

Document
mis en distribution
le 24 janvier 2008



N° 611

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 16 janvier 2008.

PROJET DE LOI

*autorisant l'adhésion à la **convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires,***

(Renvoyé à la commission des affaires étrangères, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

PRÉSENTÉ

AU NOM DE M. FRANÇOIS FILLON,
Premier ministre,

PAR M. BERNARD KOUCHNER,
ministre des affaires étrangères et européennes.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Dans le cadre de l'organisation maritime internationale (OMI), une convention pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires a été adoptée à Londres le 13 février 2004.

*

* *

A. – CONSTAT

Les eaux de ballast sont destinées à contribuer, avec la cargaison, à équilibrer les navires. Lors des opérations commerciales de chargement et de déchargement des navires, l'eau des ballasts peut être rejetée, partiellement ou non. De très nombreuses espèces marines végétales ou animales peuvent être transportées par les navires dans les eaux de ballast, notamment les espèces suffisamment petites pour passer à travers les filtres et les pompes. Les espèces aquatiques envahissantes, ainsi que les virus et les bactéries, y compris des souches pathogènes, de choléra par exemple, survivent dans ces espaces et sont susceptibles de proliférer une fois rejetées.

Avec la croissance des échanges internationaux de ces dernières décennies et tout particulièrement celle du transport maritime transocéanique, les États littoraux ont été confrontés à des problèmes écologiques d'un nouvel ordre lié à l'apport d'organismes vivants totalement étrangers à l'environnement local. L'introduction de ces espèces peut avoir des effets néfastes sur la santé publique, sur l'environnement et l'économie locale : en effet, celles-ci, en marge des écosystèmes locaux, peuvent se retrouver sans consommateur ni prédateur, et proliférer sans contrôle.

Chaque année, environ 22 millions de tonnes d'eau sont déballastées en France¹. Il a été estimé qu'au moins 7 000 espèces différentes sont transportées dans les eaux de ballast chaque jour dans le monde, mais une majorité ne survit pas au voyage. Bien que non chiffrés au plan mondial, les dégâts dus aux espèces nocives introduites sont considérables et en augmentation. De fait, une espèce installée peut très rarement être éradiquée.

Ce phénomène est connu de longue date, mais la communauté scientifique ne s'y est intéressée que depuis les années 70.

La problématique des organismes aquatiques nuisibles contenus dans les eaux des ballasts a été abordée dès 1988 dans le cadre de l'organisation maritime internationale (OMI), essentiellement sous l'influence du Canada et de l'Australie. Le premier était confronté à l'invasion de la moule zébrée dans les eaux des grands lacs depuis le Saint-Laurent, le second à celle de l'étoile de mer *Asterias amurensis* sur ses côtes Ouest.

Depuis lors, différents comités et sous-comités techniques de l'OMI se sont intéressés à la question, et un programme de l'OMI, « GloBallast », a été chargé de fournir une assistance technique et une expertise aux pays en développement.

En 1990, le comité de protection de l'environnement marin (MEPC) a créé un groupe de travail et a adopté l'année suivante des règles pour éviter l'introduction d'organismes aquatiques indésirables et pathogènes provenant du déversement d'eaux de ballast et des boues sédimentaires des navires.

Parallèlement, en 1992, la conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED) a reconnu la menace que constituaient les eaux et sédiments de ballast pour les écosystèmes des États côtiers.

L'OMI a adopté différentes résolutions afin d'encadrer la gestion des eaux de ballast, mais, rapidement, il est apparu nécessaire de rendre obligatoires ces dispositions. Différentes

¹ Présentation de l'Ifremer du 27 janvier 2005, « *Les eaux de ballast des navires* », chiffres établis par une étude de l'Ifremer à partir de l'examen de cinq navires dans chacun des cinq ports français sélectionnés.

options ont été envisagées pour finalement retenir la forme d'une nouvelle convention internationale.

Une conférence diplomatique qui s'est tenue du 9 au 13 février 2004 a adopté la convention par *consensus*. La convention est le premier texte international contraignant dans ce domaine.

La convention n'est pas encore entrée en vigueur, le nombre requis de ratification n'ayant pas été atteint à la date du 31 août 2007. Dix États y ont adhéré, représentant 3,42 % du tonnage de la flotte mondiale : l'Espagne, la Fédération de Saint-Kitts-et-Nevis, les Maldives, le Nigeria, la Syrie, la Barbade, l'Égypte, Kiribati, la Norvège et Tuvalu.

*
* * *

B. – LA CONVENTION

Cette convention internationale comporte vingt-deux articles.

I. – Champ d'application et objectifs (articles 1^{er}, 2 et 3 et section A)

Aux termes de la convention, les États Parties s'engagent à prévenir, atténuer et éliminer complètement le transport d'organismes aquatiques nuisibles et pathogènes grâce à un contrôle et à des mesures de gestion des eaux de ballast et des sédiments des navires. Les navires doivent disposer d'un registre des eaux de ballast et mettre en œuvre des procédures adaptées de gestion des données. Les États Parties ont la possibilité de prendre des mesures de gestion plus strictes que celles de la convention, en accord avec le droit international et pour autant qu'ils respectent les dispositions de la convention.

La convention s'applique aux navires autorisés à battre le pavillon d'un État Partie (article 3). Les dispositions de la convention s'appliquent où que soit situé le navire battant pavillon d'un État Partie à la convention (article 8).

Toutefois, la convention ne s'applique pas :

– aux navires qui ne sont pas construits ou conçus pour transporter des eaux de ballast ;

– aux navires d'un État Partie qui sont exploités uniquement dans les eaux relevant de sa juridiction, à moins que cet État Partie ne décide que le rejet d'eaux de ballast par ces navires porterait atteinte ou nuirait à la santé humaine, à son environnement, à ses biens ou ses ressources ou à ceux d'États adjacents ou d'autres États ;

– aux navires d'un État Partie qui sont exploités uniquement dans les eaux de la juridiction d'un autre État Partie pour autant que ce dernier autorise cette exclusion. Toutefois, un État Partie ne doit pas accorder une telle autorisation si cela porte atteinte ou nuit à la santé humaine, à son environnement, à ses biens ou ses ressources ou à ceux d'États adjacents ou d'autres États ;

– aux navires exploités uniquement dans les eaux relevant de la juridiction d'un État Partie et en haute mer ;

– aux navires de guerre ou d'État ;

– aux eaux de ballast permanentes dans des citernes scellées (dites citernes passives) à bord des navires qui ne font pas l'objet de rejet.

De plus, la convention prévoit que les États Parties appliquent les prescriptions de la convention de façon que les navires d'États non Parties à la convention ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable (article 3.3).

II. – Contenu des obligations

1° Norme de renouvellement des eaux de ballast en mer (règle D-1)

Les navires qui effectuent un renouvellement des eaux de ballast doivent obtenir un renouvellement volumétrique effectif d'au moins 95 %. Si la méthode du pompage est utilisée, le renouvellement par pompage de trois fois le volume de chaque citerne à ballast est réputé satisfaisant.

Ces renouvellements doivent avoir lieu à 200 milles marins de la terre la plus proche, par 200 mètres de fond au moins. Si le navire est dans l'impossibilité de se conformer aux règles fixées, le renouvellement peut se faire aussi loin que possible de la terre

la plus proche et à une distance d'au moins 50 milles marins de la terre la plus proche et par 200 mètres de fond au moins.

Un navire qui procède au renouvellement des eaux de ballast n'est pas tenu de satisfaire à ces dispositions si le capitaine décide raisonnablement qu'une telle opération compromettrait la stabilité ou la sécurité du navire, de son équipage ou de ses passagers du fait de conditions météorologiques défavorables, de la conception du navire ou des efforts auxquels il est soumis, d'une défaillance de l'équipement ou de toute autre circonstance exceptionnelle (règle B4).

2° Normes et méthodes de traitement à bord des navires des eaux de ballast avant rejet (règle D-2)

Normes de qualité des eaux de ballast (règle D-2)

Les navires concernés doivent rejeter moins de dix organismes viables par mètre cube, d'une taille minimale égale ou supérieure à 50 microns, et moins de dix organismes viables par millilitre, d'une taille minimale égale ou supérieure à 10 microns.

Normes pour la santé humaine (règle D-2)

La règle D-2, qui porte sur le traitement et inclut une obligation de résultat, est plus exigeante que la règle D1, qui ne porte que sur le renouvellement.

On retient comme indicateurs :

- *Vibrio cholerae* pathogène (variétés O1 et O139) : moins d'une unité formant colonie (ufc) par 100 millilitres ou moins de 1 ufc pour un gramme d'échantillon de zooplancton ;
- *Escheria coli*, moins de 250 ufc par 100 millilitres ;
- Entérocoque intestinal, moins de 100 ufc par 100 millilitres.

