

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil interdisant les composés organostanniques sur les navires

(2002/C 262 E/36)

COM(2002) 396 final — 2002/0149(COD)

(Présentée par la Commission le 12 juillet 2002)

EXPOSÉ DES MOTIFS

Introduction générale

Conformément aux objectifs stratégiques énoncés dans le Livre blanc de la Commission sur la politique des transports ⁽¹⁾, la présente proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil vise à réduire les effets néfastes sur l'environnement des peintures antisalissure qui sont utilisées sur les navires.

Les navires sont plus rapides et consomment moins de carburant lorsque leur coque est propre et lisse, exempte d'organismes salissants tels que barnacles, algues et mollusques. C'est la raison pour laquelle la coque des navires est revêtue d'un système antisalissure. Durant les années soixante, l'industrie chimique a mis au point des peintures antisalissure efficaces et d'un bon rapport qualité/prix à partir de composés métalliques, notamment du tributylétain (TBT) qui est un composé organique de l'étain. Dans les années soixante-dix, la coque de la plupart des navires de mer était enduite de peinture à base de TBT.

C'est vers la fin des années quatre-vingt que l'on a progressivement pris conscience des effets nuisibles des composés organostanniques sur l'environnement. Des études scientifiques ont montré que l'application de ces composés organostanniques, et en particulier du TBT, en tant que systèmes antisalissure sur les navires représentait un risque de toxicité non négligeable pour des organismes marins importants sur les plans écologique et économique ⁽²⁾.

Dès décembre 1989, la Communauté a décidé d'interdire la mise sur le marché sur son territoire des composés organostanniques destinés à être utilisés comme biocides pour empêcher la salissure de la coque des navires de longueur inférieure à 25 mètres ⁽³⁾. L'Organisation maritime internationale (OMI) a elle aussi reconnu ce risque et a recommandé aux gouvernements de prendre des mesures pour éliminer les peintures antisalissure contenant du TBT.

Sous la pression écologiste, l'idée d'une interdiction générale du TBT a progressivement gagné du terrain dans les années quatre-vingt-dix, et l'industrie chimique a commencé à mettre au point de nouveaux types de systèmes antisalissure.

En novembre 1999, l'Assemblée de l'OMI a préconisé d'interdire, au niveau mondial, l'application de composés organostanniques utilisés comme biocides dans les systèmes antisalissure sur les navires d'ici au 1^{er} janvier 2003, et a recommandé d'interdire totalement la présence de ces composés organostanniques sur les navires d'ici au 1^{er} janvier 2008 ⁽⁴⁾. À cet effet, l'OMI a décidé d'élaborer une convention juridiquement contraignante qui serait applicable dans le monde entier. Dans ces circonstances, la Communauté a jugé préférable d'attendre l'issue des délibérations au sein de l'OMI avant de décider d'étendre à tous les navires l'interdiction de mise sur le marché frappant le TBT ⁽⁵⁾.

Le 5 octobre 2001, à l'issue d'une conférence diplomatique de cinq jours, l'OMI a adopté une convention sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (Convention AFS).

⁽¹⁾ Dans ce Livre blanc [COM(2001) 370 du 12 septembre 2001], la Commission insiste, entre autres, sur le fait qu'un système de transport moderne doit être un système durable à la fois sur le plan économique, social et environnemental.

⁽²⁾ Les composés organostanniques se sont révélés toxiques et capables de perturber le système hormonal des organismes marins.

⁽³⁾ Directive 89/677/CEE du Conseil du 21 décembre 1989 portant huitième modification de la directive 76/769/CEE concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres relatives à la limitation de la mise sur le marché et de l'emploi de certaines substances et préparations dangereuses (JO L 398 du 30.12.1989, p. 24).

⁽⁴⁾ Résolution A. 895(21) de l'OMI, adoptée le 25 novembre 1999.

⁽⁵⁾ Directive 1999/51/CE de la Commission du 26 mai 1999 portant cinquième adaptation au progrès technique de l'annexe I de la directive 76/769/CEE du Conseil concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres relatives à la limitation de la mise sur le marché et de l'emploi de certaines substances et préparations dangereuses [étain, pentachlorophénol (PCP) et cadmium] (JO L 142 du 5.6.1999, p. 22).

Dans la perspective de cette conférence, les États membres et la Commission avaient étroitement coopéré en tenant dûment compte des orientations données par le Conseil ⁽¹⁾,

La nouvelle convention de l'OMI interdira les composés organostanniques nuisibles dans les peintures antisalissure utilisées sur les navires et instaurera un mécanisme qui permettra d'empêcher à l'avenir l'utilisation d'autres substances nuisibles dans les systèmes antisalissure.

La nouvelle convention est ouverte à la signature depuis le 1^{er} février 2002. Elle entrera en vigueur 12 mois après sa ratification par 25 États dont les flottes marchandes représentant 25 % du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce.

Les principales dispositions de cette convention sont résumées dans l'annexe A.

Parallèlement aux orientations données pour la négociation de la convention AFS, le Conseil a également enjoint à la Commission de prendre toutes les mesures supplémentaires qui s'avéreraient nécessaires pour faire respecter l'interdiction générale d'utilisation du TBT sur les navires dans la totalité des eaux communautaires aux dates prescrites dans la résolution A. 895(21) de l'OMI.

En prévision de la conférence diplomatique AFS, la Communauté avait fixé trois grands objectifs à atteindre dans le cadre de la nouvelle convention:

- Définition de dates fixes pour l'interdiction du TBT, afin de transmettre un message clair tant à l'industrie chimique qu'au secteur des transports maritimes,
- Intégration du «principe de précaution» (au sens de «étant donné le manque de preuves scientifiques suffisante») dans les articles de la convention,
- Adoption d'un mécanisme d'entrée en vigueur approprié ⁽²⁾.

Après analyse des résultats de la conférence diplomatique et compte tenu notamment de ces 3 objectifs principaux, le Conseil ⁽³⁾ et la Commission se sont réjouis des résultats obtenus au niveau de l'OMI.

Pour donner suite à cette conférence AFS, la principale action requise et souhaitée de la part des États membres est bien entendu la signature et la ratification de la convention AFS dans les meilleurs délais.

Eu égard à la requête du Conseil évoquée plus haut, la Commission estime que des mesures supplémentaires sont nécessaires afin de:

- placer les États membres dans les meilleures conditions possible pour les inciter à ratifier la convention AFS et éliminer tous les obstacles susceptibles d'empêcher une ratification rapide, et permettre ainsi à la convention d'entrer en vigueur le plus tôt possible,
- garantir, au niveau de la Communauté, la réalisation du principal objectif de la convention AFS, à savoir l'interdiction d'application des composés organostanniques sur les navires d'ici au 1^{er} janvier 2003 et l'interdiction totale de ces composés sur les navires d'ici au 1^{er} janvier 2008.

En conséquence, la Commission:

- recommande aux États membres de signer et ratifier la convention AFS dans les meilleurs délais,
- adoptera la directive ... de la Commission portant neuvième adaptation au progrès technique de l'annexe I de la directive 76/769/CEE du Conseil concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres relatives à la limitation de la mise sur le marché et de l'emploi de certaines substances et préparations dangereuses (composés organostanniques),

⁽¹⁾ Conclusions du Conseil du 12 février 2001 sur les négociations finales de la convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires.

⁽²⁾ Les conditions d'entrée en vigueur fixées dans la Convention Marpol (15 États représentant au moins 50 % du tonnage mondial) n'ont pas été jugées appropriées. La pratique a montré que dans de telles conditions, la convention pourrait ne pas entrer en vigueur avant au moins 6 ans.

