

La Convention Ballast

Note d'information

Afin d'être toujours performant en navigation, un navire doit être enfoncé dans l'eau de manière optimale. Il faut que l'hélice soit suffisamment immergée et que le navire soit droit.

Lorsque le navire n'a pas de cargaison à bord, on dit que le navire est « léger ». Dans cette disposition, le second capitaine remplit de grands réservoirs d'eau de mer pour enfoncer le navire et qu'il retrouve ses marques optimales. Ces réservoirs sont nommés ballasts. Lorsque le navire est dans un port de chargement, il doit vidanger (déballaster) ces réservoirs puisque c'est la cargaison qui va permettre d'enfoncer le navire à ses marques. Inversement, lorsque le navire décharge sa cargaison, le second capitaine équilibre le navire en chargeant (ballastant) de l'eau de mer dans ces réservoirs en même temps que la cargaison est déchargée à terre.

Cette eau de mer remplie quelque part sur la planète et déchargée dans un autre coin du globe peut être vecteur d'espèces invasives et ainsi bouleverser l'écosystème local.

Afin de lutter contre ce phénomène, les Etats Membres de l'OMI se sont réunis. En 2004, ils ont adopté la Convention « BALLAST WATER MANAGEMENT » : gestion des eaux de ballasts et des sédiments des navires.

APPLICATION DE LA CONVENTION

Cette convention est entrée en vigueur le 8 septembre 2017.

A partir de cette date, tous les navires à navigation internationale se devront satisfaire à la convention et avoir :

- Un plan de gestion des eaux de ballast approuvé par l'administration
- Un registre de gestion des eaux de ballast
- Un certificat international de gestion des eaux de ballast

La convention impose aux navires existants de renouveler au moins 95% du volume de chaque ballast lorsque le navire est au large. Les espèces qui pourraient être invasives dans un autre port sont ainsi relâchées et de nouveaux volumes d'eau de mer « neutres » remplacent ceux chargés au départ.

Ce système de renouvellement des eaux de ballast est contraignant pour la structure du navire, puisque le navire se retrouve en cours de navigation avec des capacités vides et donc des efforts très importants sur sa structure. Cette méthode est également contraignante pour l'équipage qui doit gérer ces changements d'eaux de ballast, en plus des opérations courantes.

C'est pourquoi, la convention impose l'installation à bord d'unités de traitement des eaux de ballast pour les navires existants lorsqu'ils effectuent la visite de renouvellement imposée par l'Annexe I de

la convention MARPOL. A partir du 8 septembre 2017, les navires neufs doivent déjà être équipés d'unités de traitement.

Concernant les unités de traitement, deux méthodes sont possibles : soit la mort, soit la stérilisation des agents potentiellement pathogènes. Pour se faire, plusieurs procédés qui utilisent ou non des substances actives ont été homologués par l'OMI. (rayonnement ultra violet, électrolyse, filtration, introduction de produits chimiques, introduction de biocides,...)