Méthodes de traitement (règle D-3)

Les systèmes de gestion des eaux de ballast qui utilisent des substances actives ou des préparations contenant une ou plusieurs substances actives devront être approuvées par l'OMI (procédure G9). Les systèmes de traitement des eaux de ballast doivent être sans danger pour le navire, son armement et l'équipage.

D'autres méthodes de gestion des eaux de ballast peuvent également être acceptées sous réserve qu'elles assurent au moins le même degré de protection de la santé humaine, de l'environnement, des biens ou des ressources et qu'elles soient approuvées dans leur principe par le comité de la protection du milieu marin de l'OMI (procédure G8).

3° Calendrier (règle B-3)

Les navires construits avant 2009 ayant une capacité en eaux de ballast comprise entre 1 500 et 5 000 mètres cubes doivent procéder à la gestion des eaux de ballast de façon à satisfaire au moins à la norme décrite à la règle D-1 ou à la règle D-2 jusqu'en 2014, date après laquelle ils doivent satisfaire au moins à la norme décrite à la règle D-2.

Les navires construits avant 2009 qui ont une capacité en eaux de ballast inférieure à 1 500 ou supérieure à 5 000 mètres cubes doivent procéder à la gestion des eaux de ballast de façon à satisfaire au moins à la norme décrite à la règle D-1 ou à la règle D-2 jusqu'en 2016, date après laquelle ils doivent satisfaire au moins à la norme décrite à la règle D-2.

Les navires construits en 2009 ou après cette date, qui ont une capacité en eaux de ballast inférieure à 5 000 mètres cubes, doivent procéder à la gestion des eaux de ballast de façon à satisfaire au moins à la norme décrite à la règle D-2.

Les navires construits entre 2009 compris et 2012 non compris, qui ont une capacité en eaux de ballast supérieure ou égale à 5 000 mètres cubes doivent procéder à la gestion des eaux de ballast de façon à satisfaire au moins à la norme la décrite à la règle D-1 ou la norme décrite à la règle D-2 jusqu'en 2016, date après laquelle ils doivent satisfaire au moins à la norme décrite à la règle D-2.

Les navires construits en 2012 ou après cette date, qui ont une capacité en eaux de ballast supérieure ou égale à 5 000 mètres cubes, doivent procéder à la gestion des eaux de ballast de façon à satisfaire au moins à la norme décrite à la règle D-2.

4° Exigences de gestion

Les navires doivent mettre en œuvre des plans de gestion des eaux de ballast approuvés par les autorités compétentes de l'État du pavillon (article 4).

5° Procédures de contrôle (articles 4, 7, 8, 9, 10, 11 et section E)

Visites et certificats

Chaque État Partie veille à ce que les navires autorisés à battre son pavillon ou exploités sous son autorité, qui sont soumis aux dispositions en matières de visites et de délivrance de certificats, fassent l'objet de visites et que des certificats leurs soient délivrés conformément aux règles de l'annexe (article 7.1).

Par ailleurs, un État Partie ayant pris des mesures plus rigoureuses que la convention ne peut exiger de visite ou de certificat supplémentaire dans le cas d'un navire d'un autre État Partie. De plus, les navires ne doivent pas subir de retard indu (article 7.2).

Infractions, recherche des infractions

Toute infraction à la convention doit être prévue et sanctionnée par la législation de l'État dont relève le navire en cause, où qu'elle soit commise. Toute infraction commise dans les eaux sous juridiction d'un État Partie doit être prévue et sanctionnée par la législation de cet État Partie (article 8).

Notification des mesures de contrôle

Si une visite d'inspection détermine que le navire a commis une infraction, le navire ainsi que l'État du pavillon en sont informés. En cas de possibilité de retenue ou de non-admission de son navire, les inspecteurs doivent informer l'administration de l'État du pavillon, le consul ou le représentant diplomatique (article 11).

6° Obligation de mettre en place dans les ports des installations de réception des sédiments (article 5)

Les États Parties s'engagent à mettre en place de telles installations dans les ports ou dans les terminaux qu'ils ont désignés où ont lieu les réparations ou le nettoyage des citernes à ballast.

7° Dispositions générales

Les États Parties doivent élaborer des politiques, des stratégies et des programmes nationaux pour la gestion des eaux de ballast.

La convention insiste à plusieurs reprises sur la nécessité de développer la coopération et l'assistance entre les Parties d'un point de vue général (article 2) et en ce qui concerne la recherche scientifique et technique et la surveillance (article 6), le contrôle (article 11), l'assistance technique et la coopération régionale (article 13), la communication de renseignements (article 14).

Les États Parties doivent également surveiller les effets de la gestion des eaux de ballast dans les eaux relevant de leur juridiction (article 6). Il s'agit d'observer, de mesurer, d'échantillonner, d'évaluer et d'analyser l'efficacité et les impacts défavorables de toute technologie ou méthode de traitement ainsi que les impacts défavorables dus aux organismes et agents pathogènes identifiés comme ayant été transférés par les eaux de ballast des navires.

8° Entrée en vigueur

Cette convention entrera en vigueur douze mois après sa ratification par trente États dont les flottes marchandes représentent 35 % du tonnage brut de la flotte mondiale.

*

* *

C. – ENJEUX DE LA CONVENTION

Dans certaines zones, le problème des espèces envahissantes, nuisibles ou pathogènes apparaît extrêmement préoccupant. C'est notamment le cas dans les eaux de l'Australie, du Canada, des États-Unis ou de la Mer Noire et du Golfe Persique.

En France, les organismes rejetés par les eaux de ballast ont été reconnus comme responsables de certaines mortalités dans des exploitations conchylicoles, et d'efflorescences d'algues toxiques sur le littoral. Au-delà de la préservation de l'environnement

littoral et marin, l'enjeu porte sur la protection de certaines activités économiques, comme la conchyliculture et le tourisme.

S'y ajoute un enjeu de sécurité alimentaire et de santé publique, à savoir l'intoxication humaine par des organismes toxiques, transmis notamment par les produits conchylicoles consommés. Les algues toxiques peuvent être à l'origine de toxi-infections alimentaires collectives. Ainsi, *Vibrio cholerae* est le vecteur du choléra, dont une épidémie au Pérou a pu être imputée à des rejets d'eaux de ballast provenant d'Asie du Sud-Est.

En conclusion, les risques vont croissant car le volume du trafic maritime augmente globalement.

La convention instaure des contraintes pour la marine marchande et les ports visités par des navires en provenance du monde entier, ces contraintes reposant sur une base internationale, qui garantit leur homogénéité et leur prédictibilité.

L'adoption de cette convention est donc essentielle pour la santé publique, la protection de l'environnement marin, et l'économie côtière.

*

* *

D. – IMPACT SUR LA SANTÉ PUBLIQUE ET L'ENVIRONNEMENT

Le programme mondial sur la gestion des eaux de ballast, ou « Globallast »¹, décrit comme suit le risque posé par le transfert non désiré d'organismes :

« Les espèces aquatiques envahissantes constituent l'une des quatre plus grandes menaces pour les océans du monde et peuvent avoir des conséquences extrêmement graves pour l'environnement, l'économie et la santé publique. Des espèces introduites peuvent même devenir envahissantes, en se développant plus vite que les espèces natives et en se multipliant dans des proportions nuisibles. À la différence d'autres formes de pollution des mers, telles que les déversements d'hydrocarbures, à la suite desquels

¹ Programme mondial FEM/PNUD/OMI sur la gestion des eaux de ballast : <http://globallast.imo.org/>

des mesures correctives peuvent être prises et l'environnement finit par se régénérer, les effets des espèces marines envahissantes sont très souvent irréversibles ! ».

Quelques exemples peuvent être cités :

– la moule zébrée (*Dreissena polymorpha*) a coûté aux États-Unis d'Amérique entre 750 millions et 1 milliard de dollars, qui ont été consacrés à la lutte contre cette espèce entre 1989 et 2000 ;

– le goémon asiatique (*Undaria pinnatifada*) envahit rapidement de nouvelles zones, déplaçant les espèces natives des fonds marins en Australie du Sud ;

– la méduse nord-américaine se nourrissant par filtration (*Mnemiopsis leidyi*) a parfois atteint des densités égales à 1 kg de biomasse par m². Elle a appauvri les stocks de plancton natif à un point tel qu'elle a joué un rôle dans l'effondrement des pêcheries commerciales d'anchois et de sprats en mer Noire ;

– dans nombre de pays, les algues microscopiques introduites (dinoflagellés toxiques) ont été absorbées par des crustacés et mollusques se nourrissant par filtration, tels que les huîtres. Lorsqu'ils sont consommés par les humains, ces crustacés et mollusques contaminés peuvent provoquer des troubles divers (gastro-entérites, troubles nerveux), voire une paralysie parfois mortelle. Des maladies telles que le choléra ont pu être véhiculées par les eaux de ballast rejetées.

