

## I

(Actes législatifs)

## RÈGLEMENTS

## RÈGLEMENT (UE) N° 1257/2013 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 20 novembre 2013

relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

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

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

vu la proposition de la Commission européenne,

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

vu l'avis du Comité économique et social européen <sup>(1)</sup>,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire <sup>(2)</sup>,

considérant ce qui suit:

membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). Ces navires entrent généralement dans la catégorie des déchets dangereux et leur exportation hors de l'Union en vue du recyclage dans des installations situées dans des pays qui ne sont pas membres de l'OCDE est interdite.

(2) Les mécanismes de contrôle de l'application et d'exécution du droit de l'Union et international en vigueur ne sont pas adaptés aux spécificités des navires et du transport maritime international. Les efforts déployés en concertation entre l'Organisation internationale du travail (OIT), l'Organisation maritime internationale (OMI) et le Secrétariat de la Convention de Bâle ont permis de parvenir à un accord sur l'introduction d'exigences obligatoires, au niveau mondial, en vue de trouver une solution efficace et effective aux pratiques de recyclage des navires qui sont dangereuses et préjudiciables à l'environnement, sous la forme de la convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires (ci-après dénommée «convention de Hong Kong»).

(1) Les navires qui sont considérés comme des déchets et qui effectuent un mouvement transfrontière en vue de leur recyclage sont régis par la convention de Bâle du 22 mars 1989 sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination (ci-après dénommée «convention de Bâle») et par le règlement (CE) n° 1013/2006 du Parlement européen et du Conseil <sup>(3)</sup>. Le règlement (CE) n° 1013/2006 met en œuvre la convention de Bâle ainsi qu'un amendement <sup>(4)</sup> à cette convention, adopté en 1995, qui n'est pas encore entré en vigueur au niveau international et qui interdit les exportations de déchets dangereux vers les pays non

(3) Les capacités existantes de recyclage des navires situées dans les pays de l'OCDE qui sont légalement accessibles aux navires battant pavillon d'un État membre sont insuffisantes. Les capacités de recyclage sûr et écologiquement rationnel existant actuellement dans les pays non membres de l'OCDE sont suffisantes pour assurer le traitement de tous les navires battant pavillon d'un État membre et devraient augmenter encore d'ici à 2015 du fait des mesures prises par les pays recycleurs pour satisfaire aux exigences de la convention de Hong Kong.

(4) La convention de Hong Kong a été adoptée le 15 mai 2009 sous les auspices de l'OMI. La convention de Hong Kong n'entrera en vigueur que vingt-quatre mois après la date de sa ratification par au moins quinze États dont les flottes marchandes représentent au total au moins 40 % du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce et dont le volume annuel maximal de recyclage de navires au cours des dix dernières années représente au total au moins 3 % du tonnage brut de l'ensemble des flottes marchandes de ces mêmes États. Cette

<sup>(1)</sup> JO C 299 du 4.10.2012, p. 158.

<sup>(2)</sup> Position du Parlement européen du 22 octobre 2013 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 15 novembre 2013.

<sup>(3)</sup> Règlement (CE) n° 1013/2006 du Parlement européen et du Conseil du 14 juin 2006 concernant les transferts de déchets (JO L 190 du 12.7.2006, p. 1).

<sup>(4)</sup> Amendement à la convention de Bâle («amendement portant interdiction») adopté par la décision III/1 des Parties à la convention de Bâle.

convention couvre la conception, la construction, l'exploitation et la préparation des navires en vue d'en faciliter le recyclage sûr et écologiquement rationnel, sans pour autant compromettre leur sécurité et leur efficacité opérationnelle. Elle couvre également l'exploitation sûre et écologiquement rationnelle des installations de recyclage de navires ainsi que la mise en place d'un mécanisme d'application approprié pour le recyclage des navires.

- (5) Le présent règlement vise à faciliter une ratification rapide de la convention de Hong Kong tant dans l'Union que dans les pays tiers en appliquant aux navires et aux installations de recyclage de navires des contrôles proportionnés sur la base de cette convention.
- (6) La convention de Hong Kong prévoit expressément la possibilité pour les parties de prendre des mesures plus rigoureuses conformes au droit international en matière de recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, afin de prévenir, de limiter ou de réduire au minimum tout effet dommageable sur la santé humaine et sur l'environnement. Ceci pris en compte, le présent règlement devrait offrir une protection contre les éventuels effets dommageables des matières dangereuses à bord des navires faisant escale dans un port ou un mouillage d'un État membre, tout en veillant au respect des dispositions applicables auxdites matières en vertu du droit international. Afin d'assurer le contrôle du respect des exigences relatives aux matières dangereuses en vertu du présent règlement, il convient que les États membres appliquent des dispositions nationales pour mettre en œuvre la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>. À l'heure actuelle, les inspecteurs chargés du contrôle par l'État du port ont pour mission de vérifier la certification et de tester activement les matières dangereuses, y compris l'amiante, en application de la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS). Le mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port établit une approche harmonisée pour ces activités.
- (7) Le présent règlement a en outre pour objectif de réduire les disparités entre les opérateurs dans l'Union, les pays de l'OCDE et les pays tiers concernés en matière de santé et de sécurité sur le lieu de travail et de normes environnementales et de diriger les navires battant pavillon d'un État membre vers des installations de recyclage de navires qui utilisent des méthodes sûres et écologiquement rationnelles pour démanteler les navires et non de les diriger vers les sites ne correspondant pas aux normes comme cela est actuellement le cas. La compétitivité du recyclage et du traitement sûrs et écologiquement rationnels des navires dans les installations de recyclage de navires situés dans un État membre pourrait s'en trouver renforcée. L'établissement d'une liste européenne des installations de recyclage de navires (ci-après dénommée «liste européenne») satisfaisant aux exigences définies par le présent règlement contribuerait à ces objectifs et garantirait une meilleure application en facilitant le contrôle des navires envoyés au recyclage par l'État membre dont le navire bat pavillon. Il convient

que les exigences applicables aux installations de recyclage de navires reposent sur celles prévues par la convention de Hong Kong. À cet égard, les installations de recyclage de navires autorisées conformément au présent règlement devraient satisfaire aux exigences nécessaires pour assurer la protection de l'environnement, de la santé et de la sécurité des travailleurs ainsi que la gestion écologiquement rationnelle des déchets issus des navires recyclés. En ce qui concerne les installations de recyclage de navires situées dans un pays tiers, les exigences devraient permettre d'atteindre un niveau élevé de protection de la santé humaine et de l'environnement sensiblement équivalent à celui prévalant dans l'Union. Les installations de recyclage de navires ne satisfaisant pas à ces exigences minimales ne devraient dès lors pas figurer sur la liste européenne.

- (8) Il convient que le principe d'égalité consacré dans le droit de l'Union soit appliqué et que son application soit contrôlée, en particulier lors de l'établissement et de la mise à jour de la liste européenne, à l'égard des installations de recyclage de navires situées dans un État membre et des installations de recyclage de navires situées dans un pays tiers qui satisfont aux exigences fixées par le présent règlement.
- (9) Les États membres sont encouragés à adopter les mesures appropriées pour veiller à ce que les navires exclus du champ d'application du présent règlement soient exploités d'une manière qui est compatible avec le présent règlement, pour autant que cela soit raisonnable et possible dans la pratique.
- (10) Afin d'éviter les doubles emplois, il convient d'exclure les navires qui battent pavillon d'un État membre et relèvent du champ d'application du présent règlement, du règlement (CE) n° 1013/2006 et de la directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup>, respectivement. Le règlement (CE) n° 1013/2006 s'applique aux transferts de déchets en provenance de l'Union, sous réserve de l'exclusion de certaines catégories de déchets faisant l'objet d'un autre régime. Le présent règlement soumet les navires relevant de son champ d'application à des contrôles tout au long de leur cycle de vie et vise à garantir le recyclage écologiquement rationnel de ces navires. Il convient dès lors de préciser qu'un navire soumis à ce régime de contrôle alternatif sur l'ensemble du cycle de vie ne devrait pas être soumis aux dispositions du règlement (CE) n° 1013/2006. Il convient que les navires qui sont exclus du champ d'application de la convention de Hong Kong et du présent règlement et que tout déchet à bord d'un navire autre que des déchets liés à l'exploitation continuent à relever du règlement (CE) n° 1013/2006 et des directives 2008/98/CE et 2008/99/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(3)</sup>, respectivement.
- (11) Par ailleurs, il est entendu que les navires continuent d'être soumis à d'autres conventions internationales pour assurer la sûreté de leur exploitation en mer au

<sup>(1)</sup> Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port (JO L 131 du 28.5.2009, p. 57).

<sup>(2)</sup> Directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative aux déchets et abrogeant certaines directives (JO L 312 du 22.11.2008, p. 3).

<sup>(3)</sup> Directive 2008/99/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative à la protection de l'environnement par le droit pénal (JO L 328 du 6.12.2008, p. 28).

cours de la phase opérationnelle de leur cycle de vie et, bien qu'ils peuvent exercer certains droits et libertés de navigation, sont soumis à une obligation de notification préalable à l'entrée des ports. Les États membres devraient pouvoir décider d'appliquer d'autres contrôles conformément à d'autres traités internationaux. Des contrôles supplémentaires en cas de transit ne sont dès lors pas considérés comme nécessaires en vertu du présent règlement.

