

ASSEMBLÉE NATIONALE

16 mai 2006

EAU ET MILIEUX AQUATIQUES - (n° 2276)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° 1245 Rect.

présenté par
M. Flajolet-----
ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 19 BIS, insérer l'article suivant :**

Après l'article L. 218-81 du code de l'environnement, il est inséré une section 8 intitulée :

« Dispositions relatives au contrôle et à la gestion des eaux de ballast et des sédiments des navires »

et comprenant cinq articles ainsi rédigés :

« *Art. L. 218-82.* – Les dispositions de la présente section ont pour objectif de prévenir, réduire et finalement éliminer le déplacement d'organismes aquatiques nuisibles et pathogènes au moyen du contrôle et de la gestion des eaux de ballast et des sédiments des navires.

« *Art. L. 218-83.* – Les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 unités du système universel de mesure pénétrant dans les eaux territoriales ou intérieures françaises, sont tenus, lorsqu'ils proviennent d'une zone extérieure à la zone de cabotage international ou d'une zone désignée expressément par l'autorité administrative compétente,

« – soit d'attester au moyen des documents de bord qu'ils ont effectué un échange de plus de 95 % de leurs eaux de ballast dans les eaux internationales, ou qu'ils ont procédé à la neutralisation biologique des eaux de ballast et des sédiments produits au moyen d'équipements embarqués agréés par l'autorité administrative compétente au vu notamment de leur efficacité technique et environnementale,

« – soit d'attester que les caractéristiques du navire et les conditions de l'escale ne les conduiront pas à déballaster à l'intérieur des eaux territoriales ou intérieures françaises.

« Les conditions d'application du présent article, et notamment les autorités administratives compétentes, sont précisées par décret.

- Amendement mis en distribution -

« *Art. L. 218-84.* – Le fait pour le capitaine d'un navire de ne pas respecter les obligations prévues à l'article L. 218-83 ou de produire une fausse attestation est puni d'une amende de 300 000 euros.

« *Art. L. 218-85.* – Le tribunal compétent peut, compte tenu des circonstances de fait et notamment des conditions de travail de l'intéressé, décider que le paiement des amendes prononcées à l'encontre du capitaine ou du responsable à bord, en vertu de l'article L. 218-84, est en totalité ou en partie, à la charge de l'exploitant ou du propriétaire.

« Le tribunal ne peut user de la faculté prévue à l'alinéa précédent que si le propriétaire ou l'exploitant a été cité à comparaître à l'audience.

« *Art. L. 218-86.* – Les dispositions des articles L. 218-83 à L. 218-85 ne s'appliquent pas :

« – aux navires en situation de difficulté ou d'avarie susceptible de porter atteinte à la sécurité du navire, à celle de l'équipage ou des personnes embarquées et à la protection du milieu marin ou en situation d'urgence mettant en danger les personnes ou subissant un péril de la mer ;

« – aux navires de guerre et autres navires appartenant à l'État ou à un État étranger ou exploités par l'État ou un État étranger et affectés exclusivement à un service non commercial. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

La question des eaux de ballast concerne l'impact sur l'environnement des capacités d'eau de mer recyclées et vidées au gré des nécessités et permettant de gérer la stabilité ou l'assiette d'un navire.

La Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments de navires a été adoptée à l'OMI (organisation maritime internationale) le 13 février 2004 et entrera en vigueur 12 mois après la 30^{ème} ratification. Actuellement six États l'ont ratifiée.

La convention prévoit d'imposer les règles suivantes :

- le traitement des eaux de ballast (applicable entre 2014 et 2016) ;
- à défaut, le renouvellement à 95 % des eaux de ballast avant l'entrée au port ;
- les installations portuaires pour le traitement des sédiments, dans les terminaux désignés par chaque État partie ;
- la tenue par le navire d'un registre des eaux de ballast ;
- la délivrance d'un certificat par l'État du pavillon et un contrôle par l'État du port.

Cependant, les conditions d'entrée en vigueur de la convention, difficiles à réunir, pourraient rendre assez lointaines les obligations qu'elle crée, sauf à ce que l'Europe crée des obligations contraignantes auparavant. Plusieurs pays ont déjà mis en place des mesures destinées à limiter les effets sur l'environnement marin des eaux de ballast en réglementant leur vidange.

Aussi, bien que privilégiant une approche multilatérale ou au moins communautaire, en particulier par crainte de détournements de trafics au détriment des ports français, il est proposé de prendre dès à présent des mesures visant les eaux de ballast à partir des dispositions prévues dans la

- Amendement mis en distribution -

convention internationale afin de protéger nos côtes et au regard des inquiétudes exprimées par le secteur conchylicole.

Sur un certain nombre de points, le projet d'amendement anticipe les solutions de la convention.

Ce projet s'inscrit dans le cadre de la stratégie nationale de la biodiversité. Par ailleurs, il convient de favoriser l'entrée en vigueur la plus précoce de normes internationales telle que l'adhésion à la convention relative aux eaux de ballast.