⁽³⁾ Comme l'a rapporté la Présidence belge, le Conseil Environnement du 21 octobre 2001 a pris note des résultats positifs de la Conférence AFS.

- propose au Parlement européen et au Conseil d'adopter avant la fin de l'année 2002 le présent règlement interdisant l'application de composés organostanniques agissant comme biocides dans les systèmes antisalissure sur les navires battant le pavillon d'un État membre à partir du 1^{er} janvier 2003, et interdisant d'une manière générale les composés organostanniques actifs sur les navires entrant dans un port communautaire ou en sortant à partir du 1^{er} janvier 2008, indépendamment de l'entrée en vigueur de la convention.

Il convient d'insister sur le fait que la Commission, en proposant le présent règlement, n'a pas l'intention de reproduire la convention AFS qui va bien au-delà d'une simple interdiction des composés organostanniques.

La convention AFS interdit l'utilisation de tous les composés organostanniques nuisibles dans les peintures antisalissure utilisées sur les navires. Aujourd'hui, cette interdiction est limitée aux composés organostanniques, mais la convention prévoit un mécanisme permettant d'éviter toute utilisation future éventuelle d'autres substances nuisibles dans les systèmes antisalissure, conformément au principe de précaution. Dès que la convention sera entrée en vigueur, l'utilisation future éventuelle de tout autre système antisalissure nuisible sera d'ores et déjà interdite.

La ligne de conduite suivie par la Commission est dictée par la résolution n^o 1 de la conférence internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (¹).

Dans cette résolution, la conférence reconnaît, malgré l'approche dynamique adoptée pour interdire l'application des composés organostanniques, que le laps de temps disponible jusqu'au 1^{er} janvier 2003 ne sera peut-être pas suffisant pour permettre l'entrée en vigueur de la convention à cette date. Souhaitant que les composés organostanniques cessent effectivement d'être appliqués sur les navires à compter du 1^{er} janvier 2003, la conférence a demandé aux États membres de l'OMI d'accepter d'urgence les dispositions de la convention. Parallèlement, les secteurs concernés ont été instamment priés de s'abstenir de commercialiser, de vendre et d'appliquer des composés organostanniques à compter de cette date.

Nécessité d'un règlement

- Dans la mesure où la Communauté n'est pas partie contractante à la convention AFS, la ratification de celle-ci est laissée à l'entière discrétion des États membres. On sait par expérience qu'une ratification est un processus complexe et qu'il n'est pas toujours possible de le mener à bien dans de brefs délais.
- Malgré la bonne volonté générale, la Commission est d'avis que seuls quelques États membres seront en mesure de ratifier la convention AFS avant le 1^{er} janvier 2003. En étant réaliste, il est probable que la convention entrera en vigueur plusieurs années après cette date.
- En outre, pour les États membres qui n'auront pas pu ratifier la convention avant le 1^{er} janvier 2003, l'application rétroactive de l'exigence requise au «1^{er} janvier 2003», prévue par la convention, pourrait être un obstacle à la ratification selon leur législation nationale. Il convient donc d'aider ces États membres à surmonter les difficultés auxquelles ils pourraient être confrontés du fait de cette clause d'application rétroactive.
- En réponse à la résolution n^o 1 de la conférence AFS, les États membres pourraient adopter des mesures nationales de portée diverse, applicables à des dates différentes. L'absence d'harmonisation des mesures portant interdiction du TBT dans la Communauté serait préjudiciable au secteur des transports maritimes et pourrait aisément entraîner une distorsion de la concurrence entre les États membres. Aussi l'interdiction doit-elle être simultanée.
- En dernier lieu, il faut signaler que les objectifs et les résultats visés par la modification de la directive 76/769/CEE du Conseil concernant la mise sur le marché et l'utilisation des peintures contenant du TBT seraient sans effet sur les navires peints avec des peintures de ce type en dehors de la Communauté ainsi que sur les navires battant le pavillon d'un pays non membre de la Communauté européenne. Il est donc nécessaire d'étendre l'interdiction d'utilisation du TBT d'ici au 1^{er} janvier 2003.

(¹) Doc. IMO AFS/CONF/25 du 8 octobre 2001.

Pour les raisons susmentionnées, la Commission propose d'interdire les composés organostanniques:

- sur tous les navires battant le pavillon d'un État membre à compter du 1^{er} janvier 2003, et
- sur tous les navires entrant dans un port communautaire, quel que soit leur pavillon, à compter du 1^{er} janvier 2008,

au moyen d'un règlement du Parlement européen et du Conseil qui devrait entrer en vigueur avant le 1^{er} janvier 2003.

Principes généraux de la proposition

- Il n'y a pas lieu de reproduire la convention AFS

Il importe de rappeler que tous les États membres se sont déclarés satisfaits des conclusions de la conférence AFS. On peut donc s'attendre à ce que chacun d'eux ratifie et mette en oeuvre la convention AFS.

En considération des engagements pris en 1999 au niveau de l'Assemblée de l'OMI et de la mise en place d'un «mécanisme d'entrée en vigueur» de la convention AFS plus approprié, et compte tenu de la résolution n° 1 de la conférence AFS, la Commission espère que la convention entrera effectivement en vigueur avant le 1^{er} janvier 2008. Néanmoins, aucune incertitude ne saurait être acceptée au niveau de la Communauté quant à l'interdiction totale du TBT à cette date.

Dans ces circonstances, la Communauté s'est abstenue de proposer l'élaboration d'une législation au niveau communautaire, qui aurait nécessairement fait double emploi avec les dispositions d'application que les États membres sont tenus d'arrêter au titre de leurs obligations en tant que parties contractantes à la convention AFS. Par ailleurs, il ne faut pas perdre de vue le fait que certains États membres et pays tiers pourraient déjà être devenus parties à la convention. Par conséquent, il serait contre-productif d'instaurer, dans le cadre du présent règlement, un régime de visites et de certification différent de celui de la convention. La Commission estime par ailleurs que le régime le plus approprié pour contrôler le respect de l'interdiction du TBT sur les navires est celui que prescrit la directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant le contrôle par l'État du port. Cependant, cette directive ne pourra être utilisée qu'une fois que la convention sera entrée en vigueur. C'est essentiellement pour cette raison que, durant la période transitoire, l'interdiction d'utilisation des peintures au TBT ne peut pas être imposée aux navires qui ne battent pas pavillon communautaire. Le présent règlement doit donc être considéré comme une incitation à ratifier rapidement la convention AFS.

- Un champ d'application limité

La convention AFS a été conçue comme une convention cadre. Après son entrée en vigueur et en considération du principe de précaution, ce cadre facilitera le recensement de tous les systèmes antiallure nuisibles sur les navires. Pour le moment, seuls les composés organostanniques qui agissent comme biocides dans les systèmes antiallure sont visés par la convention. Compte tenu des procédures spécifiques qui seront appliquées pour ajouter d'autres systèmes antiallure sur la liste, la Commission est d'avis que le présent règlement devrait rester limité aux composés organostanniques. La convention prévoit également des dispositions appropriées pour la manutention et le traitement, à terre, des déchets résultant de l'enlèvement des revêtement antiallure nuisibles.

- Des conditions comparables pour l'ensemble du secteur maritime

Lors de l'adoption de la convention AFS, tous les gouvernements concernés se sont dit prêts à cesser l'application de composés organostanniques nuisibles sur les navires à partir du 1^{er} janvier 2003 et ont donc demandé aux pouvoirs publics et aux secteurs d'activité concernés de prendre des mesures spécifiques dans leurs domaines de compétence respectifs.