- (12) Aux fins de l'interprétation des exigences du présent règlement, il convient de tenir compte des directives élaborées par l'OMI (ci-après dénommées «directives de l'OMI») à l'appui de la convention de Hong Kong.
- (13) Aux fins du présent règlement, le terme «recyclage» ne devrait pas avoir la même signification que celle définie dans la directive 2008/98/CE. Le présent règlement devrait dès lors introduire une définition particulière du terme «recyclage de navires».
- (14) Le règlement (CE) n° 1272/2008 du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup> met en œuvre, au niveau de l'Union, le système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques. Ledit règlement, en liaison avec la directive 67/548/CEE du Conseil <sup>(2)</sup> et la directive 1999/45/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(3)</sup>, fournit des orientations utiles pour déterminer ce qu'est une matière dangereuse.
- (15) La présence d'un inventaire des matières dangereuses à bord d'un navire tout au long de son cycle de vie est une exigence essentielle de la convention de Hong Kong et du présent règlement. Conformément à la règle 8, point 2, de la convention de Hong Kong, un navire destiné au recyclage devrait réduire au minimum la quantité de déchets liés à son exploitation pendant la période précédant son arrivée dans l'installation de recyclage. Si les déchets liés à l'exploitation sont censés être livrés en même temps que le navire à une installation de recyclage de navires, il convient d'indiquer les quantités approximatives et l'emplacement de ces déchets dans la partie II de l'inventaire.
- (16) Il convient que les États membres prennent les mesures nécessaires pour éviter tout contournement des règles en matière de recyclage des navires et pour renforcer la transparence dans ce domaine. Comme le prévoit la convention de Hong Kong, les États membres devraient communiquer des informations concernant les navires auxquels ils ont délivré un certificat d'inventaire et les navires pour lesquels ils ont reçu un avis d'achèvement ainsi que des informations relatives aux opérations illicites de recyclage de navires et aux mesures de suivi qu'ils ont prises.

<sup>(1)</sup> Règlement (CE) n° 1272/2008 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 relatif à la classification, à l'étiquetage et à l'emballage des substances et des mélanges, modifiant les directives 67/548/CEE et 1999/45/CE et modifiant le règlement (CE) n° 1907/2006 (JO L 353 du 31.12.2008, p. 1).

<sup>(2)</sup> Directive 67/548/CEE du Conseil du 27 juin 1967 concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives relatives à la classification, l'emballage et l'étiquetage des substances dangereuses (JO L 196 du 16.8.1967, p. 1).

<sup>(3)</sup> Directive 1999/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mai 1999 concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres relatives à la classification, à l'emballage et à l'étiquetage des préparations dangereuses (JO L 200 du 30.7.1999, p. 1).

- (17) Il convient que les États membres déterminent le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du présent règlement et qu'ils veillent à l'application de ces sanctions afin d'éviter tout contournement des règles en matière de recyclage des navires. Les sanctions, qui peuvent être de nature civile ou administrative, devraient être effectives, proportionnées et dissuasives.
- (18) Conformément à la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne, les juridictions des États membres sont tenues d'interpréter, dans toute la mesure du possible, les règles de procédure relatives aux conditions à remplir pour engager une procédure administrative ou judiciaire conformément aux objectifs de l'article 9, paragraphe 3, de la convention d'Aarhus.
- (19) Dans l'intérêt de la protection de la santé humaine et de l'environnement et compte tenu du principe du «pollueur-payeur», la Commission devrait étudier la faisabilité de la mise en place d'un mécanisme financier applicable à tous les navires faisant escale dans un port ou un mouillage d'un État membre, quel que soit leur pavillon, destiné à générer des ressources qui faciliteraient le recyclage et le traitement écologiquement rationnels des navires sans encourager les changements de pavillon.
- (20) Afin de prendre en compte l'évolution de la situation en ce qui concerne la convention de Hong Kong, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la mise à jour des annexes I et II du présent règlement. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts. Il convient que, lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée au Parlement européen et au Conseil.
- (21) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil <sup>(4)</sup>.
- (22) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir prévenir, réduire ou éliminer les effets dommageables sur la santé humaine et sur l'environnement liés au recyclage, à l'exploitation et à l'entretien des navires battant pavillon d'un État membre, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres en raison du caractère international du transport maritime et du recyclage des navires, mais peut, en raison de ses dimensions et de ses effets, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

<sup>(4)</sup> Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

## TITRE I

### OBJET, CHAMP D'APPLICATION ET DÉFINITIONS

#### Article premier

#### Objet et objectif

L'objectif du présent règlement est de prévenir, de limiter, de réduire au minimum et, autant que possible dans la pratique, d'éliminer les accidents, les blessures et les autres effets dommageables sur la santé humaine et l'environnement liés au recyclage de navires. L'objectif du présent règlement est de renforcer la sécurité et la protection de la santé humaine et de l'environnement marin de l'Union tout au long du cycle de vie d'un navire, en particulier pour assurer que les déchets dangereux provenant du recyclage de navires fassent l'objet d'une gestion écologiquement rationnelle.

Le présent règlement fixe également les règles visant à assurer une gestion appropriée des matières dangereuses à bord des navires.

Le présent règlement vise également à faciliter la ratification de la convention de Hong Kong, de 2009.

#### Article 2

#### Champ d'application

1. Le présent règlement, à l'exception de l'article 12, s'applique aux navires battant pavillon d'un État membre.

L'article 12 s'applique aux navires battant pavillon d'un pays tiers qui font escale dans un port ou un mouillage d'un État membre.

2. Le présent règlement ne s'applique pas:

- a) aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou aux autres navires appartenant à un État ou exploités par un État et exclusivement utilisés, à l'époque considérée, pour un service public non commercial;
- b) aux navires d'une jauge brute inférieure à 500;
- c) aux navires qui sont exploités pendant toute leur vie uniquement dans des eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction de l'État membre dont ils battent pavillon.

#### Article 3

#### Définitions

1. Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «navire»: un bâtiment, de quelque type que ce soit, exploité ou ayant été exploité en milieu marin, y compris les engins

submersibles, les engins flottants, les plates-formes flottantes, les plates-formes autoélevatrices, les unités flottantes de stockage (Floating Storage Units – FSU) et les unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (Floating Production Storage and Offloading Units – FPSO), de même qu'un bâtiment qui a été désarmé ou qui est remorqué;

2) «navire neuf»: un navire pour lequel:

- a) le contrat de construction est passé à la date d'application du présent règlement ou après cette date;
- b) en l'absence de contrat de construction, la quille est posée ou la construction se trouve à un stade équivalent six mois après la date d'application du présent règlement ou ultérieurement; ou
- c) la livraison a lieu trente mois après la date d'application du présent règlement ou ultérieurement;

3) «navire-citerne»: un pétrolier tel que défini à l'annexe I de la convention pour la prévention de la pollution par les navires (ci-après dénommée «convention MARPOL») ou un navire-citerne transporteur de substances liquides nocives (NLS) telles que définies à l'annexe II de ladite convention;

4) «matière dangereuse»: toute matière ou substance susceptible de mettre en danger la santé humaine et/ou l'environnement;

5) «déchets liés à l'exploitation»: les eaux résiduelles et les résidus produits par l'exploitation normale des navires, sous réserve des exigences de la convention MARPOL;

6) «recyclage de navires»: l'activité qui consiste à démanteler en totalité ou en partie un navire dans une installation de recyclage de navires afin d'en récupérer les éléments et les matières pouvant être retraités, préparés en vue du réemploi ou réutilisés, tout en veillant à la gestion des matières dangereuses et de toute autre matière; sont également incluses les opérations connexes telles que l'entreposage et le traitement sur place des éléments et matières, mais non leur traitement ultérieur ou leur élimination dans des installations distinctes;

7) «installation de recyclage de navires»: une zone définie qui est un chantier ou une installation situé dans un État membre ou un pays tiers et utilisé pour le recyclage de navires;

8) «compagnie de recyclage de navires»: le propriétaire de l'installation de recyclage de navires ou tout autre organisme ou personne auquel le propriétaire de l'installation de recyclage de navires a confié la responsabilité de l'exploitation de l'activité de recyclage de navires;



