



# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DOUZIÈME LÉGISLATURE

---

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 13 décembre 2006.

## RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES SUR LE PROJET DE LOI, adopté par le Sénat, *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. JEAN-CLAUDE GUIBAL,

Député

---

---

**Voir les numéros :**

*Sénat* : **156, 297** et T.A. **95** (2005-2006)

*Assemblée nationale* : **3086**



## SOMMAIRE

	Pages
<b>INTRODUCTION</b> .....	5
<b>I – LES SYSTÈMES ANTISALISSURE À BASE DE TRIBUTYLÉTAIN : UNE IMPORTANCE ÉCONOMIQUE MAIS DES EFFETS NUISIBLES SUR L'ENVIRONNEMENT</b> .....	7
A - DE L'IMPORTANCE ÉCONOMIQUE DES SYSTÈMES ANTISALISSURE.....	7
B - DES EFFETS NUISIBLES DU TRIBUTYLÉTAIN SUR L'ENVIRONNEMENT.....	8
C - DES SOLUTIONS DE REMPLACEMENT EXISTENT .....	9
<b>II – UN INSTRUMENT JURIDIQUEMENT CONTRAIGNANT ET DE PORTÉE MONDIALE S'IMPOSE</b> .....	11
A – DES MESURES INTÉRIMAIRES ONT ÉTÉ PRISES PAR UN CERTAIN NOMBRE DE PAYS.....	11
B - L'UNION EUROPÉENNE A ÉLABORÉ SA PROPRE RÉGLEMENTATION .....	11
C – L'HEURE EST VENUE D'APPLIQUER DES MESURES INTERNATIONALES AYANT FORCE OBLIGATOIRE .....	12
<b>III – C'EST CHOSE FAITE AVEC LA PRÉSENTE CONVENTION</b> .....	13
A – LE CHAMP D'APPLICATION EST LARGE .....	13
B – DES INTERDICTIONS SONT POSÉES AU NIVEAU MONDIAL.....	13
C – UN RÉGIME DE SANCTIONS EST MIS EN PLACE.....	14
D – LES ARTICLES TRADITIONNELS N'APPELLENT AUCUN COMMENTAIRE PARTICULIER .....	16
<b>CONCLUSION</b> .....	17
<b>EXAMEN EN COMMISSION</b> .....	19



Mesdames, Messieurs,

Le 5 octobre 2001, une convention relative au contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires était adoptée à Londres dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Communément appelé convention AFS pour Antifouling system, cet instrument juridique vise à garantir l'interdiction à l'échelle mondiale de l'utilisation des composés organostanniques (contenant de l'étain) agissant en tant que biocides <sup>(1)</sup> dans les systèmes antisalissure pour navires au 1<sup>er</sup> janvier 2003 et l'interdiction totale de la présence de composés organostanniques agissant en tant que biocides dans les systèmes antisalissure pour navires au 1<sup>er</sup> janvier 2008.

---

(1) *Se dit d'un produit qui détruit les microorganismes.*



## I – LES SYSTÈMES ANTISALISSURE À BASE DE TRIBUTYLÉTAIN : UNE IMPORTANCE ÉCONOMIQUE MAIS DES EFFETS NUISIBLES SUR L'ENVIRONNEMENT

### A - De l'importance économique des systèmes antisalissure

Les navires se déplacent plus rapidement dans l'eau et consomment moins de combustible lorsque leurs coques sont propres et lisses, c'est-à-dire lorsqu'elles ne sont pas recouvertes de salissures, qui sont une couche non désirée de matière biologique vivante comme les anatifes (sorte de crustacé), les algues ou les mollusques.

Selon le Conseil européen des fédérations de l'industrie chimique (CEFIC), le fond d'un navire qui n'est pas protégé par un système antisalissure peut, après moins de six mois passés en mer, être recouvert de 150 kg de salissures par mètre carré. Pour un superpétrolier dont la surface immergée atteint 40 000 mètres carrés, cela représente 6 000 tonnes de salissures. Une petite quantité de salissure peut, à elle seule, provoquer une augmentation de la consommation de combustible pouvant aller jusqu'à 40 %, voire même 50 %, en raison de l'augmentation de la résistance au mouvement.