La Commission, par conséquent et en conformité avec le droit international, s'est abstenue d'imposer l'interdiction d'application de peintures au TBT à tous les navires entrant dans un port européen. De surcroît, il faut également admettre qu'un grand nombre de pays tiers qui ne peuvent bénéficier de la valeur ajoutée d'une réglementation supranationale pourraient avoir des difficultés à interdire, à partir du 1^{er} janvier 2003, l'application de TBT sur leurs navires (1). La Commission propose donc de suspendre l'application de cette mesure pour les navires battant un pavillon non communautaire jusqu'à l'entrée en vigueur de la convention AFS.

Les éventuels désavantages concurrentiels que pourrait entraîner la mise en application de l'interdiction préconisée à partir du 1^{er} janvier 2003 pour les armateurs (2) et les chantiers navals (3) communautaires pourraient être évités par des engagements spontanés de la part des associations professionnelles représentant ces intérêts (Chambre internationale de la marine marchande (ICS) et associations de construction/réparation navale).

La Commission se réjouit de la promptitude avec laquelle la marine marchande internationale a réagi pour interdire le TBT à compter du 1^{er} janvier 2003. Il faut en particulier souligner les recommandations très fermes de la Chambre internationale de la marine marchande (ICS). Immédiatement après la conférence AFS, l'ICS a déclaré que «la question de savoir si la convention entrera ou non en vigueur le 1^{er} janvier 2003 est sans doute un peu théorique car les dates fixes du 1^{er} janvier 2003 et du 1^{er} janvier 2008 sont à considérer comme fermes et définitives pour tous les navires participant au commerce international». C'est donc sur cette réalité économique que la Commission s'appuie pour examiner les aspects de l'interdiction du TBT qui touchent au secteur maritime.

Le processus de ratification échappe totalement au contrôle de la Communauté. Il n'y a par ailleurs aucune garantie juridique que l'interdiction à compter du 1^{er} janvier 2008 qui a été communément acceptée sera effectivement applicable à cette date. Par conséquent, la marine marchande internationale qui doit programmer l'entretien de ses navires a besoin d'être informée de façon claire et en temps utile des nouvelles conditions requises, sur le plan de la protection de l'environnement, pour pouvoir accéder aux ports de la Communauté européenne. C'est pourquoi l'interdiction générale des composés organostanniques est intégrée dans la législation communautaire.

— Promouvoir la ratification la plus rapide possible de la convention AFS au niveau de l'État du pavillon.

Il convient de continuer à encourager les engagements spontanés au niveau de l'État du pavillon, conformément à la résolution n° 1 de la conférence AFS (4). L'approche suivie par la Communauté avec le présent règlement devrait susciter l'émulation et pourrait également avoir des effets bénéfiques sur d'autres États du pavillon. Une attention particulière devra être accordée aux pays candidats à l'adhésion. En vertu des conditions d'adhésion, ces derniers seront également liés par le règlement à la date à laquelle ils deviendront effectivement membres de l'Union européenne.

Les États du pavillon et les registres libres en particulier, qui ont interdit l'utilisation de peintures au TBT sur leurs navires auront intérêt, économiquement parlant, à ce que la convention AFS entre en vigueur le plus tôt possible, car cela garantira l'uniformité des règles du jeu au niveau mondial. Le règlement aura donc pour effet d'inciter encore plus les États du pavillon à ratifier la convention AFS.

À cet égard, il importe de rappeler que Chypre, Malte et les pays baltes réunis représentent 10 % du tonnage brut mondial. Par ailleurs, la flotte des pays de l'Espace économique européen (les 15 États membres + la Norvège et l'Islande) et les flottes des 13 pays candidats représentent 30 pays et pas moins de 30,91 % du tonnage mondial.

En admettant que tous les États membres respectent leur engagement politique de ratifier la convention AFS d'ici à 2002/2003, que les pays candidats en fassent autant, et sachant qu'un certain nombre de pays tiers ont également cette intention (Japon, États-Unis), la convention pourrait entrer en vigueur en 2004/2005. Eu égard à cet objectif d'une interdiction totale des composés organostanniques en 2005 au plus tard, la Commission surveillera l'évolution de la situation en ce qui concerne l'entrée en vigueur de la convention AFS et son application par les navires battant le pavillon d'un pays tiers qui naviguent dans les eaux communautaires.

(1) Dans ce cadre, il convient de signaler qu'en 2001, selon les chiffres fournis par les services d'information maritime du Lloyd's, 15 875 navires (d'une jauge brute égale ou supérieure à 500) ont mouillé dans un port de l'Union européenne. 4 503 (28,36 %) battaient le pavillon d'un État membre de l'UE.

(2) D'un point de vue pratique, il n'est pas évident qu'un armateur ait réellement intérêt à changer de pavillon pour quelques années seulement, sachant que la convention AFS entrera en vigueur quelques années plus tard et que la date du 1^{er} janvier 2008 pour le retrait total du TBT reste inchangée. De surcroît, il ne faudrait pas perdre de vue la pression qui pèse sur l'industrie qui a également été invitée, par la résolution n° 1 de la conférence AFS, à respecter l'interdiction à compter du 1^{er} janvier 2003.

(3) Il faut souligner qu'au titre de la directive 76/769/CE, les chantiers navals communautaires subissent déjà un désavantage concurrentiel par rapport aux chantiers extérieurs à la Communauté.

(4) Le Japon et la Nouvelle Zélande ont d'ores et déjà interdit l'utilisation de peintures au TBT sur leurs navires.

— Considérations d'ordre juridique

Afin d'éviter toute confusion ou erreur d'interprétation concernant l'application d'une convention ⁽¹⁾ qui n'est pas encore entrée en vigueur et afin de ne pas entraver le processus de ratification que l'on souhaite généralement le plus court possible, la Commission est d'avis que le règlement ne devrait pas transposer la convention AFS ni y faire référence dans ses principales dispositions (articles 3 à 5).

Une interdiction générale d'application du TBT sur les navires entrant dans un port de la Communauté (qui s'appliquerait à tous les navires quel que soit leur pavillon) à partir du 1^{er} janvier 2003 ne serait pas compatible avec la convention AFS.

La Commission propose de baser le règlement sur l'article 80, paragraphe 2, du traité CE.

Considérations particulières

Article premier

Cet article définit l'objectif du règlement.

Article 2

Cet article contient la définition des principaux termes employés dans le règlement. La plupart sont basés sur ceux utilisés dans la convention AFS de l'OMI.

Article 3

Cet article définit le champ d'application du règlement. Il définit les navires auxquels s'appliqueront les dispositions du règlement. L'intention est de couvrir tous les navires qui entrent dans un port européen, quel que soit leur pavillon, à compter du 1^{er} janvier 2008. En outre, des dispositions particulières, applicables uniquement aux navires battant le pavillon d'un État membre, sont nécessaires pour mettre en œuvre la résolution n^o 1 de la conférence AFS. La référence aux navires «exploités sous l'autorité d'un État membre» est nécessaire pour couvrir également les terminaux au large qui relèvent aussi de la convention AFS.

Le règlement ne s'appliquera pas aux navires de guerre ni aux autres navires appartenant à l'État puisque le traitement de ces navires sera adéquatement régi par la convention AFS. En conséquence, ces navires ne devraient pas être pris en considération dans le règlement qui couvre essentiellement la période transitoire.

La convention AFS s'applique également aux navires qui entrent dans un chantier naval. Ce ne sera pas le cas du règlement dans la mesure où ces navires seront dûment couverts par la directive 76/769/CEE telle que modifiée.