- 9) «administration»: une autorité publique à laquelle un État membre a confié la responsabilité de mener à bien les tâches en rapport avec les navires battant son pavillon ou exploités sous son autorité;
- 10) «organisme agréé»: un organisme agréé conformément au règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>;
- 11) «autorité compétente»: une ou des autorités publiques auxquelles un État membre ou un pays tiers a confié la responsabilité des installations de recyclage de navires, dans une zone géographique ou un domaine d'expertise déterminés, pour toutes les opérations relevant de la juridiction de cet État;
- 12) «jauge brute»: la jauge brute calculée conformément aux règles sur le jaugeage énoncées à l'annexe I de la convention internationale sur le jaugeage des navires, de 1969, ou dans toute convention lui succédant;
- 13) «personne compétente»: une personne dotée de qualifications appropriées, d'une formation et de connaissances, d'une expérience et d'aptitudes suffisantes pour accomplir des tâches spécifiques;
- 14) «propriétaire du navire»: la personne physique ou morale au nom de laquelle le navire est immatriculé, y compris la personne physique ou morale qui en est propriétaire pendant une brève période dans l'attente de sa vente ou de sa remise à une installation de recyclage de navires, ou, en l'absence d'immatriculation, la personne physique ou morale dont le navire est la propriété ou tout autre organisme ou personne, tel que l'armateur gérant ou l'affrètement coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de son exploitation, et la personne morale exploitant un navire d'État;
- 15) «installation nouvelle»: l'installation de systèmes, d'équipement, d'isolant ou autre matière à bord d'un navire après la date d'application du présent règlement;
- 16) «plan de recyclage du navire»: un plan établi par l'opérateur de l'installation de recyclage de navires pour chaque navire en particulier qui doit être recyclé sous sa responsabilité, en tenant compte des directives et résolutions pertinentes de l'OMI;
- 17) «plan relatif à l'installation de recyclage de navires»: un plan établi par l'opérateur de l'installation de recyclage de navires et adopté par le comité de direction ou l'organe directeur approprié de la compagnie de recyclage de navires, qui décrit les processus et les procédures opérationnels pour le recyclage des navires dans l'installation de recyclage de navires et qui porte, notamment, sur la sécurité et la formation des travailleurs, la protection de la santé humaine et de l'environnement, les rôles et les responsabilités du personnel, la préparation et l'intervention dans les situations d'urgence et les systèmes de surveillance, de rapports et de tenue de registres, en tenant compte des directives et résolutions pertinentes de l'OMI;
- 18) «conditions de sécurité en vue de l'entrée dans un espace»: les conditions que remplit un espace qui satisfait à tous les critères suivants:
- a) la teneur en oxygène de l'atmosphère et la concentration de vapeurs inflammables restent dans les limites de sécurité;
  - b) la concentration de matières toxiques dans l'atmosphère ne dépasse pas les limites admissibles;
  - c) les résidus ou matières associés au travail autorisé par la personne compétente n'entraînent pas de dégagement incontrôlé de matières toxiques, ni une concentration dangereuse de vapeurs inflammables dans les conditions atmosphériques existantes maintenues conformément aux instructions;
- 19) «conditions de sécurité en vue du travail à chaud»: les conditions que remplit un espace qui satisfait à tous les critères suivants:
- a) il y existe des conditions sûres, qui ne présentent pas de risque d'explosion, y compris des conditions exemptes de gaz, pour l'utilisation d'une soudeuse à l'arc électrique ou au gaz, d'un outil de découpage ou d'un brûleur au chalumeau ou d'autres formes de flamme nue, de même que pour les opérations de chauffe, de meulage ou génératrices d'étincelles;
  - b) les conditions de sécurité en vue de l'entrée dans un espace énoncées au point 18) sont réunies;
  - c) l'atmosphère existante ne change pas par suite du travail à chaud;
  - d) tous les espaces adjacents ont été nettoyés, rendus inertes ou suffisamment traités pour éviter qu'un incendie ne se déclare ou ne se propage;
- 20) «avis d'achèvement»: une déclaration délivrée par l'opérateur de l'installation de recyclage de navires pour confirmer que le recyclage du navire a été achevé conformément aux dispositions du présent règlement;
- 21) «certificat d'inventaire»: un certificat propre au navire qui est délivré aux navires battant pavillon d'un État membre conformément à l'article 9 et qui est complété par un inventaire des matières dangereuses conformément à l'article 5;
- 22) «certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage»: un certificat propre au navire qui est délivré aux navires battant pavillon d'un État membre conformément à l'article 9, paragraphe 9, et qui est complété par un inventaire des matières dangereuses conformément à l'article 5, paragraphe 7, et par le plan de recyclage du navire approuvé conformément à l'article 7;
- <sup>(1)</sup> Règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires (JO L 131 du 28.5.2009, p. 11).

23) «déclaration de conformité»: un certificat propre au navire qui est délivré aux navires battant pavillon d'un pays tiers et qui est complété par un inventaire des matières dangereuses conformément à l'article 12;

24) «tonnes de déplacement léger (LDT)»: le poids d'un navire en tonnes, à l'exclusion de la cargaison, du combustible, de l'huile de graissage stockée dans des citernes, de l'eau de ballast, de l'eau douce, de l'eau douce alimentaire, des provisions de bord ainsi que des passagers, de l'équipage et de leurs effets et, étant la somme du poids de la coque, de la structure, des machines, de l'équipement et des installations du navire.

2. Aux fins de l'article 7, paragraphe 2, point d), et des articles 13, 15 et 16, on entend par:

a) «déchets», «déchets dangereux», «traitement» et «gestion des déchets»: les déchets, les déchets dangereux, le traitement et la gestion des déchets au sens de l'article 3 de la directive 2008/98/CE;

b) «inspection sur place»: une inspection de l'installation de recyclage de navires évaluant si les conditions sur place concordent avec l'état décrit par la documentation pertinente fournie;

c) «travailleur»: toute personne qui s'acquitte de tâches, sur une base régulière ou temporaire, dans le cadre de relations de travail, y compris le personnel travaillant pour des contractants ou des sous-traitants;

d) «gestion écologiquement rationnelle»: toutes mesures pratiques permettant d'assurer que les déchets et les matières dangereuses sont gérés d'une manière qui garantit la protection de la santé humaine et de l'environnement contre les effets dommageables que peuvent avoir ces matières et ces déchets.

3. Aux fins du paragraphe 1, point 13), une personne compétente peut être un travailleur qualifié ou un membre de l'encadrement qui est à même de reconnaître et d'évaluer les risques d'accident du travail, les dangers et l'exposition des employés à des matières potentiellement dangereuses ou des conditions peu sûres dans une installation de recyclage de navires et qui est capable d'indiquer les mesures de protection et les précautions à prendre pour éliminer ou réduire ces risques, ces dangers ou cette exposition.

Sans préjudice de la directive 2005/36/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>, l'autorité compétente peut définir des critères appropriés pour la désignation de ces personnes et déterminer les tâches qui leur seront confiées.

## TITRE II

### NAVIRES

#### Article 4

#### Contrôle des matières dangereuses

L'installation ou l'utilisation des matières dangereuses visées à l'annexe I sur les navires est interdite ou soumise à restrictions

<sup>(1)</sup> Directive 2005/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles (JO L 255 du 30.9.2005, p. 22).

comme prévu à ladite annexe, sans préjudice d'autres exigences applicables en vertu de dispositions pertinentes du droit de l'Union qui peuvent exiger d'autres mesures.

#### Article 5

#### Inventaire des matières dangereuses

1. Chaque navire neuf conserve à bord un inventaire des matières dangereuses indiquant au minimum les matières dangereuses visées à l'annexe II qui sont présentes dans la structure ou l'équipement du navire, leur emplacement et leurs quantités approximatives.

2. Sous réserve de l'article 32, paragraphe 2, point b), les navires existants se conforment, autant que possible dans la pratique, au paragraphe 1.

Les navires à recycler se conforment, autant que possible dans la pratique, au paragraphe 1 du présent article à compter de la date de publication de la liste européenne énoncée à l'article 16, paragraphe 2.

Sous réserve de l'article 32, paragraphe 2, point b), les matières dangereuses énumérées à l'annexe I sont, au minimum, identifiées lors de l'établissement de l'inventaire des matières dangereuses.

3. L'inventaire des matières dangereuses remplit les conditions suivantes:

a) il est propre à chaque navire;

b) il apporte la preuve que le navire respecte les interdictions ou restrictions sur l'installation ou l'utilisation de matières dangereuses conformément à l'article 4;

c) il est dressé en tenant compte des directives pertinentes de l'OMI;

d) il est vérifié soit par l'administration, soit par un organisme agréé autorisé par celle-ci.

4. Outre le paragraphe 3, dans le cas des navires existants, un plan décrivant le contrôle visuel ou par échantillonnage sur lequel repose l'établissement de l'inventaire des matières dangereuses est préparé, en tenant compte des directives pertinentes de l'OMI.

5. L'inventaire des matières dangereuses comprend trois parties:

a) une liste des matières dangereuses visées aux annexes I et II, conformément aux dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, qui sont présentes dans la structure ou l'équipement du navire, et avec l'indication de leur emplacement et de leurs quantités approximatives (partie I);

- b) une liste des déchets liés à l'exploitation présents à bord du navire (partie II);
- c) une liste des provisions de bord présentes à bord du navire (partie III).

6. La partie I de l'inventaire des matières dangereuses est correctement tenue et mise à jour pendant toute la durée de vie opérationnelle du navire afin de rendre compte des installations nouvelles contenant des matières dangereuses visées à l'annexe II et des modifications pertinentes apportées à la structure et à l'équipement du navire.

7. Avant le recyclage du navire et compte tenu des directives pertinentes de l'OMI, l'inventaire des matières dangereuses, en plus de la partie I correctement tenue et mise à jour, est complété par la partie II concernant les déchets liés à l'exploitation et la partie III concernant les provisions de bord et est vérifié par l'administration ou par un organisme agréé autorisé par celle-ci.

8. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 24 en ce qui concerne l'actualisation de la liste des informations à faire figurer dans l'inventaire des matières dangereuses conformément aux annexes I et II afin de veiller à ce que les listes comprennent au minimum les substances énumérées aux appendices 1 et 2 de la convention de Hong Kong.

La Commission adopte un acte délégué distinct pour chaque substance à ajouter à l'annexe I ou II ou à en retirer.

#### Article 6

##### Exigences générales pour les propriétaires de navires

1. Lorsqu'ils se préparent à envoyer un navire au recyclage, les propriétaires de navires:
  - a) communiquent à l'opérateur de l'installation de recyclage de navires toutes les informations pertinentes concernant le navire nécessaires à l'établissement du plan de recyclage du navire énoncé à l'article 7;
  - b) notifient par écrit à l'administration concernée, dans un délai fixé par celle-ci, l'intention de recycler le navire dans une installation ou des installations de recyclage de navires données. La notification comporte au minimum:
    - i) l'inventaire des matières dangereuses; et
    - ii) toutes les informations pertinentes concernant le navire communiquées en vertu du point a).
2. Les propriétaires de navires veillent à ce que les navires destinés au recyclage:
  - a) soient recyclés uniquement dans des installations de recyclage de navires inscrites sur la liste européenne;
  - b) durant la période précédant leur arrivée dans l'installation de recyclage de navires, soient exploités de manière à réduire au minimum la quantité des résidus de cargaison, les restes de fioul et les déchets d'exploitation demeurant à bord;
  - c) soient munis d'un certificat attestant qu'ils sont prêts pour le recyclage, délivré par l'administration ou par un organisme

agréé autorisé par celle-ci après réception du plan de recyclage du navire approuvé conformément à l'article 7, paragraphe 3, et avant toute activité de recyclage de navire.

3. Les propriétaires veillent à ce que les navires-citernes arrivent aux installations de recyclage de navires avec des citernes à cargaison et des chambres des pompes des navires dans des conditions permettant la délivrance d'un certificat attestant que les conditions de sécurité en vue du travail à chaud sont remplies.

