



Projet de loi portant certaines modalités d'application et sanctions du règlement (UE) n° 1257/2013 du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE et modifiant la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime

I.	Exposé des motifs	p. 2
II.	Texte du projet de loi	p. 5
III.	Commentaires des articles	p. 7
IV.	Fiche financière	p. 9
V.	Fiche d'impact	p. 10



I. Exposé des motifs

1. La Convention de Hong Kong

Traditionnellement, un navire en fin de vie est traité comme un déchet auquel la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination et le règlement (CE) 1013/2006 du Parlement européen et du Conseil du 14 juin 2006 concernant le transfert de déchets s'appliquent. Cette convention interdisant l'exportation des déchets dangereux des pays membres de l'OCDE en direction des non-OCDE, le transfert des navires en fin de vie vers des pays non membres de l'OCDE est pour le moment prohibé.

Cependant, il est apparu que ces textes généraux n'étaient pas adaptés à l'activité de démantèlement des navires. En effet, leurs règles sont facilement contournées par le biais du dépavillonnement du navire.

La question du démantèlement des navires fait apparaître des préoccupations en matière de sécurité, de santé et d'environnement. Depuis les années 1980, les pays industrialisés ont délaissé les activités de démantèlement de navires, sauf pour les navires de taille modeste, au bénéfice des pays asiatiques où la main d'œuvre est moins chère, les espaces disponibles dans des chantiers (parfois de simples plages aménagées) plus vastes et les droits du travail et de l'environnement moins exigeants. Les méthodes de démantèlement des navires (échouement sur plage), les composants du navire (amiante, peintures toxiques, etc.), l'absence d'équipements de protection sur les chantiers ont des impacts négatifs non seulement sur l'environnement (infiltration des sols, pollution maritime, etc.) mais encore sur la santé des travailleurs. Ainsi, en 2015, 78% du tonnage des navires démantelés étaient recyclés après échouement sur une plage. Environ un tiers provenait des pays européens ; 93% des navires européens sont démantelés dans des chantiers situés dans des États tiers.

La Convention de Hong Kong vise à remédier à ces problèmes. Elle a été adoptée lors d'une Conférence diplomatique tenue à Hong Kong, en mai 2009. Elle a été élaborée avec le concours des États membres de l'OMI et d'organisations non gouvernementales, et en coopération avec l'Organisation Internationale du Travail et les Parties à la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination.

La Convention de Hong Kong comporte des dispositions générales contraignantes en vue de garantir un recyclage sûr, écologique et efficace des navires.

Les règles de cette convention portent sur :

- la conception, la construction, l'exploitation et la préparation des navires de façon à promouvoir un recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, tout en prenant en considération les caractéristiques particulières du transport par mer et la nécessité de garantir le bon déroulement du retrait des navires qui ont atteint la fin de leur vie opérationnelle ;
- l'exploitation des installations de recyclage des navires d'une manière sûre et écologiquement rationnelle;
- la mise en place d'un mécanisme approprié d'exécution pour le recyclage des navires, qui prévoit des prescriptions en matière de délivrance de certificats.



Le Luxembourg a adhéré à la convention de Hong Kong par une loi du 23 mai 2022 portant approbation de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong, le 15 mai 2009.

Néanmoins, à ce jour, la convention de Hong Kong n'est pas entrée en vigueur. Elle a été ratifiée par dix-sept pays dont neuf États membres de l'Union européenne. Ces États représentent 29,77% de la flotte mondiale mais la capacité de recyclage reste insuffisante malgré l'adhésion récente de l'Inde. L'entrée en vigueur de la Convention de Hong Kong est en effet conditionnée par la ratification par quinze États représentant 40% du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce et dont le volume annuel maximal de recyclage des navires au cours des dix dernières années représente au moins 3% du tonnage brut de l'ensemble des flottes marchandes desdits États. Ce dernier critère implique qu'il faudra au moins encore qu'un État à forte capacité de recyclage ratifie la Convention de Hong Kong pour que celle-ci entre en vigueur.

