

ANNEXE 3

RÉSOLUTION MEPC.209(63)

adoptée le 2 mars 2012

**DIRECTIVES EN MATIÈRE DE CONCEPTION ET DE CONSTRUCTION POUR
FACILITER LE CONTRÔLE DES SÉDIMENTS À BORD DES NAVIRES (G12)**

LE COMITÉ DE LA PROTECTION DU MILIEU MARIN,

RAPPELANT l'article 38 a) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions conférées au Comité de la protection du milieu marin aux termes des conventions internationales visant à prévenir et à combattre la pollution des mers,

RAPPELANT ÉGALEMENT que la Conférence internationale sur la gestion des eaux de ballast des navires, qui s'est tenue en février 2004, a adopté la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (Convention sur la gestion des eaux de ballast), ainsi que quatre résolutions de la Conférence,

NOTANT que, aux termes de la règle A-2 de la Convention sur la gestion des eaux de ballast, le rejet des eaux de ballast ne doit être effectué qu'au moyen de la gestion des eaux de ballast conformément aux dispositions de l'Annexe de la Convention,

NOTANT ÉGALEMENT que la règle B-5.2 de la Convention sur la gestion des eaux de ballast dispose que les navires construits en 2009 ou après cette date devraient, sans que cela ne porte atteinte à la sécurité ou à l'efficacité de l'exploitation, être conçus et construits de manière à réduire au minimum la prise et la rétention indésirable de sédiments, à faciliter l'élimination des sédiments et à permettre un accès sans danger pour procéder à l'élimination et l'échantillonnage des sédiments, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation,

NOTANT EN OUTRE que par la résolution MEPC.150(55), le Comité a adopté les Directives en matière de conception et de construction pour faciliter le contrôle des sédiments à bord des navires (G12) et a décidé de maintenir lesdites directives à l'étude,

AYANT EXAMINÉ, à sa soixante-troisième session, le texte révisé des Directives en matière de conception et de construction pour faciliter le contrôle des sédiments à bord des navires (G12) qu'avait élaboré le Groupe d'étude sur les eaux de ballast du Comité à la soixante-deuxième session,

1. ADOPTE les Directives de 2012 en matière de conception et de construction pour faciliter le contrôle des sédiments à bord des navires (G12), dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. INVITE les Gouvernements Membres à appliquer les Directives de 2012 (G12) dans les meilleurs délais ou lorsque la Convention deviendra applicable à leur égard; et
3. ANNULE les Directives (G12) adoptées par la résolution MEPC.150(55).

ANNEXE

DIRECTIVES DE 2012 EN MATIÈRE DE CONCEPTION ET DE CONSTRUCTION POUR FACILITER LE CONTRÔLE DES SÉDIMENTS À BORD DES NAVIRES (G12)

1 OBJET

1.1 La règle B-5.2 de la Convention exige que les navires décrits aux règles B-3.3 à B-3.5 soient conçus et construits, sans que cela ne porte atteinte à la sécurité ou l'efficacité de l'exploitation du navire, de manière à réduire au minimum la prise et la rétention indésirable de sédiments, à faciliter l'élimination des sédiments et à permettre un accès sans danger pour procéder à l'élimination et à l'échantillonnage des sédiments, compte tenu des présentes Directives. Les navires décrits à la règle B-3.1 de la Convention devraient, dans la mesure du possible, satisfaire également à la règle B-5.2, compte tenu des présentes Directives.

1.2 Les présentes Directives ont pour objet de donner des conseils aux concepteurs, constructeurs, propriétaires et exploitants de navires afin qu'ils mettent au point des structures et un matériel qui permettent d'atteindre les objectifs énoncés au paragraphe 1.1 et de réduire ainsi le risque d'introduction d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes.

1.3 Il peut exister une contradiction entre la prévention de l'accumulation de sédiments et la prévention du rejet d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes.

2 INTRODUCTION

2.1 L'eau qui est pompée à bord d'un navire pour servir de ballast peut contenir des particules de matières solides provenant d'alluvions qui, une fois l'eau au repos dans les citernes de ballast, se déposent au fond des citernes et sur d'autres éléments de structure internes.

2.2 Des organismes aquatiques présents dans les eaux de ballast peuvent aussi se déposer et rester présents dans la couche de sédiments. Ces organismes peuvent survivre longtemps après le rejet des eaux dans lesquelles ils se trouvaient. Ils peuvent ainsi être transportés depuis leur habitat et être déversés dans un autre port ou une autre zone, où ils peuvent causer des préjudices ou des dommages à l'environnement, à la santé de l'homme, aux biens et aux ressources.