4. Les propriétaires de navires fournissent à l'opérateur de l'installation de recyclage de navires une copie du certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage, délivré conformément à l'article 9.

5. Les propriétaires de navires sont responsables du navire et prennent des dispositions pour faire en sorte que le navire continue de satisfaire aux exigences de l'administration de l'État membre dont le navire bat pavillon jusqu'à ce que l'opérateur de l'installation de recyclage de navires accepte d'assumer la responsabilité du navire en question. L'opérateur de l'installation de recyclage de navires peut refuser d'accepter un navire en vue de le recycler si l'état du navire ne correspond pas en substance aux indications figurant sur le certificat d'inventaire, y compris lorsque la partie I de l'inventaire des matières dangereuses n'a pas été correctement tenue et mise à jour, pour refléter les modifications apportées à la structure et à l'équipement du navire. Dans ces circonstances, le propriétaire du navire demeure responsable dudit navire et en informe l'administration sans délais.

#### Article 7

##### Plan de recyclage du navire

1. Un plan de recyclage propre au navire est établi avant toute opération de recyclage d'un navire. Le plan de recyclage du navire porte sur tout élément propre au navire qui n'est pas couvert par le plan relatif à l'installation de recyclage de navires ou qui exige des procédures spéciales.
2. Le plan de recyclage du navire:
  - a) est établi par l'opérateur de l'installation de recyclage de navires conformément aux dispositions pertinentes de la convention de Hong Kong et en tenant compte des directives pertinentes de l'OMI et des informations pertinentes concernant le navire communiquées par le propriétaire du navire conformément à l'article 6, paragraphe 1, point a), de sorte que son contenu reflète fidèlement les informations figurant dans l'inventaire des matières dangereuses;
  - b) indique si et dans quelle mesure des travaux préparatoires, tels que prétraitement, identification des dangers potentiels et enlèvement des provisions de bord, doivent être menés ailleurs que dans l'installation de recyclage de navires mentionnée dans le plan de recyclage du navire. Le plan de recyclage devrait préciser l'endroit où le navire sera entreposé pendant les opérations de recyclage et comprendre un plan concis pour l'arrivée et l'entreposage en toute sécurité du navire à recycler;

- c) contient des informations au sujet de la mise en place, du maintien et de la surveillance des conditions de sécurité en vue de l'entrée dans un espace et en vue du travail à chaud pour le navire concerné, en tenant compte de caractéristiques telles que sa structure, sa configuration et sa cargaison précédente, ainsi que les autres informations nécessaires relatives à la manière dont le plan de recyclage du navire doit être mis en œuvre;
- d) contient des informations relatives au type et à la quantité de matières dangereuses et de déchets qui seront produits par le recyclage du navire concerné, y compris les matières et déchets indiqués dans l'inventaire des matières dangereuses, et sur la manière dont ceux-ci seront gérés et stockés dans l'installation de recyclage de navires ainsi que dans les installations vers lesquelles ils pourraient être expédiés ultérieurement; et
- e) est établi séparément, en principe, pour chaque installation de recyclage de navires concernée en cas de recours à plusieurs installations, et indique l'ordre de recours à ces installations ainsi que les activités autorisées qui seront réalisées dans chacune d'elles.

3. Le plan de recyclage du navire est approuvé explicitement ou tacitement par l'autorité compétente, conformément aux exigences de l'État dans lequel l'installation de recyclage de navires est située, le cas échéant.

L'approbation explicite est donnée lorsque l'autorité compétente adresse par écrit notification de sa décision concernant le plan de recyclage du navire à l'opérateur de l'installation de recyclage de navires, au propriétaire du navire et à l'administration.

L'approbation tacite est considérée comme donnée lorsque l'autorité compétente ne communique aucune objection écrite au plan de recyclage du navire à l'opérateur de l'installation de recyclage de navires, au propriétaire du navire et à l'administration au cours d'une période d'examen fixée conformément aux exigences de l'État dans lequel l'installation de recyclage de navires est située, le cas échéant, et notifiée conformément à l'article 15, paragraphe 2, point b).

4. Les États membres peuvent demander à leur administration d'envoyer à l'autorité compétente de l'État dans lequel l'installation de recyclage de navires est située les informations communiquées par le propriétaire du navire en application de l'article 6, paragraphe 1, point b), ainsi que les éléments suivants:

- i) la date d'inscription du navire au registre de l'État dont le navire bat pavillon;
- ii) le numéro d'identification du navire (numéro OMI);
- iii) le numéro de la coque au moment de la livraison du navire neuf;
- iv) les nom et type du navire;
- v) le port où le navire est immatriculé;

- vi) les nom et adresse du propriétaire du navire et le numéro OMI d'identification du propriétaire inscrit;
- vii) les nom et adresse de la compagnie;
- viii) le nom des sociétés de classification auprès desquelles le navire est classé;
- ix) les principales caractéristiques du navire [longueur hors tout (LHT), largeur (hors membrures), creux (sur quille), LDT, jauge brute, jauge nette, type et puissance du moteur].

## Article 8

### Visites

1. Les visites de navires sont effectuées par des fonctionnaires de l'administration ou d'un organisme agréé autorisé par celle-ci, en tenant compte des directives pertinentes de l'OMI.

2. Lorsqu'une administration fait appel à des organismes agréés pour effectuer les visites, comme prévu au paragraphe 1, elle habilite au minimum ces organismes agréés à:

- exiger qu'un navire soumis à une visite se conforme au présent règlement, et
- effectuer des visites à la demande des autorités appropriées d'un État membre.

3. Les navires sont soumis aux visites suivantes:

- a) une visite initiale;
- b) une visite de renouvellement;
- c) une visite supplémentaire;
- d) une visite finale.

4. La visite initiale d'un navire neuf est effectuée avant l'entrée en service du navire ou avant la délivrance du certificat d'inventaire. Pour les navires existants, une visite initiale est effectuée au plus tard le 31 décembre 2020. La visite permet de vérifier que la partie I de l'inventaire des matières dangereuses satisfait aux exigences du présent règlement.

5. La visite de renouvellement est effectuée à des intervalles définis par l'administration, ne pouvant pas dépasser cinq ans. La visite de renouvellement permet de vérifier que la partie I de l'inventaire des matières dangereuses satisfait aux exigences du présent règlement.

6. La visite supplémentaire, qu'elle soit générale ou partielle selon les circonstances, est effectuée si le propriétaire le demande après une modification, un remplacement ou une réparation importante de la structure, de l'équipement, des systèmes, des installations, des aménagements et des matières qui a une incidence sur l'inventaire des matières dangereuses. La visite permet de s'assurer que les modifications, remplacements ou réparations importantes ont été réalisés de telle sorte que le navire continue de satisfaire aux exigences du présent règlement et que la partie I de l'inventaire des matières dangereuses est modifiée comme il convient.



7. La visite finale est effectuée avant la mise hors service du navire et avant le début des opérations de recyclage.

Cette visite permet de vérifier que:

- a) l'inventaire des matières dangereuses satisfait aux exigences de l'article 5;
- b) le plan de recyclage du navire reflète correctement les informations figurant dans l'inventaire des matières dangereuses et satisfait aux exigences de l'article 7;
- c) l'installation de recyclage de navires dans laquelle il est prévu de recycler le navire figure sur la liste européenne.

8. Pour les navires existants destinés au recyclage, la visite initiale et la visite finale peuvent être effectuées en même temps.

#### Article 9

##### Délivrance et visa des certificats

1. À l'issue d'une visite initiale ou de renouvellement concluante, l'administration ou l'organisme agréé autorisé par celle-ci délivre un certificat d'inventaire. Ce certificat est complété par la partie I de l'inventaire des matières dangereuses visée à l'article 5, paragraphe 5, point a).

Lorsque la visite initiale et la visite finale sont effectuées en même temps, conformément à l'article 8, paragraphe 8, seul le certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage visé au paragraphe 9 du présent article est délivré.

La Commission adopte des actes d'exécution pour déterminer le format du certificat d'inventaire afin de veiller à ce qu'il soit compatible avec l'appendice 3 de la convention de Hong Kong. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 25 du présent règlement.

2. Un certificat d'inventaire est visé, à la demande du propriétaire du navire, par l'administration ou un organisme agréé autorisé par celle-ci à l'issue d'une visite supplémentaire concluante effectuée conformément à l'article 8, paragraphe 6.

3. Sous réserve du paragraphe 4, l'administration ou l'organisme agréé autorisé par celle-ci délivre ou vise, selon le cas, un certificat d'inventaire lorsque la visite de renouvellement est concluante:

- a) dans la période de trois mois avant l'expiration du certificat d'inventaire existant, le nouveau certificat étant valable à partir de la date de l'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à une date qui n'excède pas cinq ans à compter de la date d'expiration du certificat existant;

- b) après l'expiration du certificat d'inventaire existant, le nouveau certificat étant valable à partir de la date de l'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à une date qui n'excède pas cinq ans à compter de la date d'expiration du certificat existant;

- c) plus de trois mois avant l'expiration du certificat d'inventaire existant, le nouveau certificat étant valable à partir de la date de l'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à une date qui n'excède pas cinq ans à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement.

4. Lorsqu'une visite de renouvellement a été concluante et qu'aucun nouveau certificat d'inventaire ne peut être délivré ni placé à bord du navire avant l'expiration du certificat existant, l'administration ou l'organisme agréé autorisé par celle-ci approuve le certificat existant et celui-ci est accepté comme valable pour une période ultérieure qui n'excède pas cinq mois à compter de la date d'expiration.

5. Dans le cas d'un certificat d'inventaire délivré pour une période inférieure à cinq ans, l'administration ou l'organisme agréé autorisé par celle-ci peut proroger la validité du certificat existant pour une période ultérieure qui n'excède pas cinq ans.