2. Le règlement (UE) n°1257/2013 et la décision du Conseil du 14 avril 2014

Dans l'attente de l'entrée en vigueur de la Convention de Hong Kong, l'Union européenne a adopté le 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. Ce règlement européen met en œuvre la Convention de Hong Kong pour les navires battant pavillon européen mais aussi pour les navires battant pavillon d'un pays tiers faisant escale dans un port ou un mouillage d'un État membre.

Les différences entre le règlement (UE) n°1257/2013 et la Convention de Hong Kong résident dans des mesures plus rigoureuses adoptées par le règlement européen. Le règlement (UE) n°1257/2013 a notamment ajouté un produit interdit à sa liste de matières dangereuses.

L'objectif du règlement (UE) n°1257/2013 est de faciliter la ratification de la Convention de Hong Kong par les États membres. Cet objectif a été renforcé par la décision du Conseil du 14 avril 2014 concernant la ratification, par les États membres, de la convention internationale de Hong Kong de 2009 pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, ou leur adhésion à celle-ci, dans l'intérêt de l'Union européenne. Cette décision autorise les États membres à ratifier ou à adhérer à la Convention de Hong Kong.

3. Le projet de loi

Le projet a pour objet de réaffirmer la désignation du commissaire du gouvernement aux affaires maritimes comme administration au sens de l'article 3, paragraphe 9 du règlement (UE) n°1257/2013 et de lui laisser la possibilité de déléguer tout ou partie de ses missions à des organismes habilités au sens de l'article 2.0.0-2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime public luxembourgeois. Ces différentes missions sont reprises dans le projet de loi. Par ailleurs, les sanctions pénales spéciales sont prévues, remplaçant ainsi les sanctions de l'article 7.0.0-4 de loi du 9 novembre 1990 précitée actuellement applicables en la matière. Elles devraient ainsi être plus effectives et dissuasives.

Enfin, le projet de loi insère la mention de la Convention de Hong Kong à la liste établie par la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime.



Le projet de loi effectue donc des renvois aux dispositions de la loi précitée du 9 novembre 1990. Un projet de loi n°7329 ayant pour objectif d'apporter des modifications à ladite loi comprenant une renumérotation des articles et une modernisation du vocabulaire employé est actuellement sous examen. Le projet de loi reprend d'ores et déjà cette nouvelle numérotation et le nouveau vocabulaire mais une adaptation pourrait s'avérer nécessaire si le projet 7329 venait à être modifié. Le présent projet ne pourra être voté qu'une fois que le projet 7329 aura été adopté.



II. Texte du projet de loi

Art. 1^{er}. La présente loi est applicable aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 visés à l'article 3, paragraphe 1^{er}, point 1^{er} du 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, ci-après « le règlement (UE) n°1257/2013 ».

Art. 2. (1) Lors des visites effectuées sur base de l'article 2.0.0-8 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime public luxembourgeois, ci-après « la loi du 9 novembre 1990 » et de l'article 8 du règlement (UE) n°1257/2013, l'inventaire des matières dangereuses tel qu'imposé à l'article 5 du règlement (UE) n°1257/2013 est vérifié. Le commissaire du gouvernement aux affaires maritimes, ci-après « le commissaire » peut déléguer cette tâche à un organisme habilité défini à l'article 2.0.0-2 de la loi du 9 novembre 1990, qui dispose des pouvoirs prévus aux articles 2.0.0-10 et 2.0.0-11 de ladite loi. A l'issue de la visite initiale ou de renouvellement concluante, le commissaire sinon l'organisme habilité délivre le certificat d'inventaire défini à l'article 3, paragraphe 1^{er}, point 21, du règlement (UE) 1257/2013, sans préjudice de l'article 9, paragraphe 1^{er}, alinéa 2 du règlement (UE) n°1257/2013, dans les conditions décrites à l'article 9, paragraphes 3 et 4, du règlement (UE) n°1257/2013.

(2) La durée du certificat d'inventaire est fixée à cinq ans.

(3) Le commissaire peut proroger un certificat d'inventaire dans les conditions prévues à l'article 9, paragraphes 7 et 8, du règlement (UE) n°1257/2013.