Un navire propre peut donc naviguer plus vite en consommant moins d'énergie. Et un système antisalissure efficace peut faire économiser de l'argent à un propriétaire de navire de diverses manières :

- économies directes de combustible en faisant en sorte que la coque ne soit pas recouverte d'organismes salissants ;
- allongement de l'intervalle entre les passages en cale sèche, lorsque le système antisalissure peut être utilisé plusieurs années durant ;
- disponibilité accrue du navire qui n'a ainsi pas besoin de passer autant de temps en cale sèche.

Si, pour enrayer ce phénomène, au début du XXème siècle on enduisait la coque des navires de résine ou de poix, les peintures antisalissure autopolissantes <sup>(1)</sup> à base de tributylétain sont apparues dans les années soixante-dix et ont immédiatement été plébiscitées par l'industrie des transports maritimes. L'eau de mer hydrolyse le liant à copolymères, libérant lentement et à un taux contrôlé le biocide du tributylétain et la résine à copolymères. La peinture se

---

(1) Les composés organostanniques sont liés chimiquement à la base polymérique.

désintègre couche par couche en exposant continuellement une nouvelle couche qui se trouve à son tour au contact de l'eau de mer. Le taux de libération des biocides (taux de lixiviation <sup>(1)</sup>) est plus ou moins constant. Les navires peuvent ainsi ne passer en cale sèche pour faire repeindre leur coque que tous les cinq ans.

## **B - Des effets nuisibles du tributylétain sur l'environnement**

Ce composé est un algicide, un fongicide, un insecticide et un miticide à large spectre. Il est toxique pour les êtres humains. Le principal problème du tributylétain en tant que biocide est sa persistance dans le milieu marin. Il peut être décomposé dans l'eau sous l'effet de la lumière (photolyse) et des micro-organismes (biodégradation) et produire du di- et du monobutylétain qui sont moins toxiques. Lorsqu'il est accumulé dans les sédiments, en l'absence totale d'oxygène, sa demi-vie peut être de plusieurs années. Ainsi, les eaux au fond desquelles reposent de fortes quantités de sédiments, telles que celles des ports et des estuaires, risquent d'être contaminées pendant plusieurs années.

Avec la généralisation de ce composé dans les peintures antisalissure, les scientifiques ont découvert des concentrations de plus en plus fortes du tributylétain dans les zones fréquentées par les bateaux et navires comme les ports de plaisance par exemple. Cette contamination fut d'abord considérée comme un problème moins grave en haute mer et dans les eaux océaniques jusqu'à ce que des études mettent ensuite en évidence l'accumulation de ce produit chez les poissons et mammifères. Les premiers indices de contamination furent décelés chez les huîtres. Dans les années soixante-dix, un lien fut établi entre la contamination par le tributylétain qui s'échappait des bateaux et les phénomènes constatés dans le Bassin d'Arcachon, à savoir un taux de mortalité des larves d'huîtres et des déformations de la coquille des huîtres adultes si marquées que leur commercialisation était rendue impossible. A cette époque, le secteur commercial de la conchyliculture en fut fortement victime.

Au sud-ouest de l'Angleterre, un lien fut établi dans les années quatre-vingt entre l'intoxication par le tributylétain et le déclin de la population de buccins (bulots). L'intoxication se manifestait chez les femelles par l'apparition d'une affection dénommée imposex : des organes sexuels masculins se développaient chez les femelles qui pouvaient devenir stériles. Dans les années quatre-vingt, de fortes concentrations de tributylétain furent signalées dans les zones côtières de nombreuses parties du globe dont la côte Atlantique française, la mer Méditerranée, Bahreïn, la mer du Nord au large des côtes du Royaume-Uni, le Canada, les Etats-Unis, la Nouvelle-Zélande et l'Australie. Outre la malformation de la coquille des huîtres de mer, des cas d'imposex parmi 72 espèces marines et

---

(1) Opération qui consiste à faire passer lentement un solvant à travers une couche d'un produit en poudre pour en extraire un ou plusieurs constituants solubles (parfums et alcaloïdes dans des substances organiques, or et cuivre dans des minerais) – Le Petit Larousse.



la résistance à l'infection de poissons plats, des traces de tributylétain ont été trouvées chez les baleines, les dauphins et les membres de la famille des phoques aux Etats-Unis, en Asie du Sud-Est, dans la mer Adriatique et dans la mer Noire. Le tributylétain est absorbé via la chaîne alimentaire.