Des phytoplanctons toxiques inconnus auparavant sont apparus. Par exemple en France, l'*Alexandrium catenella*, en provenance d'Asie du Sud-Est, est apparu sur l'étang de Thau en 1997, à proximité du port de commerce, et s'y est installé depuis. On trouve jusqu'à cent vingt espèces de protistes dans le sédiment des ballasts, les conditions de milieu permettant d'établir de véritables chaînes alimentaires. Sur seize dinoflagellés toxiques les plus connus, treize sont suspectés

*

* *

E. – IMPACT SOCIAL, ECONOMIQUE ET FINANCIER

Certains États ont d'ores et déjà développé unilatéralement des réglementations nationales imposant des exigences nouvelles et diverses. De tels développements pèsent sur l'industrie maritime qui peut en subir lourdement les conséquences lorsque les règles varient d'un port à l'autre. L'entrée en vigueur de la convention permettra d'éviter la multiplication de réglementations unilatérales.

1° Impact sur le transport maritime

Le ballastage des navires a pour objectif d'optimiser leur équilibre transversal, leur assiette, leur stabilité, leur tirant d'eau moyen et de contribuer à limiter les contraintes (torsion et cisaillement) sur la structure du navire. Les opérations de ballastage/déballastage sont donc nécessairement effectuées simultanément aux opérations commerciales de déchargement/chargement des navires, c'est à dire dans les zones portuaires.

La convention s'applique à tous les types de navires. Elle concerne essentiellement les navires dont l'activité induit le déplacement de marchandises dont le poids est significatif (ce qui place les activités militaires de transport de passagers et de plaisance à la marge de cette problématique). Les caractéristiques techniques et commerciales de ceux-ci induisent de grandes disparités dans leur recours au ballastage. Les navires les plus directement impliqués sont les suivants :

– les vraquiers qui ont des tonnages généralement importants et déchargent rarement des marchandises dans les mêmes ports que ceux où ils chargent (Rouen, Fos, etc). Les transits sont donc faits nécessairement « sur ballast » ;

– les transporteurs de vrac liquide, essentiellement hydrocarbures (dont gaz liquéfié), ont une capacité de ballasts qui est de l'ordre de 40 % de leur capacité d'emport (mesurée en tonnes de port en lourd). Ceux qui fréquentent les ports français ont un port en lourd qui atteint 400 000 tonnes ;

– les transporteurs de vrac sec (notamment céréaliers et minéraliers) ont une capacité de ballast qui est du même ordre. En outre, il arrive couramment qu'ils recourent au remplissage de l'une de leurs cales pour optimiser leurs conditions de

navigation. Ceux qui fréquentent les ports français ont un port en lourd qui parfois dépasse les 300 000 tonnes ;

– les opérateurs de porte-conteneurs ou de cargos classiques (dont les rouliers qui sont de plus en plus nombreux) s’attachent, pour d’évidentes raisons commerciales, à minimiser le déséquilibre entre le fret « import » et le fret « export » dans les ports qu’ils fréquentent. Il n’en demeure pas moins nécessaire, dans la plupart des cas, de stabiliser le navire par un ballastage adéquat. Ces navires disposent aussi d’importantes capacités de ballastage, de l’ordre de 20 000 tonnes pour des porte-conteneurs capables de transporter 9 000 conteneurs, ce qui est aujourd’hui le maximum ; plusieurs dizaines d’entre eux fréquentent les ports français chaque semaine ;

– enfin, certains cargos classiques spécialisés, comme les grumiers, fréquentent des lagunes tropicales dont les eaux sont particulièrement turbides et où ils sont susceptibles de ballaster, d’où un risque accru d’importation de micro-organismes indésirables.

L’optimisation de la consommation des navires en combustible est un sujet qui est rendu plus prégnant encore par l’augmentation des cours du pétrole. L’influence sur cette consommation de la gestion des « lignes d’eau » des navires, c’est à dire de leur enfoncement et de leur assiette conduit couramment à ajouter plusieurs milliers de tonnes d’eau de ballast.

Anticipant l’évolution de la réglementation, plusieurs armateurs de taille mondiale ont souhaité répondre aux enjeux soulevés et pratiquent déjà en haute mer l’échange des eaux de ballasts sur leurs navires (notamment, en France CMA CGM et Louis Dreyfus Armement). Cette opération, pour laquelle les circuits de ballastage des navires actuels sont très rarement conçus, peut compromettre leur sécurité pendant son exécution ; elle mobilise également un membre de l’équipage au moins lors de sa mise en place et de sa finition. Ces inconvénients sont aggravés en cas de navigation difficile (mauvais temps, trafic important, faible stabilité).

La pratique de l’échange des eaux de ballasts présente de nombreux inconvénients au plan technique puisque pendant le déroulement de ce processus, les conditions d’équilibrage et de

stabilité du navire ainsi que les contraintes mécaniques sur la « poutre navire » ne sont pas nécessairement optimales. En outre, la durée des traversées et la diminution des effectifs à bord des navires peuvent compliquer ces opérations voire les rendre impossibles. La mise au point, puis la commercialisation d'équipements de neutralisation biologique de ces capacités, (explicitement présentée par la convention comme alternative à l'échange des eaux de ballast) permettra, le moment venu, d'assurer un contrôle des eaux de ballast sans aucun impact sur la sécurité et le fonctionnement des navires.

2° Impact sur la construction des navires

L'entrée en vigueur de la convention a des conséquences sur la conception des navires ainsi que sur les infrastructures des ports et des terminaux.

Ainsi, l'OMI a adopté deux directives (G11 et G12) précisant les dispositions nécessaires à la conception des ballasts, afin qu'un minimum de sédiment et de micro-organismes soient retenus dans les ballasts et les circuits associés.

La convention prévoit deux modes de gestion des eaux de ballast : par renouvellement contrôlé (règle D1) ou par traitement, notamment par substances actives (règle D-3 paragraphe 2).

Le renouvellement

Pour satisfaire aux normes de renouvellement (règle D-1), une adaptation des systèmes de pompage peut être nécessaire pour certains navires. Pour la majorité des navires aucune adaptation ne sera nécessaire. Le coût de ces adaptations éventuelles n'est pas connu à l'heure actuelle.

Le traitement

Deux types de méthodes de traitement des eaux de ballast sont envisagés par la convention, selon que le traitement intègre ou non des substances actives. Sur la base de la règle D-3 de la convention, des directives pour l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast (procédure G8) et des directives pour l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast qui utilisent des substances actives (procédure G9) ont été adoptées lors de la cinquante troisième session du MEPC.

Les systèmes de gestion des eaux de ballast qui utilisent des substances actives ou des préparations contenant une ou plusieurs substances actives doivent être approuvées par l'OMI, conformément à la procédure qu'elle a élaborée (G9). Les autres systèmes de gestion des eaux de ballast doivent être approuvés par le gouvernement de l'État sous l'autorité duquel le navire est exploité compte tenu des directives élaborées par l'OMI (G8).

Une utilisation combinée de deux ou de plusieurs méthodes de traitement des eaux de ballast à bord des navires peut être envisagée.

Dans le cadre de la procédure G9, l'OMI a confié à un groupe technique le soin d'examiner les propositions de systèmes de gestion soumises à approbation et de lui faire rapport en indiquant si la proposition présente un risque pour la santé de l'homme, l'environnement, les biens ou les ressources d'après les critères énoncés dans la procédure.

Des demandes d'approbation de substances actives ont été présentées par de nombreux États. Un seul système, basé sur l'utilisation de rayons ultra-violet et de dispositifs de filtration, a été approuvé par l'OMI, en juillet 2007 ; il a été approuvé comme un système faisant appel à des substances actives, conformément à la directive G9. De plus, une dizaine de systèmes de gestion des eaux de ballast, utilisant ou non des substances actives, sont actuellement à l'essai et semblent pouvoir satisfaire aux critères requis ; néanmoins, des essais exhaustifs sont encore nécessaires.

Le contrôle

Les méthodes de contrôle des règles D-1 et D-2 sont en cours de définition.

À ce stade, la seule méthode effective pour le contrôle de la règle D-1 se limite à un contrôle documentaire du registre des eaux de ballast (règle B-2), du plan de gestion des eaux de ballast (règle B-1) et du certificat international de gestion des eaux de ballast. Dans le cadre du Mémorandum de Paris, les travaux sont particulièrement avancés. Tous les points de conformité à contrôler ont été identifiés et sont détaillés dans

une procédure. Cependant l'adoption par l'OMI d'une directive sur les méthodes d'échantillonnage (G2) est nécessaire.

