convenu que le Groupe de travail mixte se réunirait périodiquement, par roulement au siège de l'Organisation internationale du Travail (OIT), de l'Organisation maritime internationale (OMI) et du secrétariat de la Convention de Bâle, ou en tout autre lieu convenu, et que l'organisation hôte assumerait le rôle de secrétariat aux fins de ces réunions.

2. Par la même décision, la Conférence des Parties a nommé les cinq Parties à la Convention de Bâle suivantes, qui ont été proposées par les groupes régionaux, pour participer au Groupe de travail mixte : Pour les pays d'Asie et du Pacifique, la Chine; pour les pays d'Afrique, la Gambie; pour les pays d'Europe centrale et orientale, la Fédération de Russie; pour les pays d'Amérique latine et des Caraïbes, la Jamaïque; et pour les pays d'Europe occidentale et les autres pays, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord. A cet égard, il a été entendu que les représentants des autres Parties, des signataires, des organisations intergouvernementales et des organisations non gouvernementales pourraient participer en qualité d'observateurs.

---

* UNEP/CHW/OEWG/4/1.

[1] Dans leurs documents, l'OIT, l'OMI et le secrétariat de la Convention utilisent respectivement les termes "démolition", "recyclage" et "démantèlement". Dans le présent document, le secrétariat utilise, dans l'intérêt de la cohérence, celui de « mise au rebut ».

K0581833 060705

Par souci d'économie, le présent document a été imprimé en nombre limité. Aussi les participants sont-ils priés de se munir de leurs propres exemplaires et de s'abstenir de demander des copies supplémentaires.

3. La septième réunion de la Conférence des Parties a autorisé le Groupe de travail à composition non limitée à revoir la composition de la représentation de la Convention de Bâle au Groupe de travail mixte et, si besoin est, à nommer des remplaçants. Elle a en outre prié le secrétariat de faire rapport aux réunions futures du Groupe de travail à composition non limitée et de la Conférence des Parties sur les résultats de la première réunion et des réunions ultérieures du Groupe de travail mixte. Ce point sera inscrit à l'ordre du jour de la huitième réunion de la Conférence des Parties.

II. Mise en œuvre

4. La première réunion du Groupe de travail mixte s'est tenue du 15 au 17 février 2005 au siège de l'OMI. Le rapport de cette première réunion, tel qu'adopté par le Groupe de travail, est reproduit dans l'annexe à la présente note.

5. Lors de cette réunion, le Groupe de travail mixte s'est penché sur les programmes de travail des trois organisations afin d'éviter le chevauchement des efforts et des rôles, ainsi que des responsabilités et des compétences, et de déterminer les besoins supplémentaires. Le Groupe de travail mixte a cerné les principaux points suivants, sur lesquels les trois organisations se penchent maintenant de façon simultanée : premièrement, les prescriptions obligatoires; deuxièmement, un système de notification pour les navires destinés au recyclage ; troisièmement, ce qu'on appelle une « liste unique » des matières potentiellement dangereuses à bord des navires ; et, quatrièmement, le délaissement de navires à terre ou dans des ports. Pour chacun de ces points, on a établi une liste des activités entreprises ou prévues par chacune des organisations dans le cadre de leur programme de travail et proposé un certain nombre de recommandations pour examen par les trois organisations, selon qu'il conviendra, durant leurs futures délibérations à ces sujets. La liste des activités et des recommandations se trouve dans l'annexe au rapport ci-joint.

6. Le Groupe de travail mixte a également mis en place un groupe de travail informel chargé d'entreprendre un examen des directives de l'OMI, de l'OIT et de la Convention de Bâle en ce qui concerne la mise au rebut des navires. Les conclusions du groupe de travail informel sont présentées dans les annexes 2 et 3 au rapport ci-joint. Le groupe de travail informel n'a pas pu terminer ses travaux avant la fin de la réunion. Il a donc été décidé qu'il continuerait entre les sessions à travailler par correspondance avec l'aide des secrétariats et, éventuellement, de spécialistes fournis bénévolement par d'autres parties intéressées. Ces travaux seront coordonnés par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, le but étant d'élaborer un document que l'on soumettra au Groupe de travail mixte à sa deuxième réunion.

7. De plus, le Groupe de travail mixte s'est penché sur des mesures visant à promouvoir la mise en œuvre des directives de l'OMI, de l'OIT et de la Convention de Bâle concernant la mise au rebut des navires, les activités de coopération technique communes et le programme de travail du Groupe de travail mixte de l'Organisation internationale du Travail, de l'Organisation maritime internationale et de la Convention de Bâle. S'agissant des activités de coopération technique communes, le Groupe a étudié la possibilité d'élaborer un programme mondial ou régional de mobilisation de ressources destiné à financer le développement et le renforcement de l'aptitude des pays en développement à appliquer les directives respectives des trois organisations en matière de mise au rebut des navires. Le Groupe de travail mixte a convenu que les trois organisations devraient se pencher plus avant sur l'élaboration d'un programme mondial de coopération technique dans le domaine de la mise au rebut des navires. Un certain nombre de délégations ont fait remarquer que la question du financement devrait être examinée dans un contexte plus large, en prenant en considération, premièrement, toutes les sources potentielles de financement et, deuxièmement, les autres priorités des activités de mobilisation de ressources et de renforcement des capacités menées séparément par les trois organisations.

8. Pour ce qui est du délaissement de navires à terre ou dans des ports, le Groupe de travail mixte a recommandé que les informations fournies dans la note distribuée par le secrétariat de l'OMI lors de la première réunion du Groupe de travail mixte soient examinées par le Groupe de travail à composition non limitée à sa quatrième réunion. Cette note a été distribuée au Groupe de travail à composition non limitée en tant que document UNEP/CHW/OEWG/4/INF/3.

9. Le Groupe de travail mixte a également identifié des questions qui seraient inscrites à l'ordre du jour de la deuxième réunion du Groupe de travail mixte, comme mentionné dans le paragraphe 7.4 du rapport ci-joint.

10. Enfin, le Groupe de travail mixte a recommandé que sa deuxième réunion soit organisée par la Convention de Bâle à Genève (Suisse), en décembre 2005 ou janvier 2006.

11. Immédiatement avant la réunion du Groupe de travail mixte, le Royaume-Uni a tenu une réunion de présession pour discuter de sujets revêtant de l'importance pour la Convention de Bâle.

Les discussions ont fait ressortir la nécessité d'un bon échange de vues et d'informations sur les programmes de chaque organisation ; ce qu'on peut accomplir dans le court, le moyen et le long terme; et la question du financement, premièrement, des activités du Groupe de travail mixte et, deuxièmement, du renforcement des capacités.

III. Mesures proposées

12. Le Groupe de travail à composition non limitée souhaitera peut-être adopter une décision ainsi conçue :

Le Groupe de travail à composition non limitée,

Rappelant la décision VII/25 concernant 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,

Se félicitant des progrès faits à ce jour dans la facilitation de la coopération interorganisations aux niveaux tant national qu'international en matière de mise au rebut des navires,

Prenant note du rapport du 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 sur les travaux de sa première réunion tenue du 15 au 17 février 2005 au siège de l'Organisation maritime internationale,

Notant en outre que le rapport du Groupe de travail mixte a été soumis à l'organe directeur de l'Organisation internationale du Travail à sa 292e réunion et sera soumis au Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale à sa cinquante-troisième session,

1. *Accueille avec satisfaction* la recommandation du Groupe de travail mixte tendant à ce que sa deuxième réunion soit organisée par la Convention de Bâle à Genève (Suisse);

2. *Encourage* les Parties à assurer leur participation entière et effective aux délibérations de la deuxième réunion du Groupe de travail mixte de l'Organisation internationale du Travail, de l'Organisation maritime internationale et de la Convention de Bâle, soit à travers leurs représentants, soit en tant qu'observateurs;

3. *Engage* les Parties et autres intéressés à soumettre d'avance, s'il y a lieu, pour examen par le Groupe de travail mixte à sa deuxième réunion, des observations sur les questions soulevées dans le rapport de la première réunion, en se tenant aux dates limites indiquées dans l'invitation qui sera publiée pour la deuxième réunion du Groupe de travail mixte;

4. *Invite* les Parties et autres intéressés à appuyer aux plans technique et financier les activités d'assistance technique interorganisations envisagées et la promotion de l'application des directives de l'Organisation maritime internationale, de l'Organisation internationale du Travail, et de la Convention de Bâle sur la mise au rebut des navires, comme décrit dans le rapport de la première réunion du Groupe de travail mixte;

5. *Prie* le secrétariat de faire rapport au Groupe de travail à composition non limitée à sa cinquième réunion sur les progrès réalisés, y compris les résultats de la deuxième réunion du Groupe de travail mixte.

Annexe

Rapport du Groupe de travail mixte

1 Introduction

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", a tenu sa première session du 15 au 17 février 2005 au Siège de l'Organisation maritime internationale (OMI). La liste des participants figure à l'annexe 5.

1.2 M. Jean-Claude Sainlos, Directeur de la Division de milieu marin (OMI, a souhaité la bienvenue aux participants au nom du Secrétaire général de l'OMI.

1.3 M. Sainlos a relevé que le recyclage des navires contribuait au développement durable et constituait le moyen le plus inoffensif pour l'environnement de se débarrasser de navires. Cela étant, dans certaines parties du monde, les conditions de travail et les normes écologiques dans les installations de recyclage laissaient bien souvent à désirer.

1.4 M. Sainlos a poursuivi en disant que depuis quelques années, les organismes pertinents de l'OMI, de l'OIT et de la Convention de Bâle, ayant pris acte de l'inquiétude croissante à propos des questions de sécurité environnementale et de santé et de bien-être dans le secteur du recyclage des navires, ainsi que de la nécessité de minimiser les risques que posait le recyclage des navires pour l'environnement, la sécurité et la santé au travail, avaient réagi rapidement pour s'attaquer à ce problème.

1.5 Évoquant les décisions pertinentes de la cinquante et unième session du Comité de la protection du milieu marin de l'OMI (MEPC), de la septième Réunion de la Conférence des Parties à la Convention de Bâle, et de la 291ème session de l'organe directeur de l'OIT sur la création du Groupe de travail mixte, M. Sainlos a souligné que le Groupe avait à s'acquitter d'une tâche importante en faisant office de plate-forme pour la consultation, la coordination et la coopération dans le cadre du programme de travail et des activités de l'OIT, de l'OMI et de la Conférence des Parties à la Convention de Bâle pour les questions ayant trait au recyclage des navires. Il a instamment prié le Groupe de coordonner leur approche des aspects pertinents du recyclage des navires dans le but d'adresser les recommandations qu'il fallait aux organismes pertinents de l'OMI, de l'OIT et de la Convention de Bale, comme il convient.

1.6 M. Sainlos a dit que, conformément à son mandat, le Groupe de travail mixte avait une tâche importante à accomplir dans son examen des programmes de travail respectifs 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, dans le but d'éviter tout double emploi ou tout chevauchement des rôles, responsabilités ou compétences des trois organisations et d'identifier d'éventuels autres besoins. Le Groupe de travail mixte devrait entreprendre dans un premier temps un examen exhaustif des directives pertinentes de l'OIT, de l'OMI et de la Convention de Bâle sur la mise au rebut des navires, dans le but de repérer d'éventuels lacunes, recoupements ou ambiguïtés, mais aussi d'envisager les mécanismes permettant de promouvoir conjointement la mise en œuvre de ces directives. Il a également été mentionné que l'examen des activités de coopération technique dans le domaine du démantèlement des navires constituait une tâche considérable pour le Groupe de travail mixte, lequel devrait envisager les moyens de renforcer plus encore l'assistance accordée aux pays en développement dans l'optique de mieux protéger l'environnement et de renforcer le niveau de sécurité des opérations de recyclage.

1.7 Ayant souligné l'importance du travail que le Groupe de travail avait à faire, M. Sainlos a fait valoir que la coopération entre l'OMI, l'OIT et la Convention de Bâle était indispensable pour construire la cohérence requise au niveau international pour renforcer la protection de la santé et de l'environnement dans les installations de recyclage des navires et pour mobiliser les ressources permettant d'atteindre ces objectifs. Il a ajouté que le recyclage des navires resterait une priorité internationale et donc que cette coopération réussie devrait se poursuivre pour que les défis de l'avenir puissent être relevés, pour le bien des populations comme de l'environnement.

1.8 En ce qui concerne le travail réalisé par l'OMI dans le domaine du recyclage des navires, M. Sainlos a dit que le MEPC avait accordé une priorité et une urgence extrêmes à cette question et que l'Organisation s'était fermement engagée à contribuer à la recherche d'une solution au problème du recyclage des navires qui soit à la fois réaliste, pragmatique, équilibrée, faisable et efficace, et qui tiendrait compte de la spécificité des transports maritimes mondiaux ainsi que de la nécessité d'assurer un retrait harmonieux de la circulation de navires arrivés en fin d'exploitation.

1.9 À la demande spécifique du Secrétaire général, M. Sainlos a évoqué la catastrophe du tsunami qui avait eu lieu en Asie du Sud et a fait le point de la réponse de l'OMI à cette catastrophe. D'emblée, l'OMI s'était associée au reste du monde pour faire part de sa tristesse et de l'état de choc dans laquelle elle se trouvait à la suite de ces terribles événements. Il a saisi cette occasion, là encore au nom du Secrétaire général, pour transmettre toute la compassion du Secrétariat de l'OMI aux personnes prises dans cette tragédie. Au lendemain de la catastrophe, le Secrétaire général avait écrit au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, ainsi qu'aux représentants à Londres de tous les pays touchés pour leur exprimer la tristesse de la communauté maritime devant l'énormité de la catastrophe et pour proposer toute l'assistance possible à l'appui des efforts plus vastes déployés pour apporter aide et réconfort aux personnes qui en avaient besoin.

1.10 Par la suite, le Secrétaire général avait inauguré le **Fonds de secours maritime pour les dommages causés par le tsunami**, par l'intermédiaire duquel les contributions de l'Organisation et celles de l'ensemble du secteur des transports maritimes pouvaient être transmises à l'organisme des Nations Unies chargé du secours aux sinistrés. Le Fonds reste ouvert et des urnes situées dans la salle de réunion et en d'autres emplacements du bâtiment pouvaient encore accueillir tout don que les participants souhaiteraient verser. Jusqu'à présent, on avait recueilli £61 200; le Secrétaire général tenait à remercier tous les donateurs, y compris le personnel et les interprètes, de leur générosité. Le Directeur espérait pouvoir faire état d'une somme plus grande encore d'ici la fin de la réunion. Ce serait impardonnable que de laisser la compassion s'émousser à mesure que la catastrophe s'éloignait dans le temps.

1.11 Suite à ces initiatives, l'Organisation avait mis au point un projet mixte de mesures à prendre de concert avec l'Organisation internationale de signalisation maritime, les autorités de signalisation maritime et l'Organisation hydrographique internationale. À mesure que la crise passe aux stades de la récupération puis de la remise en état, les trois organisations, ainsi que l'Organisation météorologique mondiale (OMM), s'attacheraient avant tout à veiller à l'intégrité de l'infrastructure de la navigation maritime dans la région en vue d'assurer la sécurité de la navigation, y compris des navires assurant l'approvisionnement de secours, tellement urgent. L'OMI avait également réservé une réponse favorable à la demande du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) d'envoyer deux experts de l'OMI qui aideraient à mettre en place en Indonésie une cellule de crise environnementale, et l'OMI n'attendait qu'à assumer son rôle dans la mise au point d'un système d'alerte rapide de tsunamis dans l'océan Indien, à l'instar de celui qui existait pour l'océan Pacifique.