6. Dans certains cas particuliers déterminés par l'administration, il n'est pas nécessaire que le nouveau certificat d'inventaire porte la date d'expiration du certificat existant comme le prévoit le paragraphe 3, points a) et b), et les paragraphes 7 et 8. Dans ces cas particuliers, le nouveau certificat est valable pour une période qui n'excède pas cinq ans à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement.

7. Si, à la date d'expiration du certificat d'inventaire, un navire ne se trouve pas dans un port ou un mouillage dans lequel il doit subir une visite, l'administration peut, si cela est opportun, proroger la période de validité du certificat d'inventaire pour une période n'excédant pas trois mois, pour permettre au navire d'achever son voyage vers le port dans lequel il doit subir une visite. Toute prorogation accordée est subordonnée à l'achèvement de la visite dans ce port avant l'appareillage du navire. Un navire auquel une prorogation est accordée n'est pas, après son arrivée dans le port dans lequel il doit subir une visite, autorisé, en vertu de cette prorogation, à quitter ce port sans qu'un nouveau certificat lui ait été délivré. Lorsque la visite de renouvellement est achevée, le nouveau certificat d'inventaire est valable pour une période qui n'excède pas cinq ans à compter de la date d'expiration du certificat existant avant l'octroi de la prorogation.

8. Un certificat d'inventaire d'un navire effectuant des voyages courts et qui n'a pas été prorogé dans les conditions visées au paragraphe 7 peut être prorogé par l'administration pour une période de grâce ne dépassant pas un mois à compter de sa date d'expiration. Lorsque la visite de renouvellement est achevée, le nouveau certificat d'inventaire est valable pour une période qui n'excède pas cinq ans à compter de la date d'expiration du certificat existant avant l'octroi de la prorogation.

9. À l'issue d'une visite finale concluante conformément à l'article 8, paragraphe 7, l'administration ou un organisme agréé autorisé par celle-ci délivre un certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage. Ce certificat est complété par l'inventaire des matières dangereuses et le plan de recyclage du navire.

La Commission adopte des actes d'exécution pour déterminer le format du certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage afin de veiller à ce qu'il soit compatible avec l'appendice 4 de la convention de Hong Kong. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 25 du présent règlement. Les États membres acceptent les certificats des autres États membres attestant que le navire est prêt pour le recyclage délivrés à l'issue d'une visite finale conformément au premier alinéa du présent paragraphe et les considèrent, aux fins du présent règlement, comme ayant la même validité qu'un certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage délivré par leurs propres autorités.

#### Article 10

##### Durée et validité des certificats

1. Sous réserve de l'article 9, un certificat d'inventaire est délivré pour une durée déterminée par l'administration qui n'exécute pas cinq ans.

2. Un certificat d'inventaire délivré ou visé au titre de l'article 9 cesse d'être valable dans les cas suivants:

- a) si l'état du navire ne correspond pas en substance aux indications figurant sur le certificat d'inventaire, y compris lorsque la partie I de l'inventaire des matières dangereuses n'a pas été correctement tenue et mise à jour, pour refléter les modifications apportées à la structure et à l'équipement du navire, en tenant compte des directives pertinentes de l'OMI;
- b) lorsque la visite de renouvellement n'est pas achevée à intervalles prévus à l'article 8, paragraphe 5.

3. Un certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage est délivré par l'administration ou par un organisme agréé autorisé par celle-ci pour une durée n'excédant pas trois mois.

4. Un certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage délivré au titre de l'article 9, paragraphe 9, cesse d'être valable lorsque l'état du navire ne correspond pas en substance aux indications figurant sur le certificat d'inventaire.

5. Par dérogation au paragraphe 3, le certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage peut être prolongé par l'administration ou par un organisme agréé autorisé par celle-ci pour un trajet unique de point à point à destination de l'installation de recyclage de navires.

#### Article 11

##### Contrôle par l'État du port

1. Les États membres appliquent les dispositions relatives au contrôle des navires conformément à leur droit national eu égard à la directive 2009/16/CE. Sous réserve du paragraphe 2, l'inspection se limite à vérifier la présence à bord soit d'un

certificat d'inventaire, soit d'un certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage, lequel, s'il est valide, est considéré comme suffisant pour que l'inspection soit approuvée.

2. Une inspection détaillée peut être réalisée par l'autorité concernée impliquée dans les activités de contrôle de l'État du port, en tenant compte des directives pertinentes de l'OMI, lorsqu'un navire n'est pas muni d'un certificat valide ou qu'il existe de bonnes raisons de penser que:

- a) l'état du navire ne correspond pas en substance aux indications figurant sur ce certificat, sur la partie I de l'inventaire des matières dangereuses ou sur les deux; ou
- b) aucune procédure n'est mise en œuvre à bord du navire pour la tenue de la partie I de l'inventaire des matières dangereuses.

3. Un navire peut être mis en garde, immobilisé, voir ordonné son départ ou être exclu des ports ou terminaux au large relevant de la juridiction d'un État membre s'il ne soumet pas aux autorités concernées de cet État membre une copie du certificat d'inventaire ou du certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage, le cas échéant et à la demande de ces autorités, sans préjudice de l'article 9. Un État membre qui prend de telles mesures en informe immédiatement l'administration concernée. Le défaut de mise à jour de l'inventaire des matières dangereuses ne constitue pas une anomalie pouvant justifier l'immobilisation du navire, mais les incohérences éventuelles dans l'inventaire sont signalées à l'administration concernée et sont corrigées au moment de la visite suivante.

4. L'accès à un port ou à un mouillage déterminé peut être autorisé par l'autorité concernée d'un État membre en cas de force majeure, ou pour des raisons de sécurité impératives, ou pour réduire ou limiter autant que possible le risque de pollution ou pour corriger des anomalies, à condition que des mesures appropriées, à la satisfaction de l'autorité concernée de cet État membre, aient été prises par le propriétaire, l'exploitant ou le capitaine du navire pour assurer une entrée en toute sécurité.

#### Article 12

##### Exigences applicables aux navires battant pavillon d'un pays tiers

1. Sous réserve de l'article 32, paragraphe 2, point b), lorsqu'il fait escale dans un port ou un mouillage d'un État membre, un navire battant pavillon d'un pays tiers conserve à bord un inventaire des matières dangereuses conforme à l'article 5, paragraphe 2.

Par dérogation à l'alinéa précédent, l'accès à un port ou à un mouillage déterminé peut être autorisé par l'autorité concernée d'un État membre en cas de force majeure, ou pour des raisons de sécurité impératives, ou pour réduire ou limiter autant que possible le risque de pollution ou pour corriger des anomalies, à condition que des mesures appropriées, à la satisfaction de l'autorité concernée de cet État membre, aient été mises en œuvre par le propriétaire, l'exploitant ou le capitaine du navire pour assurer une entrée en toute sécurité.

2. L'installation des matières dangereuses visées à l'annexe I sur des navires battant pavillon d'un pays tiers, lorsqu'ils se trouvent dans un port ou un mouillage d'un État membre, est interdite ou soumise à restrictions comme prévu à ladite annexe.

L'utilisation des matières dangereuses visées à l'annexe I sur des navires battant pavillon d'un pays tiers, lorsqu'ils se trouvent dans un port ou un mouillage d'un État membre, est interdite ou soumise à restrictions comme prévu à ladite annexe, sans préjudice des exemptions et arrangements transitoires applicables auxdites matières en vertu du droit international.

3. L'inventaire des matières dangereuses est propre à chaque navire, est dressé en tenant compte des directives pertinentes de l'OMI et précise que le navire respecte le paragraphe 2 du présent article. Lors de l'établissement de l'inventaire des matières dangereuses sont indiquées, au minimum, les matières dangereuses énumérées à l'annexe I. Un plan décrivant le contrôle visuel ou par échantillonnage sur lequel repose l'établissement de l'inventaire des matières dangereuses est établi par le navire battant pavillon d'un pays tiers en tenant compte des directives pertinentes de l'OMI.

4. L'inventaire des matières dangereuses est correctement tenu et mis à jour pendant toute la durée de vie opérationnelle du navire, afin de rendre compte des installations nouvelles contenant des matières dangereuses visées à l'annexe II et des modifications pertinentes apportées à la structure et à l'équipement du navire, en tenant compte des exemptions et arrangements transitoires applicables auxdites matières en vertu du droit international.

5. Un navire battant pavillon d'un pays tiers peut être mis en garde, immobilisé, voir ordonné son départ ou être exclu des ports ou terminaux au large relevant de la juridiction d'un État membre s'il ne soumet pas aux autorités concernées de cet État membre une copie de la déclaration de conformité conformément aux paragraphes 6 et 7 ainsi que l'inventaire des matières dangereuses, le cas échéant et à la demande de ces autorités. Un État membre qui prend de telles mesures en informe immédiatement les autorités concernées du pays tiers dont le navire bat pavillon. Le défaut de mise à jour de l'inventaire des matières dangereuses ne constitue pas une anomalie pouvant justifier l'immobilisation du navire, mais les incohérences éventuelles dans l'inventaire sont signalées aux autorités concernées du pays tiers dont ce navire bat pavillon.

6. La déclaration de conformité est délivrée après vérification de l'inventaire des matières dangereuses par les autorités concernées du pays tiers dont le navire bat pavillon ou par un organisme autorisé par celles-ci, conformément aux exigences nationales. La déclaration de conformité peut être conçue sur le modèle de l'appendice 3 de la convention de Hong Kong.

7. La déclaration de conformité et l'inventaire des matières dangereuses sont établis dans une langue officielle des autorités concernées du pays tiers dont le navire bat pavillon et, lorsque la langue utilisée n'est ni l'anglais, ni le français, ni l'espagnol, sont traduits dans l'une de ces langues.

