

N° 297

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2005-2006

Annexe au procès-verbal de la séance du 5 avril 2006

RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées (1) autorisant l'adhésion à la convention internationale sur le **contrôle des systèmes antisalissure nuisibles** sur les **navires** (ensemble quatre annexes et deux appendices), adoptée à Londres le 5 octobre 2001,*

Par M. Louis LE PENSEC,
Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : M. Serge Vinçon, président ; MM. Jean François-Poncet, Robert del Picchia, Jacques Blanc, Mme Monique Cerisier-ben Guiga, MM. Jean-Pierre Placade, Philippe Nogrix, Mme Hélène Luc, M. André Boyer, vice-présidents ; MM. Daniel Goulet, Jean-Guy Branger, Jean-Louis Carrère, Jacques Peyrat, André Rouvière, secrétaires ; MM. Bernard Barraux, Jean-Michel Baylet, Mme Maryse Bergé-Lavigne, MM. Pierre Biarnès, Didier Borotra, Didier Boulaud, Robert Bret, Mme Paulette Brisepierre, M. André Dulait, Mme Josette Durrieu, MM. Hubert Falco, Jean Faure, Jean-Pierre Fourcade, Mmes Joëlle Garriaud-Maylam, Gisèle Gautier, MM. Jean-Noël Guérini, Michel Guerry, Robert Hue, Joseph Kergueris, Robert Laufoaulu, Louis Le Pensec, Philippe Madrelle, Pierre Mauroy, Louis Mermaz, Mme Lucette Michaux-Chevry, MM. Charles Pasqua, Jacques Pelletier, Daniel Percheron, Xavier Pintat, Yves Pozzo di Borgo, Jean Puech, Jean-Pierre Raffarin, Yves Rispat, Josselin de Rohan, Roger Romani, Gérard Roujas, Mme Catherine Tasca, MM. André Trillard, André Vantomme, Mme Dominique Voynet.

Voir les numéros :

Sénat : 156 (2005-2006)

Traités et conventions.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	5
I. LES SYSTÈMES ANTI-SALISSURES, UN IMPÉRATIF ÉCONOMIQUE, DES EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT	7
A. LA PROTECTION CONTRE LES SALISSURES, UN IMPÉRATIF ÉCONOMIQUE	7
B. DES EFFETS NOCIFS POUR L'ENVIRONNEMENT	7
C. L'INTERDICTION PROGRESSIVE DE CERTAINES SUBSTANCES	8
II. LA NÉCESSITÉ D'UN INSTRUMENT INTERNATIONAL DANS UN SECTEUR FOTEMENT CONCURRENTIEL : LA CONVENTION OMI DU 5 NOVEMBRE 2001.	9
A. L'INTERDICTION DE L'UTILISATION DES COMPOSÉS DE DÉRIVÉS DE L'ÉTAIN	9
1. <i>Le champ d'application de la Convention</i>	9
2. <i>Le calendrier de l'interdiction</i>	10
B. LA POSSIBILITÉ D'ÉLARGIR LE CHAMP DE LA CONVENTION	10
C. UNE OBLIGATION GÉNÉRALE DE RECHERCHE ET DE COOPÉRATION	11
D. LE DISPOSITIF DE SURVEILLANCE	11
E. LES SYSTÈMES ANTISALISSURE DE REMPLACEMENT	12
III. LA CONVENTION DE L'OMI ET LE DROIT EXISTANT	12
A. LE DROIT COMMUNAUTAIRE	12
B. LE DROIT INTERNE	13
CONCLUSION	15
EXAMEN EN COMMISSION	16
PROJET DE LOI	17
ANNEXE I ETUDE D'IMPACT	18
ANNEXE II - ÉTAT DES RATIFICATIONS	22

Mesdames, Messieurs,

La convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires a été adoptée à Londres le 5 octobre 2001 dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Elle interdit l'usage de substances dérivées de l'étain, les organostanniques, nuisibles pour l'environnement, dans les peintures antisalissure utilisées sur les navires et établit un mécanisme d'évaluation susceptible de prévenir l'usage d'autres substances dangereuses.

