

Non classifié

C/WP6(2006)27

Organisation de Coopération et de Développement Economiques
Organisation for Economic Co-operation and Development

17-Jan-2007

Français - Or. Anglais

**CONSEIL
GROUPE DE TRAVAIL SUR LA CONSTRUCTION NAVALE**

**IMPACT DES NOUVELLES REGLEMENTATIONS EN MATIERE DE SECURITE ET
D'ENVIRONNEMENT SUR L'INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION NAVALE**

(Note de la Chine)

Cette note de la Chine a été présentée à la troisième séance de l'Atelier avec les économies non-membres sur les politiques de construction navale qui s'est tenu les 18 et 19 décembre 2006.

Contact : Division de la politique structurelle, M. Danny Scorpecci, tél : +33 1 45 24 94 33 ;
fax : +33 1 44 30 65 27 ; e-mail : danny.scorpecci@oecd.org

**JT03220483
TA 79632 : 15/12/06 - 16/01/07**

Document complet disponible sur OLIS dans son format d'origine
Complete document available on OLIS in its original format

**C/WP6(2006)27
Non classifié**

Français - Or. Anglais

IMPACT DES NOUVELLES REGLEMENTATIONS EN MATIERE DE SECURITE ET D'ENVIRONNEMENT SUR L'INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION NAVALE

1. Ces dernières années, la communauté internationale n'a cessé de renforcer la rigueur des critères à imposer en matière de sécurité des navires et de protection de l'environnement. Les règles et les normes maritimes internationales se sont multipliées et sont devenues de plus en plus strictes. C'est ainsi que l'Organisation maritime internationale (OMI) propose l'adoption de « Goal-Based Standards (GBS) », c'est-à-dire de normes de conception et de construction des navires fondées sur des objectifs dans le but de renforcer la gestion de la sécurité en mer ; l'Association internationale des sociétés de classification (AISC) a édicté des Règles communes qui visent à encourager la construction de navires citernes et de vraquiers « plus résistants » ; l'OMI a adopté un protocole, qui a ajouté à la convention MARPOL l'Annexe VI sur la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires. Ces normes et ces codes ont, indéniablement, exercé un impact positif sur la protection de l'environnement marin et sur la sécurité en mer. Mais nous avons aussi constaté que l'application de ces règles et de ces réglementations a aussi eu un grand impact sur l'industrie de la construction navale.

2. Les nouvelles règles de protection de la sécurité et de l'environnement ont de fait exercé un grand impact sur de nombreux aspects de l'industrie mondiale de construction navale, c'est-à-dire sur la demande de navires neufs, la conception des types de navires, les technologies et les coûts de construction navale, etc. Vous avez probablement aussi votre impression. Maintenant je souhaiterais vous donner mon avis personnel sur cet impact, du point de vue de l'industrie de la construction navale.

3. Premièrement, l'accélération du calendrier l'élimination des navires citernes à simple coque a fortement stimulé le marché mondial de la construction des navires citernes. Ces dernières années, la demande de navire citernes était essentiellement une demande de renouvellement. Actuellement, tous les chantiers navals du monde ont des carnets de commande de navires citernes remplis jusqu'à 2010. En ce qui concerne les pétroliers Inframax et Suezmax, le volume actuel des commandes de navires neufs est très supérieur à celui des navires citernes à simple coque actuellement en service. Dans le cas des transporteurs de brut de très grande capacité (les VLCC), l'OMI prévoit qu'environ 170 VLCC à simple coque seront envoyés à la démolition d'ici 2010. D'après les statistiques de Clarkson, fin octobre 2006, les chantiers navals du monde avaient en carnet 153 commandes de VLCC, soit une capacité de charge en gros équivalente à celle des VLCC à simple coque en service. L'accélération du calendrier d'élimination des navires citernes à simple coque a provoqué un gonflement sensible des nouvelles commandes de navires citernes ces dernières années et l'on estime que les règles mentionnées ci-dessus continueront à exercer un impact positif sur le marché de la construction de navires citernes.

4. Deuxièmement, l'importance grandissante attachée à la sécurité des navires a conduit à renforcer la rigueur des normes de construction et de structure des navires et l'application des nouvelles règles mentionnées ci-dessus s'est répercutée sur les coûts de construction navale. L'attention accordée à la sécurité se reflète principalement dans la formulation des GBS proposées par l'OMI. Lorsqu'elles seront mises en œuvre, les GBS déclencheront une actualisation approfondie des principes et des normes de conception des navires. Les GBS portent non seulement sur la sécurité des différents navires, mais aussi sur l'impact de leur exploitation sur l'environnement et visent à réduire le plus possible le nombre d'accidents maritimes imputables aux défauts de structure des navires. Par ailleurs, les règles structurelles communes (RSC) de l'AISC ont aussi eu un très grand impact sur la conception et la structure des navires,

et constituent des éléments importants de la quatrième section du système des GBS. Pour le secteur de la construction navale, la mise en œuvre des RSC limitera les possibilités d'application de règles de concurrence différentes et normalisera le fonctionnement du marché. Par ailleurs, les nouvelles règles imposent d'accroître les quantités d'acier utilisées dans la construction navale, ce qui se répercute sur les coûts. Par ailleurs, dans la mesure où les nouvelles réglementations obligent à abandonner le système de conception classique fondé sur les dimensions pour un système fondé sur les dimensions nettes, il sera nécessaire de modifier et de revoir entièrement un volume considérable des plans originels de conception des navires, ce qui conduira à renforcer la rigueur des règles applicables. De plus, l'obligation d'utiliser des aciers à haute résistance de qualité supérieure conduit aussi à renforcer les normes technologiques. Tous ces éléments ont, comme on l'a vu, fait peser de nouveaux impératifs sur les chantiers navals en les contraignant à renforcer leurs activités de développement et d'innovation.

