

Avis du Comité économique et social européen sur le «Livres vert sur l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires»

COM(2007) 269 final

(2008/C 120/08)

Le 22 mai 2007, la Commission européenne a décidé, conformément à l'article 262 du traité instituant la Communauté européenne, de consulter le Comité économique et social européen en ce qui concerne le:

«Livres vert sur l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires».

La section spécialisée «Agriculture, développement rural, environnement», chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a adopté son avis le 31 octobre 2007 (rapporteur: M. ADAMS).

Lors de sa 440^e session plénière des 12 et 13 décembre 2007 (séance du 13 décembre 2007), le Comité économique et social européen a adopté le présent avis à l'unanimité.

1. Conclusions et recommandations

1.1 Le Comité économique et social européen (CESE) accueille favorablement la proposition d'action aux niveaux international et régional de la Commission européenne, destinée à modifier dans les meilleurs délais les pratiques actuelles inacceptables de démantèlement des navires.

1.2 Dans sa structure actuelle, l'industrie internationale de démantèlement des navires revêt diverses formes, allant des installations en cale sèche, sûres et bien réglementées, aux plages où l'on démonte les navires à la main et où les exigences en matière de santé, de sécurité et d'environnement sont minimales. La plupart des navires marchands terminent leur vie sur une de ces plages, en Asie du Sud. Les installations de démantèlement respectueuses de l'environnement et socialement durables sont en effet largement insuffisantes à l'échelle mondiale.

1.3 Le Comité redoute que cette situation ne s'aggrave en raison de «l'inflation» du nombre de navires qui arriveront en fin de vie dans les prochaines années à la suite du retrait, à l'échelle internationale, des pétroliers à simple coque, du nombre de navires en attente de démantèlement, actuellement estimé à 15 millions de tonnes de déplacement léger ⁽¹⁾ (TDL) et de l'essor récent de la construction navale. Étant donné que le surplus de navires devant être démantelés dans les prochaines années résulte en partie d'actions prises par l'Organisation maritime internationale (OMI) pour le compte de l'UE en vue de protéger son propre environnement, c'est donc à cette dernière qu'incombe clairement la responsabilité d'entreprendre des actions.

1.4 On constate que certains armateurs ne prévoient pas dans leurs coûts de fonctionnement les sommes nécessaires pour financer le démantèlement sûr et confiné des navires en fin de vie. Un grand nombre d'entre eux ⁽²⁾ réalisent pourtant que des mesures sont nécessaires et commencent à les mettre en place spontanément.

1.5 Par ailleurs, les dispositions juridiques prévues au niveau européen pour empêcher les navires d'entreprendre leur dernier voyage vers un lieu de démantèlement dépourvu d'installations adaptées sont aisément contournées. Le CESE a plaidé avec cons-

tance, en dernier lieu en mars 2007 dans son avis sur le Livre vert intitulé *Vers une politique maritime de l'Union* ⁽³⁾ en faveur d'une ratification rapide par les États membres des conventions internationales sur la sécurité maritime et la protection de l'environnement, les invitant en outre à s'assurer de leur mise en œuvre effective.

1.6 Il est établi que le démantèlement des navires en fin de vie est une question complexe. D'une part, il fournit de nombreux emplois et matières premières aux pays en développement offrant des services de démantèlement à bas coût. D'autre part, le Comité reconnaît que la pauvreté structurelle et d'autres problèmes sociaux et juridiques de certaines zones d'Asie du Sud sont fortement liés au fait que les normes minimales en matière de sécurité au travail, de droit du travail et de protection de l'environnement ne sont pas respectées voire sont inexistantes.

Le CESE fait par conséquent les recommandations suivantes

1.7 Il est nécessaire que l'OMI instaure un régime international fort destiné à l'identification, au contrôle et au démantèlement des navires en fin de vie. Ce régime doit bénéficier d'un niveau de contrôle équivalent à celui de la Convention de Bâle: il doit à cet effet tenir compte de toutes les normes pertinentes de l'Organisation internationale du travail (OIT), ne tolérer aucune exemption, et empêcher les navires en fin de vie chargés de déchets dangereux de se rendre dans les pays non parties à la Convention et ne disposant pas des installations appropriées.