Ce texte est en grande partie applicable à notre pays, sur le fondement d'un règlement communautaire d'avril 2003.

La ratification française est cependant indispensable à la généralisation de l'interdiction de substances nuisibles pour l'environnement, en complément des conventions environnementales adoptées dans d'autres enceintes internationales.

I. LES SYSTÈMES ANTI-SALISSURES, UN IMPÉRATIF ÉCONOMIQUE, DES EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

A. LA PROTECTION CONTRE LES SALISSURES, UN IMPÉRATIF ÉCONOMIQUE

La propreté de la coque d'un navire est une condition de la rapidité et de la facilité de son déplacement.

Les procédés de lutte contre les salissures, qui sont une couche non désirée de matière biologique vivante, telle que les algues ou les mollusques, sont aussi anciens que les transports maritimes. Le système antisalissure fait actuellement partie de l'entretien normal d'un navire, en sus d'un système anti-corrosion.

Le fond d'un navire non protégé pourrait ainsi, après moins de six mois d'immersion, être recouvert de 150 kg de salissure par mètre carré, ce qui augmente notablement la consommation de combustible (jusqu'à 50 %) nécessaire à sa propulsion.

Historiquement, les coques ont ainsi été enduites de chaux, puis d'arsenic et de composés du mercure ou encore de DDT.

A partir des années 1960, des peintures antisalissures efficaces et bon marché ont été mises au point par l'industrie chimique à base de composés métalliques, notamment un dérivé de l'étain, le tributylétain, et ont permis d'espacer les périodes de mise en cale sèche des navires.

L'usage de peinture à base de tributylétain s'est progressivement généralisé, les progrès de l'industrie permettant de ralentir la diffusion des substances biocides dans l'eau et de prolonger ainsi la durée d'action des systèmes antisalissures, passée de deux à cinq ans pendant la décennie 1960.

B. DES EFFETS NOCIFS POUR L'ENVIRONNEMENT

Le succès commercial des peintures antisalissures à base de tributylétain et leur généralisation sur tous les types de navires se sont traduits par des effets notables sur l'environnement.

Des études de l'environnement marin ont mis en évidence la persistance des composés chimiques dans l'eau et dans les sédiments, leurs effets sur des organismes marins autres que ceux qui adhèrent à la coque des navires et la possibilité de leur insertion dans la chaîne alimentaire ayant des effets sur les poissons et les mammifères.

Le tributylétain est considéré par certaines études comme la substance la plus toxique qui ait jamais été introduite délibérément dans le milieu marin, en raison de sa persistance et de son accumulation dans les zones fréquentées par les navires.

Les effets indésirables du tributylétain sur des espèces spécifiques ont été démontrés : malformation de la coquille des huîtres les rendant impropres à la commercialisation, stérilité des buccins, diminution de l'immunité et effets neurotoxiques chez d'autres espèces marines.

L'ampleur du phénomène s'est manifestée en France au cours des années 1970 par une mortalité exceptionnelle des huîtres et des malformations provoquant une crise du secteur de la conchyliculture dans le Bassin d'Arcachon.

C. L'INTERDICTION PROGRESSIVE DE CERTAINES SUBSTANCES

En 1982, notre pays a été un des premiers à prendre des mesures restrictives en interdisant l'utilisation des peintures à base de tributylétain sur les navires d'une longueur inférieure à 25 mètres. Il a été suivi par le Royaume-Uni (1987), les Etats-Unis (1988), la Nouvelle-Zélande (1988) ou encore l'Australie et la Norvège (1989).

Cette question a été examinée à l'échelon multilatéral en 1988, avec la saisine du Comité de la protection du milieu marin, organe dépendant de l'organisation maritime internationale (OMI). En 1990, l'OMI a adopté une résolution recommandant aux Etats membres de prendre des mesures d'interdiction des peintures antisalissures à base de tributylétain.