Art. 3. A la demande du propriétaire du navire, le commissaire sinon un organisme habilité vise le certificat d'inventaire à l'issue d'une visite supplémentaire concluante effectuée sur base de l'article 2.0.0-8 de la loi du 9 novembre 1990 et de l'article 8, paragraphe 6, du règlement (UE) n°1257/2013.

Art. 4. Lorsqu'il se prépare à envoyer un navire au recyclage, le propriétaire du navire notifie par écrit au commissaire, dans un délai d'au moins trois mois avant la date prévue pour le recyclage, son intention de recycler le navire dans une installation ou des installations de recyclage de navires données figurant sur la liste européenne établie sur base de l'article à l'article 16 du règlement (UE) n°1257/2013 en sa dernière version en vigueur. La notification porte au minimum les mentions définies à l'article 6, paragraphe 1^{er}, du règlement (UE) n°1257/2013.

Art. 5. Le commissaire envoie à l'autorité compétente de l'État de recyclage au sens de l'article 3, paragraphe 11, du règlement (UE) n°1257/2013 les informations qui lui sont communiquées par le propriétaire du navire sur base de l'article 6, paragraphe 1^{er}, lettre b) ainsi que les éléments visés à l'article 7, paragraphe 4, dudit règlement.

Art. 6. Le commissaire sinon un organisme habilité effectue une visite finale conformément à l'article 8, paragraphe 7, du règlement (UE) n°1257/2013.

Art. 7. A l'issue d'une visite finale concluante et après avoir reçu le plan de recyclage approuvé conformément à l'article 7, paragraphe 3, du règlement (UE) 1257/2013, le commissaire ou un organisme habilité émet, avant toute activité de recyclage du navire, un certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage d'une durée de validité de trois mois. Le commissaire sinon un



organisme habilité peut proroger le certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage dans les circonstances prévues à l'article 10, paragraphe 5, du règlement (UE) n°1257/2013.

Art. 8. Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 2.500 à 100.000 euros ou d'une de ces peines seulement, le propriétaire d'un navire battant pavillon luxembourgeois à bord duquel seraient installées ou utilisées des matières dangereuses visées à l'annexe I du règlement (UE) 1257/2013 interdites sur base de l'article 4 et de l'annexe I dudit règlement.

Art. 9. Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 251 à 100.000 euros ou d'une de ces peines seulement, le propriétaire d'un navire battant pavillon luxembourgeois qui ne serait pas muni des certificats, inventaire à jour et plan de recyclage, quand prescrits par les articles 5, 7 et 9 dudit règlement (UE) n°1257/2013.

Art. 10. (1) Est puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 2.500 à 100.000 euros ou une de ces peines seulement, le propriétaire d'un navire battant pavillon luxembourgeois qui aurait fait recycler ledit navire par une ou plusieurs installations de recyclage de navires non-inscrites sur la liste européenne établie sur base de l'article 16 du règlement (UE) n°1257/2013 en sa dernière version en vigueur.

(2) Est puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une peine d'amende de 750 à 25.000 EUR ou d'une de ses peines seulement, le propriétaire qui a omis de notifier, dans le délai fixé à l'article 4, au commissaire son intention de recycler son navire battant pavillon luxembourgeois dans une ou plusieurs installations de recyclage autorisées, ou qui a omis de notifier au commissaire le refus de l'installation de recyclage de navires d'accepter le navire, conformément à l'article 6, paragraphes 1^{er} et 5, du règlement (UE) n°1257/2013.

Art. 11. En cas de récidive dans le délai de cinq ans après une condamnation du chef d'une infraction prévue aux articles 8 à 10, les peines pourront être portées au double.

Les condamnations définitives prononcées à l'étranger sont prises en considération aux fins d'établissement de la récidive pour autant que les infractions ayant donné lieu à ces condamnations sont également punissables suivant les articles 8 à 10.

