



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

### *Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure 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 :**

Février 2022

**RÉSUMÉ EN LANGAGE CLAIR**

Cette convention vise à prévenir l'utilisation de peintures et de systèmes antisalissure sur les coques des navires. Antisalissure 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 il a été 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 antisalissure 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 antisalissure ne contient pas de substances interdites.

Tous les navires dans les eaux canadiennes et tous les navires canadiens, où qu'ils se situent, sont assujettis à des règles antisalissure strictes.

**OBJECTIF, ÉLÉMENTS PRINCIPAUX ET RÉSULTATS ATTENDUS**

Les peintures antisalissure 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, la chaux puis l'arsenic étaient utilisés pour recouvrir les coques des navires, jusqu'à ce que l'industrie chimique moderne développe des peintures antisalissure efficaces à base de composés métalliques. Ces composés sont libérés lentement dans l'eau de mer, tuant ainsi les anatifes 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, l'une des peintures antisalissure 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 doivent interdire ou restreindre l'utilisation de systèmes antisalissure 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 antisalissure 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 induite pendant une inspection afin de détecter les violations possibles de la Convention.

L'annexe I précise qu'aucun navire ne doit appliquer ou réappliquer des composés organostanniques, qui agissent comme biocides dans les systèmes antisalissure. 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 (UFPD)).

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 antisalissure. L'article 6 sur le processus de proposition de modifications visant à contrôler les systèmes antisalissure établit la manière dont l'évaluation d'un tel système devrait se faire.

Le tributylétain (TBT) a été retiré des peintures antisalissure et remplacé par plusieurs nouveaux biocides. L'un de ces remplaçants était la cybutryne (également connu sous le nom d'Irgarol 1051), qui est utilisée dans la peinture des coques pour empêcher la croissance des salissures biologiques.

En juin 2021, l'OMI a interdit l'application ou la réapplication de systèmes antisalissure contenant de la cybutryne à partir du 1er janvier 2023, car des études ont prouvé que cette substance est nocive pour divers organismes marins.

## **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 tonnes ou plus aient à bord un certificat de système antisalissure et que ceux d'une jauge brute de moins de

400 tonnes, mais d'une longueur de 24 mètres ou plus, aient à bord une autodéclaration.

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 antisalissure à base d'organoétain ont cessé d'être valides le 31 décembre 2002. L'ARLA conserve une liste de peintures antisalissure 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 composés organostanniques comportant du TBT comme systèmes antisalissure sur tous les navires. La réglementation exige l'élimination ou l'encapsulation des enduits contenant des composés organostanniques à partir de 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.

Il convient de noter que la cybutryne ne figure pas sur la liste de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement de 1999* (S.C.1999, c.33).

L'OMI a élaboré des Lignes directrices sur les bio-salissures en 2011 et établi également un mécanisme d'évaluation des autres systèmes antisalissure et de prévention de l'utilisation potentielle future d'autres substances nocives dans ces systèmes.

### **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.