### **C - Des solutions de remplacement existent**

Il existe déjà des produits de remplacement des composés organostanniques. Plusieurs sociétés vendent des systèmes antisalissure qui ne contiennent pas ce composé. Ils peuvent être composés de matrices solubles dans l'eau de mer constituées d'ingrédients biologiquement actifs dépourvus d'étain. Les biocides sont dispersés et contenus dans la matrice à laquelle ils n'adhèrent pas forcément. A la surface de séparation entre l'eau de mer et la peinture, le biocide se libère par lixiviation à un rythme contrôlé, la matrice se dissout en exposant une nouvelle couche de biocide et en permettant ainsi d'obtenir des performances prévisibles, selon le CEFIC.

Les revêtements à base de cuivre et les systèmes à base de silicium rendent la surface du navire glissante de sorte que les organismes marins sont aisément emportés par l'eau au fur et à mesure de la progression du navire. Avec les systèmes de nettoyage immergés, les navires n'ont plus besoin de passer en cale sèche pour débarrasser leur coque des organismes marins.

Des dispositifs à ultrasons ou électrolytiques peuvent également être utilisés pour débarrasser le navire des salissures.

En tous les cas, il faut veiller à éviter qu'une substance nuisible soit remplacée par une autre.



## **II – UN INSTRUMENT JURIDIQUEMENT CONTRAIGNANT ET DE PORTÉE MONDIALE S’IMPOSE**

### **A – Des mesures intérimaires ont été prises par un certain nombre de pays**

Un certain nombre de pays ont réagi en prenant des mesures intérimaires visant, dans un premier temps, à limiter l’utilisation du tributylétain dans la peinture destinée aux navires de faibles dimensions, voire à l’interdire.

En France, depuis 1982, tous les revêtements antisalissure à base d’organostanniques sont interdits pour les navires dont les dimensions sont inférieures à 25 mètres ; sont toutefois exemptés les structures en aluminium. L’utilisation de peintures à base de tributylétain a été également proscrite au Royaume-Uni dès 1987, aux Etats-Unis en 1988, en Nouvelle-Zélande en 1988, en Australie en 1989, en Norvège en 1989. Le Japon interdit la production de ce type de peinture depuis 1997.

### **B - L’Union européenne a élaboré sa propre réglementation**

L’Union européenne a été la première à se doter d’un instrument juridique visant à limiter l’utilisation des 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 la 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.

Par ailleurs, le règlement 782/2003 du Parlement européen et du Conseil du 14 avril 2003 interdisant les composés organostanniques sur les navires rend applicables dans les Etats de l’Union européenne depuis le 10 mai 2003 les principales dispositions de la présente convention et étend son champ d’application aux navires de plus de 24 mètres n’effectuant pas de voyages internationaux.

On peut également rappeler qu'avec la directive 89/677/CE du Conseil du 21 décembre 1989, la Communauté européenne a décidé d'interdire sur son territoire les composés organostanniques destinés à être utilisés dans les préparations faisant fonction de biocides pour empêcher la salissure par micro-organismes, plantes ou animaux sur la coque des navires de moins de 25 mètres.

Enfin, on peut signaler qu'en 1992, la conférence des Nations unies sur l'environnement et le développement (programme « action 21 », chapitre 17 de la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement durable) a demandé aux Etats de prendre des mesures pour réduire la pollution causée par les organismes organostanniques présents dans les peintures antisalissure.