A l'échelon européen, la Communauté a décidé, par une directive du Conseil du 21 décembre 1989 d'interdire sur son territoire les composés dérivés de l'étain destinés à être utilisés dans les préparations antisalissure sur la coque des navires de moins de 25 mètres.

Une demande de réduction de ce type de pollution figure dans le programme « action 21 » issu des travaux de la Conférence des Nations unies sur l'environnement et le développement de 1992.

II. LA NÉCESSITÉ D'UN INSTRUMENT INTERNATIONAL DANS UN SECTEUR FORTEMENT CONCURRENTIEL : LA CONVENTION OMI DU 5 NOVEMBRE 2001.

Dans un secteur soumis à une concurrence mondiale comme le transport maritime, la nécessité de l'élaboration d'un instrument international en réponse aux problèmes posés par la pollution des mers par les dérivés de l'étain s'est imposée afin d'éviter l'apparition d'une concurrence disproportionnée sur le marché des transports maritimes, d'adapter le secteur de la construction et de la réparation des navires à la nécessité d'un entretien plus fréquent, de développer des solutions de rechange dont les coûts sont plus élevés ou d'éviter le recours à des chantiers navals où la réglementation est moins contraignante.

Tous les aspects du dossier devaient être pris en considération, y compris l'évaluation des dommages environnementaux liés à l'augmentation de la consommation de carburants, à la circulation accrue d'organismes « exotiques », ou encore du recours à des produits alternatifs mal connus.

La Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires, adoptée à Londres le 5 octobre 2001, interdit l'usage des produits dangereux et met en place un mécanisme de contrôle. Elle comporte 21 articles et quatre annexes.

A. L'INTERDICTION DE L'UTILISATION DES COMPOSÉS DE DÉRIVÉS DE L'ÉTAIN

1. Le champ d'application de la Convention

Aux termes de l'article 3, la Convention s'applique à tous les navires autorisés à battre le pavillon d'une Partie à la Convention, à tous ceux qui, sans battre son pavillon, sont exploités sous l'autorité d'une Partie ou entrent dans un port, un chantier naval ou un terminal au large d'une partie.

Elle s'applique aux plates-formes fixes ou flottantes, aux unités flottantes de stockage et aux unités flottantes de production, de stockage et de déchargement à l'exception de celles qui ont été construites avant le 1^{er} janvier 2003 et qui ne sont pas passées en cale sèche le 1^{er} janvier 2003 ou après cette date.

Elle ne s'applique ni aux navires de guerre, ni aux navires de guerre auxiliaires, ni aux navires utilisés exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales. Chaque Partie doit cependant s'assurer dans la mesure du possible « que ceux-ci agissent d'une manière compatible avec la Convention ».

2. Le calendrier de l'interdiction

L'annexe I de la Convention fixe au 1^{er} janvier 2003 la date d'interdiction de l'application ou de la réapplication des composés organostanniques (dérivés de l'étain) sur les navires entrant dans le champ de la Convention en tant qu'ils battent pavillon d'un Etat partie ou sont sous sa responsabilité. Cette interdiction s'applique aux navires battant pavillon d'un Etat non-partie lorsqu'ils se trouvent dans un port, un chantier naval ou un terminal au large d'une Partie.

Elle fixe au 1^{er} janvier 2008 la date à partir de laquelle soit :

- ces composés ne doivent être présents ni sur la coque ni sur les parties ou surfaces extérieures des navires ;

- soit les navires doivent être enduits d'un revêtement qui forme une barrière empêchant ces composés de s'échapper des systèmes anti-salissures sous-jacents non conformes.

Les déchets résultant de l'application ou de l'enlèvement d'un système antisalissure concerné par la Convention doivent être *« collectés, manutentionnés, traités et évacués selon des méthodes sûres et écologiquement rationnelles afin de protéger la santé de l'homme et l'environnement »*.