1.12 M. Sainlos a conclu son intervention en souhaitant plein succès au Groupe de travail durant sa première session.

1.13 Mme Donata Rugarabamu, juriste principale du Secrétariat de la Convention de Bâle, a commencé son intervention en remerciant l'OMI, au nom du Secrétaire exécutif de la Convention de Bâle, d'accueillir cette première réunion du Groupe de travail mixte et, en particulier, le Secrétariat de l'OMI des gros efforts déployés pour assurer le secrétariat de la réunion. Elle a également remercié M. Sainlos de la vue d'ensemble qu'il avait donnée du Groupe de travail mixte; il avait bien relevé les défis que le Groupe aurait à relever dans les quelques jours qui suivraient.

1.14 Mme Rugarabamu a souligné que la Convention de Bâle reconnaissait qu'il était indispensable que les organisations intéressées coopèrent pour parvenir à des approches cohérentes, concrètes et efficaces de la question du démantèlement des navires, dans le but de veiller, grâce à des moyens appropriés, à la gestion écologiquement rationnelle de cette activité. Elle a dit également que le Secrétariat de la Convention de Bale avait observé que les avantages retirés de la coopération entre organisations internationales trouvaient leur parallèle dans la coopération entre les divers ministères nationaux intéressés, le plus souvent les ministères de l'environnement, du transport et du travail. Elle se félicitait donc de la présence au sein du Groupe de travail mixte de nombreuses délégations comptant des représentants de chacun de ces trois secteurs, notant qu'il faudrait vraisemblablement prendre des mesures en collaboration au niveau national pour qu'une solution efficace puisse être trouvée au niveau international.

1.15 Évoquant la quatrième session à venir du Groupe de travail à composition non limitée de la Convention de Bâle (laquelle se tiendrait à Genève du 4 au 8 juillet 2005), Mme Rugarabamu a dit qu'il était prévu que la démolition des navires serait un point important de l'ordre du jour de cette réunion. Elle a fait savoir que le Groupe de travail à composition non limitée examinerait les aspects tant pratiques que juridiques et techniques de la démolition des navires dans le contexte de la recherche d'une approche concrète de la question et de toute information soumise par les Parties sur le délaissement de navires à terre ou dans les ports. Enfin, elle a souligné que le Groupe de travail à composition non limitée recevrait le rapport sur les travaux de la première réunion du Groupe de travail mixte et a exprimé le souhait que le Groupe de travail mixte s'efforcerait de formuler des recommandations concrètes et pratiques pour que celles-ci puissent être soumises au Groupe de travail à composition non limitée au mois de juillet, permettant ainsi d'obtenir l'aval des Parties à la Convention de Bâle pour un futur programme de travail sans trop tarder.

1.16 Relevant l'occasion qui allait se présenter sous peu de solliciter l'appui des Parties à la Convention de Bâle, Mme Rugarabamu a fait remarquer que la question de l'appui des participants, ainsi que d'autres questions ayant trait au financement des activités du Groupe de travail mixte, pouvaient être examinées de manière utile dans le contexte du programme de travail à venir du Groupe de travail mixte. Dans ce contexte, au nom du Secrétariat de la Convention de Bâle, elle a remercié le Royaume-Uni et les Pays-Bas de leur appui généreux à la participation de la Convention de Bâle à la réunion en cours.

1.17 S'agissant de la catastrophe du tsunami en Asie du Sud, Mme Rugarabamu a fait savoir que le Secrétariat de la Convention de Bâle et le Centre régional de la Convention de Bâle en Indonésie s'étaient efforcés d'apporter leur contribution pour soulager la souffrance de ceux que la tragédie avait frappés. Dans cette optique, en coopération avec le PNUE, le Bureau des Nations Unies de la Coordination des affaires humanitaires (BCAH) et d'autres parties prenantes, le Secrétariat de la Convention de Bâle assurait des services d'experts dans le cadre de l'évaluation des risques pour l'environnement des zones de l'océan Indien touchées par la catastrophe. Par ailleurs, le Secrétariat avait établi, en commun avec l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) un guide de la gestion écologiquement rationnelle des déchets dangereux dans le cadre des opérations de récupération puis de remise en état, et ce en réponse à des demandes provenant de la région, étant donné qu'aucun guide de ce genre n'existait. Le Centre régional de la Convention de Bâle en Indonésie allait coordonner les activités de la Convention dans la région, y compris la diffusion du guide.

1.18 Mme Rugarabamu a conclu son intervention en souhaitant au Groupe de travail mixte le plus grand succès dans ses délibérations et en assurant de nouveau aux participants la volonté des Secrétariats de les appuyer dans leurs importants travaux au cours des quelques journées à venir.

1.19 M. Paul Bailey, spécialiste technique principal du Département des activités sectorielles (OIT), a rappelé que l'OIT avait été créée par le Traité de paix de Versailles en 1919, en même temps que la Société des Nations et qu'après avoir eu son siège à Montréal pendant la deuxième guerre mondiale, l'OIT avait réintégré Genève pour être la première institution spécialisée des Nations Unies. Il a souligné que l'OIT était un organisme tripartite unique en son genre en ceci que les membres étaient des délégations nationales tripartites composées de représentants du gouvernement, des employeurs et des salariés, qui participaient sur un pied d'égalité. Ayant noté que l'OIT et l'OMI avaient établi au cours des quelques années passées plusieurs groupes de travail mixtes – sur la pêche, l'abandon des gens de mer, la sûreté et la sécurité dans les ports – M. Bailey s'est félicité de la création du Groupe de travail mixte auquel allait également participer la Convention de Bâle.

1.20 M. Bailey a dit aux participants que l'OIT étudiait la question du démantèlement des navires depuis un certain temps déjà et que des résolutions sur la question avaient été adoptées par la Commission des industries mécaniques en 1988, puis de nouveau en 1994. Ce n'était toutefois qu'en l'an 2000 lorsque une réunion sur le matériel de transport a demandé que l'on établisse des directives que les travaux avaient réellement commencé, et en partie grâce au fait que, à cette date, l'OMI et la Convention de Bâle avaient déjà commencé à travailler sur la question. En août 2000 une vidéo-casette avait été réalisée rapidement et en 2001 des inspections de sites et des missions d'enquête avaient été menées à Chittagong (Bangladesh), Gadanni Estate (Pakistan), Mumbai (Inde) et sur quatre sites en Chine. Une autre mission s'était rendue à Aligia (Izmir, Turquie) en 2003. Par ailleurs, des ateliers tripartites (à l'attention de divers ministères, associations patronales et organisations de salariés) avaient été organisés dans chacun de ces pays. Ces ateliers avaient permis aux participants de faire connaître leurs points de vue et de fixer des priorités pour les mesures à prendre. M. Bailey a également fait valoir que dès les premiers temps, l'OMI – présidant le Groupe de travail par

correspondance sur le recyclage des navires - et la Convention de Bâle – présidant le Groupe de travail technique - avaient participé au premier atelier tenu à Chittagong.

1.21 M. Bailey a ensuite ajouté que ce processus avait abouti à la publication de l'OIT ayant pour titre *Sécurité et santé dans le secteur de la démolition de navires : Principes directeurs pour les pays d'Asie et la Turquie*, basée sur un projet établi par le Bureau international du Travail (BIT), adoptée par une réunion tripartite d'experts à Bangkok en septembre 2003, et approuvée pour publication en tant que directive par l'organe directeur du BIT en mars 2004.

1.22 Ayant relevé qu'il fallait disposer des directives dans les langues locales, pour favoriser la mise en œuvre des directives dans les pays qui procèdent au démantèlement des navires, M. Bailey a souligné toute l'importance de la coopération et de l'assistance techniques sur la question du démantèlement des navires.

1.23 M. Bailey a rappelé au Groupe de travail mixte que l'OIT avait adopté bien d'autres instruments internationaux donnant des conseils sur la sécurité et la santé des travailleurs, dont le plus récent était la révision du *Recueil de directives pratiques sur la sécurité et l'hygiène dans l'industrie du fer et de l'acier*, adoptée peu de temps auparavant par une réunion d'experts, et dans lequel on trouvait un chapitre sur le recyclage du fer et de l'acier.

1.24 Pour conclure ses propos, M. Bailey a souhaité au Groupe de travail mixte plein succès dans ses délibérations au cours des journées qui suivraient.

Élection du Président

1.25 M. Jens Henning Koefoed (Norvège) a été élu Président du Groupe de travail mixte OMI/OIT/BC. Acceptant la présidence, M. Koefoed a déclaré que Groupe de travail mixte avait pris bonne note de ce qui avait été dit dans les propos liminaires des Secrétariats de l'OMI, de la Convention de Bâle et de l'OIT et a dit que le Groupe de travail mixte accomplissait une tâche importante en participant à l'effort visant à protéger la vie humaine et l'environnement dans les chantiers de recyclage des navires.

Adoption du Règlement intérieur

1.26 Le Groupe de travail mixte a rappelé que, conformément à l'article III de l'Accord entre l'OIT et l'OMI (qui remonte à 1959) tout comité mixte OIT-OMI établissait son propre règlement intérieur. Il a également été rappelé que la 7ème session de la Conférence des Parties, par sa décision VII/25, avait approuvé cet arrangement.

1.27 Le représentant du Secrétariat de l'OMI a présenté le document ILO/IMO/BC WG 1/1/2 dans lequel figurait le projet de Règlement intérieur du Groupe de travail mixte, tel qu'établi par les Secrétariats de l'OMI, de l'OIT et de la Convention de Bâle.

1.28 Dans la discussion qui a suivi, il a été relevé que le projet de règlement intérieur avait été établi pour correspondre spécifiquement au Groupe de travail mixte, en tenant compte de la nécessité de mettre en place un mécanisme de travail efficace et rentable. Cependant, certaines préoccupations ont été exprimées en ce qui concernait les dispositions prévues par la règle 10 concernant le processus de prise de décisions vu que – comme il a été relevé – le Groupe de travail mixte devrait systématiquement chercher à prendre ses décisions par consensus; le scrutin ne devrait intervenir qu'en dernier ressort.

1.29 Des observations ont été formulées également concernant d'éventuels amendements au projet de règle 4 consacrée à l'accès des médias et au projet de règle sur la présentation de documents. Une délégation d'observateurs a pensé qu'étant donné la composition du Groupe de travail mixte, il convenait d'établir dans le règlement intérieur une nette distinction entre les représentants d'États et ceux d'organisations non gouvernementales et de préciser leurs rôles respectifs.

1.30 Ayant examiné le projet de règlement intérieur et reconnaissant la nécessité d'éviter de longs débats sur la question, libérant ainsi du temps pour l'examen des principaux points inscrits à l'ordre du jour, le Groupe de travail mixte est convenu :

1 D'appliquer le Règlement intérieur, tel que figurant à l'annexe 1 du document ILO/IMO/BC WG 1/1/2, à titre provisoire durant la session en cours afin d'obtenir une

information en retour sur son application dans l'optique de son adoption à une session à venir;

2 D'inviter les délégations à soumettre à la deuxième session du Groupe de travail, par écrit, toute proposition d'amendement au projet de règlement intérieur;

3 Que les conclusions et le rapport du Groupe seraient normalement adoptés par consensus et qu'il ne serait procédé à un scrutin que lorsque ce consensus ferait défaut.

Adoption de l'ordre du jour

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

2 Examen des 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 recyclage des navires

2.1 Conformément à son mandat, le Groupe de travail mixte avait à examiner les programmes de travail respectifs des organes pertinents de l'OIT, de l'OMI et de la Convention de Bâle concernant la question du démantèlement des navires, et ce dans le but d'éviter tout double emploi et tout chevauchement des rôles, responsabilités et compétences entre les trois organisations, et d'identifier d'éventuels autres besoins.

2.2 Présentant le document ILO/IMO/BC WG 1/2, le représentant du Secrétariat de l'OMI a donné des renseignements sur le programme de travail du Comité de la protection du milieu marin (MEPC) de l'OMI concernant le recyclage des navires. Il a fait savoir que la cinquante-deuxième session du MEPC avait bien avancé sur plusieurs points importants, dont l'application obligatoire de certains éléments des Directives de l'OMI sur le recyclage des navires, ci-après dénommées "Directives de l'OMI"; la mise au point d'un système d'établissement de rapports pour les navires destinés au recyclage, et l'établissement d'une "liste unique" des produits potentiellement dangereux se trouvant à bord. La cinquante-deuxième session du MEPC avait également examiné un certain nombre d'autres questions, dont les mécanismes permettant de favoriser la mise en œuvre des Directives de l'OMI, la mise au point de critères permettant de déclarer qu'un navire est "prêt au recyclage", les propositions d'amendement aux Directives de l'OMI et la proposition de créer un Fonds international pour le recyclage des navires.

2.3 Le représentant du Secrétariat de l'OMI a également informé le Groupe que la cinquante-deuxième session du MEPC, tenant compte de la nécessité de diligenter les travaux sur le recyclage des navires :

1 Avait donné son accord à la création d'un groupe de travail par correspondance pour faire avancer les travaux pendant l'intersession;

2 Avait approuvé la tenue d'une réunion de trois jours du groupe de travail sur le recyclage des navires pendant l'intersession durant la semaine précédant la cinquante-troisième session du MEPC; et

3 Etait convenu de rétablir le Groupe de travail sur le recyclage des navires à la cinquante-troisième session du MEPC.

2.4 Dans le document ILO/IMO/BC WG 1/2/1, le représentant du Secrétariat de la Convention de Bâle a fait le point du programme de travail sur la question du démantèlement des navires adopté par la 7ème Conférence des Parties. Il a fait savoir que cette dernière, par sa décision VII/26 sur la gestion écologiquement rationnelle du démantèlement des navires, avait confié au Groupe de travail à composition non limitée la tâche d'examiner les aspects pratiques, juridiques et techniques du démantèlement des navires dans le contexte de la recherche d'une approche concrète de la question. Le Groupe de travail à composition non limitée avait été prié de faire rapport sur l'évolution de la situation et de soumettre à la 8ème Conférence des Parties, selon que de besoin, toute proposition concernant une solution à force obligatoire qui tiendrait compte des travaux de l'OMI et du Groupe de travail mixte. Il a été noté lors de la Conférence que toute solution ayant force obligatoire pourrait être mise au point sous les auspices de l'OMI, de l'OIT ou de la Convention de Bâle.

2.5 Le représentant du Secrétariat de la Convention de Bâle a par ailleurs fait savoir au Groupe de travail mixte que la 7ème Conférence des Parties, en réponse à une préoccupation manifestée par de nombreuses Parties, en particulier les pays en développement, avait décidé de commencer un travail sur la question du délaissement de navires à terre ou dans les ports. Dans ce contexte, la 7ème Conférence des Parties avait demandé aux Parties à la Convention de Bâle de communiquer des informations sur le délaissement de navires à terre ou dans les ports et au Groupe de travail à composition non limitée d'examiner les informations ainsi fournies en vue de prendre les mesures qui seraient jugées appropriées. En outre, la Conférence a chargé le Secrétariat de la Convention de Bâle de consulter le Secrétariat de l'OMI sur cette question.