### **C – L'heure est venue d'appliquer des mesures internationales ayant force obligatoire**

Malgré les mesures précitées, des problèmes subsistent. Si l'on a constaté une réduction des concentrations de tributylétain dans l'eau sur la côte Atlantique, ce n'est pas le cas pour la côte méditerranéenne. S'agissant des sédiments, il semblerait que la situation s'améliore même si de fortes concentrations de tributylétain subsistent à la surface dans le Bassin d'Arcachon. Pour ce qui est des organismes, une réduction des concentrations d'organostanniques et des malformations de la coquille chez les huîtres du Pacifique a été constatée, mais certaines malformations de la coquille demeurent.

Par ailleurs, les différentes mesures prises par l'UE présentent certaines lacunes, que l'entrée en vigueur de la présente convention, en tant qu'instrument juridique international contraignant, permettra de combler :

- le règlement communautaire 782/2003 ne s'applique à ce jour qu'aux navires battant pavillon d'un Etat membre de l'Union européenne ;
- il limite aux composés organostanniques et ne concerne nullement l'utilisation de tout autre système antisalissure ayant des effets nuisibles sur l'homme et l'environnement,
- enfin il ne traite que du volet « recherche des infractions » en recommandant aux Etats membres de s'inspirer de l'article 11 de la convention AFS.

De plus, l'absence de mesures appliquées universellement tend à favoriser une région ou un marché quelconque et entraîne, notamment, une concurrence disproportionnée sur le marché des transports maritimes, de la construction et de la réparation de navires. En l'occurrence, les mesures unilatérales adoptées au sein de l'Union européenne peuvent conduire les exploitants à faire effectuer les passages en cale sèche dans des chantiers navals situés en dehors de l'UE, ce qui peut entraîner des pertes commerciales considérables et pourrait se solder par la fermeture de chantiers navals européens. Par ailleurs, le coût des produits de substitution au tributylétain utilisés par les navires battant pavillon d'un Etat membre de l'UE est plus élevé.

### **III – C’EST CHOSE FAITE AVEC LA PRÉSENTE CONVENTION**

#### **A – Le champ d’application est large**

En vertu de l’article 3, la convention AFS s’applique à tous les navires autorisés à battre le pavillon d’une Partie à la convention et à ceux qui, même sans battre son pavillon, sont exploités sous l’autorité d’une Partie, ainsi qu’aux navires qui entrent dans un port, un chantier naval ou un terminal au large d’une Partie contrairement au règlement communautaire précité. Elle est également applicable aux plates-formes fixes ou flottantes, aux unités flottantes de stockage (FSU) et aux unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO). Son entrée en vigueur aura donc pour effet de permettre au titre de l’Etat du port le contrôle de tous les navires faisant partie du champ d’application de la convention, indépendamment de leur pavillon.

Toutefois, ne sont pas concernés par ce texte les navires de guerre et les navires de guerre auxiliaires, de même que les autres navires appartenant à une Partie ou exploités par une Partie tant que celle-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales. En revanche, chaque Partie s’assure, en prenant des mesures appropriées qui ne compromettent pas les opérations ou la capacité opérationnelle des navires de ce type lui appartenant ou exploités par elle, que ceux-ci agissent d’une manière compatible avec la présente convention, pour autant que cela soit raisonnable dans la pratique.

#### **B – Des interdictions sont posées au niveau mondial**

Conformément à l’article 4 consacré aux mesures de contrôle des systèmes antisalissure, l’annexe I de la présente convention stipule qu’à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2003 les composés organostanniques agissant en tant que biocides dans les systèmes antisalissure ne devront plus être appliqués ou réappliqués sur les navires entrant dans le champ d’application de la présente convention.

L’annexe I stipule également qu’à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2008, ces mêmes composés ne devront plus être présents ni sur la coque ni sur les parties ou surfaces extérieures des navires entrant dans le champ d’application de la présente convention, à l’exception des plates-formes fixes et flottantes, des FSU et des FPSO qui ont été construites avant le 1<sup>er</sup> janvier 2003 et qui ne sont pas passées en cale sèche le 1<sup>er</sup> janvier 2003 ou après cette date. En outre, ces navires devront être enduits d’un revêtement qui forme une barrière empêchant ces composés de s’échapper des systèmes antisalissure sous-jacents non-conformes.

Concrètement, cela signifie qu'à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2008 ou de la date d'entrée en vigueur de la convention AFS 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.