8. Sous réserve de l'article 32, paragraphe 2, point b), les navires battant pavillon d'un pays tiers qui sollicitent une immatriculation sous le pavillon d'un État membre s'assurent qu'un inventaire des matières dangereuses, conformément aux dispositions de l'article 5, paragraphe 2, est conservé à bord ou est établi dans un délai de six mois suivant l'immatriculation sous le pavillon de cet État membre ou lors d'une prochaine visite en vertu de l'article 8, paragraphe 3, si celle-ci intervient plus tôt.

### TITRE III

## INSTALLATIONS DE RECYCLAGE DE NAVIRES

### Article 13

#### **Exigences auxquelles doivent satisfaire les installations de recyclage de navires pour figurer sur la liste européenne**

1. Pour être inscrite sur la liste européenne, une installation de recyclage de navires satisfait aux exigences suivantes, conformément aux dispositions pertinentes de la convention de Hong Kong et en tenant compte des directives pertinentes de l'OMI, de l'OIT, de la convention de Bâle et de la convention de Stockholm sur les polluants organiques persistants et d'autres lignes directrices internationales:

- a) elle a obtenu l'autorisation des autorités compétentes dont elle relève pour exercer des activités de recyclage de navires;
- b) elle est conçue, construite et exploitée d'une manière sûre et écologiquement rationnelle;
- c) elle fonctionne à partir de structures bâties;
- d) elle met en place des systèmes, des procédures et des techniques de gestion et de surveillance qui ont pour objectif de prévenir, de limiter, de réduire au minimum et, autant que possible dans la pratique, d'éliminer:
  - i) les effets dommageables sur la santé des travailleurs concernés et de la population au voisinage de l'installation de recyclage de navires; et
  - ii) les effets dommageables sur l'environnement résultant du recyclage des navires;
- e) elle élabore un plan relatif à l'installation de recyclage de navires;

- f) elle prévient les effets dommageables sur la santé humaine et l'environnement, y compris en démontrant que l'installation est en mesure de maîtriser les fuites, en particulier dans les zones intertidales;
  - g) elle assure une gestion sûre et écologiquement rationnelle des matières dangereuses et des déchets, y compris:
    - i) en garantissant le confinement de toutes les matières dangereuses présentes à bord d'un navire durant l'intégralité du processus de recyclage du navire afin de prévenir tout rejet de ces matières dans l'environnement et, en outre, en veillant à ce que les opérations impliquant la manipulation de matières dangereuses et de déchets produits durant le processus de recyclage du navire ne soient réalisées que sur des sols imperméables dotés de systèmes d'évacuation efficaces;
    - ii) en faisant en sorte que tous les déchets résultant de l'activité de recyclage du navire et les quantités de ces déchets soient répertoriés et uniquement transférés vers des installations de gestion des déchets, y compris des installations de recyclage des déchets, disposant des autorisations requises pour en assurer le traitement dans des conditions écologiquement rationnelles et ne présentant aucun risque pour la santé humaine;
  - h) elle élabore et tient à jour un plan de préparation et d'intervention dans les situations d'urgence; s'assure que les équipements d'intervention d'urgence, tels que les équipements et véhicules de lutte contre l'incendie, les ambulances et les grues, puissent accéder rapidement au navire et à toutes les zones de l'installation de recyclage de navires;
  - i) elle garantit la sécurité et la formation des travailleurs, y compris en veillant à ce que ceux-ci utilisent des équipements de protection individuelle lors des opérations qui l'exigent;
  - j) elle tient un relevé des incidents, accidents, maladies professionnelles et effets chroniques et, si les autorités compétentes dont elle relève l'exigent, signale tout incident, accident, maladie professionnelle ou effet chronique entraînant ou susceptible d'entraîner des risques pour la sécurité des travailleurs, la santé humaine et l'environnement;
  - k) elle accepte de satisfaire aux exigences du paragraphe 2.
2. L'opérateur d'une installation de recyclage de navires:
- a) envoie le plan de recyclage du navire, une fois qu'il a été approuvé conformément à l'article 7, paragraphe 3, au propriétaire du navire et à l'administration ou à un organisme agréé autorisé par celle-ci;
  - b) notifie à l'administration que l'installation de recyclage de navires est prête à tous égards à entreprendre le recyclage du navire;
  - c) lorsque le recyclage complet ou partiel d'un navire est achevé conformément au présent règlement, dans un délai de quatorze jours à compter de la date du recyclage complet ou partiel conformément au plan de recyclage du navire,

envoie un avis d'achèvement à l'administration qui a délivré le certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage. L'avis d'achèvement contient, le cas échéant, un relevé des incidents et accidents dommageables pour la santé humaine et/ou l'environnement.

3. La Commission adopte des actes d'exécution pour déterminer le format de:

- a) la notification requise en vertu du paragraphe 2, point b), du présent article afin de veiller à ce qu'elle soit compatible avec l'appendice 6 de la convention de Hong Kong; et
- b) la déclaration requise en vertu du paragraphe 2, point c), du présent article afin de veiller à ce qu'elle soit compatible avec l'appendice 7 de la convention de Hong Kong.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 25 du présent règlement.

#### Article 14

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

1. Sans préjudice d'autres dispositions pertinentes du droit de l'Union, les autorités compétentes autorisent les installations de recyclage de navires satisfaisant aux exigences définies à l'article 13 qui sont situées sur leur territoire à procéder au recyclage des navires. L'autorisation peut être accordée aux installations de recyclage de navires pour une période maximale de cinq ans et renouvelée en conséquence.

Sous réserve du respect des exigences du présent règlement, tout permis délivré en vertu d'autres dispositions pertinentes de droit national ou de l'Union peut être combiné avec l'autorisation délivrée en vertu du présent article pour former un permis unique quand un tel format permet d'éviter la duplication inutile d'informations et la répétition de tâches par l'opérateur de l'installation de recyclage de navires ou la compagnie de recyclage de navires ou l'autorité compétente. Dans ces cas, l'autorisation peut être prorogée conformément au régime du permis visé au premier alinéa, pour une période maximale de cinq ans.

2. Les États membres établissent et mettent à jour une liste des installations de recyclage de navires qu'ils ont autorisées en vertu du paragraphe 1.

3. La liste visée au paragraphe 2 est communiquée à la Commission sans délais et au plus tard le 31 mars 2015.

4. Lorsqu'une installation de recyclage de navires ne satisfait plus aux exigences définies à l'article 13, l'État membre dans lequel cette installation de recyclage de navires est située suspend ou retire l'autorisation accordée ou exige que la compagnie de recyclage de navires concernée prenne des mesures correctives et en informe la Commission sans délais.

5. Lorsqu'une installation de recyclage de navires a été autorisée conformément au paragraphe 1, l'État membre concerné en informe la Commission sans délais.



## Article 15

**Installations de recyclage de navires situées dans un pays tiers**

1. Une compagnie de recyclage de navires qui possède une installation de recyclage de navires située dans un pays tiers et souhaite recycler des navires battant pavillon d'un État membre soumet à la Commission une demande en vue de l'inscription de cette installation de recyclage de navires sur la liste européenne.

2. La demande visée au paragraphe 1 est accompagnée d'éléments de preuve attestant que l'installation de recyclage de navires concernée satisfait aux exigences définies à l'article 13 pour mener des opérations de recyclage de navires et figurer sur la liste européenne conformément à l'article 16.

En particulier, la compagnie de recyclage de navires:

- a) indique le permis, la licence ou l'autorisation accordé par les autorités compétentes dont elle relève aux fins du recyclage de navires et, le cas échéant, les références du permis, de la licence ou de l'autorisation accordé par les autorités compétentes à l'ensemble de ses contractants et sous-traitants directement associés au processus de recyclage de navires ainsi que toutes les informations visées à l'article 16, paragraphe 2;
- b) indique si le plan de recyclage du navire sera approuvé par l'autorité compétente par une procédure explicite ou tacite, en précisant la période d'examen prévue pour l'approbation tacite, conformément aux exigences nationales, le cas échéant;
- c) confirme qu'elle acceptera un navire battant pavillon d'un État membre uniquement pour recyclage conformément au présent règlement;
- d) prouve que l'installation de recyclage de navires est en mesure, pendant le processus de recyclage du navire, de mettre en place, de maintenir et de surveiller les conditions de sécurité en vue de l'entrée dans un espace et en vue du travail à chaud;
- e) joint une carte indiquant les limites de l'installation de recyclage de navires et la localisation des opérations de recyclage à l'intérieur de ces limites;
- f) pour chaque matière dangereuse visée à l'annexe I et pour toute autre matière dangereuse potentiellement présente dans la structure d'un navire, précise:
  - i) si l'installation de recyclage de navires est autorisée à procéder à l'enlèvement de ladite matière dangereuse. Lorsqu'elle y est autorisée, elle indique le personnel pertinent autorisé à procéder à l'enlèvement et fournit des éléments attestant de sa compétence;
  - ii) le procédé de gestion des déchets qui sera employé dans ou en dehors de l'installation de recyclage de navires, par exemple l'incinération, la mise en décharge ou toute autre méthode de traitement des déchets, ainsi que le nom et

l'adresse de l'installation de traitement des déchets si celle-ci est différente de celle de l'installation de recyclage de navires, et elle fournit des éléments attestant que le procédé employé sera mis en œuvre sans mettre en danger la santé humaine et d'une manière écologiquement rationnelle;

g) confirme qu'elle a adopté un plan de recyclage du navire en tenant compte des directives pertinentes de l'OMI;

h) fournit les informations nécessaires pour identifier l'installation de recyclage de navires.

3. La Commission est habilitée à adopter des actes d'exécution pour déterminer le format des informations requises pour identifier l'installation de recyclage de navires. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 25.