B. LA POSSIBILITÉ D'ÉLARGIR LE CHAMP DE LA CONVENTION

L'article 6 de la Convention définit une procédure permettant d'élargir son champ au delà de l'interdiction des seuls composés organostanniques pour interdire tout autre système antisalissure ayant des effets nuisibles sur l'homme.

Cette modification s'effectue par voie d'amendement à l'annexe I, les annexes II et III comprenant les précisions initiales puis complémentaires qui doivent accompagner une proposition d'amendement.

Les propositions sont soumises à un groupe technique dont le rapport conclut à une recommandation, après un premier examen par le Comité de la protection du milieu marin de l'OMI.

Les amendements sont ensuite examinés selon la procédure prévue par l'article 16 de la Convention, qui prévoit que les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des Parties présente et votantes au sein du Comité, à condition qu'un tiers au moins des Parties soient présentes au moment du vote, avant d'être communiqués aux Parties pour acceptation.

C. UNE OBLIGATION GÉNÉRALE DE RECHERCHE ET DE COOPÉRATION

L'article 8 de la Convention pose une obligation pour les Parties d'encourager et de faciliter les travaux de recherche scientifiques et techniques sur les effets des systèmes antisalissure ainsi la surveillance de ces effets.

Il prévoit que chaque partie favorise l'accès des autres Parties aux renseignements pertinents.

La Convention, dans son article 9, engage les Parties à communiquer à l'OMI la liste des personnes ou des organismes chargés du contrôle des systèmes antisalissure ainsi que les informations sur les systèmes ayant obtenu un agrément.

D. LE DISPOSITIF DE SURVEILLANCE

Les articles 10 à 13 de la Convention et son annexe IV sont relatifs à l'application de la Convention.

L'article 10 prévoit que les navires des Parties font l'objet de visites et sont dotés d'un certificat.

L'article 11 définit les règles d'inspection des navires et de recherche des infractions, selon qu'il existe ou non une présomption d'infraction à la Convention. Dans le cas général, l'inspection se limite à la vérification du certificat international du système antisalissure et, éventuellement à un échantillonnage du système antisalissure du navire. S'il existe de bonnes raisons de penser qu'un navire enfreint la Convention, une inspection approfondie peut être réalisée.

Si une infraction est constatée, la Partie qui procède à l'inspection peut adresser un avertissement au navire, le retenir, le renvoyer de ses ports ou ne pas l'y admettre.

La Convention prévoit également qu'une enquête puisse être menée par une Partie à la demande d'une autre Partie.

Selon les règles du droit international de la mer, toute violation de la Convention est sanctionnée par la législation de l'Etat dont relève le navire en cause, les Parties s'engageant à sanctionner ces violations avec une rigueur « de nature à décourager les violations de la présente convention ». L'article 15 précise qu'aucune disposition de la Convention ne porte atteinte aux droits et obligations qu'a tout Etat en vertu des règles de droit international coutumier énoncées dans la Convention des Nations-unies sur le droit de la mer.

Comme c'est l'usage pour ce type de convention, le texte prévoit que les mesures de contrôle ne doivent pas retarder un navire ou le retenir indûment ; un droit à réparation pour les pertes ou dommages subis est prévu par l'article 13.

E. LES SYSTÈMES ANTISALISSURE DE REMPLACEMENT

L'engagement à promouvoir le développement continu de systèmes antisalissures qui soient efficaces et sans danger pour l'environnement figure au nombre des obligations générales des parties, définies par l'article 1^{er} de la Convention

Parmi les solutions de remplacement aux composés à base d'étain, figurent des revêtements à base de cuivre et des systèmes à base de silicium qui ne visent plus à détruire les organismes marins mais à les empêcher d'adhérer à la coque en rendant sa surface glissante.

Les progrès des systèmes de nettoyage permettent également d'éviter le passage des navires en cale sèche en privilégiant des procédés immergés. Des dispositifs à ultrasons ou à électrolyse peuvent également être utilisés pour débarrasser les navires des salissures.