2.6 Le représentant du Secrétariat de l'OIT a informé les participants qu'une fois avalisés les principes directeurs *Sécurité et santé dans le secteur de la démolition de navires : Principes directeurs pour les pays d'Asie et la Turquie* par l'organe directeur du Bureau international du Travail en mars 2004, l'OIT ferait porter l'essentiel de son effort sur la promotion de ces principes directeurs dans les pays concernés. Ayant dit que la première étape consisterait à faire traduire les principes directeurs dans les différentes langues locales, il a précisé que les traductions en chinois, espagnol, français et hindi étaient prêtes et que les versions en bengali, turc et urdu étaient en cours.

2.7 Le représentant du Secrétariat de l'OMI a présenté le document ILO/IMO/BC WG 1/2/2, établi en réponse à la décision VII/27 sur le "délaissement des navires" adoptée par la 7ème Conférence des Parties, donnant des informations sur les dispositions des divers instruments juridiques et directives de l'OMI sur le délaissement des navires. Conformément à l'analyse donnée dans ce document, le délaissement d'un navire en mer, aux fins de son élimination, constituait une opération d'immersion incontrôlée et, en tant que telle, devait être considérée comme étant une violation de la Convention de Londres de 1972 et de son Protocole de 1996 donnant lieu à des procédures de mise en œuvre de la part des Parties concernées, une fois une enquête menée. Le délaissement d'un navire à terre ou dans un port, avec ou sans son équipage, ne relevait pas de la Convention de Londres et de son Protocole mais serait du ressort de l'État du port qui devrait alors poursuivre la question de concert avec l'État du pavillon et le propriétaire du navire. Tout acte de délaissement d'un navire dans les eaux intérieures devait donc être traité dans le cadre de la législation de l'État concerné. Cela étant, si une partie a choisi d'appliquer les dispositions du Protocole de Londres à ses eaux intérieures en vertu de l'article 7.2, alors le délaissement d'un navire dans les eaux intérieures de cet État relèverait du Protocole. Il a été dit également que le projet de convention sur l'enlèvement des épaves s'appliquerait au délaissement d'un navire uniquement si celui-ci était délaissé ou abandonné à la suite d'un accident en mer.

2.8 Le Groupe de travail mixte, ayant noté les informations contenues dans les documents ILO/IMO/BC WG 1/2 et ILO/IMO/BC WG 1/2/1 ainsi que les informations données oralement par le Secrétariat de l'OIT, a procédé à une longue discussion sur les diverses options qui lui étaient ouvertes pour s'acquitter de ses fonctions au titre du point de l'ordre du jour à l'examen en application de son mandat.

2.9 Suite à une proposition faite par la délégation norvégienne, le Groupe de travail mixte est convenu de créer un groupe de travail informel qui examinerait les programmes de travail respectifs 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 dans le but d'éviter tout double emploi ou tout chevauchement des rôles, responsabilités ou compétences des trois organisations et d'identifier d'éventuels autres besoins. Ce groupe de travail a été chargé :

1 De tenir compte des informations figurant dans les documents ILO/IMO/BC WG 1/2, ILO/IMO/BCWG 1/2/1 et ILO/IMO/BC WG 1/2/1/Corr.1, et des observations formulées en séance plénière;

2 D'identifier les principaux points examinés parallèlement par plus d'une organisation;

3 De faire des recommandations concernant toute activité relevant du programme de travail sur les points susmentionnés, y compris le choix du moment auquel il est procédé à l'échange d'informations entre les trois organisations; et

4 de faire rapport au Groupe de travail mixte au plus tard le mercredi 16 février.

Délaissement des navires

2.10 La délégation de la Gambie, appuyée par un certain nombre d'autres délégations, a souligné que le délaissement des navires à terre ou dans les ports constituait un sujet de grave préoccupation, notamment pour de nombreux pays en développement, lesquels ne disposaient que de capacités limitées pour développer, mettre en œuvre et faire appliquer les mécanismes juridiques qui convenaient et qui, parallèlement, n'avaient pas l'infrastructure nécessaire pour faire démanteler les navires.

2.11 La délégation d'observateurs du Vanuatu a relevé que la question constituait un sujet de préoccupation particulier, notamment en ce qui concernait les navires pratiquant la pêche illicite qui étaient ensuite délaissés sur la côte.

2.12 Le Groupe de travail mixte, ayant tenu compte des informations figurant dans le document ILO/IMO/BC WG 1/2/2 et des observations formulées en séance plénière, est convenu que les trois organisations devraient veiller à ce que la question du "délaissement des navires à terre ou dans les ports" soit suffisamment traitée dans un instrument juridique ayant force obligatoire, comme il serait jugé approprié.

2.13 Le Groupe de travail mixte est convenu par ailleurs :

1 De prier instamment les gouvernements intéressés de fournir des renseignements à la 4ème réunion du Groupe de travail à composition non limitée concernant le délaissement de navires à terre ou dans les ports, comme demandé dans la Décision VII/27 de la Conférence des Parties;

2 De recommander au MEPC d'inviter la Réunion consultative des Parties contractantes à la Convention de Londres de 1972 et le Comité juridique de l'OMI à examiner, sur la base de l'analyse figurant dans le document ILO/IMO/BC WG 1/2/2, la question du délaissement des navires à terre ou dans les ports dans l'optique d'aider à la mise au point d'une solution effective de ce problème; et

3 De recommander au Groupe de travail à composition non limitée d'examiner, à sa quatrième réunion, les informations figurant dans le document ILO/IMO/BC WG 1/2/2.

Conclusions des travaux du Groupe de travail informel

2.14 Le coordonnateur du Groupe de travail informel, M. Sveinung Oftedal (Norvège), présentant le rapport du Groupe (ILO/IMO/BC WG/WP.1), a fait savoir au Groupe de travail mixte que le Groupe avait établi, comme on l'en avait chargé, une liste des principaux points examinés en même temps par les trois organisations, dont les prescriptions obligatoires, le système d'établissement de rapports pour les navires destinés au recyclage, la liste unique de produits potentiellement dangereux se trouvant à bord et le délaissement des navires à terre ou dans les ports. Le Groupe n'a pas examiné les points tels que la promotion de la mise en œuvre des principes directeurs ou la coopération technique étant donné que ces questions étaient traitées respectivement au titre des points 4 et 5 de l'ordre du jour. Pour chaque point identifié, une liste a été établie des activités relevant du programme de travail menées ou prévues par chacune des organisations, et un certain nombre de recommandations ont été formulées dont les trois organisations devront le cas échéant tenir compte dans le cadre des délibérations à venir sur ces questions.

2.15 Le Groupe de travail mixte, ayant procédé à un certain nombre de mises au point d'ordre rédactionnel, a fait siennes les conclusions des travaux du Groupe de travail informel, telles que figurant à l'annexe 1 du présent rapport, et a reconnu qu'il conviendrait de mettre à jour ces travaux ultérieurement pour tenir compte de l'évolution des programmes de travail des trois organisations.

3 Examen des directives pertinentes de l'OIT, de l'OMI et de la Convention de Bâle sur le démantèlement des navires

3.1 Le Groupe de travail mixte a rappelé que :

1 Les *Directives techniques pour la gestion écologiquement rationnelle du démantèlement intégral ou partiel des navires* avaient été 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* avaient été adoptées le 5 décembre 2003 lors de la vingt-troisième session de l'Assemblée, par la résolution A.962(23); et

3 *Sécurité et santé dans le secteur de la démolition de navires : Principes directeurs pour les pays d'Asie et la Turquie;* ces principes directeurs avaient été adoptés par la Réunion tripartite interrégionale d'experts sur la sécurité et la santé dans les travaux de démolition de navires dans des pays d'Asie sélectionnés et en Turquie (tenue à Bangkok du 7 au 14 octobre 2003). L'organe directeur de l'OIT avait approuvé la publication des principes directeurs à sa 289ème session (tenue en mars 2004).

3.2 Dans le document ILO/IMO/BC WG 1/3, le représentant du Secrétariat de l'OMI a donné des informations sur les Directives pour l'élaboration du plan de recyclage des navires, approuvées par la cinquante-deuxième session du MEPC et diffusées sous la cote MEPC/Circ.419. Il a dit que ces directives donnaient des renseignements et consignes techniques plus poussés en vue de la mise au point d'un plan de recyclage des navires idoine, comme recommandé dans la section 8.3.2 des Directives de l'OMI sur le recyclage des navires.

3.3 Le Groupe de travail mixte, ayant noté que les Directives de l'OMI pour l'élaboration du plan de recyclage des navires (MEPC/Circ.419) étaient associées de près aux Directives de l'OMI sur le recyclage des navires et complétaient ces dernières, s'est dit d'accord pour en tenir compte dans ses délibérations au titre du point correspondant de l'ordre du jour.

3.4 Présentant le document ILO/IMO/BC WG 1/3/, le représentant du Secrétariat de l'OIT a proposé une méthodologie à appliquer pour l'examen initial des directives pertinentes de l'OIT, de l'OMI et de la Convention de Bâle sur le démantèlement des navires, ci-après dénommées "les Directives". Les idées ci-après ont été formulées :

1 Le Groupe devrait procéder à l'analyse comparative des trois Directives dans le but d'identifier les questions et les thèmes traités dans deux Directives ou plus;

2 On pourrait réaliser cette analyse comparative en mettant au point une matrice énumérant l'ensemble des questions/thèmes pertinents traités dans les Directives, structurée selon le calendrier du démantèlement prévu des navires, et renvoyant à l'une ou l'autre Directive;

3 Si une question ou un thème renvoie à deux Directives ou plus, alors les références devraient être révisées attentivement afin de vérifier s'il existe ou non des recoupements ou ambiguïtés; et

4 En cas de lacunes, de recoupements ou d'ambiguïtés, le Groupe devrait envisager les recommandations appropriées pour remédier au problème.

3.5 Lors du débat sur la proposition figurant dans le document ILO/IMO/BC WG 1/3/1, le Groupe de travail mixte s'est mis d'accord sur le principe de la méthodologie à utiliser pour l'examen initial des directives pertinentes OMI/OIT/CB sur le démantèlement des navires. Il a toutefois été reconnu qu'il s'agissait là d'un exercice complexe qui demanderait du temps et représenterait un gros effort et qui ne pourrait donc pas être achevé durant la session en cours du Groupe de travail mixte.

3.6 Dans ce contexte, le Groupe de travail mixte a examiné une proposition du Royaume-Uni consistant à procéder à un premier examen des Directives, permettant un début d'analyse des champs d'application respectifs et de la teneur des Directives.

3.7 Le Groupe de travail mixte, ayant longuement examiné la question, s'est mis d'accord pour créer un groupe de travail informel chargé de procéder à un examen initial des trois directives selon la méthodologie proposée dans le document ILO/IMO/BC WG 1/3/1, tenant compte des propositions et observations formulées par la délégation du Royaume-Uni, comme il en était question dans le paragraphe susmentionné. Le Groupe de travail a également été chargé d'envisager et de faire des recommandations sur la manière d'aller de l'avant, y compris toute mesure nécessaire que le Groupe de travail mixte devrait prendre pour mener sa tâche à bien de manière efficace et rentable conformément au mandat qui lui avait été confié.

3.8 La délégation d'observateurs du Base Action Network (BAN) a invité le Groupe de travail mixte à tenir compte du document ILO/IMO/BC WG 1/7/3, présenté par BAN et Greenpeace International, dans ses délibérations au titre de ce point de l'ordre du jour. Dans le document, BAN et Greenpeace International font une analyse à l'appui de leur argument selon lequel les Directives de l'OMI contredisent les prescriptions de la Convention de Bâle et les principes et prescriptions adoptés par la suite en vertu desdites prescriptions. Il était spécifiquement question dans le document de la contamination préalable, de la définition du navire en tant que déchet et de la responsabilité du secteur des transports maritimes en tant que propriétaire ou créateur du déchet.

3.9 Le Groupe a noté le point de vue exprimé par Greenpeace International et BAN dans le document ILO/IMO/BC WG 1/7/3.

Conclusions des travaux de Groupe de travail informel

3.10 Ayant reçu les conclusions du Groupe de travail informel (OIT/OMI/BC WG 1/WP.2), le Groupe de travail mixte, après avoir procédé à un certain nombre de modifications d'ordre rédactionnel, a approuvé le rapport dans son ensemble et a pris les décisions indiquées ci-après.

3.11 Le Groupe de travail mixte a noté que le Groupe de travail informel avait procédé à un premier examen de la tâche qui lui avait été confiée au titre du point 3 du mandat du Groupe de travail mixte, à savoir :

> « examiner les Directives respectives de l'OIT, de l'OMI et de la Conférence des Parties à la Convention de Bâle (ci-après appelées "les Directives") concernant la question de la mise au rebut des navires afin d'éviter les lacunes, les doubles emplois ou les ambiguïtés ».

Le groupe a reconnu que cet examen favoriserait à l'avenir le développement et la promotion des Directives.

3.12 Le Groupe de travail mixte a noté que le Groupe de travail informel avait reconnu que l'examen approfondi pouvait constituer un gros travail qui nécessiterait un complément de travail et qu'il était peu probable que ce travail puisse se faire dans le cadre de la première réunion du Groupe de travail mixte. Un examen initial a permis les résultats suivants :

1 un tableau, établissant une corrélation entre les questions présentées dans chacune des séries de Directives, constituant une matrice (annexe 2), inspiré de la méthodologie proposée dans le document ILO/IMO/BC WG 1/3/1; et

2 un projet de bilan, présenté par le Royaume-Uni, faisant le point de la teneur de chaque document et identifiant d'éventuelles divergences ou lacunes dans chacun d'entre eux (annexe 3).

3.13 Le Groupe de travail mixte a noté qu'il était également reconnu que les Directives profiteraient d'un bilan stratégique qui aiderait à expliquer la manière dont elles pouvaient être utilisées les unes avec les autres. À cet égard, le Groupe n'a pas oublié que les mécanismes de promotion de la mise en œuvre des trois séries de Directives constituent un point de l'ordre du jour examiné par le Groupe de travail mixte.

3.14 Le Groupe de travail mixte a noté qu'en examinant la manière de faire progresser les choses, le Groupe de travail informel avait formulé les observations suivantes :

1 le tableau matriciel des thèmes (annexe 2) avait besoin d'être révisé afin d'en assurer l'exactitude et l'exhaustivité;

2 une analyse thématique par chapitre faciliterait la compréhension des Directives, de leur interaction, ainsi que des éventuelles recoupements ou doubles emplois;

3 il se peut que la terminologie de chaque document diffère sur certains points importants, ce qui pourrait produire une certaine confusion chez le lecteur souhaitant les utiliser;

4 les lacunes dans certaines des Directives pourraient bien être intentionnelles dans la mesure où chacune d'entre elles a été établie pour traiter des questions intéressant les différentes organisations, reflétant la spécificité de leurs domaines de compétence et des parties intéressées;

5 les recoupements et ambiguïtés pourraient être identifiés dans l'optique d'assurer une meilleure correspondance entre les Directives; pour identifier les lacunes, une analyse plus poussée s'impose; et

.6 l'ordre des thèmes pourrait être amélioré pour mieux rendre compte du déroulement de la vie d'un navire, depuis la conception jusqu'au recyclage final.