1.8 La mise en œuvre d'un tel accord de l'OMI ne pourra cependant être effective avant plusieurs années, il est donc nécessaire pour l'UE:

- d'encourager et de soutenir les armateurs dans la mise en place volontaire de programmes efficaces destinés à minimiser les problèmes liés au démantèlement;
- de faire appliquer formellement la législation en vigueur par la mise en œuvre du règlement communautaire sur le transfert des déchets. Il convient de prendre des mesures immédiates garantissant aux États du port le pouvoir de déclarer un navire «en fin de vie» et destinées à promouvoir un document d'orientation clarifiant les termes «intention d'éliminer» et «État d'exportation». Le CESE demande par ailleurs

⁽¹⁾ Commission européenne, Direction générale «Environnement»: *Ship Dismantling and Pre-cleaning of Ships*, Rapport final, juin 2007.

⁽²⁾ Les membres de la Chambre internationale de la marine marchande (ICS), du Conseil maritime baltique et international (BIMCO), de l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA), de l'Association internationale des armateurs indépendants de pétroliers (INTERTANKO) et de l'Association internationale des transporteurs de marchandises solides (INTERCARGO), qui, ensemble, représentent une grande partie de la flotte mondiale.

⁽³⁾ JO C 168 du 20.7.2007, p. 50.

à la Commission d'élaborer et mettre en œuvre dans les plus brefs délais des mesures supplémentaires pour empêcher les risques de dérobage, par exemple en exigeant des garanties financières sur les navires de plus de 25 ans ou réputés à haut risque, et en subordonnant le versement des subventions destinées à l'industrie navale à l'utilisation d'installations de démantèlement des navires et/ou de nettoyage préalable respectueuses de l'environnement;

- de développer un système de certification et d'audit tierce partie afin de garantir que les installations de démantèlement soient sûres et respectent l'environnement. Cette mesure, réclamée par l'industrie navale, contribuera à l'établissement de conditions transparentes et équitables.

1.9 Le CESE soutient sans réserve la promotion des meilleures pratiques en termes de recyclage des navires et de nettoyage préalable (décontamination des navires en matière de gaz et de déchets toxiques) au sein de l'UE. Afin de soutenir l'approche adoptée, il est crucial que les États membres s'engagent à appliquer ce traitement à tous les navires d'État et que des clauses contraignantes soient instaurées concernant la fin de vie de ces navires lorsqu'ils sont vendus à des tierces parties. Le nettoyage préalable des navires avant exportation permettra de fournir aux destinations d'Asie du Sud où la demande est élevée de l'acier de deuxième fusion propre. Un document d'orientation portant sur ce type de nettoyage devrait être élaboré à cet effet.

1.10 La mise en place d'une assistance technique et financière aux pays d'Asie du Sud, destinée à les soutenir dans l'amélioration de leurs installations, permettra d'atténuer certains des problèmes les plus graves. Il convient à cet effet, et au minimum, de faire en sorte que les opérations actuellement réalisées sur des plages le soient désormais en cale sèche ou à quai sur des sites fermés, d'assurer de meilleures conditions de sécurité et de mettre en place des installations de gestion des déchets en aval.

1.11 Le CESE reconnaît qu'une action efficace en la matière implique des coûts supplémentaires. Il soutient les ébauches de propositions de la Commission sur la mise en place de mécanismes garantissant que l'intégration aux coûts d'exploitation des provisions pour charges nécessaires à la couverture des dépenses supplémentaires engagées soit désormais établi comme une pratique normale. À cet égard, l'OMI et les armateurs appellent instamment à poursuivre la mise en place de mesures afin que chaque navire puisse disposer d'un fonds de recyclage, constitué tout au long de sa durée de vie ou établi lors de sa mise à flots. Plusieurs institutions financières sont bien placées pour structurer et mettre en œuvre ces mesures. S'il n'est pas possible d'instituer un fonds de ce type, l'UE devrait se tourner vers des mécanismes régionaux tels que les taxes imposées par l'État du port ou autres.

1.12 La prise en compte des exigences en matière de recyclage dès l'étape de la conception, l'identification des risques existants et la réduction au minimum de l'utilisation de matières toxiques dans le domaine de la construction navale auront des effets positifs sur le long terme. À cet égard, le CESE soutient les efforts de l'UE, de l'OMI, des armateurs et des constructeurs.

2. Introduction

2.1 Cet avis se place dans le contexte du transport maritime international et du transfert international de déchets. Chaque année, 200 à 600 grands navires sont démantelés et recyclés pour récupérer leur acier et autres matières premières. L'essentiel de ces travaux est réalisé sur des plages soumises aux marées dans des pays d'Asie du Sud, sans grande attention pour la sécurité des travailleurs ou la protection de l'environnement. Pour les huit prochaines années, les navires en fin de vie présents sur les chantiers de déconstruction produiront un volume de substances dangereuses (boues d'hydrocarbures, huiles, peintures, PVC et amiante notamment), que l'on estime à environ 5,5 millions de tonnes.