4. Aux fins de l'inscription sur la liste européenne, la conformité des installations de recyclage de navires situées dans les pays tiers avec les exigences définies à l'article 13 est certifiée à l'issue d'une inspection sur place effectuée par un vérificateur indépendant disposant des qualifications requises. La compagnie de recyclage de navires présente le certificat à la Commission lorsqu'elle demande l'inscription sur la liste européenne et, par la suite, tous les cinq ans lors du renouvellement de l'inscription sur ladite liste. L'inscription initiale sur la liste et son renouvellement sont complétés par un examen à mi-parcours destiné à confirmer la conformité avec les exigences définies à l'article 13.

La soumission d'une demande d'inscription sur la liste européenne implique que les compagnies de recyclage de navires acceptent la possibilité que les installations de recyclage de navires concernées fassent l'objet d'une inspection sur place réalisée par la Commission ou par des agents agissant pour son compte, avant ou après leur inscription sur la liste européenne, afin de vérifier leur conformité avec les exigences définies à l'article 13. Le vérificateur indépendant, la Commission ou les agents agissant pour son compte coopèrent avec les autorités compétentes du pays tiers dans lequel l'installation de recyclage de navires est située afin de procéder à ces inspections sur place.

La Commission peut publier des notes techniques explicatives dans le but de faciliter la certification.

5. Aux fins de l'article 13, la gestion peut seulement être considérée comme étant écologiquement rationnelle, pour ce qui est de l'opération de valorisation ou d'élimination des déchets concernée, lorsque la compagnie de recyclage de navires peut démontrer que l'installation de gestion des déchets réceptrice sera exploitée suivant des normes de protection de la santé humaine et de l'environnement sensiblement équivalentes aux normes internationales et de l'Union pertinentes en la matière.

6. En cas de modification des informations fournies à la Commission, la compagnie de recyclage de navires fournit des éléments de preuve mis à jour sans délais et, en tout état de cause, trois mois avant l'expiration de chaque période de cinq ans d'inscription sur la liste européenne, elle déclare que:

- a) les éléments de preuve qu'elle a fournis sont complets et à jour;
- b) l'installation de recyclage de navires demeure et demeurera conforme aux exigences de l'article 13.

#### Article 16

##### **Établissement et mise à jour de la liste européenne**

1. La Commission adopte des actes d'exécution pour établir une liste européenne d'installations de recyclage de navires qui:

- a) sont situées dans l'Union et ont été notifiées par les États membres conformément à l'article 14, paragraphe 3;
- b) sont situées dans un pays tiers et dont l'inscription sur la liste se base sur une évaluation des informations et des éléments de preuve fournis ou collectés conformément à l'article 15.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 25.

2. La liste européenne est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* et sur le site internet de la Commission pas plus tard que le 31 décembre 2016. Elle est divisée en deux sous-listes indiquant les installations de recyclage de navires situées dans un État membre et les installations de recyclage de navires situées dans un pays tiers.

La liste européenne comprend toutes les informations suivantes sur l'installation de recyclage de navires:

- a) la méthode de recyclage;
- b) le type et la taille des navires qui peuvent être recyclés;
- c) toute restriction et condition imposée au fonctionnement de l'installation de recyclage de navires, y compris en ce qui concerne la gestion des déchets dangereux;
- d) les détails de la procédure explicite ou tacite telle que visée à l'article 7, paragraphe 3, pour l'approbation du plan de recyclage du navire par l'autorité compétente;
- e) le volume annuel maximal de recyclage de navires.

3. La liste européenne indique la date d'expiration de l'inscription de l'installation de recyclage de navires. Une inscription est valide pour une période maximale de cinq ans et est renouvelable.

4. La Commission adopte des actes d'exécution pour mettre à jour régulièrement la liste européenne afin:

- a) d'inscrire une installation de recyclage de navires sur la liste européenne lorsque:
  - i) l'installation a été autorisée conformément à l'article 14; ou

- ii) son inscription sur la liste européenne est décidée conformément au paragraphe 1, point b), du présent article;

- b) de retirer une installation de recyclage de navires de la liste européenne lorsque:

- i) l'installation de recyclage de navires ne satisfait plus aux exigences définies à l'article 13; ou
- ii) les éléments de preuve mis à jour ne sont pas fournis au moins trois mois avant l'expiration de la période de cinq ans visée au paragraphe 3 du présent article.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 25.

5. Lorsqu'elle établit et met à jour la liste européenne, la Commission agit conformément aux principes consacrés dans les traités et aux obligations internationales de l'Union.

6. Les États membres communiquent à la Commission toutes les informations qui peuvent être pertinentes aux fins de la mise à jour de la liste européenne. La Commission communique toute information pertinente aux autres États membres.

#### TITRE IV

##### **DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES GÉNÉRALES**

#### Article 17

##### **Langue**

1. Le plan de recyclage du navire visé à l'article 7 est établi dans une langue acceptée par l'État autorisant l'installation de recyclage de navires. Lorsque la langue utilisée n'est pas l'anglais, le français ou l'espagnol, le plan de recyclage du navire est traduit dans l'une de ces langues, sauf si l'administration juge que ce n'est pas nécessaire.

2. Le certificat d'inventaire et le certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage délivrés en vertu de l'article 9 sont établis dans une langue officielle de l'administration de délivrance. Lorsque la langue utilisée n'est pas l'anglais, le français ou l'espagnol, le texte comprend une traduction dans l'une de ces langues.

#### Article 18

##### **Désignation des autorités compétentes et des administrations**

1. Les États membres désignent les autorités compétentes et les administrations responsables de l'application du présent règlement et le notifient à la Commission. Les États membres notifient sans délais à la Commission toute modification de ces informations.

2. La Commission publie sur son site internet les listes des autorités compétentes et des administrations désignées et les met à jour s'il y a lieu.

*Article 19***Désignation de personnes de contact**

1. Les États membres et la Commission désignent chacun une ou plusieurs personnes de contact chargées d'informer ou de conseiller les personnes physiques ou morales qui demandent des renseignements. La personne de contact de la Commission transmet aux personnes de contact des États membres les questions qu'elle reçoit et qui concernent ces dernières, et inversement.

2. Les États membres notifient à la Commission la désignation des personnes de contact. Les États membres notifient sans délais à la Commission toute modification de ces informations.

3. La Commission publie sur son site internet les listes des personnes de contact désignées et les met à jour s'il y a lieu.

*Article 20***Réunion des personnes de contact**

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

## TITRE V

**COMMUNICATION D'INFORMATIONS ET APPLICATION***Article 21***Rapports à présenter par les États membres**

1. Chaque État membre adresse à la Commission un rapport contenant:

- a) une liste des navires battant son pavillon auxquels a été délivré un certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage ainsi que le nom de la compagnie de recyclage de navires et la localisation de l'installation de recyclage de navires tels qu'ils figurent sur le certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage;
- b) une liste des navires battant son pavillon pour lesquels un avis d'achèvement a été reçu;
- c) des informations concernant tout recyclage de navires illicite, les sanctions et les mesures de suivi prises par l'État membre.

2. Tous les trois ans, les États membres transmettent ce rapport à la Commission par voie électronique au plus tard neuf mois à compter de la fin de la période de trois ans couverte par le rapport.

Le premier rapport électronique couvre la période entre la date d'application du présent règlement et la fin de la période régulière de trois ans visée à l'article 5 de la directive 91/692/CEE du Conseil<sup>(1)</sup>, tombant après la date de début de la première période de rapport.

<sup>(1)</sup> Directive 91/692/CEE du Conseil du 23 décembre 1991 visant à la standardisation et à la rationalisation des rapports relatifs à la mise en œuvre de certaines directives concernant l'environnement (JO L 377 du 31.12.1991, p. 48).

La Commission publie un rapport sur l'application du présent règlement au plus tard neuf mois à compter de la réception des rapports des États membres.

3. La Commission consigne ces informations dans une base de données électronique qui est accessible en permanence au public.

*Article 22***Application dans les États membres**

1. Les États membres déterminent les dispositions relatives aux sanctions applicables aux violations du présent règlement et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer leur application. Les sanctions prévues sont efficaces, proportionnées et dissuasives.

2. Les États membres coopèrent entre eux, bilatéralement ou multilatéralement, afin de faciliter la prévention et la détection des contournements et infractions potentiels au présent règlement.

3. Les États membres désignent les membres de leur personnel permanent auxquels est confiée la responsabilité de la coopération visée au paragraphe 2. Cette information est communiquée à la Commission, qui transmet une liste récapitulative aux membres du personnel concernés.

4. Les États membres communiquent à la Commission les dispositions de leur droit national ayant trait à l'application du présent règlement ainsi que les sanctions applicables.

*Article 23***Demande d'intervention**

1. Les personnes physiques ou morales touchées ou susceptibles d'être touchées par une infraction à l'article 13 en liaison avec l'article 15 et l'article 16, paragraphe 1, point b), du présent règlement ou ayant un intérêt suffisant à faire valoir à l'égard du processus décisionnel environnemental relatif à l'infraction à l'article 13 en liaison avec l'article 15 et l'article 16, paragraphe 1, point b), du présent règlement ont la faculté de demander que la Commission prenne des mesures en vertu du présent règlement concernant une telle infraction ou une menace imminente d'une telle infraction.

Toute organisation non gouvernementale œuvrant pour la protection de l'environnement et satisfaisant aux exigences définies à l'article 11 du règlement (CE) n° 1367/2006 du Parlement européen et du Conseil<sup>(2)</sup> est réputée avoir un intérêt suffisant aux fins du premier alinéa.

<sup>(2)</sup> Règlement (CE) n° 1367/2006 du Parlement européen et du Conseil du 6 septembre 2006 concernant l'application aux institutions et organes de la Communauté européenne des dispositions de la convention d'Aarhus sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement (JO L 264 du 25.9.2006, p. 13).