Article 4

Cet article interdit l'application de composés organostanniques sur les navires à compter du 1^{er} janvier 2003. Jusqu'à l'entrée en vigueur de la convention AFS, l'application de cet article sera suspendue pour les navires ne battant pas le pavillon d'un État membre.

Article 5

Le premier paragraphe concerne les navires battant le pavillon d'un pays tiers avant le 1^{er} janvier 2003, qui devront être revêtus d'un nouveau système antisalissure après cette date, au cas où ces navires seraient transférés sur un registre communautaire. Ces navires ne devront plus appliquer de peinture antisalissure contenant des composés organostanniques après le 1^{er} janvier 2003. Cette disposition constitue donc une incitation pour les armateurs de pays tiers, ainsi que pour les armateurs européens qui exploitent des navires immatriculés sur un registre libre à suivre les recommandations de l'ICS et donc à considérer la date du 1^{er} janvier 2003 comme une date fixe. En agissant ainsi, ces armateurs préserveraient la valeur marchande de leur navire en cas de transfert sur un registre communautaire.

Le second paragraphe est également incitatif pour les armateurs. Sachant qu'en tout état de cause, les composés organostanniques seront totalement interdits dans la Communauté à partir du 1^{er} janvier 2008, les armateurs seront en mesure de programmer adéquatement la remise en peinture de leurs navires en cale sèche.

⁽¹⁾ À laquelle tous États membres sont totalement favorables.

Comme le prévoit la convention AFS, le décapage des navires par sablage ou la pose d'un revêtement seront acceptables en tant que moyens de neutralisation des effets nuisibles des composés organostanniques.

Article 6

Le paragraphe 1 concerne les États membres et autorise ceux-ci à mettre en place le régime de visites et de certification le plus approprié, semblable à celui prescrit par la convention AFS, sans préjuger de l'entrée en vigueur de ladite convention.

Les navires d'une jauge brute égale à 400 devront faire l'objet de visites, quel que soit le voyage effectué. La convention n'impose cette obligation que pour les navires effectuant des voyages internationaux.

Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres mais d'une jauge brute inférieure à 400 devront simplement être munis d'une déclaration de conformité, conformément aux prescriptions de la convention AFS. Aucune visite ni aucun certificat particulier n'est prévu par le règlement afin de ne pas imposer de charges excessives aux administrations des États membres. Cependant, si cela s'avère nécessaire par la suite, un régime harmonisé pourra être mis en place au moyen de la procédure de comitologie.

Pour les navires d'une longueur inférieure à 24 mètres, c'est-à-dire essentiellement les bateaux de plaisance et les bateaux de pêche, aucune visite ni certification n'a été prévue. Ces navires constituent un créneau particulier, et sont essentiellement exploités à l'intérieur de la Communauté. Ils relèveront entièrement des dispositions de la directive 76/769/CEE telle que modifiée.

Le paragraphe 2 concerne la reconnaissance des certificats et des documents. Les parties (États membres et pays tiers) qui appliqueraient déjà les règles de la convention AFS seront autorisés à utiliser les certificats et déclarations prévus par la convention.

Le 3^{ème} paragraphe est une clause de sauvegarde au cas où la convention ne serait pas entrée en vigueur d'ici au premier janvier 2007, ce qui n'arrivera certainement pas si tous les pays européens ratifient la convention avant 2005.

Article 7

Pour le contrôle des certificats, il est explicitement fait référence à la directive sur le contrôle par l'État du port, ainsi qu'aux dispositions pertinentes de la convention AFS et aux lignes directrices qui seront élaborées par l'OMI avant la fin de l'année 2002.

Cet article concerne les navires qui battent le pavillon d'un État membre durant la période transitoire. Dans la mesure où le champ d'application légal de la directive 95/21/CE est fonction des conventions internationales entrées en vigueur, cette directive ne peut pas servir de base juridique pour les contrôles par l'État du port au titre du présent règlement. En conséquence, les États membres doivent appliquer des dispositions équivalentes à celles de la directive sur les contrôles par l'État du port. Une approche similaire a été suivie pour les bateaux de pêche au titre de la directive 97/70/CE. La Commission estime cependant souhaitable que les États membres élaborent un régime ad hoc dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris, et soutiendra donc toute initiative dans ce domaine.

La Commission a l'intention de modifier la directive 95/21/CE sur les contrôles des navires par l'État du port afin d'inclure la convention AFS dans son champ d'application. Une clause de sauvegarde similaire à celle figurant à l'article 6 a été prévue, au cas où la convention ne serait pas entrée en vigueur d'ici au 1^{er} janvier 2007.

Article 8

Cet article prévoit la possibilité pour la Commission de modifier les annexes du règlement, dans des conditions très strictes.

Article 9

Cet article attribue les tâches de mise en application (procédure de réglementation) en rapport avec les articles 6, 7 et 8 au comité institué par l'article 12, paragraphe 1, de la directive 93/75/CE.

Article 10

Cet article prévoit que la Commission fasse rapport au Parlement européen et au Conseil, un an après l'entrée en vigueur du règlement, sur le stade de ratification de la convention AFS et qu'elle propose, si nécessaire, des modifications pour accélérer la diminution de la pollution des eaux communautaires par des composés antialgues nuisibles.

Article 11

Cet article prévoit l'entrée en vigueur immédiate du règlement afin de rendre effective à compter du 1^{er} janvier 2003 l'interdiction des composés organostanniques sur les navires.

Annexe I

Cette annexe énonce les exigences minimales requises pour garantir la bonne mise en œuvre du règlement avant l'entrée en vigueur de la convention et sa transposition dans la législation des États membres.

La première partie concerne le régime de visites et la seconde, la certification. Certains navires respectent déjà les dispositions de la convention AFS. Cela est dû à la mention de la date fixe du 1^{er} janvier 2003 à l'annexe 1 de la convention et à la réaction favorable du secteur des transports maritimes (ICS) qui s'est engagé à respecter effectivement l'interdiction à compter du 1^{er} janvier 2003. En conséquence, certains États membres ont déjà émis une circulaire administrative autorisant les sociétés de classification reconnues à délivrer en leur nom une déclaration de conformité à la convention AFS en attendant l'entrée en vigueur de celle-ci. Tout en recommandant cette pratique à tous les États membres, la Commission propose de tenir dûment compte de cet élément positif dans le processus de certification.

Annexes II et III

Ces annexes contiennent les certificats et documents appropriés qui sont tout à fait conformes à la convention AFS.