3.15 Le Groupe de travail mixte a noté que pour respecter les obligations découlant du mandat qui lui avait été confié, le Groupe de travail informel avait décidé de commencer par amalgamer les projets de bilan des annexes 2 et 3. Par ailleurs, il a été noté que le Groupe de travail informel n'avait pas essayé de faire le point des documents établis à simple fin d'information. Tout travail sur ces textes nécessiterait l'examen des projets et propositions d'amendement. Enfin, il a été noté que le Groupe se proposait de diligenter les travaux :

1 par correspondance dans l'intersession; avec

2 l'aide des Secrétariats et, éventuellement, une aide spécialisée apportée à titre volontaire par d'autres parties intéressées; et

3 ce travail devrait être fait en temps voulu pour qu'il puisse être examiné à la session suivante du Groupe de travail mixte.

3.16 La délégation du Royaume-Uni s'est portée volontaire pour coordonner ce travail et pour présenter un document approprié à la deuxième session du Groupe de travail mixte*. Un certain nombre de délégations ont manifesté leur désir de se joindre à cet effort.

4 promotion de la mise en œuvre des directives sur le démantèlement des navires

4.1 Dans le document ILO/IMO/BC WG 1/4, le représentant du Secrétariat de l'OMI a apporté une information sur les débats au sein du MEPC consacrés aux mécanismes éventuels permettant de favoriser la mise en œuvre des Directives de l'OMI sur le recyclage des navires. Il y est dit que le Groupe de travail intersessions par correspondance sur le recyclage des navires, crée par la cinquante et unième session du MEPC, avait mis au point un ensemble de mécanismes possibles et appropriés pour favoriser la mise en œuvre de chacune des principales activités retenues dans les Directives de l'OMI et par la cinquante-deuxième session du MEPC, en fonction des progrès réalisés à cette session-là sur les questions ayant trait au recyclage des navires, et était convenu d'examiner la question lors d'une session à venir. La cinquante-deuxième session du MEPC était convenue par ailleurs qu'il fallait établir un avant-projet fixant les priorités et établissant un calendrier réalisable et déterminant les apports requis de la part des autres comités et sous-comités de l'OMI; de ce fait, une tâche pertinente a été ajoutée au mandat du Groupe de travail par correspondance crée par la 52ème session du MEPC.

4.2 Le représentant du Secrétariat de l'OIT a fait savoir aux participants que la version anglaise du texte *Sécurité et santé dans le secteur de la démolition de navires : Principes directeurs pour les pays d'Asie et la Turquie* était désormais disponible en tant que publication mise en vente. Il a dit que

---

* M. Roy Watkinson
Hazardous Waste Policy Manager
Environment Agency
Rio House Aztec West
Almondsbury Téléphone : +44 (0) 1454 284328
Bristol BS32 4UD Télécopie : +44 (0) 1454 284302
Royaume-Uni Adresse électronique : roy.watkinson@environment-agency.gov.uk

lorsque la version en hindi des Directives de l'OIT avait été complétée, un lancement officiel avait été organisé à Alang (Inde), en mai 2004, pour coïncider avec la Journée mondiale pour la sécurité et la santé au travail. Il a également fait savoir que des ateliers étaient organisés dans chacun des pays procédant au démantèlement de navires : Bangladesh, Chine, Inde, Pakistan et Turquie. Ces ateliers traiteraient également des Directives de la Convention de Bâle et de l'OMI; la Convention de Bâle et l'OMI seraient invitées à y participer.

4.3 Le représentant du Secrétariat de la Convention de Bâle a déclaré que bien que les Parties à la Convention de Bâle jugent de la plus haute importance la mise en œuvre des Directives, il restait à établir puis mettre en œuvre des plans et structures concrets. Il a dit que la tenue d'ateliers et de séminaires devrait être intégrée à ces initiatives et que le Groupe de travail mixte était invité à proposer toute recommandation ou suggestion dans ce sens.

4.4 Le Groupe de travail mixte, ayant pris note de l'information communiquée par les trois Secrétariats, a été d'accord pour penser que la mise en œuvre des Directives était de la plus haute importance si l'on voulait minimiser les risques pour l'environnement, et pour la santé et la sécurité au travail dans le cadre du recyclage des navires et si l'on voulait améliorer la protection de la santé et de l'environnement dans les chantiers de démolition.

4.5 Le Groupe de travail mixte a procédé à un débat général; un certain nombre de propositions concrètes ont été formulées pour favoriser la mise en œuvre des Directives. Le représentant du patronat de l'OIT a informé le Groupe de travail mixte d'un certain nombre d'initiatives prises par le secteur des transports maritimes, dont la mise au point d'un document d'orientation pour la mise en œuvre des Directives de l'OMI, l'établissement de Passeports verts pour plusieurs nouveaux navires en construction, la participation active des sociétés de classification à la préparation des inventaires de produits potentiellement dangereux à bord de navires et la mise au point d'un contrat-type normalisé pour le recyclage, couvrant la vente d'un navire par l'armateur à un chantier de recyclage et avalisant les Directives de l'OMI.

4.6 Le représentant de la délégation d'observateurs de l'Association internationale des armateurs indépendants de pétroliers (INTERTANKO) a souligné un certain nombre d'initiatives coordonnées prises par les membres d'Intertanko pour mettre en œuvre les Directives de l'OMI; il a fait valoir que l'élan lancé par le secteur des transports maritimes devait se poursuivre et qu'il convenait d'assurer une coopération et une assistance accrues pour promouvoir et faciliter la mise en œuvre des Directives de l'OMI.

4.7 La délégation des Pays-Bas a informé le Groupe des initiatives prises pour favoriser la mise en œuvre des Directives, dont l'invitation que le Gouvernement néerlandais avait lancée aux associations d'armateurs d'appliquer et mettre en œuvre les Directives de l'OMI.

4.8 La délégation norvégienne, ayant fait observer qu'il était impératif d'obtenir une information en retour sur la mise en œuvre des Directives pour faire le point des progrès réalisés sur la voie de la mise en œuvre, a proposé que les gouvernements et toutes les parties prenantes intéressées rendent compte aux trois organisations, selon qu'il convient, de toute expérience acquise dans ce contexte.

4.9 Un certain nombre de délégations ont émis l'idée que c'était en conférant un caractère obligatoire aux Directives que l'on pouvait le mieux favoriser leur mise en œuvre. D'autres délégations ont toutefois fait valoir que ce processus pourrait prendre un certain temps et ont pensé qu'il convenait plutôt de se concentrer sur les mesures et suggestions concrètes et à court terme.

4.10 Le représentant de la Fédération internationale des armateurs a présenté le document ILO/IMO/BC WG 1/7/2, qui donnait le point de vue du secteur des transports maritimes sur les travaux qu'il y avait lieu d'entreprendre, dans les court, moyen et long termes pour traiter de manière concrète et pragmatique les problèmes identifiés dans le domaine du recyclage des navires. Le représentant de la Fédération a également identifié des domaines dans lesquels il serait possible de mettre en place une réglementation ayant force obligatoire et s'appliquant avant le retrait d'un navire de la circulation et entre l'exploitation et le recyclage; il a relevé la contribution que pourrait représenter la mise en place de directives de l'industrie et de codes de pratique volontaires.

4.11 Le Groupe de travail mixte, ayant examiné les propositions et observations formulées en séance plénière, est convenu :

1 d'inviter les États procédant au démantèlement de navires de diffuser les coordonnées des autorités compétentes chargées des question ayant trait à la mise au rebut des navires;

2 que chaque organisation devrait veiller à créer un site Web facile à utiliser donnant une information sur les questions ayant trait à la mise au rebut des navires et à un lien aux pages Web et aux Directives des deux autres organisations; et

3 que chaque organisation devrait envisager de faire traduire ses directives dans les langues de travail des principaux pays procédant au démantèlement de 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.

5 Activités communes dans le domaine de la coopération technique

5.1 Le représentant du Secrétariat de l'OMI a présenté le document ILO/IMO/BC WG 1/5 contenant une information sur les activités de coopération technique de l'OMI déjà prévues ou à l'étude et devant être intégrées dans le Programme intégré de coopération technique (PICT) de l'Organisation, dans le but d'aider les pays en développement à améliorer l'environnement et la sécurité dans le cadre des opérations de recyclage des navires. Parmi ces activités visant à favoriser le recours aux Directives de l'OMI sur le recyclage des navires, les principales étaient les suivantes :

1 Ateliers de sensibilisation des autorités pertinentes des principaux pays recyclant des navires sur la question du recyclage des navires et de la mise en œuvre des Directives pertinentes de l'OMI;

2 Conseils et assistance techniques, dont, par exemple, réalisation d'études de faisabilité sur la mise en place d'installations de réception près des chantiers de recyclage; et

3 Assistance aux autorités maritimes des pays qui recyclent des navires pour qu'elles puissent établir et mettre en œuvre une réglementation nationale régissant l'acceptation et le contrôle des navires arrivant pour recyclage.

5.2 Le représentant du Secrétariat de l'OMI a informé le Groupe de travail mixte que la cinquante-cinquième session à venir du Comité de la coopération technique (OMI) (qui se tiendrait en juin 2005) examinerait, entre autres questions, l'intégration du recyclage des navires dans le PICT pour 2006-2007 ainsi que l'éventuelle création d'un Fonds international pour le recyclage des navires, dont la cinquante-deuxième session du MEPC avait admis le principe.

5.3 Le Groupe de travail mixte a également été informé que la cinquante et unième session du MEPC, lors de l'examen de l'assistance technique interorganismes sur la question du recyclage des navires, était convenu que des ateliers et séminaires régionaux et nationaux sur le recyclage des navires pourraient être organisés conjointement par les trois organisations et qu'il y aurait peut-être lieu de mettre au point un programme mondial de recyclage des navires visant à mobiliser les moyens pour favoriser la mise en œuvre des Directives pertinentes.

5.4 Le Secrétariat de l'OIT a informé le Groupe de travail mixte que le Bureau de l'OIT à Dhaka avait lancé un projet financé par le PNUD (à hauteur de 1,3 million de dollars des États-Unis) consacré au démantèlement sans danger et écologiquement rationnel, et ce en coopération avec la Ministère du travail et de l'emploi du Bangladesh. Le projet est basé à Chittagong mais l'atelier initial a eu lieu à Dhaka en juin 2004. Le projet est entré dans sa phase opérationnelle avec l'arrivée du conseiller technique principal en novembre 2004.

5.5 Le Groupe de travail mixte a par ailleurs été informé qu'en Inde, le Bureau sous-régional de l'OIT à New Delhi était en train d'établir des manuels de formation pour cadres et employés sur divers aspects des Directives de l'OIT mais aussi de la Convention de Bâle. Ce projet, financé par l'Agence canadienne de développement international (ACDI), constitue un petit volet d'un accord plus vaste sur la gestion des déchets, conclu entre Environment Canada et l'Inde.

5.6 Le représentant de la délégation d'observateurs du Canada a fait savoir qu'un représentant du Canada avait rencontré un représentant du Bureau sous-régional de l'OIT à New Delhi en janvier 2005 pour parler d'un programme de mise en place de capacités et de promotion d'une gestion écologiquement rationnelle du démantèlement des navires et que le Canada avait accepté de mettre au point du matériel didactique qui serait alors utilisé par l'Institut de formation et d'aide sociale créé par l'État du Gujarat. Le représentant de la délégation d'observateurs a également fait savoir que le projet Canada/Inde de renforcement des institutions dans le domaine de l'environnement avait affecté 200 000 dollars canadiens à cette activité.

5.7 Le Secrétariat de l'OIT a également informé le Groupe que de nombreux descriptifs de projets avaient été établis et examinés de concert avec la Banque mondiale, d'autres bureaux du PNUD et le Fonds pour l'environnement mondial (FEM) ainsi qu'avec divers donateurs bilatéraux, tels que NORAD et le Ministère du travail des États-Unis. L'OIT a fait part de son désir de coopérer avec l'OMI et la Convention de Bâle pour favoriser la mise en œuvre de ces activités et a souligné l'importance, et même les avantages, pour les trois organisations de lancer des propositions de projets conjointes.

5.8 Le Groupe de travail mixte, ayant tenu compte de l'information sur les activités de coopération technique concernant le démantèlement des navires déjà en place ou prévues, est convenu de recommander que chaque organisation :

1 Invite les deux autres organisations à participer aux ateliers et séminaires organisés par l'organisation; et

2 Intègre dans le programme d'activités un volet prévoyant de communiquer des informations sur les Directives des deux autres organisations.

5.9 Le Groupe de travail mixte est convenu également 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 place ou prévue pour qu'il puisse être tenu compte de ces activités dans les programmes de coopération technique à venir des organisations.

Programme mondial/régional

5.10 Le représentant du Secrétariat de l'OIT, présentant le document ILO/IMO/BC WG 1/5/1 au nom des Secrétariats de l'OMI, de l'OIT et de la Convention de Bâle, a proposé la mise au point d'un programme mondial/régional visant à mobiliser des moyens pour financer la mise en place et le renforcement des capacités des pays en développement à mettre en œuvre les dispositions des Directives de l'OMI, de l'OIT et de la Convention de Bâle sur la mise au rebut des navires. L'idée a été émise que ce programme devrait :

1 Identifier les besoins d'assistance technique;

2 Envisager le meilleur moyen de répondre à ces besoins;

3 Définir les activités techniques requises;

4 S'assurer des fonds nécessaires;

5 Répartir la réalisation des différentes activités entre les trois organisations en fonction de leurs domaines de compétence respectifs; et

6 Surveiller la qualité de la mise en œuvre.

5.11 Le représentant du Secrétariat de l'OIT a lancé par ailleurs l'idée que l'OIT, l'OMI, la Convention de Bâle ou encore d'autres parties intéressées pourraient envisager la possibilité de cofinancer la mise au point d'un tel programme et qu'une fois ce programme au point, le Groupe de travail mixte devrait examiner les différentes possibilités de mobiliser des ressources et se mettre d'accord sur ceux à retenir.

5.12 Le Groupe de travail mixte, ayant examiné avec intérêt la proposition figurant dans le document ILO/IMO/BC WG 1/5/1, s'est accordé à penser que la question de la mise au point d'un programme mondial de coopération technique sur le démantèlement des navires devait être examinée plus avant par les trois organisations.

5.13 Le Royaume-Uni, appuyé par un certain nombre d'autres délégations, a fait valoir que la question du financement devrait être placée dans un contexte plus vaste, tenant compte : i) de toutes les sources potentielles de financement; et ii) des autres priorités fixées par chacune des trois organisations s'agissant tant de la mobilisation de ressources que des activités de renforcement des capacités.

Fonds pour le recyclage des navires

5.14 Le document ILO/IMO/BC WG 1/INF.3, présenté par Greenpeace International, a fourni des informations sur un rapport - exécuté à la demande de Greenpeace International – sur l'introduction et la création d'un fonds international pour le démantèlement écologiquement rationnel des navires, qui servirait à financer le démantèlement écologique de navires par le versement de contributions par les propriétaires de navires, selon le principe du pollueur-payeur.

5.15 Le Groupe de travail mixte, examinant le document ILO/IMO/BC WG 1/INF.3, a pensé que tous les efforts devraient porter sur un examen plus approfondi, par l'OMI, de la proposition, convenue dans son principe par la cinquante-deuxième session du MEPC, de créer un Fonds pour le recyclage des navires, lequel favoriserait une gestion écologiquement rationnelle du recyclage des navires dans le cadre des activités de coopération technique de l'OMI.