III. LA CONVENTION DE L'OMI ET LE DROIT EXISTANT

L'application de la Convention sur les systèmes antisalissure nuisibles ne devrait pas nécessiter de modifications importantes du droit interne, ses prescriptions ayant été pour la plupart mises en œuvre à l'échelon communautaire.

A. LE DROIT COMMUNAUTAIRE

La directive 2002/62/CE, transposée par le décret 2003-879 du 8 septembre 2003, interdit la mise sur le marché et l'utilisation de composants dérivés de l'étain dans les systèmes antisalissures des navires, quelle que soit leur longueur.

Le règlement 782/2003 du 14 avril 2003 complète les stipulations de la Convention et en préserve le calendrier d'application en interdisant l'application des biocides composés de dérivés de l'étain sur les navires à compter du 10 mai 2003 et en étendant cette interdiction aux navires de plus de 24 mètres n'effectuant pas de voyages internationaux.

A partir du 1^{er} janvier 2008, la présence de dérivés de l'étain dans les systèmes antisalissure est proscrite sur la coque des navires battant pavillon des Etats membres de l'Union européenne. Cette mesure sera applicable aux navires battant pavillon d'un Etat tiers à compter de la date d'entrée en vigueur de la Convention. Tous les navires ne remplissant pas cette condition devront subir un décapage ou être enduits d'un revêtement isolant les substances interdites du contact de l'eau de mer.

B. LE DROIT INTERNE

D'après l'étude d'impact associée au projet de loi, les modifications du droit interne rendues nécessaires par la Convention sont limitées à l'application de son article 12, relatif aux sanctions des violations de la Convention.

Les pouvoirs des inspecteurs de la sécurité des navires, définis par la loi n°83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution, devront être étendus à la vérification de la Convention . De même, le code des ports maritimes devra être complété pour ajouter aux mesures susceptibles d'être prises à l'encontre d'un navire, la possibilité d'expulsion d'un port.

CONCLUSION

La Convention sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires a été ouverte à la signature du 1^{er} février 2002 au 31 décembre 2002 et a été ensuite ouverte à l'adhésion.

Elle entrera en vigueur douze mois après sa ratification par vingt-cinq Etats représentant au moins 25 % du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce.

A la date d'examen de ce rapport, la Convention avait été ratifiée par 16 Etats, représentant 17,27 % de la flotte mondiale.

Ses stipulations ayant été mises en œuvre par anticipation au niveau national et dans l'Union européenne, son entrée en vigueur devrait permettre de rétablir les conditions d'une concurrence plus équilibrée pour les armateurs et les chantiers navals européens, au profit d'un environnement marin mieux préservé.

EXAMEN EN COMMISSION

La commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées a examiné le présent rapport lors de sa séance du 5 avril 2006.

A la suite de l'exposé du rapporteur, Mme Maryse Bergé-Lavigne a souhaité savoir si la convention s'appliquait aux bateaux de plaisance.

M. Louis Le Pensec, rapporteur, a précisé que le texte s'appliquait à tous les types de navire et que les plaisanciers en étaient pleinement informés. Depuis le début des années 1980, les acteurs économiques du monde de la mer ont anticipé sur l'adoption de dispositions contraignantes. Il a estimé que l'entrée en vigueur de la convention susciterait davantage de changements dans les Etats tiers. La lutte contre les navires ne respectant pas des normes minimales progresse, sous l'influence des règles communautaires. Il a précisé que le procès « Erika » serait l'occasion de faire le point et a considéré que l'arsenal juridique national était opérationnel, ce dont l'activité du tribunal maritime de Brest, qui a reçu une compétence spécifique avec celui du Havre, peut témoigner.