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du comité économique et social,

vu l'avis du comité des régions

statuant conformément à la procédure prévue à l'article 251 du traité,

considérant ce qui suit:

- (1) La Communauté est très préoccupée par les effets néfastes pour l'environnement des composés organostanniques qui sont utilisés dans les systèmes antialgues appliqués sur les navires, en particulier les revêtements à base de tributylétain (TBT).
- (2) Une convention internationale sur le contrôle des systèmes antialgues nuisibles sur les navires (convention AFS) a été adoptée le 5 octobre 2001 lors d'une conférence diplomatique organisée sous l'égide de l'Organisation maritime internationale (OMI), à laquelle les États membres ont participé.
- (3) La convention AFS est une convention-cadre qui prévoit l'interdiction des systèmes antialgues nuisibles utilisés sur les navires, selon des procédures bien définies et dans le respect du principe de précaution énoncé dans la déclaration de Rio sur l'environnement et le développement.
- (4) Pour le moment, la convention AFS interdit uniquement l'application de composés organostanniques (revêtements au TBT) sur les navires.
- (5) Des dates d'application fixes ont été prévues dans la convention AFS: le 1^{er} janvier 2003 en ce qui concerne l'interdiction d'application de revêtements au TBT sur les navires, et le 1^{er} janvier 2008 en ce qui concerne l'élimination des revêtements contenant du TBT actif des navires.
- (6) La convention AFS n'entrera en vigueur que 12 mois après avoir été ratifiée par au moins 25 États membres représentant au moins 25 % du tonnage de la flotte mondiale des navires de commerce.
- (7) Il est souhaitable que les États membres ratifient la convention AFS dans les meilleurs délais;

- (8) Il convient de placer les États membres dans les meilleures conditions possible pour qu'ils ratifient rapidement la convention AFS, et d'éliminer tous les obstacles susceptibles d'entraver cette ratification.
- (9) Consciente que le laps de temps disponible jusqu'au 1^{er} janvier 2003 ne sera peut-être pas suffisant pour permettre l'entrée en vigueur de la convention à cette date, et souhaitant que les composés organostanniques cessent d'être appliqués sur les navires à compter du 1^{er} janvier 2003, la conférence internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires a demandé aux États membres de l'OMI, dans la résolution n° 1, de prendre d'urgence toutes les mesures possibles pour consentir à être liés par la convention et a instamment prié les secteurs concernés de s'abstenir de commercialiser, de vendre et d'appliquer des composés organostanniques d'ici à cette date.
- (10) Dans le prolongement direct de la conférence AFS, la Commission [a adopté] la directive .../2002/CE de la Commission portant neuvième adaptation au progrès technique de l'annexe I de la directive 76/769/CEE du Conseil afin d'interdire, à compter du 1^{er} janvier 2003, la mise sur le marché des composés organostanniques dans les peintures antisalissure destinées aux navires, quelle que soit la longueur de ceux-ci.
- (11) En considération de la résolution n° 1 de la conférence AFS, des mesures supplémentaires sont nécessaires pour mettre en application des dispositions relatives aux composés organostanniques en vue d'interdire totalement les peintures au TBT sur les navires dans la totalité des eaux communautaires aux dates prévues dans la convention AFS.
- (12) Un règlement serait l'instrument juridique adéquat car il permet d'imposer directement et dans de brefs délais aux armateurs des exigences précises qui devront être respectées simultanément et de la même manière dans toute la Communauté. Ce règlement, qui viserait uniquement à interdire les composés organostanniques, ne devrait pas faire double emploi avec la convention AFS.
- (13) Une incertitude concernant l'interdiction totale des revêtements contenant du TBT actif ne saurait être acceptée au niveau de la Communauté; la marine marchande internationale qui doit programmer l'entretien de ses navires a besoin d'être informée de façon claire et en temps utile du fait que, à compter du 1^{er} janvier 2008, les navires dont la coque est enduite d'un revêtement contenant du TBT actif ne seront plus autorisés dans les ports communautaires.
- (14) Les pays tiers, en particulier lorsqu'ils ne peuvent pas bénéficier de la valeur ajoutée d'une réglementation supranationale, pourraient rencontrer des difficultés techniques d'ordre juridique pour imposer, par leur législation nationale, une interdiction d'application du TBT sur les navires à compter du 1^{er} janvier 2003; aussi l'application des dispositions du présent règlement interdisant l'utilisation des peintures au TBT doit elle être suspendue, pour les navires battant un pavillon non communautaire, durant une période transitoire qui débutera le 1^{er} janvier 2003 et s'achèvera à la date d'entrée en vigueur de la convention AFS;
- (15) Les États du pavillon qui ont interdit l'utilisation de peintures au TBT sur leurs navires ont intérêt, du point de vue économique, à ce que la convention AFS entre en vigueur le plus tôt possible afin de garantir l'uniformité des règles du jeu au niveau mondial. Le présent règlement qui interdit l'application de revêtements au TBT sur tous les navires battant le pavillon d'un État membre à compter du 1^{er} janvier 2003 devrait inciter les États du pavillon à ratifier la convention AFS.
- (16) Les définitions et prescriptions utilisées dans le présent règlement devraient autant que possible être basées sur celles de la convention;
- (17) Le présent règlement devrait également s'appliquer aux navires qui sont exploités sous l'autorité d'un État membre, de manière à couvrir les plates-formes au large. Le règlement ne doit pas être applicable aux navires de guerre ou aux autres navires d'État car le traitement de ces navires est adéquatement régi par la convention AFS.
- (18) Le fait d'interdire les revêtements contenant du TBT actif sur tous les navires immatriculés dans un État membre après le 1^{er} janvier 2003 et battant le pavillon d'un État membre, dont le système antisalissure a été appliqué, changé ou remplacé après le 1^{er} janvier 2003 devrait inciter la marine marchande à appliquer la recommandation contenue dans la résolution n° 1 de la conférence AFS.
- (19) Il convient d'instituer le même régime de visites et de certification que celui prévu par la convention AFS. En vertu de ce régime, tous les navires dont la jauge brute est égale à 400 doivent faire l'objet de visites, indépendamment de la nature des voyages qu'ils effectuent, tandis que les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, mais dont la jauge brute est inférieure à 400 devront simplement être munis d'une déclaration de conformité au présent règlement ou à la convention AFS. La Communauté devrait pouvoir instaurer un régime de visites harmonisé pour ces navires, si cela s'avérait nécessaire ultérieurement.
- (20) Il est inutile de prévoir des visites ou déclarations spécifiques pour les navires de longueur inférieure à 24 mètres, dans la mesure où ces navires qui sont essentiellement des bateaux de plaisance et des bateaux de pêche seront dûment pris en considération par les dispositions de la directive 76/769/CEE du Conseil du 27 juillet 1976 concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres relatives à la limitation de la mise sur le marché et de l'emploi de certaines substances et préparations dangereuses (1);
- (21) Les certificats et les documents émis en conformité avec le présent règlement, de même que les certificats AFS et les déclarations AFS émises par les parties à la convention AFS, devraient être reconnus.

(1) JO L 262 du 27.9.1976, p. 201; directive modifiée en dernier lieu par la directive 2000/.../CE de la Commission (JO L ...).

(22) Si la convention AFS n'est pas entrée en vigueur d'ici au 1^{er} janvier 2007, la Commission devrait être autorisée à adopter des dispositions adéquates pour permettre aux navires battant le pavillon d'un pays tiers de prouver qu'ils se conforment à l'article 5 du présent règlement, ainsi que pour contrôler la mise en œuvre de ces dispositions.

(23) Le régime le plus approprié pour contrôler le respect de l'interdiction du TBT sur les navires et des dispositions de la convention AFS est le régime prescrit par la directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'État du port) ⁽¹⁾, et des modifications devraient être apportées à cette directive en temps opportun. Eu égard au champ d'application particulier de cette directive, des dispositions équivalentes devront être appliquées aux navires battant le pavillon d'un État membre durant la période transitoire.

(24) Conformément à l'article 2 de la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽²⁾, la Commission devrait être habilitée à adapter les annexes du présent règlement en recourant à la procédure de réglementation prévue à l'article 5 de cette décision.

(25) Afin de permettre l'évaluation des progrès accomplis par rapport à l'objectif du règlement, la Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil et propose si nécessaire certaines adaptations du règlement.