5.16 Bien qu'une objection ait été formulée s'agissant du langage utilisé dans l'introduction du rapport présenté par Greenpeace International, plusieurs délégations ont pensé que la proposition pouvait être considérée comme étant l'une de plusieurs options à examiner pour les arrangements pratiques et le mécanisme de financement d'un tel Fonds. Dans ce contexte, la représentant de la délégation des travailleurs de l'OIT a fait remarquer que toutes les parties en cause devaient s'efforcer de faire preuve de simple bon sens et que cette approche serait bénéfique pour la sécurité et la santé des travailleurs.

6 QUESTIONS DIVERSES

6.1 Le représentant du Secrétariat de l'OMI a présenté le document ILO/IMO/BC WG 1/7 dans lequel sont expliquées les positions de la cinquante-deuxième session du MEPC sur la proposition à l'étude par la 7ème session de la Conférence des Parties concernant la responsabilité aux fins de l'application de la Convention de Bâle, comme il en est rendu compte au paragraphe 6 du document MEPC 52/3/7.

6.2 Le Groupe de travail mixte, ayant tenu compte des conclusions de la 7ème session de la Conférence des Parties sur la question, telles que figurant dans l'avant-dernier paragraphe du préambule de la Décision VII/26, a décidé qu'il n'y avait pas lieu pour lui de poursuivre l'examen du document.

6.3 Le Bangladesh, dans son document ILO/IMO/BC WG 1/7/1, a présenté des informations sur les activités de recyclage des navires au Bangladesh, lesquelles jouent un rôle vital pour la vie socio-économique du pays. Le représentant a insisté sur l'importance qu'il y avait, pour les parties prenantes, à prendre des mesures appropriées pour mettre au point une solution réaliste, équilibrée et efficace au problème du recyclage des navires. Par ailleurs, il a instamment prié le Groupe de travail mixte de promouvoir une coopération technique efficace et bien coordonnée dans le but d'améliorer l'infrastructure, la formation et la mise en place de meilleures pratiques de travail dans les chantiers de recyclage.

6.4 Présentant leurs commentaires sur le document ILO/IMO/BC WG 1/7/1, plusieurs délégations ont remercié le Bangladesh de l'information fournie. Il a toutefois été relevé que d'autres renseignements auraient pu figurer dans le document, dont notamment toute initiative prise en faveur de la sécurité et la santé des travailleurs et toute amélioration de l'environnement dans les chantiers de recyclage des navires.

6.5 Le Groupe de travail mixte, ayant noté l'information figurant dans le document ILO/IMO/BC WG 1/7/1, est convenu :

1 Que toute mesure réglementaire proposée devrait viser la mise au point d'une solution réaliste, équilibrée et efficace au problème du recyclage des navires et qui tiendrait compte en même temps de la nécessité d'assurer la rationalité écologique du démantèlement des navires; et

2 De recommander aux autres pays qui procédaient au démantèlement de navires de soumettre aux trois organisations, selon qu'il convenait, toute information disponible sur leurs activités de démantèlement.

6.6 Le Groupe de travail mixte a noté les informations données par Basel Action Network dans son document ILO/IMO/BC WG 1/7/4, dans lequel figuraient des observations et recommandations visant à trouver une solution à un certain nombre de questions d'ordre juridique ayant trait à la mise en œuvre de la Convention de Bâle en ce qui concerne le démantèlement des navires, y compris la réponse donnée par Basel Action Network aux questions relatives aux aspects juridiques du démantèlement des navires, comme figurant au paragraphe 1 de la Décision II/4 prise par la 2ème session du Groupe de travail à composition non limitée.

6.7 À sa demande, une déclaration de M. Okechukwu Ibeanu, Rapporteur spécial du Haut Commissariat des Nations Unies aux droits de l'homme, a été distribuée aux participants du Groupe de travail mixte sur le démantèlement des navires (voir l'annexe 4 du document).

7 Programme de travail du Groupe de travail mixte

7.1 Le Groupe de travail mixte a rappelé que :

1 La cinquante et unième session du MEPC, ayant convenu de la création d'un groupe de travail mixte OIT/OMI/Convention de Bâle sur le démantèlement des navires, a approuvé le mandat du Groupe de travail mixte, tel que figurant dans l'annexe du document ILO/IMO/BC WG 1/6/1;

2 La 7ème Conférence des Parties, par sa décision VII/25, a approuvé la création du Groupe de travail mixte et son mandat. La 7ème Conférence des Parties a procédé à quelques modifications rédactionnelles légères du mandat approuvées par la cinquante-deuxième session du MEPC, lesquelles sont soulignées dans l'annexe du document ILO/IMO/BC WG 1/6/1; et

3 L'organe directeur de l'OIT, à sa 291ème session, a lui aussi approuvé la création du Groupe de travail mixte.

7.2 Le représentant du Secrétariat de la Convention de Bâle, présentant le document ILO/IMO/BC WG 1/6, a donné des informations sur les questions que la 7ème Conférence des Parties, par sa Décision VII/25, avait invité le Groupe de travail mixte à examiner en plus des points figurant dans son mandat. Plus spécifiquement, la 7ème Conférence des Parties a invité le Groupe de travail mixte à :

1 Proposer une approche pratique pour donner des orientations en vue de son examen par les trois organisations aux fins de la promotion d'une gestion écologiquement rationnelle du démantèlement des navires;

2 Examiner la responsabilité des États du pavillon dans le cadre de la gestion écologiquement rationnelle du démantèlement des navires; et

3 Envisager la mise au point d'un système d'établissement de rapports pour les navires destinés à être démantelés.

7.3 Le Groupe de travail mixte, examinant l'invitation lancée par la 7ème Conférence des Parties concernant son programme de travail, a procédé à un débat approfondi au cours duquel la majorité des délégations et des observateurs est intervenue. Les principales idées exprimées durant le débat étaient comme suit :

1 Un certain nombre de délégations ont été d'avis que les trois points additionnels que la 7ème Conférence des Parties avait invité le Groupe de travail mixte à examiner

pouvaient être considérés comme relevant déjà du mandat et devaient donc être examinés par le Groupe de travail mixte;

2 D'autres ont émis l'idée qu'il fallait un complément d'information et de nouvelles précisions pour que le Groupe de travail mixte puisse examiner ces points de manière efficace et rentable;

3 Certaines délégations ont pensé que toute invitation concernant le programme de travail à venir du Groupe de travail mixte devrait être examinée et approuvée par les trois organisations, avant même qu'il ne soit procédé à un débat sur ces points. Cependant, un certain nombre de délégations ont pensé que cette façon de procéder constituait inutilement un facteur limitatif qui retarderait les travaux du Groupe de travail mixte;

4 Dans le souci d'aller de l'avant, un certain nombre de délégations ont suggéré de se concentrer sur les solutions à court terme et sur les mesures concrètes;

5 Un débat général a eu lieu sur des questions telles que le rôle possible de l'État du pavillon, de l'État du port et des États pratiquant le recyclage des navires dans le contexte de la mise au rebut des navires, ainsi que sur les systèmes possibles pour l'établissement de rapports sur les navires destinés à la mise au rebut, mais il a été convenu qu'avant de procéder à des discussions plus approfondies, il faudrait au Groupe de travail mixte des documents et des propositions écrites.

7.4 Suite à une proposition du Royaume-Uni, le Groupe de travail mixte, examinant son programme de travail à venir, est convenu que les questions ci-après devaient être inscrites à l'ordre du jour de la deuxième session du Groupe de travail mixte :

1 Les objectifs et priorités d'ensemble pour le Groupe de travail mixte en ce qui concerne la mise au rebut des navires;

2 Les concepts tels que la gestion écologiquement rationnelle de l'environnement et le consentement préalable donné en connaissance de cause;

3 Les approches concrètes qui favorisent la santé et la sécurité au travail et la gestion écologiquement rationnelle de la mise au rebut des navires;

4 Les rôles éventuels que pourraient jouer les États concernés, dont les États du pavillon, les États du port et les États qui procèdent au recyclage des navires, et ce dans le cadre de la santé et de la sécurité au travail et de la gestion écologiquement rationnelle de la mise au rebut des navires;

5 Les besoins d'un système d'établissement de rapports pour les navires prêts à être mis au rebut;

6 Les principes de base d'un mécanisme de contrôle applicable;

7 Le nettoyage préalable et la préparation des navires et la place de ces tâches dans le cadre d'opérations de démantèlement qui respectent l'environnement de manière durable;

8 L'adoption du Règlement intérieur;

9 Le délaissement de navires à terre ou dans les ports; et

10 les avantages potentiels d'un plan obligatoire de recyclage des navires.

7.5 Une Déclaration faite par le Royaume-Uni et une Déclaration conjointe du Basel Action Network et de Greenpeace International figurent à l'annexe 4 du présent rapport.

Date et lieu de la réunion suivante

7.6 Lorsqu'il s'est interrogé sur les lieu et dates de la session suivante, le Groupe de travail mixte est convenu de recommander que sa deuxième session soit accueillie par la Convention de Bâle, à

Genève (Suisse) soit en décembre 2005, soit en janvier 2006. La délégation des Pays-Bas a dit sa préférence pour le mois d'octobre 2005.

7.7 La délégation du Royaume-Uni a fait savoir au Groupe de travail mixte que le Gouvernement britannique assurerait une aide financière pour la tenue de la deuxième réunion.

8 Adoption du rapport

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

8.2 Ce rapport serait présenté à la cinquante-troisième session du Comité de la protection du milieu marin de l'OMI, à la 4ème session du Groupe de travail à composition non limitée de la Convention de Bâle et à la 292ème session de l'organe directeur de l'OIT.

***

Annexe 1

Conclusions des travaux du Groupe de travail informel

Point	Programme de travail (activité)		Recommandation
Prescriptions obligatoires (se reporter à l'annexe 1 du document ILO/IMO/BC WG 1/2)	**OMI**	**MEPC 53 (juillet 2005)** Examiner les rapports du Groupe de travail par correspondance et du Groupe de travail intersessions. Examiner les conclusions du Groupe de travail mixte OIT/OMI/CB. Examiner les conclusions de la 7ème Conférence des Parties et de la 4ème session du Groupe de travail à composition non limitée de la Convention de Bâle. Décider du cadre dans lequel s'inscrira la mise au point des prescriptions obligatoires. Examiner les aspects liés à la mise en œuvre des prescriptions obligatoires (enquête, inspection, système de délivrance des certificats, système d'établissement de rapports) Identifier les points à développer plus avant.	L'élaboration éventuelle de prescriptions de l'OMI ayant force obligatoire sur le recyclage des navires est de la plus haute importance. Les trois organisations devraient donc : mener leurs travaux en donnant une impulsion à cette question et en gardant cet élan; tenir compte de la décision de chacune des trois organisations; veiller à la qualité de l'échange d'informations entre les trois organisations; identifier d'éventuelles questions à examiner par chacune des organisations dans les domaines relevant du domaine de compétence de chacune d'entre elles; rationaliser le calendrier des travaux des trois organisations afin d'assurer une bonne participation et de veiller à ce qu'il soit bien rendu compte des travaux sur les points à l'étude (il serait par exemple peut-être opportun de prévoir la tenue de la 5ème session du Groupe de travail à composition non limitée avant celle de la 54ème session du MEPC).
		24ème Assemblée (nov/déc 2005) Examiner les conclusions de la 53ème session du MEPC et prendre les décisions jugées appropriées	
		MEPC 54 (mars 2006) Donner suite aux conclusions de la 24ème Assemblée. Identifier la participation des sous-comités de l'OMI. Développement plus poussé d'un régime obligatoire approprié.	

Point	Programme de travail (activité)		Recommandation
	Convention de Bâle	**Convention de Bâle/4ème session du Groupe de travail à composition non limitée (juillet 2005)** Examiner les conclusions du Groupe de travail mixte OIT/OMI/CB. Donner suite à la décision VII/26 de la 7ème Conférence des Parties, notamment les éléments concernant les aspects pratiques, juridiques et techniques du démantèlement des navires dans le contexte de la recherche d'une approche concrète de la question du démantèlement des navires.	
		Convention de Bâle/5ème session du Groupe de travail à composition non limitée (2006) Examiner les conclusions de la 7ème Conférence des Parties et de la 4ème session du Groupe de travail à composition non limitée. Examiner les conclusions du Groupe de travail mixte OIT/OMI/CB. Examiner les conclusions des 53ème et 54ème sessions du MEPC 53/54 et rendre compte des propositions qui ont été faites à la 8ème session de la Conférence des Parties concernant une formule ayant force obligatoire, tenant compte des travaux de l'OMI et de ceux du Groupe de travail mixte OIT/OMI/Convention de Bâle.	
		Convention de Bâle /8ème session de la Conférence des Parties (2006) Examiner les conclusions du Groupe de travail mixte OIT/OMI/CB. Examiner les propositions faites par la 5ème session du Groupe de travail à composition non limitée et prendre les mesures appropriées.	
	OIT		

Point	Programme de travail (activité)		Recommandation
Système d'établissement de rapports pour les navires destinés au recyclage	**OMI**	**MEPC 53 (juillet 2005)** Examiner les rapports du Groupe de travail par correspondance et du Groupe de travail intersession. Examiner les conclusions de la 7ème session de la Conférence des Parties et de la 4ème session du Groupe de travail à composition non limitée. Examiner les conclusions du Groupe de travail mixte OIT/OMI/CB. Poursuivre les travaux et développer plus avant le système d'établissement de rapports en tant que partie intégrante des prescriptions obligatoires.	Les trois organisations devraient : tenir compte des décisions pertinentes de chacune des organisations; veiller à ce que l'on tienne compte, lors de l'élaboration d'un système d'établissement de rapports, de l'expérience acquise dans le cadre de différents systèmes utilisés dans divers régimes sous les auspices des trois organisations; reconnaître qu'il faut fixer des principes spécifiques pour les prescriptions relatives à la présentation de rapports dans le cadre de tout nouveau régime de recyclage des navires, tenant compte de l'expérience acquise avec d'autres systèmes d'établissement de rapports.; veiller à ce que le système soit réalisable et efficace, protégeant la santé et l'environnement, dans le cadre d'une structure administrative aussi légère que possible et sensible aux spécificités des transports maritimes mondiaux; veiller à ce que le système soit conçu de manière à faciliter le contrôle et l'exécution de toutes dispositions obligatoires sur le recyclage des navires que l'OMI pourrait adopter.
		MEPC 54 (mars 2006) Poursuivre les travaux et développer plus avant le système d'établissement de rapports.	
	Convention de Bâle	**Convention de Bâle/4ème session du Groupe de travail à composition non limitée (juillet 2005)** Examiner les conclusions du Groupe de travail mixte OIT/OMI/CB. **Convention de Bâle/5ème session du Groupe de travail à composition non limitée (2006)** Examiner les conclusions de la 7ème session de la Conférence des Parties et de la 4ème session du Groupe de travail à composition non limitée. Examiner les conclusions du Groupe de travail mixte OIT/OMI/CB. Examiner les conclusions des 53ème et 54ème sessions du MEPC . Participer aux travaux sur cette question au sein du MEPC.	
	OIT		