S'agissant des déchets résultant de l'application ou de l'enlèvement d'un système antisalissure visé à l'annexe I, l'article 5 stipule que chaque Partie prend des mesures appropriées pour s'assurer qu'ils sont traités selon des méthodes sûres et écologiquement rationnelles afin de protéger la santé des hommes et l'environnement.

Si la présente convention fait référence aux composés organostanniques agissant en tant que biocides dans les systèmes antisalissure, un mécanisme est prévu pour aller au-delà de l'interdiction des seuls composés organostanniques. L'article 6 permet ainsi d'introduire des amendements à l'annexe I visant à éviter toute utilisation future éventuelle d'autres substances nuisibles à l'homme et à l'environnement dans les systèmes antisalissure, conformément au principe de précaution. La procédure en la matière est amplement détaillée à l'article 6, complété par les annexes II et III. Cette procédure fait notamment intervenir un « groupe technique » dont les modalités de constitution sont définies à l'article 7.

L'article 8 fait obligation aux Parties de prendre des mesures appropriées pour encourager et faciliter les travaux de recherche scientifique et technique sur les effets des systèmes antisalissure, ainsi que la surveillance de ces effets.

Aux termes de l'article 9, les Parties s'engagent à communiquer à l'OMI la liste des inspecteurs ou des organismes chargés du contrôle des systèmes antisalissure, ainsi que les renseignements concernant les systèmes antisalissure approuvés ou interdits.

### **C – Un régime de sanctions est mis en place**

Les articles 10 à 15 ont trait aux stipulations relatives au contrôle des systèmes antisalissure.

Aux termes de l'article 10 et conformément à l'annexe IV (règle 1 pour les visites et règles 2 à 5 pour la certification), les visites de contrôle des navires autorisés à battre pavillon d'une Partie ou exploités sous son autorité sont assurées par l'administration de chaque Partie ou un organisme reconnu par elle. De même, c'est l'administration qui délivre les certificats correspondants.

L'article 11 décrit la procédure d'inspection et de recherche des infractions sur les navires que les Parties peuvent mettre en œuvre. Cet article répertorie également les différentes mesures que les Parties peuvent prendre à l'encontre des navires lorsqu'une infraction a été constatée. Enfin, les Parties sont

encouragées à coopérer en matière de recherche des infractions et de mise en application de la présente convention : une Partie peut demander à une autre Partie de procéder à une enquête à propos d'un navire se trouvant dans une zone relevant de la juridiction de la seconde.

L'étude d'impact fournie en annexe au présent projet de loi précise qu'il sera nécessaire de compléter la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution, ainsi que 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.

Elle indique également que le refus d'admission dans un port pour des motifs de préservation de l'environnement, s'il est prévu au paragraphe 3 de l'article 11 de la convention AFS, est également d'ores et déjà prévu par le code des ports maritimes français 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.

La convention AFS, en son article 12, prévoit des procédures et des modalités de traitement et de sanction des infractions en cas de non observation de ses stipulations.

A cet égard, on peut signaler que le refus d'admission dans un port pour des motifs de préservation de l'environnement est d'ores et déjà prévu par le droit français, en l'occurrence 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 stipulations de la présente convention, il faudra néanmoins étendre cette faculté à l'expulsion des navires du port.

L'article 13 prévoit qu'un navire indûment retenu ou retardé à la suite des mesures prises dans le cadre des articles 11 et 12, c'est-à-dire dans le cadre d'une inspection, a droit à une réparation, stipulation habituelle en matière de droit maritime relatif à la prévention de la pollution -la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, dite Convention MARPOL 73/78, ratifiée par la France, comporte des stipulations strictement identiques dans son article 7-. Concrètement, au cas où un armateur estimerait avoir subi un préjudice dû à un retard provoqué par une inspection, il convient que ce dernier soit en mesure de justifier ce dommage ou ce préjudice, ainsi que d'en évaluer le montant, puis de communiquer à l'Etat concerné une demande de réparation, essentiellement pécuniaire. L'administration de l'Etat concerné instruit ensuite cette demande de réparation selon les procédures qui lui sont propres.