Art. 12. En application de l'article 4 du Code pénal, peut être poursuivi et jugé au Grand-Duché, tout Luxembourgeois ou tout étranger qui, hors du territoire du Grand-Duché, s'est rendu coupable d'une des infractions prévues aux articles 8 à 10. Toutefois, aucune poursuite n'aura lieu lorsque l'inculpé, jugé en pays étranger du chef de la même infraction, aura été acquitté. Il en sera de même lorsque, après y avoir été condamné, il aura subi ou prescrit sa peine ou qu'il aura été gracié. Toute détention subie à l'étranger par suite de l'infraction qui donne lieu à la condamnation dans le Grand-Duché, sera imputée sur la durée des peines emportant privation de la liberté.

Art. 13. Il est ajouté un nouveau tiret à la fin du paragraphe 1^{er} de l'article unique de la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime libellé comme suit:

- «Convention internationale pour un recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, adoptée à Hong Kong, 2009.»



III. Commentaires des articles

Ad art. 1^{er}. Cet article fixe le champ d'application de la loi aux navires énumérés par le règlement (UE) n°1257/2013, dont la jauge brute est égale ou supérieure à 500. Ces critères sont plus restreints que ceux de la loi modifiée du 9 novembre 1990 et donc la présente loi n'a pas vocation à s'appliquer à tous les navires battant pavillon luxembourgeois.

Ad art. 2. Cet article met en œuvre les dispositions relatives au contrôle des inventaires des matières dangereuses qui doivent se trouver à bord des navires visés par la présente loi. Les matières dangereuses énumérées à l'annexe II du règlement (UE) n°1257/2013 doivent être inventoriées pour les navires neufs. Les navires existants, à l'exception de ceux à recycler, pour qui cette obligation doit déjà être respectée, doivent également dresser depuis le 31 décembre 2020, tant que faire se peut, un inventaire. Lors des visites, l'inventaire des matières dangereuses est vérifié et l'absence de tenue à jour pourra entraîner l'arrêt du navire et la prise de sanctions pénales.

Un certificat d'inventaire des matières dangereuses, d'une durée de cinq ans est délivré à la suite d'une visite initiale ou de renouvellement concluante. Ce certificat d'inventaire fait partie des certificats et documents devant obligatoirement se trouver à bord, susceptible d'être inspecté lors de contrôles par l'État du port.

Ad art. 3. Le règlement (UE) n°1257/2013, article 8, paragraphe 3, offre la possibilité au propriétaire de demander que soit effectué une visite supplémentaire, après une modification, un remplacement ou une réparation importante pour s'assurer que le navire réponde toujours aux exigences du règlement (UE) n°1257/2013.

Ad art. 4. Cet article met en œuvre l'article 6, paragraphe 1^{er}, lettre b) et détermine le délai dans lequel le propriétaire doit notifier de son intention de recycler son navire. Il devra le faire au moins trois mois avant la date prévue pour le recyclage du navire. Le certificat que le navire est prêt pour le recyclage est émis par la suite et sa durée ne pourra excéder trois mois conformément à l'article 10 paragraphe 3 du règlement (UE) n°1257/2013. Entre ces deux moments, une visite finale devra être effectuée.

Ad art. 5. Cet article désigne le commissaire comme administration compétente pour la mise en œuvre de l'article 7, paragraphe 4, du règlement (UE) n°1257/2013.

Ad art. 6. Cet article ne présente pas de difficulté et se contente de mettre en œuvre l'article 8, paragraphe 7, du règlement (UE) n°1257/2013 en désignant les administrations compétentes.

Ad art. 7. Cet article prévoit que le commissaire ou un organisme habilité émet le certificat attestant que le navire est prêt au recyclage.

Ad art. 8 à 10. Les infractions aux articles 4, 5, 7, 9 et 16 du règlement (UE) n°1257/2013 sont spécialement punies sous les articles 8 à 10.

Ad art. 11. Cet article prévoit qu'en cas de récidive des sanctions plus importantes peuvent être prononcées. Dans la mesure où la durée de vie des navires est relativement longue, il a été décidé de fixer le délai de récidive à cinq ans. La durée de vie d'un navire dépend à la fois du type de navire, des



avancées technologiques, mais encore des obligations légales qui peuvent être introduites en cours de vie du navire ou du secteur d'activité qui en cas de crise peut précipiter le démantèlement de navires.