PROJET DE LOI

(Texte proposé par le Gouvernement)

Article unique

Est autorisée l'adhésion à la convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (ensemble quatre annexes et deux appendices), adoptée à Londres le 5 octobre 2001 et dont le texte est annexé à la présente loi.¹

¹ Voir le texte annexé au document Sénat n° 156 (2005 - 2006)

ANNEXE I ETUDE D'IMPACT¹

FICHE D'ÉVALUATION JURIDIQUE

Impact administratif et juridique

La convention n'a pas d'impact administratif notable puisqu'elle s'insère dans un cadre existant.

L'Union européenne a mis en place un dispositif juridique fortement inspiré de la convention AFS pour limiter l'utilisation des composés organostanniques. La plupart des règles prévues par la convention sont en vigueur depuis le 10 mai 2003 en vertu de textes communautaires et nationaux.

Mise sur le marché de composés organostanniques

La Commission européenne a adopté la directive 2002/62/CE modifiant la directive 76/769/CEE afin d'interdire la mise sur le marché et l'utilisation de composants organostanniques dans « les préparations faisant fonction de biocides pour empêcher la salissure par micro-organismes, plantes ou animaux sur tous les navires, quelle que soit leur longueur ».

La transposition de cette directive a été effectuée par le décret n° 2003-879 du 8 septembre 2003 relatif aux paraffines chlorées à chaîne courte et aux composés organostanniques, modifiant le décret n° 92-1074 du 2 octobre 1992 relatif à la mise sur le marché, à l'utilisation et à l'élimination de certaines substances et préparations dangereuses.

Les articles L521-1, L521-6 et L521-21 du code de l'environnement prévoient les dispositions permettant de sanctionner les infractions à ce décret.

Application de composés organostanniques comme biocides dans les systèmes antisalissure sur les coques de navires

Le règlement 782/2003 du Parlement européen et du Conseil du 14 avril 2003 interdisant les composés organostanniques sur les navires rend applicable dans les Etats de l'Union européenne depuis le 10 mai 2003 les principales dispositions de la convention AFS et étend son champ d'application aux navires de plus de 24 m n'effectuant pas de voyages internationaux.

¹ Texte transmis par le Gouvernement pour l'information des parlementaires.

Conséquences sur le droit interne

L'article 12 de la Convention précise que toute violation dans le ressort de la juridiction d'une Partie est interdite et sanctionnée par la législation de cette Partie.

Dans le cadre du contrôle par l'Etat du port, le règlement n° 782/2003 indique dans son article 7, concernant les inspections et la recherche des infractions, que « *les Etats membres s'inspirent des dispositions de l'article 11 de la convention AFS* ». Ce dernier article stipule dans son paragraphe 3 que « *S'il est constaté que le navire enfreint la présente Convention, la Partie qui procède à l'inspection peut prendre des mesures pour adresser un avertissement au navire, le retenir, le renvoyer de ses ports ou ne pas l'y admettre.* »

Il sera nécessaire de compléter la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution et le règlement annexé, division 150, à l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires, afin de donner compétence aux inspecteurs de la sécurité des navires agissant au titre du contrôle par l'Etat du port pour vérifier la bonne application de la convention AFS par les navires étrangers en escale dans les ports français. A ce titre, les inspecteurs de la sécurité des navires pourront inspecter les navires et le cas échéant retenir ceux qui ne sont pas conformes à la convention.

Le refus d'admission dans un port pour des motifs de préservation de l'environnement est d'ores et déjà prévu par le code des ports maritimes à l'article 3 du règlement général de police des ports maritimes de commerce et de pêche, annexé à l'article R.351-1 du code. Pour permettre la pleine mise en œuvre des dispositions de la convention, cette faculté devra être étendue à l'expulsion des navires du port.

Impact sur l'environnement

A partir du 1^{er} janvier 2008 ou de la date d'entrée en vigueur de la convention si elle est ultérieure, tous les navires, quel que soit leur pavillon, devront subir un décapage au jet de sable ou devront être enduits d'un revêtement isolant les composés organostanniques de l'eau de mer. Cette mesure sera obligatoire à compter du 1^{er} janvier 2008 pour les navires battant pavillon des Etats membres de l'Union européenne dans le cadre du règlement n° 782/2003.