Point	Programme de travail (activité)		Recommandation
"Liste unique" des produits potentiellement dangereux se trouvant à bord	**OMI**	**MEPC 53 (juillet 2005)** Examiner les rapports du Groupe de travail par correspondance et du Groupe de travail intersessions. Examiner les conclusions du Groupe de travail mixte OIT/OMI/CB. Établir une "liste unique" des produits potentiellement dangereux, pour remplacer les appendices 1 à 3 des Directives de l'OMI. Poursuivre les travaux.	Les trois organisations devraient veiller à ce que les connaissances spécialisées de la Convention de Bâle, de l'OMI et de l'OIT soient utilisées dans le cadre de ces travaux.
		MEPC 54 (mars 2006) Mettre les dernières touches à la "liste unique", en tenant compte de toute observation formulée par les 4ème et 5ème sessions du Groupe de travail à composition non limitée.	
	Convention de Bâle	**Convention de Bâle/4ème session du Groupe de travail à composition non limitée (juillet 2005)** Examiner les conclusions du Groupe de travail mixte OIT/OMI/CB. **Convention de Bâle/5ème session du Groupe de travail à composition non limitée (2006)** Examiner les conclusions de la 7ème session de la Conférence des Parties et de la 4ème session du Groupe de travail à composition non limitée Examiner les conclusions du Groupe de travail mixte OIT/OMI/CB. Examiner les conclusions des 53ème et 54ème sessions du MEPC . Se prononcer sur la "liste unique" de produits dangereux telle qu'établie par le MEPC.	
	OIT		

Point	Programme de travail (activité)		Recommandation
"Délaissement de navires à terre ou dans les ports"	**Convention de Bâle**	**Convention de Bâle/4ème session du Groupe de travail à composition non limitée (juillet 2005)** Examiner les conclusions du Groupe de travail mixte OIT/OMI/CB. Examiner toute information communiquée par les Parties à la Convention de Bâle sur cette question. Examiner la question du délaissement de navires à terre ou dans les ports dans le but de prendre les mesures jugées appropriées.	Les trois organisations devraient veiller à ce que la question du "délaissement de navires à terre ou dans les ports" soit correctement traitée par un instrument international à force obligatoire, comme il sera jugé approprié; les gouvernements intéressés devraient être incités à communiquer des informations au Groupe de travail à composition non limitée concernant le délaissement de navires à terre ou dans les ports, comme il est demandé dans la Décision VII/27 de la Conférence des Parties; le MEPC devrait inviter la Réunion consultative des Parties contractantes à la Convention de Londres de 1972 (dont la 27ème session se tiendra du 24 au 28 octobre 2005) et le Comité juridique de l'OMI à examiner et à conseiller, sur la base de l'analyse figurant dans le document ILO/IMO/BC WG 1/2/2, la question du délaissement de navires à terre ou dans les ports dans le but d'aider à trouver une solution efficace à ce problème; et le document ILO/IMO/BC WG 1/2/2 devrait être soumis à la 4ème session du Groupe de travail à composition non limitée. Inviter les parties à la Convention de Londres à examiner la question de l'application de la Convention aux eaux intérieures..
	OMI	**MEPC 53 (juillet 2005)** Examiner les conclusions de la 7ème Conférence des Parties et de la 4ème session du Groupe de travail à composition non limitée. Examiner les conclusions du Groupe de travail mixte OIT/OMI/CB.	
	OIT		

Point	Programme de travail (activité)	Recommandation
Favoriser la mise en œuvre des Directives sur le démantèlement des navires	Voir les délibérations du Groupe au titre du point 4 de l'ordre du jour.	

Point	Programme de travail (activité)	Recommandation
Coopération technique	Voir les délibérations du Groupe au titre du point 5 de l'ordre du jour.	

Annexe 2

Examen des directives de l'Organisation maritime internationale (OMI), de l'Organisation internationale du travail (OIT) et de la Convention de Bâle

Introduction

Rôles respectifs de l'Organisation maritime internationale (OMI), de l'Organisation internationale du Travail (OIT) et de la Convention de Bâle (CB)

Une phrase brève sur le rôle et la raison d'être respectifs de chacune des trois Organisations (secrétariats)

Le point des Directives

L'OMI, l'OIT et la Convention de Bâle ont chacune adopté des Directives sur la mise au rebut des navires. L'une des principales tâches du Groupe de travail mixte OIT/OMI/Convention de Bâle a consisté à procéder à un premier examen des trois séries de Directives dans le but d'identifier d'éventuels lacunes, doubles emplois ou ambiguïtés. Ce processus devrait permettre une compréhension mutuelle et constituer un moyen d'examiner ensemble des mécanismes pour favoriser la mise en œuvre des Directives pertinentes sur la mise au rebut des navires.

En l'état actuel des choses, les Directives sont indépendantes les unes des autres et, volontairement, n'ont pas encore été intégrées.

Le texte ci-après donne des exemples de divergences éventuelles entre les séries de Directives.

A. OMI : Directives sur le recyclage des navires

Public visé

Toutes les parties prenantes.

Teneur

L'OMI a adopté les Directives sur le recyclage des navires lors de la vingt-troisième Assemblée en novembre-décembre 2003, à Londres (Angleterre). Ces directives ont été adoptées pour conseiller toutes les parties sur le processus de recyclage des navires, y compris les administrateurs des pays de construction navale et de matériel maritime, les États du pavillon et du port et les pays pratiquant le recyclage des navires, ainsi que les organisations intergouvernementales et les entités commerciales, telles que les armateurs, les chantiers de réparation navale et les chantiers de recyclage des navires.

Les Directives indiquent des mesures pratiques pour toutes les étapes du processus de recyclage des navires, dont :

- conception de nouveaux navires et de nouveau matériel, notamment pour réduire au minimum l'utilisation de substances dangereuses et la création de déchets et pour faciliter le recyclage et l'enlèvement des substances dangereuses;
- établissement d'un Passeport vert pour les navires neufs et les navires déjà exploités;
- choix d'une installation de recyclage et préparation d'un navire en vue de son recyclage, y compris établissement d'un Plan de recyclage des navires;
- rôles incombant aux parties prenantes de première ligne : États du pavillon, États du port, États qui procèdent au recyclage des navires, la Convention de Bâle, l'OIT et le secteur des transports maritimes.

Lacunes, recoupements, ambiguïtés

- La section 9.5.2 renvoie aux principes de la Convention de Bâle que sont la notification et le consentement préalable par écrit, mais n'envisage pas comment ces principes pourraient être intégrés dans le processus de recyclage des navires prévu par les Directives.
- Des conseils sont donnés sur le choix de l'installation de recyclage, mais aucun conseil précis n'est donné pour assurer une gestion écologiquement rationnelle des installations de recyclage des navires.
- La plus grande part de la responsabilité incombe à l'État importateur procédant au démantèlement.

B. Convention de Bâle : Directives techniques pour la gestion écologiquement rationnelle du démantèlement intégral ou partiel des navires

Public visé

Pays qui disposent d'installations de démantèlement des navires ou qui souhaiteraient en mettre en place.

Teneur

Les Directives techniques ont été adoptées par la sixième Conférence des Parties à la Convention de Bâle, en décembre 2002 à Genève (Suisse). Ces directives donnent des informations et formulent des recommandations sur les procédures, processus et pratiques qu'il convient de mettre en place pour assurer une gestion écologiquement rationnelle des chantiers de démantèlement des navires. Il s'agit spécifiquement des éléments suivants :

- processus de mise hors service des navires en vue d'identifier et d'évacuer les contaminants éventuels et d'empêcher tout rejet;
- idées de bonnes pratiques s'agissant de la conception, de la construction et de l'exploitation des chantiers de démantèlement des navires;
- principes d'une gestion écologiquement rationnelle et manière d'assurer ce type de gestion dans les installations de démantèlement.

Lacunes, recoupements, ambiguïtés

- Aucune directive ne vise les moyens de réduire la quantité de substances dangereuses à bord des navires;
- Les Directives traitent avant tout de questions relatives à l'environnement.

Les Directives retiennent le concept d'"installation modèle" et proposent des changements par étapes pour permettre aux installations existantes d'adopter les meilleures pratiques. Cela dit, dans la pratique, il serait difficile pour les installations existantes de transformer en réalité des concepts tels que les "zones de confinement", aussi bien dans l'immédiat qu'à l'avenir.

C. OIT : Sécurité et santé dans le secteur de la démolition des navires dans certains pays d'Asie et en Turquie

Public visé

Ceux qui ont une responsabilité pour la sécurité et la santé des travailleurs dans les chantiers de démantèlement, les employeurs des chantiers, les travailleurs eux-mêmes, les autorités compétentes.

Teneur

Les Directives de l'OIT ont été adoptées lors de la Réunion tripartite interrégionale d'experts sur la sécurité et la santé dans les travaux de démolition de navires dans des pays d'Asie sélectionnés et en Turquie, tenue à Bangkok en octobre 2003 et avalisées par l'organe directeur de l'OIT en mars 2004. Ces directives avaient pour objet de contribuer :

- à protéger les travailleurs des chantiers de démantèlement contre les risques sur le lieu de travail et à éliminer accidents, mauvais états de santé, maladies, incidents et morts imputables au travail;
- à faciliter une meilleure gestion des questions de sécurité et de santé au travail sur le lieu de travail ou aux alentours.

Les Directives proposent la création d'une structure nationale qui définirait l'ensemble des responsabilités et droits des employeurs, des travailleurs et des inspecteurs 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 et de prévention pour les travailleurs et des suggestions en vue d'un programme de formation et d'acquisition de compétences.

L'approche de l'OIT consiste à faciliter une amélioration, étape par étape, de la pratique dangereuse du démantèlement de navires sur les plages. Il s'agit :

- de veiller à ce qu'il y ait un inventaire des substances dangereuses se trouvant à bord;
- de procéder à la décontamination et au dégazage;
- de planifier la sécurité du démantèlement;
- de recycler;
- de veiller à ce que la gestion des déchets se fasse sans danger.

Lacunes, recoupements, ambiguïtés

- Les Directives proposent une structure nationale énonçant les droits et responsabilités des parties prenantes du chantier de démantèlement, mais ne disent rien de la responsabilité du propriétaire du navire;
- Le programme modèle de démantèlement de navires renvoie à des notions telles que le Certificat de démantèlement et le Passeport vert, mais ne dit rien de l'interaction entre le propriétaire du navire et le chantier de recyclage dans l'optique de satisfaire à ces prescriptions;
- Le programme modèle de démantèlement de navires et de zonage des activités de démantèlement ne concerne que les installations situées sur les plages.

Annexe 3

Comparaison des directives de l'OIT, de l'OMI et de la Convention de Bâle sur la démolition des navires[2]

1 Dispositions générales[3]

	Question/Sujet	OMI	OIT	Convention de Bâle
1.1	Application/Portée	1; 2	1.2	2.4
1.2	Introduction/Caractéristiques du secteur/Historique	1	2	2.2; 3.4
1.3	Définitions/Glossaire	3	Pages 81-84	Annexe A
1.4	Acronymes			Annexe A
1.5	Références/Bibliographie		pages 85-89	8/page 92; Annexe C
1.6	Pratiques et normes en vigueur en matière de démolition des navires			3.4.2-3.4.6

2 Rôle des parties prenantes et autres organismes

	Question/Sujet	OMI	OIT	Convention de Bâle
2.1	Rôle de l'État du pavillon	9.2		
2.2	Rôle de l'État du port	9.3		
2.3	Rôle de l'État recycleur	9.4		
2.4	Rôle de l'autorité nationale compétente		3.1; 3.2	
2.5	Obligations des services d'inspection du travail		3.3	
2.6	Responsabilités des employeurs	9.9	3.4; 3.9	
2.7	Obligations et droits des travailleurs		3.5; 3.6	
2.8	Responsabilités et droits des sous-traitants		3.8; 3.9	
2.9	Organisation maritime internationale (OMI)			2.3/pages 18-21
2.10	Convention de Bâle	9.5		3.1
2.11	Rôle du PNUE			2.3/page 18
2.12	Organisation internationale du Travail (OIT)	9.6		2.3/pages 21-22
2.13	Convention de Londres de 1972/Protocole de 1996	9.7		
2.14	Rôle du secteur des transports maritimes	9.8		2.3/pages 22-23
2.15	Rôle de l'industrie du recyclage de navires	9.9		

3 Conception et construction des navires

	Question/Sujet	OMI	OIT	Convention de Bâle
3.1	Réduction au minimum des substances potentiellement dangereuses utilisées dans la construction des navires neufs et de leur armement	6.1		
3.2	Conception des navires et de leur armement pour faciliter le recyclage et l'enlèvement des matières potentiellement dangereuses	6.2		
3.3	Établissement du passeport vert	5; 6.3; Appendice 3	2.3.5.1	

[2] Il faudra peaufiner la présente annexe pour s'assurer qu'elle est exacte et complète

[3] Les numéros figurant dans les colonnes "OMI", "OIT" et "Convention de Bâle" sont ceux des paragraphes/sections des Directives de ces organisations

4 Exploitation et entretien des navires

	Question/Sujet	OMI	OIT	Convention de Bâle
4.1	Établissement du passeport vert	5; 7.1; Appendice 3	2.3.5.1	
4.2	Réduction au minimum de l'utilisation de substances potentiellement dangereuses	6.4; 7.2		
4.3	Réduction au minimum de la production de déchets	6.5; 6.1.5; 7.3		

5 Préparatifs en vue du recyclage du navire

	Question/Sujet	OMI	OIT	Convention de Bâle
5.1	Choix d'une installation de recyclage	8.1	2.3.5	
5.2	Contrat pour l'achat et la vente de navires destinés au recyclage	9.8.2		3.4.1/pages 30-33
5.3	Livraison du navire à l'installation de recyclage	8.2		
5.4	Plan de recyclage du navire	8.3.2; MEPC/Circ.419	2.3.5.1; 4.3; 7.1.1; 7.1.3-7.1.4; 7.1.9; 7.2	
5.6	Préparation d'un navire au recyclage en vue de prévenir la pollution	8.3.1; 8.3.3	7.2.2; 7.3.5	4.1; 5.2
5.7	Préparation d'un navire au recyclage en vue de préserver la sécurité et l'hygiène du travail	8.3.1; 8.3.4	2.3.5; 7.2.2	4.1; 5.2

6 Sécurité et hygiène du travail lors des opérations de démolition des navires

	Question/Sujet	OMI	OIT	Convention de Bâle
6.1	Séquence des opérations de démolition		7.1; 7.2	3.4; 4.1
6.2	Élimination et recyclage			3.4
6.3	Inventaire des dangers et évaluation des risques, évaluation de l'exposition	4.2; 4.4.1	4.4; 7.3	4.2; 4.4
6.4	Réexamen des évaluations de risque		4.3; 7.4	
6.5	Mesures de prévention et de protection		4.4; 7.5; 8	4.4
6.6	Risques professionnels		2.4; 7.3	
6.7	Matières potentiellement dangereuses (généralités)	Appendice 1; appendice 2	2.3.2; 7.2.2, 9 Annexe IV, page 109 Inventaire de l'OMI	4.2
6.8	Récupération des métaux, des huiles et carburants, des eaux de cale et de ballast, des peintures et enduits, de l'amiante, des PCB, des autres flux de déchets et autres substances chimiques			4.2; 4.1
6.9	Systèmes de gestion de la sécurité et de l'hygiène du travail		4	
6.10	Notification, enregistrement et déclaration des lésions et des maladies, des dégradations de la santé et des incidents liés au travail		5	4.5
6.11	Services de médecine du travail		6	
6.12	Mesures générales de prévention et de protection : *moyens d'accès et issues; issues de secours en cas d'incendie ou autres dangers; voies routières, quais, chantiers et autres lieux; ordre et propreté; échafaudages et échelles; précautions pour éviter les chutes de personnes et de matériel; prévention de l'incendie et lutte contre l'incendie; panneaux, avertissements et codes de couleur; prévention de l'accès non autorisé*		7.1.7; 7.1.8; 7.2.1.2; 7.2.2.6; 8.2; 8.3; 8.4; 8.5; 8.6; 8.7; 8.8; 8.10	4.1.3
6.13	Pratiques de travail sûres et procédures à suivre pour le travail à chaud (attestation de sécurité du	9.4.3.2	7.2.2.6; 7.2.3; 8.9; 13.4	4.2.1