2.2 Aucun des sites utilisés pour la déconstruction des navires dans le sous-continent indien ne dispose de systèmes de confinement pour éviter la pollution du sol et de l'eau, et le traitement de ces déchets est par ailleurs rarement conforme aux normes, même minimales, de protection de l'environnement. La faiblesse des mesures de sécurité entraîne de nombreux accidents et des risques à long terme pour la santé des travailleurs du fait de la manipulation de matériaux toxiques sans protection appropriée (*).

2.3 Le transfert, des pays industrialisés vers les pays en développement, des navires en fin de vie, est régi par le droit international relatif au transfert des déchets, et l'exportation de navires contenant des substances dangereuses en provenance de l'Union européenne est interdite par le règlement communautaire sur le transfert des déchets. Cependant, en brouillant l'identification des véritables propriétaires et l'établissement des responsabilités, le transfert vers les courtiers maritimes et le repavillonnage rendent difficile l'application de la réglementation existante et permettent aux propriétaires irresponsables de déroger à leurs obligations.

2.4 L'une des solutions consisterait à promouvoir une plus grande capacité dans l'UE. Cela représenterait certes une avancée positive, qui pourrait être adoptée par la marine et les navires d'État, mais l'UE serait néanmoins peu susceptible de prendre à son compte plus qu'une petite proportion des quelque 105 millions de TDL à démanteler prévues d'ici 2020 (**).

2.5 Le Livre vert cherche donc de toute urgence de nouvelles approches qui permettraient d'améliorer les normes en vigueur de façon rentable et complète conformément à la législation européenne et internationale en vigueur tel que mentionné ci-dessus.

3. Résumé du Livre vert

3.1 Selon les conclusions de la réunion du Conseil de novembre 2006, l'Union européenne considère comme une de ses priorités la gestion écologiquement rationnelle du démantèlement des navires. La Commission a déjà pris position à ce sujet dans le *Livre vert sur la politique maritime* de juin 2006 (**). Elle propose dans ce document que la politique maritime à venir de l'Union européenne soutienne les initiatives prises à l'échelon international en vue d'imposer des normes minimales en matière de recyclage des navires et de promouvoir la création d'infrastructures de recyclage propres.

(*) Rapport 2005 de l'ONG Young Power in Social Action (YPSA) sur les travailleurs de l'industrie de démantèlement de navires.

(**) Commission européenne, Direction générale «Environnement»: *Ship Dismantling and Pre-cleaning of Ships*, Rapport final, juin 2007.

(***) COM(2006) 275 final, Bruxelles, 7.6.2006.

3.2 Ce Livre vert présente des idées originales destinées à poursuivre et intensifier le dialogue avec les États membres et les acteurs concernés, prépare le terrain pour les actions futures et appelle à la formulation de réponses à une série de questions de fond mettant en lumière les principaux problèmes.

3.3 L'objectif principal de cet exercice est de protéger l'environnement et la santé publique, et non de rapatrier artificiellement des volumes d'activité de recyclage des navires au sein de l'UE, en privant les pays d'Asie du Sud d'une source importante de revenus et de matériaux qui leur sont nécessaires. Son objectif final est de parvenir à établir des solutions durables à l'échelle internationale.

3.4 Il existe à l'heure actuelle une capacité de recyclage des navires respectant les normes de sécurité et de protection de l'environnement, qui permet de traiter tout au plus deux millions de tonnes par an à l'échelle mondiale, ce qui représente environ 30 % de la demande totale de déconstruction prévue dans les années ordinaires. La plupart de ces installations, notamment en Chine mais aussi dans certains États membres de l'UE, ne sont cependant pas en mesure de proposer les mêmes tarifs de déconstruction que ceux proposés par leurs concurrentes d'Asie du Sud, et doivent faire face à des frais bien supérieurs. Les infrastructures, vertes et classiques, seront prochainement soumises à une importante pression en raison de la mise hors service de quelque 1 300 pétroliers à simple coque d'ici 2015, qui fait suite aux mesures prises après les catastrophes de l'Erika et du Prestige (7). La principale préoccupation porte sur le fait que le recrutement d'ouvriers moins qualifiés pour répondre à la hausse très importante du volume entraînera une dégradation supplémentaire des normes en matière de sécurité et d'environnement. Une période très chargée interviendra en 2010 lorsque, d'après les estimations, quelque 800 navires à simple coque pourraient être démantelés. Il est donc urgent d'entreprendre des actions.