La convention AFS prévoit un mécanisme permettant d'aller au-delà de l'interdiction des seuls composés organostanniques. L'utilisation de tout autre système antisalissure ayant des effets nuisibles sur l'homme et l'environnement pourra ainsi être interdite dans le cadre de la convention, au contraire du règlement 782/2003 qui se limite aux composés organostanniques. Néanmoins, l'Union européenne a déjà interdit l'usage d'autres substances et

préparations dangereuses (directive 76/769 modifiée et transposée en droit français par le décret du 2 octobre 1992 précité).

Ainsi, l'entrée en vigueur de la convention AFS, qui limite les systèmes antisalissure utilisant des composés organostanniques, permettra de généraliser son application au niveau mondial et améliorera la qualité des eaux littorales françaises. Elle aura donc une incidence favorable directe sur la protection du milieu marin.

Impact social, économique et financier

Activité économique

Les gouvernements se sont dit prêts, lors de l'adoption de la convention AFS, à cesser l'application de composés organostanniques nuisibles sur les navires à partir du 1^{er} janvier 2003, et ont donc demandé aux secteurs d'activité concernés de prendre des mesures spécifiques dans leurs domaines de compétence respectifs. Les secteurs ont été instamment priés de s'abstenir de commercialiser, de vendre et d'appliquer des composés organostanniques à compter de cette date.

De son côté, la chambre internationale de la marine marchande (ICS) a dès 2001 vivement engagé les armateurs à considérer que les dates prévues par la convention AFS seraient universellement adoptées, même si la convention AFS n'était pas entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2003. Les systèmes antisalissure restant efficaces 5 ans en moyenne, il n'est pas rationnel d'un point de vue économique d'appliquer un revêtement nuisible sachant qu'à partir du 1^{er} janvier 2008 ce revêtement devra être retiré ou neutralisé.

Informés très tôt de l'interdiction des produits et sans attendre la convention de l'OMI, les fabricants de systèmes antisalissure ont travaillé depuis plusieurs années sur des solutions alternatives aux peintures contenant des composés organostanniques nuisibles.

Les désavantages concurrentiels qu'entraîne la réglementation européenne depuis le 10 mai 2003 pour les armateurs et les chantiers navals européens favorisent les acteurs des Etats tiers. En interdisant définitivement au niveau mondial les peintures à base d'étain et en offrant un marché plus large aux fabricants de systèmes antisalissure, l'entrée en vigueur de la convention devrait permettre une atténuation de ces désavantages.

Emploi

L'interdiction d'utiliser les peintures antisalissure au TBT ayant déjà été prise en France en 2003, l'adhésion à la convention n'aura pas d'impact en France sur le plan économique. La filière ayant anticipé les conséquences de l'interdiction des composés organostanniques dans ces peintures, l'adhésion à la convention ne devrait pas avoir d'impact sur l'emploi.

Dans le cadre du droit communautaire, pendant une période transitoire débutant le 1^{er} janvier 2003 s'achevant à la date d'entrée en vigueur de la convention AFS, l'interdiction d'appliquer ou réappliquer des composés organostanniques nuisibles ne concerne que les navires battant le pavillon d'un Etat membre, ainsi que les navires qui sont immatriculés dans la Communauté après le 1^{er} juillet 2003.

Les Etats comme la France qui ont interdit l'utilisation du TBT sur leurs navires, ont intérêt sur les plans écologique et économique à une entrée en vigueur de la convention AFS le plus tôt possible, afin d'assurer une plus grande protection du milieu marin et de garantir l'uniformité des règles du jeu concurrentiel au niveau mondial.

**ANNEXE II -
ÉTAT DES RATIFICATIONS**

Antigua et Barbuda

Bulgarie

Chypre

Danemark

Grèce

Japon

Lettonie

Luxembourg

Nigeria

Norvège

Pologne

Roumanie

Saint-Christophe et Niévès

Espagne

Suède

Tuvalu