Pour la règle D-2, les difficultés liées à l'élaboration de la directive G2 (directive pour l'échantillonnage des eaux de ballast) ont conduit à renvoyer ces travaux aux prochains sous-comités spécialisés de l'OMI. Les exigences qualitatives de la règle D-2 ne pourront être vérifiées qu'après adoption par l'OMI, prévue pour mi-2008, de la directive G2.

Par ailleurs il convient noter que la convention prévoit que les opérations de contrôle ne doivent pas retarder les navires, et qu'un navire indûment retenu ou retardé serait en droit de demander réparation (article 12). Cette contrainte limite de fait les possibilités de contrôle de ces installations, en particulier durant les opérations de chargement et déchargement.

3° Impact sur la gestion des sédiments des citernes à ballast

L'article 5 de la convention prévoit l'obligation pour chaque État Partie de « mettre en place des installations de réception adéquates des sédiments dans les ports et dans les terminaux qu'il a désignés, et où auront lieu le nettoyage ou les réparations des citernes à ballast ».

Cette obligation ne relève pas à proprement parler des ports. Ce sont les chantiers de réparation navale, où s'effectuent le nettoyage et les réparations des citernes à ballast, qui prendront en charge, sous le contrôle de l'État, ces opérations de réception des sédiments. Actuellement, en France, les chantiers de réparation navale les plus importants organisent ces opérations de nettoyage des citernes à ballast en faisant intervenir des entreprises spécialisées dans ce domaine.

Par ailleurs, l'OMI a adopté en octobre 2006 deux directives relatives à la définition des installations de réception des sédiments (G1) et des eaux de ballast (G5).

4° Impact sur l'économie littorale

L'économie des régions côtières françaises, très peuplées, est étroitement dépendante d'un milieu marin équilibré et non pollué. La pêche côtière, l'aquaculture et le tourisme nécessitent des éco-

systèmes marins en bonne santé. L'IFREMER a réalisé une campagne de prélèvements sur des navires de transport faisant escale dans les principaux ports français pour rechercher d'éventuels organismes pathogènes ou néfastes. Les résultats font apparaître des bactéries connues comme pathogènes sur la moitié des navires échantillonnés. Plusieurs espèces de phytoplancton toxique ont été observées, de provenances diverses (péninsule ibérique, Maghreb).

Quelques données chiffrées permettent de mesurer l'importance du problème.

Chaque année l'aquaculture marine permet de produire 7 000 tonnes de poissons d'élevage, 115 000 tonnes d'huîtres, 74 000 tonnes de moules ; elle représente 22 000 emplois et 500 millions d'euros de chiffre d'affaires. La pêche côtière représente 250 000 tonnes par an et 30 000 emplois.

La France connaît aujourd'hui une augmentation des fréquences de la prolifération des algues toxiques qui entraînent des fermetures des zones de production et donc des interdictions de commercialisation par les préfets de départements. On peut citer l'*Alexandrium* sur l'étang de Thau, le *Dinophysis* sur la ria d'Étel et en baie de la Vilaine, le *Pseudonitzschia* sur le bassin d'Arcachon. Sur le secteur de Leucate, les zones de production de moules sont en moyenne fermées 9 mois sur 12 pour cause de *Dinophysis*.

On assiste également à l'apparition d'algues toxiques dans des secteurs où elles n'existaient pas. On peut citer le cas de la coquille Saint Jacques contaminée pour la première fois par le *Pseudonitzschia* en 2004 en baie de Seine, en baie de Quiberon et en rade de Brest.

Début juillet 1995, une forte mortalité de coquillages a frappé le secteur conchylicole vendéen. La cause principale du phénomène provient du développement anormalement élevé et géographiquement étendu d'une espèce phytoplanctonique non indigène, le *Gymnodinium Nagasakiense* dont les toxines ont un effet direct sur les moules. L'estimation des pertes subies à l'époque a fait apparaître un niveau global un peu supérieur à 25 MF (soit 3,8 M d'euros) pour l'ensemble de la production vendéenne. Environ vingt-cinq entreprises nord-vendéennes ont été gravement touchées dont une vingtaine immédiatement

menacées dans leur survie, en raison de très lourdes pertes, de fragilisation antérieure ou d'activité exclusive¹.

Le phénomène de prolifération d'algues toxiques peut par ailleurs être néfaste pour les activités touristiques de la région concernée.

*

* *

F. – DÉCLARATION INTERPRÉTATIVE

La Convention entrant en vigueur 12 mois après la ratification par 30 États représentant 35 % du tonnage brut de la flotte mondiale, elle ne pourra pas entrer en vigueur au 1^{er} janvier 2009. Des dispositions relatives à des normes de construction de navires construits après le 1^{er} janvier 2009 ne pourront donc pas être opposées, étant antérieures à l'entrée en vigueur. La Convention ne pouvant être amendée tant qu'elle n'est pas ratifiée, une déclaration interprétative sera effectuée au moment du dépôt de l'instrument de ratification, sur le modèle préconisé par une résolution de l'Organisation maritime internationale en date du 29 novembre 2007, précisant qu'un navire construit en 2009 sera dispensé de respecter la règle D2 jusqu'à une année déterminée en fonction de la date probable d'approbation définitive par l'OMI d'un système de traitement des eaux de ballast. Cette déclaration fera l'objet d'une publication au *Journal officiel* en même temps que le texte de la convention.

*

* *

Telles sont les principales observations qu'appelle la convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, signée à Londres le 13 février 2004 qui, comportant des dispositions de nature législative, est soumise au Parlement en vertu de l'article 53 de la Constitution.

¹ Etude menée par l'IFREMER.

PROJET DE LOI

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des affaires étrangères et européennes,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décrète :

Le présent projet de loi autorisant l'adhésion à la convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, délibéré en conseil des ministres après avis du Conseil d'État, sera présenté à l'Assemblée nationale par le ministre des affaires étrangères et européennes, qui est chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article unique

Est autorisée l'adhésion à la convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (ensemble une annexe et deux appendices), signée à Londres le 13 février 2004 et dont le texte est annexé à la présente loi ⁽¹⁾.

Fait à Paris, le 16 janvier 2008.

Signé : François FILLON

Par le Premier ministre :

*Le ministre des affaires étrangères
et européennes,*

Signé : BERNARD KOUCHNER

(1) TCA 2007-43 – Imprimerie des *Journaux officiels*, Paris

CONVENTION
INTERNATIONALE
pour le contrôle et la gestion des
eaux de ballast et sédiments des
navires (ensemble une annexe et
deux appendices), signée à Londres
le 13 février 2004

CONVENTION
INTERNATIONALE DE 2004
pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast
et sédiments des navires

Les Parties à la présente Convention,

RAPPELANT l'article 196 (1°) de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer, qui dispose notamment que « les États prennent toutes les mesures nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin résultant de l'utilisation de techniques dans le cadre de leur juridiction ou sous leur contrôle, ou l'introduction intentionnelle ou accidentelle en une partie du milieu marin d'espèces étrangères ou nouvelles pouvant y provoquer des changements considérables et nuisibles » ;

NOTANT les objectifs de la Convention de 1992 sur la diversité biologique et le fait que le transfert et l'introduction d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes par les eaux de ballast des navires menacent la conservation et l'utilisation durable de la diversité biologique, ainsi que la décision IV/5 concernant la conservation et l'utilisation durable des écosystèmes marins et côtiers, adoptée en 1998 par la Conférence des Parties à la Convention sur la diversité biologique (COP 4), de même que la décision VI/23 concernant les espèces exotiques qui menacent des écosystèmes, des habitats ou des espèces, y compris les principes directeurs relatifs aux espèces envahissantes, adoptée en 2002 par la Conférence des Parties à la Convention sur la diversité biologique (COP 6) ;

NOTANT AUSSI que la Conférence de 1992 des Nations Unies sur l'environnement et le développement (CNUED) avait prié l'Organisation maritime internationale (« l'Organisation ») d'envisager d'adopter des règles appropriées concernant le rejet des eaux de ballast ;

AYANT À L'ESPRIT l'approche de précaution énoncée au Principe 15 de la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement et mentionnée dans la résolution MEPC.67(37), adoptée le 15 septembre 1995 par le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation ;

AYANT À L'ESPRIT ÉGALEMENT que le Sommet mondial de 2002 pour le développement durable a demandé, au paragraphe 34 b) de son Plan d'application, des actions à tous les niveaux pour accélérer la mise au point de mesures visant à trouver une solution au problème des espèces allogènes envahissantes rejetées dans l'eau de ballast ;

CONSCIENTES que le rejet incontrôlé d'eaux de ballast et de sédiments par les navires a entraîné le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes qui portent atteinte ou nuisent à l'environnement, à la santé humaine, aux biens et aux ressources ;

RECONNAISSANT l'importance que l'Organisation a donnée à cette question en adoptant les résolutions de l'Assemblée A.774(18) en 1993 et A.868(20) en 1997 afin de traiter du transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes ;