2.3 La règle B-5.1 de la Convention exige que tous les navires éliminent et évacuent les sédiments des espaces destinés aux eaux de ballast conformément à leur plan de gestion des eaux de ballast. Les présentes Directives sont destinées à aider les concepteurs, constructeurs, propriétaires et exploitants de navires à concevoir des navires qui conservent le moins possible de sédiments à bord. Des recommandations sur la gestion des sédiments figurent dans les Directives pour la gestion des eaux de ballast et l'élaboration des plans de gestion des eaux de ballast (G4).

3 DÉFINITIONS

3.1 Aux fins des présentes Directives, les définitions données dans la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (la Convention) sont applicables.

3.2 **Citerne d'eaux de ballast** - Aux fins des présentes Directives, une "citerne d'eaux de ballast" désigne toute citerne, cale ou espace utilisé pour le transport d'eaux de ballast telles que définies à l'article premier de la Convention.

4 PRINCIPES DE CONCEPTION À OBSERVER POUR RÉDUIRE L'ACCUMULATION DE SÉDIMENTS

4.1 Les citernes d'eaux de ballast, y compris leur structure interne, devraient être conçues de façon à y éviter l'accumulation de sédiments. Lors de la conception des citernes à ballast, il faudrait tenir compte, dans la mesure du possible, des principes suivants :

- .1 éviter autant que possible les surfaces horizontales;
- .2 lorsque des lisses comportent des plats de raidissage, il faudrait veiller à installer ces plats au-dessous des surfaces horizontales afin que l'eau s'évacue des raidisseurs;
- .3 faire en sorte que l'eau qui est amenée par des pompes ou s'écoule par gravité coule sur les surfaces horizontales ou quasi horizontales pour remettre en suspension les sédiments déjà déposés;
- .4 si des serres horizontales ou des anneaux sont requis, il faut que les anguillers soient aussi grands que possible, surtout si des rebords sont prévus aux endroits où les serres horizontales servent de passavant, afin d'accélérer l'écoulement de l'eau lorsque le niveau d'eau baisse dans la citerne;
- .5 les supports intérieurs, lisses, raidisseurs, supports intercostaux et varangues installés devraient être pourvus d'anguillers supplémentaires pour faciliter l'écoulement d'eau pendant les opérations de rejet et d'assèchement;
- .6 les éléments internes qui touchent des cloisons devraient être installés de façon à éviter de retenir de l'eau et des sédiments;
- .7 des échancrures devraient être prévues à la jointure des supports intercostaux ou des lisses du plafond du double fond avec les varangues pour assurer une bonne circulation d'air et permettre ainsi l'assèchement de la citerne quand elle est vide. Pendant le remplissage de la citerne, ces échancrures laisseront l'air s'échapper par le tuyau de dégagement de sorte qu'il restera le moins d'air possible à l'intérieur de la citerne remplie;
- .8 les circuits de tuyautages devraient être conçus de manière telle que le déballastage provoque le plus de remous possible à l'intérieur de la citerne pour remettre en suspension les sédiments; et
- .9 il faudrait étudier les schémas d'écoulement dans les citernes de ballast (par exemple à l'aide des techniques de calcul de dynamique des fluides) et en tenir compte pour concevoir une structure interne qui puisse être nettoyée efficacement par chasse d'eau. Plus il y aura d'éléments de structure à l'intérieur des citernes de double fond, plus il sera difficile d'améliorer l'efficacité de l'écoulement. L'efficacité hydrodynamique de la citerne de ballast est cruciale pour en éliminer les sédiments.

4.2 Toute conception nécessitant une circulation d'eau pour remettre en suspension les sédiments ne devrait, dans la mesure du possible, faire appel à aucune intervention humaine afin que la charge de travail imposée à l'équipage du navire pour exploiter le système soit minime.

4.3 L'intérêt d'observer des principes de conception qui réduisent l'accumulation de sédiments est que l'on éliminera probablement une bonne quantité de sédiments pendant le déballastage, en en conservant une quantité minime dans les citernes, et qu'en conséquence, il sera moins nécessaire, voire inutile, de recourir à d'autres moyens d'élimination des sédiments.

4.4 Tous les navires devraient être conçus de manière à offrir un accès sans danger qui permette de procéder à l'enlèvement et à l'échantillonnage des sédiments.

4.5 Les systèmes d'eaux de ballast devraient, dans la mesure du possible, être d'une conception qui permette d'installer facilement une prise d'eau de mer en hauteur sur chaque bordé du navire.

4.6 Il faudrait, lorsque cela est possible dans la pratique, installer un dispositif permettant d'enlever les matières en suspension à l'admission de la prise d'eau de mer.