(26) Le présent règlement devrait entrer en vigueur à une date telle que l'interdiction des composés organostanniques sur les navires soit effective à compter du 1^{er} janvier 2003,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objectif

Le présent règlement a pour objet de réduire ou d'éliminer les effets néfastes sur le milieu marin et la santé humaine des composés organostanniques qui agissent comme biocides dans les systèmes antialgues utilisés sur les navires battant le pavillon d'un État membre ou exploités sous l'autorité d'un État membre, ainsi que sur tous les navires, quel que soit leur pavillon, qui entrent dans les ports des États membres ou qui en sortent.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

⁽¹⁾ JO L 157 du 7.7.1995, p. 1; directive modifiée en dernier lieu par la directive 2001/106/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 19 du 22.1.2002, p. 17).

⁽²⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

1) «système antialgues», un revêtement, une peinture, un traitement de la surface, une surface ou un dispositif qui est utilisé sur un navire pour empêcher ou contrôler le dépôt d'organismes indésirables;

2) «jauge brute», la jauge brute calculée conformément aux règles sur le jaugeage énoncées à l'annexe 1 de la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires ou sur toute convention qui lui succéderait;

3) «longueur», la longueur définie dans la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge telle que modifiée par le protocole de 1988 y relatif, ou dans toute convention qui lui succéderait;

4) «navire» un bâtiment de quelque type que ce soit exploité en milieu marin et qui englobe les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants, les plates-formes fixes ou flottantes, les unités flottantes de stockage (FSU) et les unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO);

5) «convention AFS» la convention internationale sur le contrôle des systèmes antialgues nuisibles sur les navires, adoptée le 5 octobre 2001;

6) «organisme agréé», un organisme agréé conformément aux dispositions de la directive 94/57/CE du Conseil ⁽³⁾;

7) «certificat AFS», le certificat délivré aux navires pour attester la conformité aux dispositions de l'annexe 4 de la convention AFS;

8) «déclaration AFS», une déclaration établie en vertu des dispositions de l'annexe 4 de la convention AFS;

9) «déclaration de conformité AFS», un document attestant la conformité aux dispositions de l'annexe 1 de la convention AFS, délivré par un organisme agréé au nom de l'administration d'un État membre;

10) «période transitoire», la période commençant le 1^{er} janvier 2003 et s'achevant à la date d'entrée en vigueur de la convention AFS.

Article 3

Champ d'application

1. Le présent règlement est applicable:

a) aux navires qui battent le pavillon d'un État membre,

b) aux navires qui ne battent pas le pavillon d'un État membre, mais qui sont exploités sous l'autorité d'un État membre, et

⁽³⁾ JO L 319 du 12.12.1994, p. 20.

c) aux navires qui entrent dans un port ou un terminal au large d'un État membre, mais qui ne sont pas visés aux points a) ou b).

2. Le présent règlement ne s'applique ni aux navires de guerre ou navires de guerre auxiliaires ni aux autres navires appartenant à un État ou exploités par un État tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales.

Article 4

Interdiction d'application des composés organostanniques agissant comme biocides

À compter du 1^{er} janvier 2003, les composés organostanniques qui agissent comme biocides dans les systèmes antisalissure ne sont plus appliqués ni réappliqués sur les navires.

Cependant, durant la période transitoire, cette disposition ne s'applique qu'aux navires visés aux points a) et b) du paragraphe 1 de l'article 3.

Article 5

Interdiction des composés organostanniques agissant comme biocides dans les systèmes antisalissure utilisés sur les navires

1. Les systèmes antisalissure présents sur la coque ou sur les parties ou surfaces extérieures des navires immatriculés dans un État membre après le 1^{er} janvier 2003 et battant le pavillon d'un État membre, qui ont été appliqués, changés ou remplacés après cette date ne contiennent pas de composés organostanniques agissant comme biocides, sauf si ces navires sont enduits d'un revêtement formant une barrière qui empêche ces substances de s'échapper du système antisalissure non conforme sous-jacent.

2. À compter du 1^{er} janvier 2008, soit les systèmes antisalissure appliqués sur la coque ou sur les parties ou surfaces extérieures des navires, quel que soit leur pavillon, ne contiennent pas de composés organostanniques agissant comme biocides, soit les navires sont enduits d'un revêtement formant une barrière qui empêche ces substances de s'échapper du système antisalissure non conforme sous-jacent.

3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent pas aux plates-formes fixes ou flottantes ni aux FSU ou aux FPSO qui ont été construites après le 1^{er} janvier 2003 et qui ne sont pas passées en cale sèche depuis cette date.

Article 6

Visites et certification

1. Les dispositions suivantes sont applicables en ce qui concerne les visites et la certification des navires battant le pavillon d'un État membre:

a) les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400, à l'exclusion des plates-formes fixes ou flottantes, des FSU et des FPSO sont soumis à des visites et à une procédure de certification conformément aux dispositions de l'annexe I.

b) les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, mais d'une jauge brute inférieure à 400, à l'exclusion des plates-formes fixes ou flottantes, des FSU et des FPSO, sont munis d'une déclaration AFS ou d'une déclaration signée par le propriétaire ou son agent autorisé, établie suivant le modèle figurant à l'annexe III, en tant que preuve de conformité à l'article 4.

Si nécessaire, la Commission pourra définir un régime harmonisé de visites et de certification pour ces navires, conformément à la procédure prévue à l'article 9, paragraphe 2.

c) Les États membres peuvent définir des mesures appropriées pour les navires qui ne relèvent pas des dispositions des points a) et b), afin de garantir le respect du présent règlement.

2. Les dispositions suivantes sont applicables en ce qui concerne la reconnaissance des certificats, déclarations et déclarations de conformité:

a) À partir du 1^{er} janvier 2003, les États membres reconnaissent tout certificat AFS valide, délivré à un navire battant le pavillon d'une partie à la convention AFS ou un certificat établi suivant le modèle figurant à l'annexe II, délivré par l'administration de tout État membre ou par un organisme agréé agissant en son nom.

b) Jusqu'au 1^{er} janvier 2004, les États membres reconnaissent toute déclaration AFS de conformité délivrée au nom d'un État membre.

c) À partir du 1^{er} janvier 2003, les États reconnaissent toute déclaration AFS valide délivrée à un navire battant le pavillon d'une partie à la convention AFS ou une déclaration signée par le propriétaire ou son agent autorisé, établie suivant le modèle figurant à l'annexe III du présent règlement.

Ces déclarations sont accompagnées de la documentation appropriée (par exemple un reçu pour la peinture ou une facture d'entreprise) ou contiennent une attestation appropriée.

3. Si la convention AFS n'est pas entrée en vigueur d'ici au 1^{er} janvier 2007, la Commission adopte, conformément à la procédure prévue à l'article 9, paragraphe 2, des mesures appropriées pour permettre aux navires battant le pavillon d'un pays tiers de prouver qu'ils satisfont aux dispositions de l'article 5.

*Article 7***Contrôles par l'État du port**

Durant la période transitoire, les États membres appliquent des mesures de contrôle équivalentes à celles prévues par la directive 95/21/CE aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 qui battent le pavillon d'un État membre. S'agissant des inspections et de la recherche des infractions, les États membres s'inspirent des dispositions de l'article 11 de la convention AFS et des lignes directrices correspondantes élaborées par l'Organisation maritime internationale (OMI).

Si la convention AFS n'est pas entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2007, la Commission définit des procédures appropriées pour ces contrôles, conformément à la procédure prévue à l'article 9, paragraphe 2.

*Article 8***Adaptations**

Afin de tenir compte de l'évolution de la situation au niveau international et en particulier au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI), ou afin de renforcer l'efficacité du présent règlement en tirant parti de l'expérience, les annexes du présent règlement peuvent être modifiées conformément à la procédure prévue à l'article 9, paragraphe 2.

*Article 9***Comité**

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 12, paragraphe 1, de la directive 93/75/CE ⁽¹⁾, ci-après dénommé «le comité».