RECONNAISSANT EN OUTRE que plusieurs États ont agi individuellement afin de prévenir, réduire au minimum et, en dernier ressort, éliminer les risques d'introduction d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes par les navires entrant dans leurs ports et reconnaissant aussi que cette question, qui présente un intérêt mondial, nécessite la prise de mesures fondées sur des règles applicables à l'échelle mondiale et des directives pour l'application efficace et l'interprétation uniforme de ces règles ;

DÉSIREUSES de voir se poursuivre la mise au point d'options de gestion des eaux de ballast plus sûres et plus efficaces qui permettront de prévenir, de réduire au minimum et, en dernier ressort, d'éliminer le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes ;

RÉSOLUES à prévenir, réduire au minimum et, en dernier ressort, éliminer les risques pour l'environnement, la santé humaine, les biens et les ressources dus au transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes, grâce au contrôle et à la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, tout en évitant les effets secondaires indésirables qu'un tel contrôle pourrait avoir, et à encourager l'évolution des connaissances et technologies connexes ;

CONSIDÉRANT que le meilleur moyen d'atteindre ces objectifs est de conclure une Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires ;

SONT CONVENUES de ce qui suit :

Article 1^{er}

Définitions

Aux fins de la présente Convention, sauf disposition expresse contraire :

1. « Administration » désigne le gouvernement de l'État sous l'autorité duquel le navire est exploité. Dans le cas d'un navire autorisé à battre le pavillon d'un État, l'Administration est le gouvernement de cet État. Dans le cas des plates-formes flottantes affectées à l'exploration et à l'exploitation des fonds marins et de leur sous-sol adjacents aux côtes sur lesquelles l'État côtier exerce des droits souverains aux fins de l'exploration et de l'exploitation de ses ressources naturelles, y compris les unités flottantes de stockage (FSU) et les unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO), l'Administration est le gouvernement de l'État côtier intéressé.

2. « Eaux de ballast » désigne les eaux et les matières en suspension prises à bord d'un navire pour contrôler l'assiette, la gîte, le tirant d'eau, la stabilité ou les contraintes.

3. « Gestion des eaux de ballast » désigne les processus mécanique, physique, chimique et biologique utilisés, isolément ou parallèlement, pour éliminer ou rendre inoffensifs les organismes aquatiques nuisibles et les agents pathogènes présents dans les eaux de ballast et sédiments, ou à empêcher qu'ils soient admis dans ces eaux et sédiments ou rejetés avec ces eaux et sédiments.

4. « Certificat » désigne le Certificat international de gestion des eaux de ballast.

5. « Comité » désigne le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation.

6. « Convention » désigne la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires.

7. « Jauge brute » désigne la jauge brute calculée conformément aux règles sur le jaugeage des navires énoncées à l'Annexe I de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires ou dans toute convention qui lui succéderait.

8. « Organismes aquatiques nuisibles et agents pathogènes » désigne les organismes aquatiques et les agents pathogènes qui, s'ils sont introduits dans la mer, les estuaires ou les cours d'eau, peuvent mettre en danger l'environnement, la santé humaine, les biens ou les ressources ou porter atteinte à la diversité biologique ou gêner toute autre utilisation légitime de ces milieux.

9. « Organisation » désigne l'Organisation maritime internationale.

10. « Secrétaire général » désigne le Secrétaire général de l'Organisation.

11. « Sédiments » désigne les matières provenant de l'eau de ballast qui se sont déposées à l'intérieur d'un navire.

12. « Navire » désigne un bâtiment de quelque type que ce soit exploité en milieu aquatique et englobe les engins submersibles, les engins flottants, les plates-formes flottantes, les FSU et les FPSO.

Article 2

Obligations générales

1. Les Parties s'engagent à donner pleinement effet aux dispositions de la présente Convention et de son Annexe afin de prévenir, de réduire au minimum et, en dernier ressort, d'éliminer le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes grâce au contrôle et à la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires.

2. L'Annexe fait partie intégrante de la présente Convention. Sauf disposition expresse contraire, toute référence à la présente Convention constitue en même temps une référence à son Annexe.

3. Aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme empêchant une Partie de prendre, individuellement ou conjointement avec d'autres Parties, des mesures plus rigoureuses destinées à prévenir, réduire ou éliminer le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes grâce au contrôle et à la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, en conformité avec le droit international.

4. Les Parties s'efforcent de coopérer afin de garantir la mise en oeuvre, l'observation et la mise en application effectives de la présente Convention.

5. Les Parties s'engagent à favoriser l'amélioration continue de la gestion des eaux de ballast et des normes visant à prévenir, réduire au minimum et, en dernier ressort, éliminer le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes grâce au contrôle et à la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires.

6. Lorsqu'elles agissent en application de la présente Convention, les Parties s'efforcent de ne pas porter atteinte ni nuire à leur environnement, à la santé humaine, aux biens ou aux ressources, ou à ceux d'autres États.

7. Les Parties devraient veiller à ce que les pratiques de gestion des eaux de ballast utilisées pour satisfaire à la présente Convention n'entraînent pas plus de dommages qu'elles n'en préviennent pour leur environnement, la santé humaine, les biens ou les ressources, ou ceux d'autres États.

8. Les Parties encouragent les navires qui sont autorisés à battre leur pavillon et auxquels s'applique la présente Convention à éviter, dans la mesure où cela est possible dans la pratique, de prendre des eaux de ballast contenant des organismes aquatiques potentiellement nuisibles et des agents pathogènes, ainsi que des sédiments pouvant contenir de tels organismes, notamment en favorisant la mise en oeuvre satisfaisante des recommandations élaborées par l'Organisation.

9. Dans le contexte de la gestion des eaux de ballast, les Parties s'efforcent de coopérer, sous les auspices de l'Organisation, pour faire face aux menaces et aux risques qui pèsent sur les écosystèmes marins sensibles, vulnérables ou en danger et sur la diversité biologique, dans des zones situées au-delà des limites de la juridiction nationale.

Article 3

Champ d'application

1. Sauf disposition expresse contraire de la présente Convention, celle-ci s'applique :

a) aux navires qui sont autorisés à battre le pavillon d'une Partie ; et

b) aux navires qui ne sont pas autorisés à battre le pavillon d'une Partie mais qui sont exploités sous l'autorité d'une Partie.

2. La présente Convention ne s'applique pas :

a) aux navires qui ne sont pas conçus ou construits pour transporter des eaux de ballast ;

b) aux navires d'une Partie qui sont exploités uniquement dans les eaux relevant de la juridiction de cette Partie, à moins que celle-ci ne décide que le rejet d'eaux de ballast par de tels navires porterait atteinte ou nuirait à son environnement, à la santé humaine, aux biens ou aux ressources, ou à ceux d'États adjacents ou d'autres États ;

c) aux navires d'une Partie qui sont exploités uniquement dans les eaux relevant de la juridiction d'une autre Partie, à condition que cette exclusion soit autorisée par la seconde Partie. Une Partie ne doit en aucun cas accorder une telle autorisation si cela risque de porter atteinte ou nuire à son environnement, à la santé humaine, aux biens ou aux ressources, ou à ceux d'États adjacents ou d'autres États. Toute Partie qui refuse d'accorder une telle autorisation doit notifier à l'Administration du navire intéressé que la présente Convention s'applique au navire en question ;

d) aux navires qui sont exploités uniquement dans les eaux relevant de la juridiction d'une Partie et en haute mer, à l'exception de ceux auxquels une autorisation visée à l'alinéa *c)* ci-dessus n'a pas été accordée, à moins que cette Partie ne décide que le rejet d'eaux de ballast par de tels navires porterait atteinte ou nuirait à son environnement, à la santé humaine, aux biens ou aux ressources, ou à ceux d'États adjacents ou d'autres États ;

e) aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et utilisés exclusivement, à l'époque considérée, pour un service public non commercial. Cependant, chaque Partie s'assure, en prenant des mesures appropriées qui ne compromettent pas les opérations ou la capacité opérationnelle des navires de ce type lui appartenant ou exploités par elle, que ceux-ci agissent d'une manière compatible avec la présente Convention, pour autant que cela soit raisonnable et possible dans la pratique ; et

f) aux eaux de ballast permanentes dans des citernes scellées à bord des navires, qui ne font pas l'objet d'un rejet.

3. Dans le cas des navires d'États non Parties à la présente Convention, les Parties appliquent les prescriptions de la présente Convention dans la mesure nécessaire pour que ces navires ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable.

Article 4

Mesures de contrôle du transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes par les eaux de ballast et sédiments des navires

1. Chaque Partie exige que les navires auxquels la présente Convention s'applique, et qui sont autorisés à battre son pavillon ou sont exploités sous son autorité, respectent les prescriptions de la présente Convention, y compris les normes et prescriptions applicables de l'Annexe, et prend des mesures effectives pour veiller à ce que ces navires satisfassent à ces prescriptions.