3.5 La situation juridique

La convention de Bâle de 1989 fournit un cadre permettant de contrôler les mouvements transfrontières de déchets dangereux. En 1997, «l'interdiction de Bâle» qui prévoit l'interdiction absolue d'exporter des déchets dangereux des pays de l'OCDE vers les pays tiers (8) a été incorporée à la législation communautaire et est devenue contraignante pour les États membres. Lorsqu'un navire quitte les eaux européennes, il devient pourtant très difficile d'appliquer l'interdiction d'exportation. Le projet de convention actuellement à l'étude à l'OMI prévoit de nouvelles règles contraignantes sur le démantèlement des navires mais, de l'avis général, cette convention entrera en vigueur bien après la fin de la période d'activité maximale.

3.6 Économie du démantèlement des navires

La plupart des navires sont aujourd'hui démantelés en Asie du Sud en raison des avantages que ces pays présentent et qui découlent de plusieurs facteurs économiques. Les plus importants sont:

- Des exigences réglementaires moins contraignantes ou non appliquées en ce qui concerne les déchets et les questions de santé et de sécurité.

(7) Règlement (CE) n° 417/2002 du Parlement européen et du Conseil du 18 février 2002 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque et abrogeant le règlement (CE) n° 2978/94 du Conseil.

(8) Règlement du Conseil (CEE) n° 259/93 du 1^{er} février 1993 concernant la surveillance et le contrôle des transferts de déchets à l'entrée et à la sortie de la Communauté européenne (JO L 30, 6.2.1993, p. 1), tel qu'amendé.

- Des coûts salariaux sensiblement plus faibles. Le démantèlement réalisé sur les plages ne permet pas l'utilisation de machines lourdes, la main-d'œuvre manuelle représente une part importante du coût des travaux.
- Les navires à démanteler arrivent sur les chantiers à intervalles irréguliers et variés. D'une façon générale, la mise hors service des navires est plus importante lorsque les tarifs de fret sont peu élevés. Par ailleurs les bâtiments qui arrivent sur les chantiers sont de conception et de composition très différentes.
- En raison des exigences réglementaires, il n'y a pratiquement pas de marché pour l'acier usagé et les équipements de navires de seconde main dans les pays de l'OCDE.

En substance, il est clair pour la Commission que si ce marché fonctionne en Asie du Sud, c'est essentiellement dû à l'externalisation extrême des coûts qui entraîne de sérieux problèmes au niveau social et environnemental.

3.7 Impact environnemental et social

Le démantèlement des navires est le plus souvent réalisé sur des plages ouvertes au large, dénuées de toute infrastructure de confinement, de retraitement et d'élimination des déchets. C'est pourquoi une grande variété de substances dangereuses pour l'environnement s'infiltrer dans le sol, le sable et l'eau et la combustion des peintures et des revêtements en matière plastique polluent l'atmosphère. Les explosions mortelles sont monnaie courante, les taux d'accidents élevés et on considère communément que les mesures de sécurité sont totalement inappropriées. Les travailleurs sont exposés à des risques de maladies chroniques irréversibles. Sur les chantiers de déconstruction d'Alang, en Inde, environ 16 % des travailleurs qui manipulent de l'amiante souffrent d'asbestose. Au Bangladesh, plus de 400 travailleurs ont succombé à des accidents et plus de 6 000 ont été gravement blessés au cours des vingt dernières années (9).

3.8 État de la situation sur le plan international

Depuis 2005, l'Organisation maritime internationale (OMI), l'Organisation internationale du travail (OIT) et le Programme des Nations unies pour l'environnement (PNUE) travaillent à la mise en place d'un régime international contraignant en vue du démantèlement écologiquement rationnel des navires. Un projet de convention est actuellement en cours de négociation pour adoption d'ici 2009 mais n'entrera en vigueur que quelques années plus tard. En l'état actuel du projet, cette convention ne s'applique pas aux navires de guerre ou autres vaisseaux appartenant à un État. Par ailleurs, des questions sont toujours en suspens sur les règles et normes adoptées en dehors du cadre de l'OMI, sur la norme environnementale de référence pour les installations de recyclage des navires ainsi que sur les futures exigences en matière d'information et de communication, y compris les notifications d'État à État, et les mécanismes de conformité. Selon la Commission, il est peu probable que la convention proposée puisse garantir un niveau de contrôle, d'exécution et de protection équivalent à celui de la convention de Bâle.