5. La norme de comportement pour les revêtements de protection des citernes à ballast (PSPC) a aussi eu un très grand impact sur la sécurité des structures des navires. Cette norme, qui vise à réduire l'impact de la corrosion des citernes à ballast sur la sécurité des structures de navires en relevant les critères de qualité des revêtements, aura non seulement pour effet d'améliorer la sécurité des navires, mais contribuera aussi activement à améliorer le niveau technique et de gestion des chantiers navals ainsi qu'à promouvoir la modernisation des méthodes de construction navale. Toutefois, elle aura probablement aussi pour effet d'augmenter les coûts de construction navale et d'allonger les délais de construction des navires.

6. Par ailleurs, les textes sur la protection de l'environnement entrés en vigueur ces dernières années, se réfèrent essentiellement à l'Annexe VI de la Convention MARPOL qui prévoit l'obligation d'équiper les navires d'un système d'épuration des gaz d'échappement ou d'autres dispositifs techniques permettant de réduire le volume d'oxydes d'azote et de soufre dégagés par les navires. Ces dispositifs augmenteront inévitablement les coûts des moteurs diesel de navires et en fin en compte de construction navale. Il existe aussi d'autres textes sur la protection de l'environnement qui n'ont pas encore été adoptés, notamment la Convention internationale sur le contrôle et la gestion des eaux de ballast et des sédiments des navires, et la Convention internationale sur le contrôle des systèmes anti-salissure. Selon la Convention internationale sur le contrôle et la gestion des eaux de ballast et des sédiments, tous les navires construits à partir de 2009 devront être équipés de systèmes de traitement des eaux de ballast certifiés conformes, ce qui aura un impact sur la conception et la structure des navires. D'après la Convention internationale sur le contrôle des systèmes anti-salissure nuisibles installés sur les navires, les revêtements anti-salissure contenant du TBT ne pourront plus être utilisés après 2008, ce qui aura sans nul doute un impact sur le choix des peintures de coque et l'élimination des polluants au cours de la phase d'application des revêtements.

7. Chers collègues, je vous ai donné mon avis sur les principales règles et réglementations applicables en matière de sécurité et de protection de l'environnement qui sont entrées en vigueur récemment. Nous considérons que l'adoption et la mise en œuvre de ces règles sont conformes à la notion actuelle de la sécurité et à la volonté générale de la communauté internationale qui est d'améliorer la sécurité et la protection de l'environnement. L'attention croissante accordée à ces impératifs devrait permettre d'instaurer, dans le domaine de la sécurité et de la protection de l'environnement, un type de culture qui favoriserait l'adoption d'une conception intégrée de l'exploitation de navires et encouragerait un développement durable et sain de l'industrie mondiale de construction navale. Les milieux de la construction navale devraient y attacher une grande importance et y apporter tout leur soutien. Comme je l'ai mentionné ci-dessus, ces milieux ont, dans le monde entier, pour devoir d'appliquer concrètement ces réglementations. Par ailleurs nous nous efforcerons de participer à la définition de règles propres à garantir au secteur de la construction navale le droit de faire entendre sa voix pour permettre de tenir compte de la situation présente de l'industrie de la construction navale dans les discussions sur l'adoption de nouvelles règles de sécurité et de protection de l'environnement, afin d'éviter que l'industrie ne se retrouve confrontée à des situations dans lesquelles l'AISC anticiperait l'application des PSPC dans les Règles

structurelles communes sans laisser aux chantiers navals le temps de s'y préparer, ce qui leur serait très préjudiciable. Dans l'intervalle, la mise en place de nouvelles règles d'amélioration de la sécurité et de la protection de l'environnement devrait favoriser la modernisation et le développement technique de l'industrie de la construction navale et l'empêcher d'y faire obstacle.

8. Je me demande, Mesdames et Messieurs, si vous avez remarqué que les sociétés de classification et le secteur des transports maritimes ont joué un rôle majeur dans la formulation de ces règles, alors que le secteur de la construction navale, qui est l'un des acteurs importants du secteur maritime, n'y a que rarement participé ou transmis des commentaires.

9. Nous considérons que l'industrie de la construction navale ne devrait pas être un récepteur passif de ces règles. Elle doit dans son ensemble, communiquer activement et en temps voulu avec l'industrie des transports maritimes, les sociétés de classification et les organisations internationales compétentes, et participer aux discussions sur la formulation de diverses règles et normes, afin de protéger ses intérêts et bénéficier de conditions de développement encore plus favorables.

10. De nos jours, les milieux de la construction navale de la Chine, du Japon, de la Corée et de l'UE communiquent activement entre eux et échangent des idées à un niveau non gouvernemental. En tant qu'instance intergouvernementale de dialogue, le Groupe de travail sur la construction navale de l'OCDE devrait jouer un plus grand rôle à cet égard. Nous proposons que ce Groupe constitue désormais un mécanisme efficace pour organiser le secteur de la construction navale en vue de faciliter les discussions sur diverses questions, comme la formulation des règles applicables et l'évaluation de leur impact et de renforcer le dialogue et les échanges avec les différentes organisations internationales compétentes comme l'OMI etc., afin de se faire le porte-parole du secteur. Le Groupe pourrait aussi inviter, si nécessaire, des représentants de l'OMI à participer à ses activités ou bien participer lui-même à la définition des règles et réglementations des organisations maritimes internationales. Ainsi pourrions-nous, non seulement modifier la situation actuelle dans laquelle le secteur de la construction navale a été laissé de côté lors des discussions sur l'adoption de réglementations, mais aussi protéger les intérêts de l'industrie mondiale de construction navale et son droit à se développer dans des conditions encore plus favorables.