2. Compte dûment tenu de ses conditions particulières et de ses moyens, chaque Partie élabore des politiques, stratégies ou programmes nationaux pour la gestion des eaux de ballast dans ses ports et les eaux relevant de sa juridiction, qui concordent avec les objectifs de la présente Convention et en favorisent la réalisation.

Article 5

Installations de réception des sédiments

1. Chaque Partie s'engage à assurer la mise en place d'installations de réception adéquates des sédiments dans les ports et dans les terminaux qu'elle a désignés et où ont lieu le nettoyage ou les réparations des citernes à ballast, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation. Elle veille à ce que ces installations de réception soient exploitées sans imposer de retard indu aux navires et permettent d'évacuer en toute sécurité les sédiments sans porter atteinte ni nuire à son environnement, à la santé humaine, aux biens ou aux ressources, ou à ceux d'autres États.

2. Chaque Partie notifie à l'Organisation, pour communication aux autres Parties intéressées, tous les cas où il est allégué que les installations visées au paragraphe 1 sont inadéquates.

Article 6

Recherche scientifique et technique et surveillance

1. Les Parties s'efforcent, individuellement ou collectivement, de :
- a) promouvoir et faciliter la recherche scientifique et technique en matière de gestion des eaux de ballast ; et
 - b) surveiller les effets de la gestion des eaux de ballast dans les eaux relevant de leur juridiction.

Ces activités de recherche et de surveillance devraient consister à observer, mesurer, échantillonner, évaluer et analyser l'efficacité et les impacts défavorables de toute technologie ou méthode ainsi que les impacts défavorables causés par les organismes et agents pathogènes qui ont été identifiés comme ayant été transférés par les eaux de ballast des navires.

2. Pour promouvoir les objectifs de la présente Convention, chaque Partie facilite l'accès des autres Parties qui en font la demande aux renseignements pertinents sur :

- a) les mesures techniques et les programmes scientifiques et technologiques entrepris dans le domaine de la gestion des eaux de ballast ; et
- b) l'efficacité de la gestion des eaux de ballast, telle qu'observée lors des programmes de surveillance et d'évaluation.

Article 7

Visites et délivrance des certificats

1. Chaque Partie veille à ce que les navires autorisés à battre son pavillon ou exploités sous son autorité, qui sont soumis aux dispositions en matière de visites et de délivrance des certificats, fassent l'objet de visites et que des certificats leur soient délivrés conformément aux règles de l'Annexe.

2. Une Partie qui introduit des mesures en application de l'article 2.3 ou de la section C de l'Annexe ne doit pas exiger une visite et un certificat supplémentaires dans le cas d'un navire d'une autre Partie, et l'Administration dont relève ce navire n'est pas tenue de le soumettre à une visite et de certifier qu'il satisfait aux mesures supplémentaires imposées par une autre Partie. La Partie qui applique de telles mesures supplémentaires est responsable du contrôle de leur application qui ne doit pas causer de retard indu au navire.

Article 8

Infractions

1. Toute infraction aux prescriptions de la présente Convention est interdite et sanctionnée par la législation de l'Administration dont relève le navire en cause, où qu'elle soit commise. Si l'Administration est informée d'une telle infraction, elle effectue une enquête et peut demander à la Partie qui l'a informée de lui fournir des preuves supplémentaires de l'infraction alléguée. Si l'Administration est convaincue qu'il existe des preuves suffisantes pour permettre d'engager des poursuites au titre de l'infraction alléguée, elle fait en sorte que ces poursuites soient engagées le plus tôt possible conformément à sa législation. L'Administration informe rapidement la Partie qui a signalé l'infraction alléguée, ainsi que l'Organisation, des mesures prises. Si l'Administration n'a pris aucune mesure dans un délai de un an à compter de la réception des renseignements, elle en informe la Partie qui a signalé l'infraction alléguée.

2. Toute infraction aux prescriptions de la présente Convention commise dans la juridiction d'une Partie est interdite et sanctionnée par la législation de cette Partie. Chaque fois qu'une telle infraction se produit, la Partie doit :

a) faire en sorte que des poursuites soient engagées conformément à sa législation ; ou

b) fournir à l'Administration dont relève le navire en cause les informations et les preuves qu'elle pourrait détenir attestant qu'il y a eu infraction.

3. Les sanctions prévues par la législation d'une Partie en application du présent article doivent être, par leur rigueur, de nature à décourager les infractions à la présente Convention où qu'elles soient commises.

Article 9

Inspection des navires

1. Un navire auquel s'applique la présente Convention peut, dans tout port ou terminal au large d'une autre Partie, être inspecté par des agents dûment autorisés par cette Partie, aux fins de déterminer s'il satisfait à la présente Convention. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent article, une inspection de ce type se limite à :

a) vérifier que le navire a à bord un certificat valable qui, dans ce cas, doit être accepté ; et

b) inspecter le registre des eaux de ballast ; et/ou

c) prélever des échantillons de l'eau de ballast du navire conformément aux directives élaborées par l'Organisation. Toutefois, le délai requis pour analyser ces échantillons ne doit pas être invoqué pour retarder indûment l'exploitation, le mouvement ou le départ du navire.

2. Si le navire n'est pas muni d'un certificat valable ou s'il existe de bonnes raisons de penser que :

a) l'état du navire ou de son équipement ne correspond pas en substance aux indications du certificat ; ou que

b) le capitaine ou l'équipage n'est pas familiarisé avec les procédures de bord essentielles concernant la gestion des eaux de ballast ou ne les a pas appliquées, une inspection approfondie peut être effectuée.

3. Dans les cas prévus au paragraphe 2 du présent article, la Partie qui effectue l'inspection prend les mesures nécessaires pour empêcher le navire de rejeter de l'eau de ballast jusqu'à ce qu'il puisse le faire sans présenter de menace pour l'environnement, la santé humaine, les biens ou les ressources.

Article 10

Recherche des infractions et contrôle des navires

1. Les Parties coopèrent à la recherche des infractions et à la mise en application des dispositions de la présente Convention.

2. S'il est constaté qu'un navire a enfreint la présente Convention, la Partie dont le navire est autorisé à battre le pavillon et/ou la Partie dont un port ou terminal au large est utilisé par le navire peuvent, en plus des sanctions visées à l'article 8 ou des mesures visées à l'article 9, prendre des dispositions pour mettre en garde le navire, le retenir ou ne pas l'admettre dans leurs ports. La Partie dont un port ou terminal au large est utilisé par le navire peut toutefois donner à un tel navire l'autorisation de quitter ce port ou terminal au large pour rejeter l'eau de ballast ou pour se rendre à l'installation de réception ou au chantier de réparation approprié le plus proche disponible, à condition que cela ne présente pas de menace pour l'environnement, la santé humaine, les biens ou les ressources.

3. Si les résultats de l'échantillonnage visé à l'article 9.1 c) indiquent que le navire présente une menace pour l'environnement, la santé humaine, les biens ou les ressources ou confirment les renseignements reçus d'un autre port ou terminal au large, la Partie dans les eaux de laquelle le navire est exploité interdit à ce navire de rejeter l'eau de ballast tant que la menace n'a pas été éliminée.

4. Une Partie peut aussi inspecter un navire qui entre dans un port ou un terminal au large relevant de sa juridiction si une autre Partie lui demande de procéder à une enquête en fournissant des preuves suffisantes attestant que le navire est exploité ou a été exploité en violation d'une disposition de la présente Convention. Le rapport de cette enquête est adressé à la Partie qui l'a demandée, ainsi qu'à l'autorité compétente de l'Administration dont relève le navire en cause, afin que des mesures appropriées puissent être prises.

Article 11

Notification des mesures de contrôle

1. S'il ressort d'une inspection effectuée en application de l'article 9 ou 10 qu'une infraction à la présente Convention a été commise, le navire doit en être informé. Un rapport doit être adressé à l'Administration, y compris toute preuve de l'infraction.

2. Si des mesures sont prises en application de l'article 9.3, 10.2 ou 10.3, le fonctionnaire qui prend les mesures informe immédiatement, par écrit, l'Administration dont relève le navire en cause ou, si cela n'est pas possible, le consul ou le représentant diplomatique dont dépend le navire en cause, de toutes les circonstances qui ont fait que ces mesures ont été jugées nécessaires. L'organisme reconnu qui est responsable de la délivrance des certificats doit également en être informé.

3. L'autorité concernée de l'État du port informe, outre les Parties mentionnées au paragraphe 2, le port d'escale suivant de tous les éléments pertinents concernant l'infraction, si elle ne peut pas prendre les mesures spécifiées à l'article 9.3, 10.2 ou 10.3 ou si le navire a été autorisé à se rendre au port d'escale suivant.