(9) Rapport 2005 de l'ONG Young Power in Social Action (YPSA) sur les travailleurs de l'industrie de démantèlement de navires.

3.9 Solutions internationales

Selon le Livre vert, la meilleure approche à moyen ou long terme consiste à soutenir la convention actuellement élaborée par l'OMI. On craint cependant que celle-ci n'ait pas une portée suffisante ou arrive trop tard pour résoudre le problème des navires à simple coque devant être définitivement retirés de la circulation, ce qui suppose de trouver des solutions dans l'intervalle. La Commission a donc présenté des propositions destinées à améliorer la gestion du démantèlement des navires au niveau européen et conçues pour se compléter les unes les autres afin de soutenir les efforts au niveau international. La question est urgente car le volume de navires en fin de vie envoyés au démantèlement atteindra un seuil critique dans les prochaines années.

3.10 Renforcement du contrôle de l'application de la législation communautaire relative au transfert des déchets

Outre une meilleure coopération entre les États membres et des orientations supplémentaires sur la définition des déchets et des installations acceptables de recyclage, le renforcement envisagé impliquera de la part des autorités responsables du transfert des déchets et des autorités portuaires européennes davantage de contrôles, ciblés sur les navires d'un certain âge (plus de 25 ans) ou qui paraissent voués à la démolition. De plus, il convient d'améliorer le recensement des navires en fin de vie et le suivi de leur trajet jusqu'aux installations de démantèlement, et de renforcer la coopération avec certains pays tiers clés, notamment l'Égypte pour le canal de Suez. La Commission propose également une ligne d'action centrée sur le démantèlement des navires de guerre et autres navires d'État.

3.11 Renforcer la capacité de l'UE en matière de démantèlement de navires

La capacité de déconstruction navale dans l'Union européenne et les autres pays de l'OCDE (notamment en Turquie) étant à peine suffisante pour les navires de guerre et autres navires d'État qui seront déclassés dans les dix ans à venir, il y aura un très net déficit en ce qui concerne le nombre d'unités de démantèlement acceptables pour les prochaines années. Cependant, les installations respectueuses de l'environnement telles qu'elles existent à l'heure actuelle ne peuvent rivaliser avec les chantiers de déconstruction d'Asie du Sud. Jusqu'à l'application de mesures internationales efficaces dans le but de créer des conditions uniformes, la Commission propose d'axer les mesures sur les navires d'État. Il est du devoir des États membres d'adopter une conduite exemplaire envers l'élimination des navires de guerre. À ce titre, ils pourraient veiller à ce que soient utilisées les installations respectueuses de l'environnement. Cette responsabilité peut être étendue de façon appropriée par l'intégration, à chaque contrat de vente d'un navire de guerre à un pays tiers, de clauses prévoyant son élimination en fin de vie.

3.11.1 Étant donné la taille beaucoup plus importante de la flotte marchande, des initiatives sont nécessaires pour induire des changements dans les pratiques actuelles du secteur du transport maritime. Par exemple, comme il est mentionné plus loin, il conviendrait de mettre en place un système de financement viable dans le cadre duquel les armateurs et autres contribueraient au démantèlement sûr et écologiquement rationnel des navires partout dans le monde.

3.12 Assistance technologique, transfert de technologie et diffusion des meilleures pratiques en faveur des États assurant le recyclage

En dépit des graves problèmes sociaux et environnementaux qu'ils posent, les chantiers de déconstruction navale sont d'une importance vitale pour le développement économique de certains pays d'Asie du Sud. Aussi, conviendrait-il d'encourager la mise à niveau des installations de ces pays, par le biais d'une assistance technique et par l'amélioration de la réglementation. Cependant, on considère généralement que l'absence ou le non-respect de règles élémentaires de sécurité sur le lieu de travail et de protection de l'environnement est étroitement lié à la pauvreté structurelle et à d'autres problèmes sociaux et juridiques. Afin d'aboutir à un changement durable, toute assistance devra donc s'inscrire dans un cadre plus vaste.