	Question/Sujet	OMI	OIT	Convention de Bâle
	travail à chaud), l'accès aux espaces clos à bord des navires (certificat de dégazage) et pour empêcher la structure de s'effondrer accidentellement			
6.14	Recommandations concernant l'accès aux espaces clos à bord des navires	Appendice 5	7.2.2.7; 8.9	4.1
6.15	Dispositions générales sur la gestion et l'évaluation des substances dangereuses			4.2
6.16	Surveillance des produits chimiques sur les lieux de travail		9.3	4.3; 4.4
6.17	Mesures de prévention et de protection contre les dangers liés aux produits chimiques		9.4	4.4; 9.2
6.18	Fiches de données de sécurité d'utilisation des produits chimiques		9.5	
6.19	Surveillance de la santé des travailleurs		6.5; 7.1.3; 9.6 10.2.6; 10.3.3; 10.4.2; 10.5.2; 10.6	4.4
6.20	Surveillance du milieu de travail		6.6; 7.1.5	
6.21	Mesures contre les dangers pour l'intégrité physique : *bruit, vibrations, rayonnements optiques, contraintes thermiques et humidité ambiante, éclairage, électricité*		10; 10.2; 10.3; 10.4; 10.5; 10.6; 10.7	4.3
6.22	Mesures contre les dangers biologiques		11	4.2
6.23	Dangers ergonomiques et psychosociaux		12	
6.24	Prescriptions de sécurité pour les outils, les machines et les équipements : *outillage à main et outillage électrique, oxycoupage et autres travaux à chaud, bouteilles de gaz, compresseurs, appareils et accessoires de levage, câbles de levage, moyens de transport*		6.7; 13.1; 13.2; 13.3; 13.4; 13.5; 13.6; 13.7; 13.8; 13.9	
6.25	Compétences et formation : *qualifications des chefs d'exploitation, des conducteurs de travaux, des travailleurs, des sous-traitants et autres tierces parties*		8.8; 10.7.7; 11; 14; 14.2; 14.3; 14.4	
6.26	Équipements de protection individuelle et vêtements protecteurs		15	5.2
6.27	Planification d'urgence et préparation aux situations d'urgence : *premiers secours, sauvetage*		4.6; 16	4.5
6.28	Protection spéciale : *emploi et protection sociale, durée du travail, travail de nuit, travail des enfants, problèmes d'alcoolisme et de toxicomanie, VIH/SIDA*		17; 17.2; 17.3; 17.4; 17.5; 17.6	
6.29	Bien-être : *eau potable, installations sanitaires, vestiaires, abris et installations pour les repas et les boissons, locaux d'habitation (logement)*		18	3.4.2-3.4.6

7 Gestion écologiquement rationnelle dans les installations de démolition des navires

	Question/Sujet	OMI	OIT	Convention de Bâle
7.1	Définition			1; 3.2
7.2	Flux de déchets		7.2.4	2; 3.3; 3.4; 4.2
7.3	Substances potentiellement dangereuses et autres substances préoccupantes en raison de leurs effets sur l'environnement (types de rejet)			4.2; Annexe B
7.4	Programme de surveillance des sols et			4.3

	des eaux souterraines environnants, de l'eau de mer, des sédiments et de l'atmosphère, des nuisances sonores et des vibrations			
7.5	Parvenir à une gestion écologiquement rationnelle	9.5.1		6; 7.2
7.6	Analyse des écarts et recommandations			7

8 Conception, construction et exploitation des installations de démolition des navires

	Question/Sujet	**OMI**	**OIT**	**Convention de Bâle**
8.1	Principaux types d'installations de démantèlement des navires			3; 4.1; 5.1
8.2	Chantier de démolition des navires modèle, zones constituant un chantier de démolition des navires et risques résultant des activités qui s'y déroulent		7.2	1; 3
8.3	Principaux risques, leur récurrence et leur prévention			3.3; 4.1; 5.1; 5.2
8.4	Mesures visant à prévenir ou réduire les risques identifiés que présentent les huiles et carburants, les eaux de cale et de ballast, les peintures et enduits, l'amiante et les PCB	9.4.4.2		4.2.2; 5.2
8.5	Conception et construction des zones constituant une installation de démolition des navires			5.3
8.6	Problèmes éventuels d'environnement, de santé et de sécurité pour les zones constituant une installation de démolition des navires		Tableau, pages 5-6	5.3

Annexe 4

Déclaration faite par M. Okechukwu Ibeanu, Rapporteur spécial de la Commission des droits de l'homme sur les conséquences néfastes des mouvements et déversement illicites de déchets toxiques sur les droits de l'homme

Distingués délégués et participants au Groupe de travail mixte OIT/OMI/Convention de Bâle sur le démantèlement des navires,

Permettez-moi de féliciter les Secrétariats de l'Organisation maritime internationale, de la Convention de Bâle et de l'Organisation internationale du Travail des efforts déployés pour organiser cette réunion, mais aussi les États Parties de l'appui qu'ils ont apporté à ces travaux, ainsi que les membres de la société civile qui sont présents et qui participent de près à ces questions.

La création de ce groupe de travail représente une étape positive et encourageante qui permet de s'attaquer à la question du démantèlement des navires au plan mondial.

Depuis longtemps déjà, la Commission des Nations Unies sur les droits de l'homme estime que la question du rejet de substances toxiques et autres dans les pays en développement porte atteinte à ces droits de l'homme que sont le droit à la vie et le droit à la santé. En 1995, la pratique du rejet de déchets dangereux et autres en Afrique et dans d'autres pays en développement par les entreprises transnationales et d'autres entreprises des pays industriels a poussé la Commission à l'adoption de la résolution 1995/81 portant création du mandat de Rapporteur spécial sur les conséquences néfastes des mouvements et déversement illicites de déchets toxiques sur les droits de l'homme.

Le Rapporteur spécial s'est penché sur plusieurs phénomènes posant problème sur le plan des droits de l'homme. En 2004, le Rapporteur spécial a publié un rapport [E/CN.4/2004/46] dans lequel figure une analyse des conséquences, pour les droits de l'homme, des opérations dangereuses de démantèlement de navires, notamment dans les pays en développement. Plus particulièrement troublants pour le Rapporteur spécial étaient les risques d'atteinte aux droits de l'homme qui se posent lorsqu'un navire arrivé en fin de carrière et ayant dans sa structure de l'amiante, des BPC ou d'autres substances toxiques, est autorisé à l'exportation aux fins de recyclage dans un pays n'assurant pas les précautions requises pour empêcher ces substances toxiques d'être rejetées dans le sol, la mer ou les fleuves, et dans lequel les travailleurs et les communautés sont exposés aux contaminants sur les lieux de travail et dans le milieu ambiant.

Il existe un lien très fort entre jouissance des droits de l'homme et état de l'environnement. Ce lien apparaît clairement dans les cas de mouvements transfrontières de déchets dangereux entre pays développés et pays en développement, que ce soit sous forme de navires hors d'usage ou de fûts abandonnés la nuit sur nos plages. L'effet net est le même : un transfert de pollution, entre bien souvent des pays à économie forte et de puissantes industries, et des pays à économie moins forte et des communautés tenues à l'écart du pouvoir.

Malheureusement, je ne puis assister à cette réunion. Je souhaite toutefois que dans vos délibérations de cette semaine, comme lors de toute autre réunion qui se tiendrait à l'avenir, vous vous efforciez de ne pas oublier le point de vue des droits de l'homme dans ce type de commerce qui, dans ses formes extrêmes, pourrait bien constituer une exploitation de populations déshéritées contraintes de tout accepter pour avoir du travail rémunéré. Je suis ravi de ce rassemblement comptant l'Organisation maritime internationale, la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, l'Organisation internationale du Travail, des représentants de l'industrie des transports maritimes et d'organisations non gouvernementales. On ne saurait imaginer meilleure plate-forme pour la recherche de solutions durables et équitables de cette question aux aspects multiformes. Je souhaite bonne chance à tous les participants et aux Secrétariats; que mes meilleurs vœux vous accompagnent tout au long de cette semaine.

Déclaration de la délégation du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord

"Le Royaume-Uni

a écouté les débats avec le plus grand intérêt et, à plusieurs reprises, est intervenu. Nous reconnaissons que le débat est désormais ouvert. Nous étions bien conscients qu'un ordre du jour aussi vaste ne pouvait guère permettre pour tous les points qui y étaient inscrits une analyse de fond débouchant sur des recommandations en vue de mesures efficaces dès la première réunion. Nous pensons qu'il reste beaucoup à faire avant que de pouvoir satisfaire aux attentes de l'OMI, de l'OIT et de la Convention de Bâle et qu'il est vital de tenir d'autres réunions, comme initialement prévu.

Nous estimons tout particulièrement qu'au minimum, les questions ci-après devraient être inscrites à l'ordre du jour de la deuxième réunion :

- l'examen des objectifs d'ensemble et des priorités à retenir pour le Groupe de travail mixte s'agissant de la mise au rebut des navires;
- une approche concrète permettant de donner des conseils pratiques favorisant la gestion écologiquement rationnelle de la mise au rebut des navires;
- examiner la question de la responsabilité des États du pavillon et des autres États concernés, dont les États du port et les États qui pratiquent le démantèlement des navires, et ce dans le contexte d'une gestion écologiquement rationnelle de la mise au rebut des navires;
- envisager la mise en place d'un système d'établissement de rapports pour les navires destinés au démantèlement;
- les principes fondamentaux d'un mécanisme de contrôle qui puisse être appliqué;
- le nettoyage préalable des navires et la place de ce nettoyage dans des opérations de démantèlement des navires qui tiennent compte de l'environnement;
- la compréhension de notions telles que la gestion écologiquement rationnelle et le consentement préalable donné en connaissance de cause;
- il se peut qu'un approfondissement des mécanismes de financement s'impose.

Nous estimons par ailleurs que pour préserver l'élan acquis et avancer dans nos travaux, il faudrait que la prochaine réunion ait lieu avant la fin de l'année.

Au présent stade de nos travaux, nous ne nous soucions pas de faire des recommandations quant à l'organe compétent éventuel auquel il conviendrait de confier la mise en œuvre de tel ou tel mécanisme retenu, mais plutôt de déterminer l'objectif à atteindre par ce mécanisme.

Dans l'intérêt d'aller de l'avant, nous devrions nous concentrer sur les solutions à court terme qui constitueront une aide immédiate dans l'attente de solutions à plus long terme.

Le Royaume-Uni, de concert avec le groupe des pays occidentaux, sous l'angle de la Convention de Bâle et en sa qualité de Membre de l'OMI, va envisager d'établir des documents traitant de certaines des questions de fond énumérées plus haut."

Déclaration de Greenpeace International et du Basel Action Network (BAN)

Au nom de Greenpeace et du BAN, je voudrais faire valoir le caractère indispensable de deux éléments clés sans lesquels nous ne pourrons ni aller de l'avant ni a fortiori résoudre les problèmes que pose le démantèlement des navires : 1) un débat de fond et un échange de vues approfondi sur les questions soulevées (identifiées par le Royaume-Uni dans la déclaration faite au titre du point 6 de l'ordre du jour; et 2) un changement de climat et un changement de mentalité au sein des délégations du Groupe de travail.

En tant que partie prenante sincère dans notre souci de voir le démantèlement des navires se transformer en un secteur industriel propre, durable et respectueux et de l'environnement et des droits de l'homme – pour reprendre les propos tenus cette dernière heure – nous ne sommes pas les seuls à être profondément déçus par la présente réunion, et par le manque absolu de débat de fond sur les questions dont nous avions été saisis.

La dynamique de cette réunion et les attitudes que l'on y trouve font penser aux réunions organisées dans cette même salle par la Convention de Londres sur l'immersion au milieu des années 1980. À l'époque, la Convention de Londres était perçue comme un club de pirates de l'immersion protégeant les intérêts étroits des pirates, et non comme un cadre assurant la protection des biens communs, des écosystèmes marins et des générations à venir. Heureusement, au début des années 1990, un changement de mentalité est intervenu au sein des Parties à la Convention de Londres sur l'immersion et une coopération s'est instaurée en vue de fixer l'objectif et d'établir la loi qui *mettrait fin* au rejet des déchets industriels et qui permettrait de mettre en place des pratiques d'évacuation des déchets respectueuses de l'environnement et effectivement d'interdire le rejet de déchets industriels et de déchets nucléaires et l'incinération en mer. La Convention ne s'appelle d'ailleurs plus Convention de Londres sur l'immersion mais simplement Convention de Londres.

Nous appelons de nos vœux un changement analogue de mentalité chez les représentants du secteur des transports maritimes et des institutions et gouvernements s'appliquant à protéger ces intérêts aux dépens de la santé, de l'environnement, des droits de l'homme et du développement durable. La question du démantèlement des navires fait figure de cas type. Cela est particulièrement vrai en 2005, année de la Rencontre de haut niveau sur le suivi de la Déclaration du millénaire, où l'on a reconnu que le monde avait en ce moment l'occasion d'infléchir l'état actuel des choses s'agissant de la pauvreté, du développement non durable, de la sécurité dans le monde. Il est en effet largement reconnu que la sécurité dans le monde est bel et bien fonction du développement durable et de la protection de l'environnement.

Malheureusement, notre réunion de cette semaine s'est avérée un échec. Elle n'a pas réussi à respecter son mandat. Elle n'a pas mieux réussi à examiner les questions de fond et à accepter ce changement crucial de mentalité qu'il aurait fallu pour renoncer à la protection d'intérêts étroits pour s'engager sur la voie de la protection de la santé de notre planète et de tous ses habitants. Il n'y a eu aucun débat sur notre objectif primordial, lequel serait de nous demander à quel point nous voulons en être dans 5 ans pour faire de l'industrie du démantèlement des navires un secteur véritablement respectueux et de l'environnement et des droits de homme.

Aucun débat sur le mandat qui nous avait été confié par plus de 160 Parties à la Convention de Bâle pour réduire les mouvements transfrontières de déchets dangereux, s'assurer d'un consentement préalable en connaissance de cause et mettre en place une gestion écologiquement rationnelle. Aucun débat non plus sur la possibilité de mettre fin aux échappatoires que permet le régime juridique mis en place par la Convention de Bâle, ni sur la question on ne peut plus importante du nettoyage préalable à l'exportation, qui permettrait pourtant de veiller à ce que les pays d'Asie n'aient pas à accueillir une part disproportionnée des déchets dangereux du monde provenant de navires sur leur territoire du simple fait de leur situation économique.