Article 12

Retard causé indûment aux navires

1. Il convient d'éviter, dans toute la mesure du possible, qu'un navire soit indûment retenu ou retardé par suite de l'application de l'article 7.2, 8, 9 ou 10.

2. Un navire qui a été indûment retenu ou retardé par suite de l'application de l'article 7.2, 8, 9 ou 10 a droit à réparation pour tout préjudice ou dommage subi.

Article 13

Assistance et coopération techniques et coopération régionale

1. Les Parties s'engagent, directement ou par l'intermédiaire de l'Organisation et d'autres organismes internationaux, le cas échéant, à fournir, au titre du contrôle et de la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, un appui aux Parties qui demandent une assistance technique pour :

- a) former du personnel ;
- b) assurer la disponibilité de technologies, de matériel et d'installations appropriés ;
- c) mettre en train des programmes communs de recherche développement ; et
- d) prendre d'autres, mesures pour la mise en oeuvre effective de la présente Convention et des directives y relatives élaborées par l'Organisation.

2. Les Parties s'engagent à coopérer activement, sous réserve de leurs législation, réglementation et politique nationales, au transfert de technologie en matière de contrôle et de gestion des eaux de ballast et sédiments des navires.

3. Afin de promouvoir les objectifs de la présente Convention, les Parties ayant un intérêt commun à protéger l'environnement, la santé humaine, les biens et les ressources d'une région géographique donnée et, en particulier, les Parties riveraines de mers fermées ou semi-fermées s'efforcent, compte tenu des caractéristiques régionales, de renforcer la coopération régionale, notamment en concluant des accords régionaux compatibles avec la présente Convention. Les Parties s'efforcent de coopérer avec les Parties à des accords régionaux en vue d'élaborer des procédures harmonisées.

Article 14

Communication de renseignements

1. Chaque Partie fournit à l'Organisation et, selon qu'il convient, communique à d'autres Parties les renseignements suivants :

- a) toutes prescriptions et procédures relatives à la gestion des eaux de ballast, notamment ses lois, règlements et directives pour l'application de la présente Convention ;

b) la disponibilité et l'emplacement des installations de réception pour l'évacuation des eaux de ballast et des sédiments sans danger pour l'environnement ; et

c) toutes prescriptions concernant les renseignements requis des navires qui ne peuvent pas satisfaire aux dispositions de la présente Convention pour les raisons spécifiées aux règles A-3 et B-4 de l'Annexe.

2. L'Organisation informe les Parties de toute communication reçue en vertu du présent article et diffuse à toutes les Parties les renseignements qui lui ont été communiqués en vertu des alinéas 1 b) et c) du présent article.

Article 15

Règlement des différends

Les Parties règlent tout différend survenant entre elles quant à l'interprétation ou l'application de la présente Convention par voie de négociation, d'enquête, de médiation, de conciliation, d'arbitrage, de règlement judiciaire, de recours à des organismes ou accords régionaux, ou par d'autres moyens pacifiques de leur choix.

Article 16

Rapport avec le droit international et d'autres accords

Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits et obligations qu'a tout État en vertu du droit international coutumier, tel que défini dans la Convention des Nations unies sur le droit de la mer.

Article 17

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. La présente Convention est ouverte à la signature de tout État, au Siège de l'Organisation, du 1^{er} juin 2004 au 31 mai 2005 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.

2. Les États peuvent devenir Parties à la Convention par :

a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation ; ou

b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation ; ou

c) adhésion.

3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectue par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général.

4. Si un État comporte deux ou plusieurs unités territoriales dans lesquelles des régimes juridiques différents sont applicables pour ce qui est des questions traitées dans la présente Convention, il peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de

l'adhésion, déclarer que la présente Convention s'applique à l'ensemble de ses unités territoriales ou seulement à une ou plusieurs d'entre elles et il peut modifier cette déclaration en présentant une autre déclaration à tout moment.

5. Toute déclaration de ce type est notifiée par écrit au dépositaire et mentionne expressément l'unité ou les unités territoriales auxquelles s'applique la présente Convention.

Article 18

Entrée en vigueur

1. La présente Convention entre en vigueur douze mois après la date à laquelle au moins trente États, dont les flottes marchandes représentent au total au moins trente-cinq pour cent du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, ont soit signé la Convention sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit déposé l'instrument requis de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, conformément à l'article 17.

2. Pour les États qui ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la présente Convention ou d'adhésion à celle-ci après que les conditions régissant son entrée en vigueur ont été remplies mais avant son entrée en vigueur, la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion prend effet à la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention, ou trois mois après la date du dépôt de l'instrument si cette dernière date est postérieure.

3. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date d'entrée en vigueur de la présente Convention prend effet trois mois après la date du dépôt de l'instrument.

4. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date à laquelle un amendement à la présente Convention est réputé avoir été accepté en vertu de l'article 19 s'applique à la présente Convention telle que modifiée.

Article 19

Amendements

1. La présente Convention peut être modifiée selon l'une des procédures définies dans les paragraphes ci-après.

2. Amendements après examen au sein de l'Organisation :

a) Toute Partie peut proposer un amendement à la présente Convention. L'amendement proposé est soumis au Secrétaire général, qui le diffuse aux Parties et aux Membres de l'Organisation six mois au moins avant son examen.

b) Un amendement proposé et diffusé de la manière prévue ci-dessus est renvoyé au Comité pour examen. Les Parties, qu'elles soient ou

non Membres de l'Organisation, sont autorisées à participer aux délibérations du Comité aux fins de l'examen et de l'adoption de l'amendement.

c) Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes au sein du Comité, à condition qu'un tiers au moins des Parties soient présentes au moment du vote.

d) Les amendements adoptés conformément à l'alinéa *c)* sont communiqués par le Secrétaire général aux Parties pour acceptation.

e) Un amendement est réputé avoir été accepté dans les cas suivants :

i) Un amendement à un article de la présente Convention est réputé avoir été accepté à la date à laquelle deux tiers des Parties ont notifié leur acceptation au Secrétaire général ;

ii) Un amendement à une Annexe est réputé avoir été accepté à l'expiration d'une période de douze mois après la date de son adoption ou toute autre date fixée par le Comité. Toutefois, si à cette date plus d'un tiers des Parties ont notifié au Secrétaire général qu'elles élèvent une objection contre cet amendement, celui-ci est réputé ne pas avoir été accepté ;

f) Un amendement entre en vigueur dans les conditions suivantes :

i) Un amendement à un article de la présente Convention entre en vigueur à l'égard des Parties qui ont déclaré l'avoir accepté six mois après la date à laquelle il est réputé avoir été accepté conformément à l'alinéa *e i)* ;

ii) Un amendement à l'Annexe entre en vigueur à l'égard de toutes les Parties six mois après la date à laquelle il est réputé avoir été accepté, à l'exception de toute Partie qui a :

1. notifié son objection à l'amendement conformément à l'alinéa *e)* *ii)* et n'a pas retiré cette objection ; ou

2. notifié au Secrétaire général, avant l'entrée en vigueur de cet amendement, que celui-ci entrera en vigueur à son égard uniquement après notification ultérieure de son acceptation.

g) i) Une Partie qui a notifié une objection en vertu de l'alinéa *f) ii)* (1^o) peut par la suite notifier au Secrétaire général qu'elle accepte l'amendement. Cet amendement entre en vigueur pour cette Partie six mois après la date de la notification de son acceptation, ou la date d'entrée en vigueur de l'amendement, si cette dernière date est postérieure ;

ii) Si une Partie qui a adressé une notification visée à l'alinéa *f) ii)* (2^o) notifie au Secrétaire général qu'elle accepte un amendement, cet amendement entre en vigueur à l'égard de cette Partie six mois après la date de la notification de son acceptation, ou la date d'entrée en vigueur de l'amendement, si cette dernière date est postérieure.

3. Amendement par une conférence :

a) À la demande d'une Partie, appuyée par un tiers au moins des Parties, l'Organisation convoque une conférence des Parties pour examiner des amendements à la présente Convention.

b) Un amendement adopté par cette conférence à la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes est communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties pour acceptation.

c) À moins que la Conférence n'en décide autrement, l'amendement est réputé avoir été accepté et entre en vigueur conformément aux procédures définies aux alinéas 2 e) et f) respectivement.

4. Toute Partie qui n'a pas accepté un amendement à l'Annexe est considérée comme non Partie aux seules fins de l'application de cet amendement.

5. Toute notification en vertu du présent article est adressée par écrit au Secrétaire général.

6. Le Secrétaire général informe les Parties et les Membres de l'Organisation :

a) de tout amendement qui entre en vigueur et de la date de son entrée en vigueur en général et à l'égard de chaque Partie ; et

b) de toute notification faite en vertu du présent article.