2. Dans les cas où il est fait référence au présent paragraphe, la procédure prévue aux articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'applique dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5 paragraphe 6 de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

3. Le comité arrête son règlement intérieur.

*Article 10***Évaluation**

Un an après l'entrée en vigueur du présent règlement, la Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur le stade de ratification de la convention AFS et l'informe de la mesure dans laquelle des composés organostanniques continuent d'être utilisés comme biocides dans les systèmes antisalissure sur les navires ne battant pas pavillon communautaire qui entrent dans des ports européens ou qui en sortent. Sur la base de ce rapport, la Commission propose si nécessaire des modifications afin d'accélérer la diminution de la pollution des eaux communautaires par les composés antisalissure nuisibles qui sont appliqués sur les navires ne battant pas le pavillon d'un État membre.

*Article 11***Entrée en vigueur**

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

⁽¹⁾ JO L 247 du 5.10.1993, p. 19.

ANNEXE I

PRESCRIPTIONS EN MATIÈRE DE VISITES ET DE CERTIFICATION APPLICABLES AUX SYSTÈMES ANTISALISSURE UTILISÉS SUR LES NAVIRES BATTANT LE PAVILLON D'UN ÉTAT MEMBRE**1. Visites**

- 1.1. À compter du 1^{er} janvier 2003, les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400, à l'exclusion des plates-formes fixes ou flottantes, des FSU et des FPSO, sont soumis aux visites spécifiées ci-après:
 - a) une visite initiale avant la mise en service du navire ou lors de son premier passage en cale sèche pour l'application du système antisalissure, et
 - b) une visite lors du changement ou du remplacement du système antisalissure. Ces visites sont consignées sur le certificat délivré au titre du paragraphe 2.1.
- 1.2. La visite doit permettre de garantir que le système antisalissure du navire satisfait pleinement aux articles 4 et 5.
- 1.3. Les visites sont effectuées par des fonctionnaires dûment autorisés par l'administration de l'État membre concerné ou d'un autre État membre ou d'une partie à la convention AFS, ou bien par un inspecteur désigné à cet effet par l'une de ces administrations ou par un organisme agréé agissant en son nom.
- 1.4. Sauf disposition contraire du présent règlement, les États membres observent, pour les visites visées au paragraphe 1.1, les prescriptions de l'annexe 4 de la convention AFS ainsi que les directives sur les visites élaborées par l'OMI.

2. Certification

- 2.1. Après qu'une visite visée au paragraphe 1.1 a) ou b) a été effectuée, un État membre qui n'est pas encore partie à la convention AFS délivre un certificat établi suivant le modèle figurant à l'annexe II. Un État membre qui est partie à la convention AFS délivre un certificat AFS.
 - 2.2. Un État membre peut recourir à une déclaration AFS de conformité pour démontrer la conformité aux prescriptions des articles 4 et 5. Jusqu'au 1^{er} janvier 2004 au plus tard, le certificat visé au paragraphe 2.1. remplace cette déclaration AFS.
 - 2.3. Les États membres exigent que les navires visés au paragraphe 1.1. soient munis d'un certificat délivré conformément au paragraphe 2.1.
 - 2.4. Pour la délivrance du certificat visé au paragraphe 2.1, les États membres observent les prescriptions de l'annexe 4 de la convention AFS.
-

ANNEXE II

MODÈLES DU CERTIFICAT INTERNATIONAL ET DE LA FICHE DE SYSTÈMES ANTISALISSURE

Le certificat international et la fiche de systèmes antisalissure sont établis sur le modèle des formulaires ci-après.

Si ces formulaires ne sont utilisés que dans un État membre, les références à la convention AFS peuvent être supprimées.

CERTIFICAT INTERNATIONAL DU SYSTÈME ANTISALISSURE

(le présent certificat peut être complété par une fiche de systèmes antisalissure)

(Cachet officiel) (État)

Délivré en vertu des dispositions [de la convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires et] ⁽¹⁾ du règlement . . . du Parlement européen et du Conseil interdisant les composés organostanniques sur les navires

Sous l'autorité du gouvernement

(nom de l'État)

par

.....
(personne ou organisme autorisé)

Lorsqu'un certificat a été délivré précédemment, le présent certificat remplace le certificat délivré le

Caractéristiques du navire ⁽²⁾

Nom du navire:

Numéro ou lettres distinctifs:

Port d'immatriculation:

Jauge brute

Numéro OMI ⁽³⁾:

Un système antisalissure soumis à une mesure de contrôle en vertu de l'annexe 1 de la convention [et du règlement . . .] n'a pas été appliqué pendant ou après la construction du navire

Un système antisalissure soumis à une mesure de contrôle en vertu de l'annexe 1 de la convention [et du règlement . . .] a été appliqué précédemment sur le navire, mais a été enlevé par (nom de l'installation) le (date)

Un système antisalissure soumis à une mesure de contrôle en vertu de l'annexe 1 de la convention [et du règlement . . .] a été appliqué précédemment sur le navire, mais a été recouvert d'une couche isolante appliquée par (nom de l'installation) le (date)

Un système antisalissure soumis à une mesure de contrôle en vertu de l'annexe 1 a été appliqué sur le navire avant le 1^{er} janvier 2003, mais doit être enlevé ou recouvert d'une couche isolante avant le 1^{er} janvier 2008

⁽¹⁾ Référence à supprimer dans le cas des navires n'effectuant que des voyages à l'intérieur d'un État membre.

⁽²⁾ Il est aussi possible de faire figurer les caractéristiques du navire horizontalement, dans des encadrés.

⁽³⁾ Conformément au système de numéros OMI d'identification des navires adopté par l'Organisation maritime internationale.

IL EST CERTIFIÉ:

- 1) que le navire a été soumis à une visite conformément à la règle 1 de l'annexe 4 [de la convention et] du règlement ... du Parlement européen et du Conseil interdisant les composés organostanniques sur les navires, et
- 2) qu'à l'occasion de cette visite, il a été constaté que le système antisalissure utilisé sur le navire satisfaisait aux prescriptions applicables [de l'annexe 1 de la convention et] ⁽¹⁾ du règlement ... du Parlement européen et du Conseil interdisant les composés organostanniques sur les navires.

Délivré à

.....
(Lieu de délivrance du certificat)

.....
(Date de délivrance)

.....
(Signature de l'agent autorisé qui délivre le certificat)

Date d'achèvement de la visite à la suite de laquelle le présent certificat est délivré:

.....

⁽¹⁾ Référence à supprimer dans le cas des navires n'effectuant que des voyages à l'intérieur d'un État membre.

FICHE DE SYSTÈMES ANTISALISSURE

La présente fiche doit être jointe en permanence au certificat international du système antisalissure

Caractéristiques du navire:

Nom du navire:

Numéro ou lettres distinctifs:

Numéro OMI:

Détails du ou des systèmes antisalissure appliqués:

Type(s) du (ou des) système(s) antisalissure utilisés:

Date(s) d'application du (ou des) systèmes antisalissure:

Nom(s) de la (ou des) entreprise(s) et installation(s)/lieu(x) où a été effectuée l'application:

Nom(s) du (ou des) fabricant(s) du (ou des) système(s) antisalissure:

Nom(s) et couleur(s) du (ou des) système(s) antisalissure:

Ingrédient(s) actif(s) et leur(s) numéro(s) de registre des Chemical Abstract Services [numéro(s) CAS]

Type(s) de couche isolante, s'il y a lieu:

Nom(s) et couleur(s) de la couche isolante, s'il y a lieu:

Date d'application de la couche isolante:

IL EST CERTIFIÉ que la présente fiche est correcte à tous égards.