2. La demande d'intervention est accompagnée des informations et données pertinentes venant étayer ladite demande.

3. Lorsque la demande d'intervention et les informations et données qui l'accompagnent indiquent d'une manière plausible qu'une infraction à l'article 13 en liaison avec l'article 15 et l'article 16, paragraphe 1, point b), a été commise ou qu'il existe une menace imminente d'une telle infraction, la Commission examine cette demande d'intervention et ces informations et données. En pareil cas, la Commission donne à la compagnie de recyclage de navires concernée la possibilité de faire connaître son point de vue concernant la demande d'intervention et les informations et données qui l'accompagnent.

4. La Commission informe, dans les meilleurs délais et conformément aux dispositions pertinentes du droit de l'Union, les personnes qui ont introduit une demande en vertu du paragraphe 1 de sa décision d'agir ou non, en indiquant les raisons qui motivent celle-ci.

#### TITRE VI

#### DISPOSITIONS FINALES

##### Article 24

#### Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.

2. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visés à l'article 5, paragraphe 8, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 30 décembre 2013. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 5, paragraphe 8, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de cette décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 5, paragraphe 8, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de

leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

#### Article 25

#### Comité

1. La Commission est assistée par un comité. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

#### Article 26

#### Disposition transitoire

À partir de la date de publication de la liste européenne, les États membres peuvent, avant la date d'application du présent règlement, autoriser le recyclage de navires dans des installations de recyclage de navires inscrites sur la liste européenne. Dans ces circonstances, le règlement (CE) n° 1013/2006 ne s'applique pas.

#### Article 27

#### Modification du règlement (CE) n° 1013/2006

À l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1013/2006, le point suivant est ajouté:

- «i) les navires battant le pavillon d'un État membre qui relèvent du champ d'application du règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil (\*).

(\*) Règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE (JO L 330 du 10.12.2013, p. 1).».

#### Article 28

#### Modification de la directive 2009/16/CE

À l'annexe IV, le point suivant est ajouté:

- «49. Certificat d'inventaire des matières dangereuses ou déclaration de conformité, le cas échéant, en vertu du règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil (\*).

(\*) Règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE (JO L 330 du 10.12.2013, p. 1).».



## Article 29

**Incitation financière**

Au plus tard le 31 décembre 2016, la Commission soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la faisabilité d'un instrument financier qui faciliterait le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, accompagné, le cas échéant, d'une proposition législative.

## Article 30

**Réexamen**

1. La Commission évalue quelles violations du présent règlement devraient entrer dans le champ d'application de la directive 2008/99/CE afin d'assurer l'équivalence des dispositions relatives aux violations entre le présent règlement et le règlement (CE) n° 1013/2006. La Commission expose ses constatations dans un rapport présenté au Parlement européen et au Conseil au plus tard le 31 décembre 2014, accompagné, le cas échéant, d'une proposition législative.

2. La Commission réexamine le présent règlement dix-huit mois au plus tard avant la date d'entrée en vigueur de la convention de Hong Kong et, dans un même temps, soumet, le cas échéant, une proposition législative. Dans le cadre de ce réexamen, elle étudie la possibilité d'inscrire les installations de recyclage de navires autorisées dans le cadre de la convention de Hong Kong sur la liste européenne, afin d'éviter les doubles emplois et les charges administratives inutiles.

3. La Commission réexamine périodiquement le présent règlement et, le cas échéant, fait des propositions en temps utile en réponse à l'évolution des conventions internationales, y compris la convention de Bâle, en tant que de besoin.

4. Nonobstant le paragraphe 2, la Commission, d'ici cinq ans après la date d'application du présent règlement, soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application du présent règlement, accompagné, le cas échéant, de propositions législatives, afin de veiller à ce que ses objectifs soient atteints et que son incidence soit assurée et justifiée.

## Article 31

**Entrée en vigueur**

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

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tous les États membres.

Fait à Strasbourg, le 20 novembre 2013.

Par le Parlement européen

Le président

M. SCHULZ

## Article 32

**Application**

1. Le présent règlement est applicable à compter de la plus proche des deux dates suivantes, mais pas avant le 31 décembre 2015:

a) six mois après la date à laquelle le volume annuel maximal combiné de recyclage de navires des installations de recyclage de navires inscrites sur la liste européenne représente au moins 2,5 millions de LDT. Le volume annuel de recyclage de navires d'une installation de recyclage de navires est calculé comme étant la somme du poids, exprimé en LDT, des navires qui ont été recyclés dans cette installation au cours d'une année donnée. Le volume annuel maximal de recyclage de navires est déterminé en sélectionnant la valeur la plus élevée au cours des dix années précédentes pour chaque installation de recyclage de navires ou, dans le cas d'une installation de recyclage de navires nouvellement autorisée, la valeur annuelle la plus élevée atteinte par ladite installation; ou

b) le 31 décembre 2018.

2. Cependant, les dispositions suivantes s'appliquent à compter des dates d'application suivantes:

a) l'article 2, l'article 5, paragraphe 2, deuxième alinéa, les articles 13, 14, 15, 16, 25 et 26 à compter du 31 décembre 2014;

b) l'article 5, paragraphe 2, premier et troisième alinéas, et l'article 12, paragraphes 1 et 8, à compter du 31 décembre 2020.

3. La Commission publie au *Journal officiel de l'Union européenne* un avis concernant la date d'application du présent règlement lorsque les conditions visées au paragraphe 1, point a), sont remplies.

4. Un État membre qui a clos son registre maritime ou qui, au cours d'une période de trois ans, n'a compté aucun navire immatriculé sous son pavillon, et aussi longtemps qu'aucun navire n'est immatriculé sous son pavillon, peut déroger aux dispositions du présent règlement, à l'exception des articles 4, 5, 11, 12, 13, 14, de l'article 16, paragraphe 6, et des articles 18, 19, 20, 21 et 22. Lorsqu'un État membre entend invoquer cette dérogation, il le notifie à la Commission au plus tard à la date d'application du présent règlement. Tout changement ultérieur est également communiqué à la Commission.

Par le Conseil

Le président

V. LEŠKEVIČIUS

## ANNEXE I

## CONTRÔLE DES MATIÈRES DANGEREUSES

Matières dangereuses	Définitions	Mesures de contrôle
Amiante	Matières contenant de l'amiante	Pour tous les navires, l'installation nouvelle de matières contenant de l'amiante est interdite.
Substances qui appauvrissent la couche d'ozone	<p>Substances réglementées au sens de l'article 1<sup>er</sup>, point 4, du protocole de Montréal de 1987 relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, inscrites à l'annexe A, B, C ou E dudit protocole en vigueur à la date de l'application ou de l'interprétation de la présente annexe.</p> <p>Les substances qui appauvrissent la couche d'ozone susceptibles d'être présentes à bord des navires comprennent, sans toutefois s'y limiter, les substances suivantes:</p> <p>halon 1211 bromochlorodifluorométhane</p> <p>halon 1301 bromotrifluorométhane</p> <p>halon 2402 1,2-dibromo-1,1,2,2-tétrafluoroéthane (également appelé halon 114B2)</p> <p>CFC-11 trichlorofluorométhane</p> <p>CFC-12 dichlorodifluorométhane</p> <p>CFC-113 1,1,2-trichloro-1,2,2-trifluoroéthane</p> <p>CFC-114 1,2-dichloro-1,1,2,2-tétrafluoroéthane</p> <p>CFC-115 chloropentafluoroéthane</p> <p>HCFC-22</p> <p>chlorodifluorométhane</p>	Les installations nouvelles contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone sont interdites dans tous les navires.
Polychlorobiphényles (PCB)	On entend par «polychlorobiphényles», des composés aromatiques dont la structure est telle que les atomes d'hydrogène de la molécule de biphényle (deux cycles benzéniques reliés par une seule liaison carbone-carbone) peuvent être remplacés par un nombre d'atomes de chlore allant jusqu'à dix.	Pour tous les navires, l'installation nouvelle de matières contenant des polychlorobiphényles est interdite.
Acide perfluorooctanesulfonique (SPFO) <sup>(1)</sup>	On entend par «acide perfluorooctanesulfonique» (SPFO), l'acide perfluorooctanesulfonique et ses dérivés.	Les installations nouvelles contenant de l'acide perfluorooctanesulfonique (SPFO) et ses dérivés est interdite conformément au règlement (CE) n° 850/2004 du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup> .
Composés et systèmes antisalissure	Composés et systèmes antisalissure réglementés par l'annexe I de la convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (convention AFS) en vigueur à la date de l'application ou de l'interprétation de la présente annexe.	1. Aucun navire ne peut appliquer des systèmes antisalissure contenant des composés organostanniques en tant que biocide ni aucun autre système antisalissure dont l'application ou l'utilisation est interdite par la convention AFS.

Matières dangereuses	Définitions	Mesures de contrôle
		2. Aucun navire neuf ni aucune installation nouvelle à bord de navires n'applique ni n'utilise de composés ou de systèmes antisalissure d'une manière qui ne soit pas conforme à la convention AFS.

<sup>(1)</sup> Non applicable aux navires battant pavillon d'un pays tiers.

<sup>(2)</sup> Règlement (CE) n° 850/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant les polluants organiques persistants et modifiant la directive 79/117/CEE (JO L 158 du 30.4.2004, p. 7).

## ANNEXE II

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

1. Toute matière dangereuse énumérée à l'annexe I
  2. Cadmium et composés du cadmium
  3. Chrome hexavalent et composés du chrome hexavalent
  4. Plomb et composés du plomb
  5. Mercure et composés du mercure
  6. Biphényles polybromés (PBB)
  7. Polybromodiphényléthers (PBDE)
  8. Naphtalènes polychlorés (plus de trois atomes de chlore)
  9. Substances radioactives
  10. Certaines paraffines chlorées à chaîne courte (chloroalcanes de type C10-C13)
  11. Retardateurs de flamme bromés (HBCDD)
-