



RECUEIL DES ENGAGEMENTS DU CANADA AUX ACCORDS ET INSTRUMENTS INTERNATIONAUX SUR L'ENVIRONNEMENT

Convention internationale sur le contrôle des systèmes anticalassures nuisibles sur les navires

CATÉGORIE DU SUJET :

Zones marines et océans

TYPE D'ACCORD / D'INSTRUMENT :

Multilatéral

FORME :

Traité juridiquement contraignant

ÉTAT :

- Adoptée le 5 octobre 2001 et entrée en vigueur le 17 septembre 2008
- Entrée en vigueur au Canada le 8 juillet 2010

MINISTÈRE RESPONSABLE ET MINISTÈRES PARTENAIRES :

Responsable : Transports Canada

Partenaires : Environnement et Changement climatique Canada, Pêches et Océans Canada, Santé Canada

AUTRES RENSEIGNEMENTS :

Liens Web :

[Organisation maritime internationale](#)

Personnes-ressources :

[Transports Canada Informatique](#)

L'ÉDITION DU RECUEIL :

Janvier 2020

RÉSUMÉ EN LANGAGE CLAIR

Cette convention vise à prévenir l'utilisation de peintures et de systèmes anticalassures sur les coques des navires.

Anticalassures s'entend des moyens visant à prévenir les excroissances sur les coques des navires. Autrefois, de l'étain était ajouté sous différentes formes aux composés utilisés sur les coques, mais on a découvert que ces composés étaient toxiques pour les écosystèmes marins. Ces substances ont par la suite été bannies et la Convention qui est maintenant en place vise à garantir que les peintures et les systèmes anticalassures utilisés pour prévenir le bio-encrassement sur les coques des navires ne sont pas toxiques pour l'environnement marin.

La Convention exige que les navires aient à bord un certificat et un journal de bord pour démontrer que leur système anticalassures ne contient pas de substances interdites.

Tous les navires dans les eaux canadiennes et tous les navires canadiens où qu'ils soient été assujettis à des règles anticalassures strictes.

OBJECTIF, ÉLÉMENTS PRINCIPAUX ET RÉSULTATS ATTENDUS

Les peintures anticalassures servent à recouvrir le fond des navires afin d'éviter que les organismes marins, comme les algues et les mollusques, ne s'attachent à la coque, ce qui peut ralentir un navire et augmenter sa consommation de combustible.

À l'aube des transports maritimes, pour protéger la coque des navires, on l'enduisait de chaux; plus tard, on a utilisé de l'arsenic jusqu'à ce que l'industrie des produits chimiques moderne mette au point des peintures anticalassures à base de composés métalliques. Ces composés sont libérés lentement dans l'eau de mer, tuant ce faisant, les anatides et autres organismes marins qui se sont fixés au navire. Plus récemment, des études ont démontré que ces composés peuvent persister dans l'eau, tuant la vie marine, nuisant à l'environnement et pouvant entrer dans la chaîne alimentaire. Par exemple une des peintures anticalassures les plus efficaces, conçue dans les années 1960, contenait de l'organo-tributyltin (TBT), qui s'est révélé être toxique pour l'environnement marin.

En vertu de la Convention, les Parties à la Convention doivent interdire ou restreindre l'utilisation de systèmes antalisissures nuisibles sur les navires battant leur pavillon, ainsi que sur les navires non autorisés à battre leur pavillon, mais qui naviguent en vertu de leur autorité et tous les navires qui entrent dans un port, un chantier naval ou une installation terminale au large d'une Partie.

Les systèmes antalisissures devant être interdits ou contrôlés sont inscrits en annexe de la Convention, qui sera mise à jour au besoin.

La Convention comprend une disposition en vertu de laquelle un navire peut être indemnisé à la suite d'une détention indue pendant une inspection afin de détecter les violations possibles de la Convention.

L'annexe I précise qu'aucun navire ne doit pas appliquer ou réappliquer des composés organostanniques, qui agissent comme biocides dans les systèmes antalisissures. Cette interdiction s'applique à tous les navires (y compris les plateformes fixes et flottantes, les unités flottantes de stockage (UFS) et les unités flottantes de production, de stockage et d'exhaure (UFPSD)).

La Convention prévoit la création d'un « groupe technique » composé de personnes ayant une expertise pertinente, afin d'examiner les propositions visant à interdire ou restreindre l'utilisation d'autres substances utilisées dans les systèmes antalisissures. L'article 6 sur le processus de proposition de modifications visant à contrôler les systèmes antalisissures établit la manière dont l'évaluation d'un tel système devrait se faire.

PARTICIPATION DU CANADA

Conformément à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, le *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux* s'applique à tous les navires en eaux canadiennes et à tous les navires canadiens où qu'ils soient. La section 8 de la Partie 2 du Règlement exige que les navires d'une jauge brute de 400 tonneaux ou plus aient à bord un certificat de système antalisissure et que ceux d'une jauge brute de moins de 400 tonneaux, mais d'une longueur de 24 mètres ou plus, aient une auto-déclaration à bord.

L'Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire (ARLA) a indiqué dans une annonce d'examen spécial que l'homologation et l'utilisation de toutes les peintures antalisissures à base d'organoétain ont cessé d'être valides le 31 décembre 2002. L'ARLA conserve une liste de peintures antalisissures actuellement homologuées qui peuvent être importées, vendues ou utilisées au Canada.

RÉSULTATS ET PROGRÈS

Activités

Transports Canada et la réglementation de l'ARLA ont interdit l'usage des TBT comme systèmes antalisissures sur tous les navires. La réglementation exige l'élimination ou l'encapsulation des enduits contenant des TBT d'ici 2008. Cette réglementation interdit en outre aux exploitants canadiens d'appliquer l'enduit à l'extérieur du Canada et de mettre en service le navire en eaux canadiennes.

Il interdit également aux particuliers de transférer au registre canadien tout navire utilisant ce type d'enduit sans l'éliminer ou l'encapsuler.

L'OMI a élaboré des Lignes directrices sur les biosalisissures en 2011 et a récemment consenti à leur révision.

Rapports

Les activités de Transports Canada et d'Environnement et Changement climatique Canada sont documentées dans les comptes rendus des réunions de l'OMI et des comités, et sont publiées sur le site Web de l'OMI.