**D – Les articles traditionnels n'appellent aucun commentaire particulier**

Les articles 1<sup>er</sup> et 2 sont consacrés, respectivement, aux obligations générales imposables aux Parties et à la définition des termes employés.

L'article 14 prône un règlement pacifique des différends survenant entre les Parties et relatifs à l'interprétation ou à l'application de la présente convention.

L'article 15 rappelle que les stipulations de la présente convention ne portent pas atteinte aux droits et obligations qui incombent à tout Etat en vertu de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer.

Selon l'article 16, la présente convention peut faire l'objet de modifications ultérieures ; pour ce faire, deux possibilités sont offertes :

- les amendements peuvent être examinés et adoptés au sein de l'OMI, dans le cadre du Comité ;

- les amendements peuvent être examinés et adoptés au sein d'une conférence des Parties convoquée par l'OMI à la demande d'une Partie, appuyée par un tiers au moins des Parties.

Conformément à l'article 17, la présente convention a été ouverte à la signature de tout Etat, au siège de l'OMI, du 1<sup>er</sup> février 2002 au 31 décembre 2002. Depuis lors, elle reste ouverte à l'adhésion.

Aux termes de l'article 18, la présente convention entrera en vigueur douze mois après la date à laquelle au moins vingt-cinq Etats, dont les flottes marchandes représentent au total au moins 25 % du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, ont soit signé la convention sans réserve, soit déposé l'instrument requis de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion conformément à l'article 17.

Toute Partie peut dénoncer la présente convention selon les règles prévues à l'article 19.

Les articles 20 et 21 sont respectivement consacrés au depositaire de la présente convention –le Secrétaire général de l'OMI– et six langues dans lesquelles un exemplaire original a été établi.



## CONCLUSION

Dans l'attente de l'entrée en vigueur de la présente convention, c'est le droit communautaire (le règlement 782/2003) qui s'applique pendant une période transitoire débutant le 1<sup>er</sup> janvier 2003 et s'achevant à la date d'entrée en vigueur de la convention AFS : l'interdiction d'appliquer ou de réappliquer des composés organostanniques nuisibles n'est applicable dans les ports de l'Union européenne qu'aux navires battant pavillon d'un Etat membre ou exploités par lui. De même, les inspections ne peuvent être imposées qu'à ces bâtiments.

C'est pourquoi, les Etats comme la France qui ont interdit l'utilisation du tributylétain sur leurs navires ont intérêt sur les plans écologique et économique à une entrée en vigueur de la présente convention 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. En effet, tant que l'utilisation des peintures à base de composés organostanniques n'est pas proscrite au niveau international, les navires battant pavillon des Etats faisant appliquer les principes de la convention sont économiquement désavantagés.

Si la ratification par la France de la présente convention ne suffira pas à déclencher l'entrée en vigueur de celle-ci, elle la facilitera néanmoins dans la mesure où la ratification française est susceptible d'avoir un effet d'entraînement auprès des autres Etats membres de l'Union européenne essentiellement, comme l'Allemagne, le Royaume-Uni ou encore l'Italie. Le Secrétaire général de l'OMI a d'ailleurs adressé, en mars 2006, une relance aux Etats n'ayant pas encore procédé à la ratification de la convention AFS. Au 31 octobre 2006, seuls 17 Etats, représentant 17,43 % du tonnage brut de la flotte mondiale, avaient accompli leur devoir. La flotte française représentant environ 0,7 % de ce tonnage brut, la ratification par notre pays portera ces chiffres respectivement à 18 Etats, sur les 25 nécessaires, et 18,23 % du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, sur les 25 % nécessaires.

C'est pourquoi, au vu de ces observations, votre Rapporteur vous recommande l'adoption du présent projet de loi.



## EXAMEN EN COMMISSION

La Commission a examiné le présent projet de loi au cours de sa réunion du mercredi 13 décembre 2006.

Après l'exposé du Rapporteur, et suivant ses conclusions, *la Commission a adopté le projet de loi (n° 3086).*

\*

\* \*

La Commission vous demande donc d'*adopter*, dans les conditions prévues à l'article 128 du Règlement, le présent projet de loi.