3.13 Encourager les démarches spontanées

Les armateurs sont les mieux placés pour garantir que le démantèlement se déroule dans de bonnes conditions de sûreté. Il existe à cet égard des exemples positifs d'accords volontaires entre armateurs européens et chantiers de déconstruction visant à soutenir la mise à niveau des installations. À court terme, il sera sans doute avantageux d'encourager les codes et accords volontaires relevant de la responsabilité sociale des entreprises, avec des systèmes de prix et de certification⁽¹⁰⁾. Les pratiques comptables conformes aux normes sociales et les accords volontaires, efficaces s'ils sont correctement conçus, sont le moyen le plus rapide d'améliorer les choses. Cependant, s'il apparaît qu'un engagement n'est pas respecté dans la pratique, il peut être nécessaire de recourir à la législation.

3.14 Fonds de démantèlement des navires

On s'interroge sur l'opportunité d'accorder une aide financière directe aux installations de démantèlement de l'UE respectueuses de l'environnement ou aux propriétaires qui envoient leurs navires dans des chantiers «verts» pour démantèlement complet ou décontamination. Il convient cependant de souligner le coût élevé d'une telle aide et son éventuelle incompatibilité avec le principe du «pollueur-payeur». Le Livre vert propose donc d'établir désormais comme une pratique normale le fait d'intégrer le coût de démantèlement durable des navires en fin de vie dans les frais d'exploitation.

3.14.1 La mise en place d'un fonds durable de démantèlement des navires en tant qu'élément obligatoire du nouveau régime international géré par l'OMI peut également constituer une démarche positive. Un précédent existe avec le fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans le cadre de la convention MARPOL.

3.15 Autres options

Plusieurs autres mesures pourraient s'avérer utiles pour promouvoir la filière de démantèlement des navires à court et moyen termes. Voici la synthèse de ces mesures:

- a) *La législation communautaire, concernant en particulier les pétroliers à simple coque;*

⁽¹⁰⁾ Exemple développé par le Secrétariat international maritime (Marisec): <http://www.marisec.org/recycling/> et l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA).

- b) *La rationalisation des aides au transport maritime, couplées au démantèlement écologique des navires;*
- c) *La création d'un système de certification européen pour le démantèlement écologique des navires et de prix récompensant les pratiques de recyclage exemplaires;*
- d) *L'intensification de la recherche internationale sur le démantèlement des navires.*

4. Observations générales

4.1 Le recyclage des navires est en grande partie réalisé en violation des normes internationalement acceptées de santé et de sécurité des travailleurs et de protection de l'environnement.

4.2 L'UE doit absolument garantir que les mesures de sûreté qu'elle a introduites dans le domaine maritime, notamment pour les pétroliers à simple coque, n'entraînent pas un simple déplacement du problème vers les pays en développement, mais doit veiller à ce qu'elle soient appliquées grâce à la mise en œuvre intégrale du règlement concernant le transfert des déchets, fondé sur les principes de la convention de Bâle et de son amendement relatif à l'interdiction d'exportation de déchets dangereux.

4.3 Au-delà de l'assistance technique et financière nécessaire pour améliorer les conditions sur les chantiers de déconstruction dans les pays en développement, il convient de débloquer des fonds pour la décontamination des sols et des eaux, ainsi que

pour remédier à tous les dommages causés par des activités incontrôlées de démantèlement. Il convient cependant de souligner que les avancées technologiques ne peuvent à elles seules résoudre les types de problèmes endémiques dont souffrent les pays en développement.

4.4 Le CESE partage la préoccupation de la Commission sur cette question ainsi que son approche, qui implique l'application d'un large éventail de mesures. Étant donné l'urgence des besoins en matière d'amélioration des installations et des conditions, notamment au Bangladesh, il convient de déterminer rapidement les formes les plus efficaces que devront prendre l'aide, la réglementation et les mesures d'incitation de façon à pouvoir définir des propositions dans le cadre d'un Livre blanc et à mettre en œuvre les évaluations d'impact appropriées. L'industrie du transport maritime reconnaît en outre qu'il est nécessaire d'améliorer les normes de sécurité et de santé dans les chantiers de recyclage du monde entier ⁽¹⁾ et est confiante dans le rôle que l'UE peut jouer en la matière et pour influencer sur l'action de l'OMI.

5. Observations particulières

5.1 Afin d'assurer la clarté et la brièveté de l'avis, les commentaires spécifiques résultant des travaux du Comité sur ce thème ont été synthétisés dans des propositions d'actions concrètes présentées dans la section «Conclusions et recommandations» (paragraphe 1.1 à 1.1.2) au début de ce document.

Bruxelles, le 13 décembre 2007.

Le Président
du Comité économique et social européen
Dimitris DIMITRIADIS

⁽¹⁾ Ship recycling — The Way Forward (BIMCO, ECSA, INTERTANKO, INTERCARGO).