Ad art. 12. Cet article a pour objectif d'assurer que les juridictions luxembourgeoises seront compétentes dans la mesure où les infractions ne seront pas commises sur le territoire luxembourgeois et que l'auteur pourrait ne pas être un ressortissant luxembourgeois.

Ad art. 13. Cet article prévoit l'inclusion de la convention de Hong Kong, 2009, à la liste des conventions ratifiées en matière maritime par le Luxembourg. A ce jour, la convention de Hong Kong 2009 n'est pas entrée en vigueur.



IV. Fiche financière

(art. 79 de la loi du 8 juin 1999 sur le Budget, la Comptabilité et la Trésorerie de l'Etat)

Le projet de loi ne comporte pas de disposition dont l'application est susceptible de grever le budget de l'Etat.



V. Fiche d'évaluation d'impact

Mesures législatives et réglementaires

Intitulé du projet : Loi portant certaines modalités d'application et sanctions du règlement (UE) n° 1257/2013 du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE et modifiant la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime

Ministère initiateur: Ministère de l'Économie

Auteur: Elisabeth Relave-Svendsen, Annabel Rossi

Tél .: 247 84457

Courriel: elisabeth.relave-svendsen@cam.etat.lu, annabel.rossi@cam.etat.lu

Objectif(s) du projet: adoption et mise en œuvre de la convention de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009 et loi relative au recyclage des navires

Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s) impliqué(e)(s): Ministère de l'Environnement, du Climat et du Développement durable

Date: juin 2022

Mieux légiférer

- Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s): Oui: Non: ¹
Si oui, laquelle/lesquelles:
Remarques/Observations:
- Destinataires du projet:
 - Entreprises/Professions libérales: Oui: Non:
 - Citoyens: Oui: Non:
 - Administrations: Oui: Non:
- Le principe « Think small first » est-il respecté?
(c.à.d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité?)
Oui: Non: N.a.:²
Remarques/Observations:
- Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire? Oui: Non:
Existe-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière?
Oui: Non:
Remarques/Observations:

¹ Double-click sur la case pour ouvrir la fenêtre permettant de l'activer

² N.a.: non applicable



5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures? Oui: Non:
Remarques/Observations:
6. Le projet contient-il une charge administrative³ pour le(s) destinataire(s)? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet?) Oui: Non:
Si oui, quel est le coût administratif approximatif total? (nombre de destinataires x coût administratif⁴ par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire? Oui: Non: N.a.:
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel? Oui: Non: N.a.:
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
8. Le projet prévoit-il:
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration? Oui: Non: N.a.:
- des délais de réponse à respecter par l'administration? Oui: Non: N.a.:
- le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois? Oui: Non: N.a.:
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p. ex. prévues le cas échéant par un autre texte)? Oui: Non: N.a.:
Si oui, laquelle:
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté? Oui: Non: N.a.:
Si non, pourquoi?
11. Le projet contribue-t-il en général à une:
a. simplification administrative, et/ou à une Oui: Non:
b. amélioration de qualité réglementaire? Oui: Non:
Remarques/Observations:
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées

³ Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en œuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

⁴ Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc...).



aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites? Oui: Non: N.a.:

13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)? Oui: Non:

Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système:

14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée? Oui: Non: N.a.:

Si oui, lequel?

Remarques/Observations:

Egalité des chances

15. Le projet est-il:
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes? Oui: Non:

- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui: Non:

Si oui, expliquez de quelle manière:

- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui: Non:

Si oui, expliquez pourquoi:

- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui: Non:

Si oui, expliquez de quelle manière:

16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes? Oui: Non: N.a.:

Si oui, expliquez de quelle manière:

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵? Oui: Non: N.a.:

18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶? Oui: Non: N.a.:

⁵ Article 15, paragraphe 2, de la directive « services » (cf. Note explicative p. 10-11)

⁶ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)