Délivrée à:

(Lieu de délivrance de la fiche)

(Date de délivrance)

(Signature de l'agent autorisé qui délivre la fiche)

Visa de la fiche ⁽¹⁾

IL EST CERTIFIÉ que, lors d'une visite prescrite conformément [au paragraphe 1) b) de la règle 1 de l'annexe 4 de la convention et] au paragraphe 2.1 de l'annexe I du règlement . . . du Parlement européen et du Conseil interdisant les composés organostanniques sur les navires, il a été constaté que le navire satisfaisait [à la convention et] au règlement

Détails du (ou des) système(s) antialissure appliqués

Type(s) du (ou des) système(s) antialissure utilisés:

Date(s) d'application du (ou des) système(s) antialissure

Nom(s) de la (ou des) entreprise(s) et installation(s)/lieu(x) où a été effectuée l'application:

Nom(s) du (ou des) fabricant(s) du ou des système(s) antialissure:

Nom(s) et couleur(s) du (ou des) système(s) antialissure:

Ingrédient(s) actif(s) et leur(s) numéro(s) CAS:

Type(s) de la couche isolante, s'il y a lieu:

Date d'application de la couche isolante:

Signé:

(Signature de l'agent autorisé qui délivre la fiche)

Lieu:

Date ⁽²⁾:

(Cachet ou tampon de l'autorité)

⁽¹⁾ Cette page pourra être reproduite et ajoutée à la fiche, si l'administration l'estime nécessaire.

⁽²⁾ Date d'achèvement de la visite qui donne lieu à la délivrance de la présente attestation.

ANNEXE III

DÉCLARATION RELATIVE AU SYSTÈME ANTISALISSURE POUR LES NAVIRES DE PLUS DE 24 MÈTRES DE LONGUEUR MAIS D'UNE JAUGE BRUTE INFÉRIEURE À 400

Établie en vertu du règlement . . . du Parlement européen et du Conseil interdisant les composés organostanniques sur les navires

Nom du navire:

Numéro ou lettres distinctifs:

Port d'immatriculation:

Longueur:

Jauge brute:

Numéro OMI (le cas échéant):

Je déclare que le système antisalissure utilisé sur ce navire satisfait à l'article 4 du règlement . . . du Parlement européen et du Conseil interdisant les composés organostanniques sur les navires.

(Date)

(Signature du propriétaire ou de son agent autorisé)

Attestation du/des système(s) antisalissure appliqué(s)

Type(s) du (ou des) système(s) antisalissure utilisé(s) et date(s) d'application:

(Date):

(Signature du propriétaire ou de son agent autorisé)

Type(s) du (ou des) système(s) antisalissure utilisé(s) et date(s) d'application:

(Date)

(Signature du propriétaire ou de son agent autorisé)

Type(s) du (ou des) système(s) antisalissure utilisé(s) et date(s) d'application:

(Date)

(Signature du propriétaire ou de son agent autorisé)

ANNEXE A

Convention sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires

Cette nouvelle convention de l'OMI interdira l'utilisation de composés organostanniques nuisibles dans les peintures antisalissure qui sont appliquées sur les navires, et instaurera un mécanisme permettant d'éviter à l'avenir l'utilisation d'autres substances nuisibles dans les systèmes antisalissure

L'article 1 énonce les obligations générales, et l'article 2 donne la définition des termes employés.

Aux termes de la nouvelle convention, les parties sont tenues d'interdire et ou de restreindre l'utilisation de systèmes antisalissure nuisibles sur les navires qui battent leur pavillon, ainsi que sur les navires qui ne sont pas autorisés à battre leur pavillon, mais qui sont exploités sous leur autorité et sur tous les navires qui entrent dans un port, un chantier naval ou un terminal au large d'une partie (Articles 3 et 4). Les systèmes antisalissure devant être interdits ou contrôlés seront énumérés dans une annexe (Annexe 1) à la convention.

L'article 5 rappelle les mesures à prendre pour le contrôle des déchets résultant de l'enlèvement d'un système antisalissure.

L'article 6 concernant la procédure à suivre pour proposer des amendements aux mesures de contrôle des systèmes antisalissure décrit la manière dont doit être effectuée l'évaluation du système antisalissure. Cette procédure d'amendement et les prescriptions de l'annexe 2 permettront de mettre à jour l'annexe 1 en fonction des besoins et conformément à une procédure spéciale et très précise faisant intervenir le comité de la protection du milieu marin de l'OMI et un «groupe technique» composé de personnes possédant les compétences appropriées, chargées d'examiner les propositions visant à interdire ou à contrôler d'autres substances utilisées dans les systèmes antisalissure (article 7). Des travaux de recherche scientifiques et techniques seront menés sur les effets des systèmes antisalissure, ainsi que des activités de surveillance de ces effets (article 8).

L'article 9 et l'annexe 3 ont trait à la communication et à l'échange de renseignements concernant les inspecteurs et les systèmes antisalissure approuvés.

Les systèmes de visites et de certification sont décrits à l'article 10 et à l'annexe 4.

L'article 11 décrit le système de contrôle par l'État du port en ce qui l'inspection des navires et la recherche des infractions. La convention contient une clause, à l'article 13, qui stipule qu'un navire indûment retenu ou retardé dans le cadre d'une inspection visant à rechercher d'éventuelles infractions à la convention a droit à une réparation.

L'article 12 traite des infractions à la convention et prévoit la mise en place d'un régime de sanctions. Le règlement des différends et le rapport avec le droit de la mer font l'objet des articles 14 et 15.

L'article 16 porte sur la procédure d'amendement de la convention proprement dite. Un amendement par accord tacite est prévu, avec intervention du comité de la protection du milieu marin de l'OMI.

L'article 17 concerne la signature, la ratification, l'acceptation et l'approbation de la convention, et l'adhésion à celle-ci, tandis que les conditions d'entrée en vigueur sont définies à l'article 18. La convention entrera en vigueur 12 mois après sa ratification par 25 États représentant 25 % du tonnage de la flotte mondiale des navires de commerce.

L'article 19 concerne la dénonciation de la convention, et l'article 20 désigne le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale en tant que dépositaire de la convention.

L'annexe I de la convention stipule qu'à compter du 1^{er} janvier 2003, les navires ne doivent plus appliquer ni réappliquer de composés organostanniques agissant comme biocides dans les systèmes antisalissure. À compter du 1^{er} janvier 2008 (date de prise d'effet), soit ces composés ne doivent plus être présents sur la coque des navires ni sur leurs parties ou surfaces extérieures, soit les navires doivent être enduits d'un revêtement qui forme une barrière empêchant ces composés de s'échapper des systèmes antisalissure non conformes sous-jacents

- Les navires d'une jauge brute supérieure à 400 qui effectuent des voyages internationaux (à l'exclusion des plates-formes fixes ou flottantes, des FSU et des FPSO) devront faire l'objet d'une visite initiale avant la mise en service du navire ou avant que le certificat international du système antisalissure ne soit délivré pour la première fois, et d'une visite lors du changement ou du remplacement du système antisalissure.
- Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, mais d'une jauge brute inférieure à 400, qui effectuent des voyages internationaux (à l'exclusion des plates-formes fixes ou flottantes, des FSU et des FPSO) devront être munis d'une déclaration concernant le système antisalissure, signée par le propriétaire ou son agent autorisé. Cette déclaration devra être accompagnée de la documentation appropriée (par exemple, un reçu pour la peinture ou une facture d'entreprise).