Nous espérons que les délégués prendront tous le temps de lire la lettre de M. Okechukwu Ibeanu, Rapporteur spécial de la Commission des droits de l'homme des Nations Unies sur les conséquences néfastes des mouvements et déversement illicites de déchets toxiques sur les droits de l'homme. Cette lettre, présentée et distribuée aujourd'hui même, exhorte les participants à ne pas oublier que la question n'est pas seulement une question de technologie et de produits chimiques, mais aussi une question de droits de l'homme – objectif fondamental qui, pas une seule fois, n'a été cité durant cette semaine. Or il est un principe fondamental des droits de l'homme : aucune population ne devrait avoir à subir une part disproportionnée des impacts sur l'environnement du simple fait qu'elle est dans la misère. C'est ce qui s'appelle le principe de la justice écologique. Or, c'est précisément ce qui se passe actuellement : 98 % des navires du monde sont rejetés dans 3 ou 4 des pays les plus pauvres d'Asie, avec les conséquences que l'on sait sur certains des travailleurs qui ont le plus désespérément besoin d'un travail, d'un salaire. C'est d'emblée dans cette optique de droits de l'homme qu'a été lancé l'appel de la Convention de Bâle et de BAN pour réduire les mouvements transfrontières de substances dangereuses, et pourtant cette réunion a complètement passé sous silence ces principes et obligations fondamentales découlant de la Convention de Bâle.

La réunion, à cause d'intérêts particuliers désireux de protéger le statu quo pour le secteur des transports maritimes, n'est convenue d'aucune mesure visant à réduire réellement le mal fait tous les jours sur les plages. Cette activité illégale se poursuit, activité qui a été jugée criminelle en vertu de la Convention de Bâle. Les

jugements prononcés par les tribunaux indiens, turcs et néerlandais ont confirmé le caractère illicite et criminel de cette activité; l'absence de débat sur de vraies mesures et sur leur mise en œuvre est alarmante.

De toute évidence, ce n'est pas au sein de ce groupe de travail que l'on trouvera la solution du problème du démantèlement des navires, sauf si et quand interviennent un changement de mentalité et l'instauration d'un climat de réelle collaboration qui feraient que les intérêts particuliers renonceraient à la tentation des marges bénéficiaires et que l'on en vienne à favoriser le développement durable dans ce secteur industriel qui revêt une telle importance pour plusieurs pays en développement et pour le monde entier. Sans ce changement de mentalité, la solution à venir devra se trouver dans les Parties à la Convention de Bâle, auxquelles a déjà été confié un clair mandat sur cette question, bien ancré dans les principes fondamentaux des droits de l'homme et de l'environnement. La Convention de Bâle a déjà fait savoir que la Convention pouvait d'ores et déjà s'appliquer aux navires destinés au recyclage, et que les Parties se devaient de respecter les obligations leur incombant en vertu de cette convention. Nous espérions pouvoir compter sur l'assistance de cette réunion dans notre démarche, mais il semblerait que cette aide nous ait été refusée.

Souhaitons qu'un esprit de collaboration puisse prévaloir à l'avenir. En attendant, mettons nous au travail.

Annexe 5

Liste des participants

Chairman: Mr. Jens H. Koefoed (Norway)

Members of the Group nominated by ILO

Employer members

Mr. Brian Parkinson, Trade and Operation Adviser, International Shipping Federation (ISF)
Mr. Torben Strand, Senior Manager, the Baltic and International Maritime Council (BIMCO)
Mr. Bernard J.M. Veldhoven (Netherlands)
Mr. Zafar Alam, President, Bangladesh Ship Breakers Association
Mr. Showkat Chowdhury, Vice-President, Bangladesh Ship Breakers Association

Worker members

Mr. Rob Johnson, Director, International Metalworkers' Federation (IMF)
Mr. Vidyadhar V. Rane, International Metalworkers' Federation (IMF, India)
Mr. John Bainbridge, International Transport Workers' Federation (ITF)
Mr. John Quigley, International Metalworkers' Federation (IMF, AMICUS, UK)

Member Governments nominated by IMO

Bangladesh

Representatives

Mr. Md. Taiyebur Rahman, Joint Secretary, Ministry of Shipping
Captain Mohammed Habibur Rahman, Principal Officer, Mercantile Marine Department
Ms. Shahnaz Gazi, First Secretary, Bangladesh High Commission, London

Alternates

Mr. Mohammed Abu Taher, PS to Shipping Minister, Ministry of Shipping
Mr. Mustafizur Rahman, Deputy Secretary, Ministry of Industry

Adviser

Captain Mohammed Anam Chowdhury, Consultant, Bangladesh Ship Breakers Association

Japon

Representatives

Mr. Shinichiro Otsubo, Deputy Director, Shipbuilding Division, Maritime Bureau, Ministry of Land, Infrastructure and Transport
Mr. Tadayuki Uemura, First Secretary, Embassy of Japan, London
Mr. Koichi Kato, Director, Japan Ship Centre, London

Advisers

Mr. Kenji Honzawa Assistant Manager, Japanese Shipowners' Association
Mr. Kengo Nakamura, Assistant Manager, Japanese Shipowners' Association (Europe District Branch)

Netherlands

Representative

Mr. Cees Luttikhuizen, Senior Policy Adviser, Ministry of Housing, Spatial Planning and the Environment

Alternates

Mr. Jaap Kolpa, Policy Adviser, Directorate-General for Freight Transport, Ministry of Transport, Public Works and Water Management

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

Advisers

Mr. Tom Peter Blankestijn, Manager Maritime Politics and Regulatory Affairs, P&O Nedlloyd, Royal Association of Netherlands Shipowners (KVNR)

Norvège

Representative

Mr. Sveinung Oftedal, Senior Adviser, Norwegian Maritime Directorate

Alternates

Mr. Jens Koefoed, Adviser, Norwegian Maritime Directorate
Miss Ingrid Berthinussen, Adviser, Ministry of Environment

Advisers

Mr. Jan Johansen, Chief Engineer, Norwegian Pollution Control Authority
Mr. Terje C. Gloersen, Director, Norwegian Shipowners' Association

United States

Representative

Mr. Michael Carter, Director, Office of Environmental Activities, United States Maritime Administration, Department of Transportation (MARAD)

Advisers

Mr. Joseph Freedman, Senior Attorney, Office of General Counsel, United States Environmental Protection Agency

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

Member Governments nominated by the Conference of the Parties to the Basel Convention

China

Representative

Mr. Bin Zhong, Program Officer, State Environmental Protection Administration

Gambia

Representative

Mr. Saikou B.M. Njai, Senior Program Officer, Environmental Quality, National Environment Agency

Jamaica

Representative

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

Adviser

Mrs. Ruth Potopsingh, Deputy Group Managing Director, Petroleum Corporation of Jamaica

Russian Federation

Representative

Mr. Oleg Zborovskiy, Senior Expert, Division of Safety for Maritime and River Transport, Ministry of Transport of the Russian Federation

Advisers

Mr. Yuriy Kolesnikov, Deputy Permanent Representative of the Russian Federation to IMO
Mr. Legusha Sergey, Principal Surveyor, Russian Maritime Register of Shipping

United Kingdom

Representatives

Mr. Jolyon Thomson, Legal Adviser, Department of Environment, Food and Rural Affairs (DEFRA)
Mr. Roy Watkinson, Hazardous Waste Policy Manager, Environment Agency
Mr. Andy Howarth, Head of Hazardous Waste Unit, Department for Environment, Food and Rural Affairs (DEFRA)
Ms. Francesca Stidston, Shipping Policy, Department for Transport (DfT)
Mr. Godfrey H. Souter, Shipping Policy, Department for Transport (DfT)
Mr. Jonathan Simpson, Assistant Policy Adviser, Environmental Quality Branch, Maritime and Coastguard Agency (MCA)
Ms. Sarah Paul, Senior Policy Adviser, Department for Environment, Food and Rural Affairs (DEFRA)
Ms. Susan Wingfield, Policy Adviser, Department for Environment, Food and Rural Affairs (DEFRA)

Observer Governments

Bahamas

Representative

Ms. Judith Francis, Maritime Attaché, Alternate Permanent Representative, Bahamas High Commission, London

Advisers

Mr. Fazlur Chowdhury, Deputy Director, Bahamas Maritime Authority
Miss Bryinda Carroll, Bahamas High Commission, London

Brazil

Representatives

Captain Luis Fernando Resano, Alternate Permanent Representative of Brazil to IMO, Permanent Representation of Brazil to IMO
Mrs. Marcia Silcock, Mission Officer, Permanent Representation of Brazil to IMO

Canada

Representative

Mr. Denis Langlois, Senior Legal Officer, Foreign Affairs Canada

Cyprus

Representative

Mr. George Demetriades, Counsellor (Maritime Affairs), Cyprus High Commission, London

Denmark

Representative

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

France

Representatives

Ms. Pascale Clochard, Chargée de Mission Transfert transfrontières de déchets, Ministère de l'écologie et du Développment Durable
M. Jean-Louis Bissuel, Chargè de Mission "Affaires Maritimes" auprès du Directeur des Affaires Economiques et Financières, Ministère des Affaires Etrangères

Greece

Representatives

Captain (HCG) Nikolaos Nesteroulis, Maritime Attaché, Embassy of Greece, London
Commander (HCG) Spyros Nikitakis, Hellenic Coast Guard, Marine Environment Protection Directorate (M.E.P.D) International Affairs Department

Adviser

Mr. G. Gavriel, Hellenic Chamber of Shipping

Iran (Islamic republic of)

Representative

Mr. Hossein Ali Gholizadeh, Deputy Permanent Representative to IMO

Ireland

Representative

Mr. Thomas David Taylor, Engineer and Ship Surveyor, Maritime Safety Directorate

Lebanon

Representatives

Miss Caroline Ziadé, First Secretary, Embassy of Lebanon, London
Mr. Wissam Kalakech, First Secretary, Embassy of Lebanon, London

Liberia

Representative

Captain Armett E. Hill, Deputy Permanent Representative, Liberian Permanent Mission to IMO, London

Adviser

Mr. Molin Doelu, Assistant Commissioner, International Affairs/Marketing, Liberian Permanent Mission to IMO, London

Malta

Representative

Mr. Franck Lauwers, Environment Protection Officer, Malta Environment and Planning Authority

Marshall Islands

Representative

Captain David J.F. Bruce, Senior Deputy Commissioner of Maritime Affairs

Morocco

Representative

M. Mohammed Saïd Oualid, Ministre Plenipotentiaire, Embassy of the Kingdom of Morocco, London

New Zealand

Representative

Mr. Russell Kilvington, Director of Maritime Safety, Maritime Safety Authority

Panama

Representative

Mr. Ramón Pérez, Marine Engineer, Panama's Permanent Mission to IMO, London

Republic of Korea

Representative

Mr. Jang Yeang Jun, Resident Representative to IMO, Maritime Attaché, Embassy of the Republic of Korea, Ministry of Maritime Affairs and Fisheries (MOMAF), London

Adviser

Mr Hyung-Chul Lee, General Manager, Korean Register of Shipping

Saudi Arabia

Representative

Mr. Mohammad Al-Gilani, Pollution Control and Environmental Engineer, Saudi Aramco/Vela International Marine Ltd.

Sweden

Representative

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

Turkey

Representatives

Mr. Fikret Hakguden, Alternate Permanent Representative of Turkey to IMO, Turkish Embassy, London
Mr. Sadik Altinkaynak, Deputy Undersecretary of Maritime Affairs, Undesecretariat of Maritime Affairs

Alternate

Mr. Ali Gorkem, Expert, Undesecretariat for Maritime Affairs

Advisers

Mr. Hason Arol, Turkish Ship Breakers Association
Mr. Bulent Gokduman, Turkish Ship Breakers Association
Mr. Tolga Tomba, Turkish Ship Breakers Association
Mr. Ilker Sari, Turkish Ship Breakers Association
Mr. Erkut Hasmet Savas, Turkish Ship Breakers Association
Mr. Demiray Karteş, Turkish Ship Breakers Association
Mr. Adem Simsek, Turkish Ship Breakers Association
Mr. Bariş Sivri, Turkish Ship Breakers Association
Mr. Kadir Özkara, Turkish Ship Breakers Association
Mr. Bilgehan Acarer, Turkish Ship Breakers Association
Mr. Oktay Sunata, Manager, Turkish Ship Breakers Association
Mr. Ioannis Ayvatoğlu, Turkish Ship Breakers Association
Mr. Dimitris Ayvatoğlu, Turkish Ship Breakers Association

Vanuatu

Representative

Dr. James Cowley, Permanent Representative of the Republic of Vanuatu to IMO

Venezuela

Representatives

Captain Guillermo Rangel Jalley, Permanent Representative of Venezuela to IMO
Captain Jesús Maritn Acevedo, Alternate Permanent Representative of Venezuela to IMO

* * *

Observers from intergovernmental organizations

European Commission (EC)

Mr. Thomas Ormond, Administrator

* * *

Observers from non-governmental organizations

International Chamber of shippping (ICS)

Mr. John Stawpert
Mr. Andrew Finn

International Organization for Standardization (ISO)

Mr. António A. Vieira

International Union of Marine Insurance (IUMI)

Mr. Antony Nunn, Special Liaison Officer to IMO

International Association of Classification Societies (IACS)

Mr. Aage Bjørn Andersen, Principal Engineer, det Norske Veritas
Mr. Robin Townsend, Senior Surveyor

Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)

Mr. Mark Fortnum, Technical Adviser
Mr. Andrew Dogherty, Senior Adviser

Greenpeace International

Mrs. Marietta E. Harjono, Shipbreaking Campaigner
Mr. Martin Besieux, Shipbreaking Campaigner
Mr. Kevin Stairs, Adviser

Basel Action Network (BAN)

Mr. James Puckett, Coordinator

International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO)

Mr. Tim Wilkins, Environmental Manager

International Association of Dry Cargo Shipowners (INTERCARGO)

Mr. Xianyong Zhou, Technical Manager

International Parcel Tankers Association (IPTA)

Ms. Janet Strode

World Nuclear Transport Institute (WNTI)

Mr. Trevor Dixon
Mr. Tom Pearce, Adviser

* * *

Joint Secretariat

International Maritime Organization (IMO)

Mr. Jean-Claude Sainlos	Director, Marine Environment Division
Mr. Du Dachang	Senior Deputy Director, Marine Environment Division
Mr. Javier Llorens	Senior Technical Officer, Marine Environment Division
Mr. Malamine Thiam	Technical Officer, Marine Environment Division
Mr. Sokratis Dimakopoulos	Implementation Officer, Marine Environment Division
Mr. James Paw	Programme Co-ordination Officer, Marine Environment Division
Mr. Edward Kleverlaan	Technical Programme Officer, Marine Environment Division
Mr. Yuzo Hirakawa	Technical Officer, Marine Environment Division

* * *

Mr. G. Librando	Head, Treaties and Rules Section, Legal Affairs and External Relations Division

* * *

Mr. Moin Ahmed	Head, Asia and Pacific Section, Geographical Focal Points, Technical Co-operation Division

* * *

Mrs. M.N. Mbanefo	Director, Conference Division
Mr. A. Garofalo	Deputy Director/Head, Conference Section, Conference Division
Mr. F. van Tongerlooy	Head, Documents Section, Conference Division

* * *

International Labour Office (ILO)

Mr. Paul J. Bailey	Senior Technical Specialist, Sectoral Activities Department
Dr. Igor Fedotov	Senior Specialist on Occupational Health and Safety, In Focus Program Safe Work

* * *

Secretariat of the Basel Convention (SBC)

Ms. Donata Rugarabamu	Senior Legal Officer