Article 20

Dénonciation

1. La présente Convention peut être dénoncée par l'une quelconque des Parties à tout moment après l'expiration d'une période de deux ans à compter de la date à laquelle elle entre en vigueur à l'égard de cette Partie.

2. La dénonciation s'effectue au moyen d'une notification écrite adressée au depositaire et prend effet un an après la date à laquelle le depositaire en a reçu notification ou à l'expiration de tout autre délai plus long spécifié dans la notification.

Article 21

Dépositaire

1. La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire général, qui en adresse des copies certifiées conformes à tous les États qui l'ont signée ou qui y ont adhéré.

2. Outre les fonctions spécifiées dans d'autres dispositions de la présente Convention, le Secrétaire général :

a) informe tous les États qui ont signé la présente Convention ou qui y ont adhéré :

i) de toute nouvelle signature ou de tout dépôt d'un nouvel instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ainsi que de leur date ;

ii) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention ; et

iii) du dépôt de tout instrument de dénonciation de la Convention, ainsi que de la date à laquelle il a été reçu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet ; et

b) dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, en transmet le texte au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies.

Article 22

Langues

La présente Convention est établie en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi.

Fait à Londres, ce treize février deux mille quatre. En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

A N N E X E

RÈGLES POUR LE CONTRÔLE ET LA GESTION DES EAUX DE BALLAST ET SÉDIMENTS DES NAVIRES

Section A

Dispositions générales

Règle A-1

Définitions

Aux fins de la présente Annexe :

1. « Date anniversaire » désigne le jour et le mois de chaque année correspondant à la date d'expiration du Certificat.

2. « Capacité en eaux de ballast » désigne la capacité volumétrique totale des citernes, espaces ou compartiments utilisés à bord d'un navire pour transporter, charger ou décharger des eaux de ballast, y compris les citernes, espaces ou compartiments polyvalents conçus pour permettre le transport d'eaux de ballast.

3. « Compagnie » désigne le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, telle que l'armateur gérant ou l'affréteur coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, s'acquitte des tâches et des obligations imposées par le Code international de gestion de la sécurité ⁽¹⁾.

4. « Construit », s'agissant d'un navire, désigne le stade auquel :

1° la quille est posée ; ou

2° une construction identifiable au navire particulier commence ; ou

3° le montage du navire considéré a commencé, employant au moins 50 tonnes ou un pour cent de la masse estimée de tous les matériaux de construction, si cette dernière valeur est inférieure ; ou

4° le navire subit une transformation importante.

5. « Transformation importante » désigne une transformation :

1° qui modifie la capacité en eaux de ballast d'un navire de 15 % au plus ; ou

2° qui change le type du navire ; ou

3° qui vise, de l'avis de l'Administration, à prolonger la vie d'un navire de dix ans ou plus ; ou

(1) Il convient de se reporter au Code ISM que l'Organisation a adopté par la résolution A.741(18), telle que modifiée.

4° qui entraîne des modifications du système d'eaux de ballast d'un navire autres que le remplacement des éléments. La transformation d'un navire pour répondre aux dispositions de la règle D-1 ne doit pas être considérée comme constituant une transformation importante aux fins de la présente Annexe.

6. « À partir de la terre la plus proche » signifie à partir de la ligne de base qui sert à déterminer la mer territoriale du territoire en question conformément au droit international ; toutefois, aux fins de la Convention, l'expression « à partir de la terre la plus proche » de la côte nord-est de l'Australie signifie à partir d'une ligne reliant le point de latitude 11° 00_ S et de longitude 142° 08_ E sur la côte australienne et le point de latitude 10° 35_ S et de longitude 141° 55_ E, puis les points suivants :

- latitude 10° 00_ S et longitude 142° 00_ E
- latitude 9° 10_ S et longitude 143° 52_ E
- latitude 9° 00_ S et longitude 144° 30_ E
- latitude 10° 41_ S et longitude 145° 00_ E
- latitude 13° 00_ S et longitude 145° 00_ E
- latitude 15° 00_ S et longitude 146° 00_ E
- latitude 17° 30_ S et longitude 147° 00_ E
- latitude 21° 00_ S et longitude 152° 55_ E
- latitude 24° 30_ S et longitude 154° 00_ E

et enfin le point de latitude 24° 42_ S et de longitude 153° 15_ E sur la côte australienne.

7. « Substance active » désigne une substance ou un organisme, y compris un virus ou un champignon, qui agit de manière générale ou spécifique sur ou contre des organismes aquatiques nuisibles et des agents pathogènes.

Règle A-2

Applicabilité générale

Sauf disposition expresse contraire, le rejet des eaux de ballast ne doit être effectué qu'au moyen de la gestion des eaux de ballast conformément aux dispositions de la présente Annexe.

Règle A-3

Exceptions

Les prescriptions de la règle B-3, ou les mesures éventuellement adoptées par une Partie conformément aux dispositions de l'article 2.3 ou de la section C, ne s'appliquent pas :

1° à la prise ou au rejet d'eaux de ballast et de sédiments nécessaire pour garantir la sécurité d'un navire dans des situations d'urgence ou la sauvegarde de la vie humaine en mer ; ou

2° au rejet accidentel ou à l'entrée d'eaux de ballast et de sédiments résultant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement :

1) à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises avant et après la survenance de l'avarie ou la découverte de l'avarie ou du rejet pour empêcher ou réduire au minimum ce rejet ; et

2) à moins que l'avarie ne soit due à un acte délibéré ou téméraire du propriétaire, de la compagnie ou de l'officier ayant la charge du navire ;

3° à la prise et au rejet d'eaux de ballast et de sédiments lorsque ces opérations ont pour but d'éviter ou de réduire au minimum un événement de pollution par le navire ; ou

4° à la prise et au rejet ultérieur en haute mer des mêmes eaux de ballast et sédiments ou ;

5° au rejet d'eaux de ballast et de sédiments par un navire, sur le lieu même d'origine de la totalité des eaux de ballast et sédiments et à condition qu'il n'y ait pas de mélange avec des eaux de ballast non gérées et des sédiments provenant d'autres zones. Si un mélange s'est produit, les eaux de ballast provenant d'autres zones sont soumises à la gestion des eaux de ballast conformément à la présente Annexe.

Règle A-4

Exemptions

1. Outre les exemptions prévues dans d'autres dispositions de la présente Convention, une Partie ou des Parties peuvent, dans les eaux relevant de leur juridiction, accorder des dispenses de toute obligation d'appliquer la règle B-3 ou C-1, mais uniquement lorsque ces dispenses sont :

1° accordées à un ou plusieurs navires effectuant une ou plusieurs traversées entre des ports ou lieux spécifiés ; ou à un navire exploité exclusivement entre des ports ou lieux spécifiés ;

2° valables pour une période ne dépassant pas cinq ans, sous réserve d'un examen dans l'intervalle ;

3° accordées à des navires qui ne mélangent pas d'eaux de ballast et de sédiments autres que ceux provenant des ports ou lieux spécifiés au paragraphe 1.1 ; et

4° accordées conformément aux directives sur l'évaluation des risques élaborées par l'Organisation.

2. Les dispenses accordées en application du paragraphe 1 ne doivent pas prendre effet avant d'avoir été communiquées à l'Organisation et avant que les renseignements pertinents aient été diffusés aux Parties.

3. Aucune dispense accordée en vertu de la présente règle ne doit porter atteinte ou nuire à l'environnement, à la santé humaine, aux biens ou aux ressources d'États adjacents ou d'autres États. Si la Partie établit qu'une dispense peut causer un préjudice à un État, celui-ci doit être consulté dans le but de résoudre tout problème identifié.

4. Toute dispense accordée en vertu de la présente règle doit être consignée dans le registre des eaux de ballast.

Règle A-5

Respect de conditions équivalentes

Le respect de conditions équivalentes à celles de la présente Annexe pour les engins de plaisance utilisés exclusivement à des fins récréatives ou sportives ou les engins utilisés essentiellement aux fins de la recherche et du sauvetage, d'une longueur hors tout inférieure à 50 mètres et d'une capacité maximale en eaux de ballast de 8 mètres cubes, est établi par l'Administration compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.

Section B

Prescriptions en matière de gestion et de contrôle applicables aux navires

Règle B-1

Plan de gestion des eaux de ballast

Chaque navire doit avoir à bord et mettre en oeuvre un plan de gestion des eaux de ballast. Ce plan doit être approuvé par l'Administration compte tenu des directives élaborées par l'Organisation. Le plan de gestion des eaux de ballast doit être spécifique à chaque navire et doit au moins :

1° décrire en détail les procédures de sécurité que le navire et l'équipage doivent suivre pour la gestion des eaux de ballast conformément à la présente Convention ;

2° fournir une description détaillée des mesures à prendre pour mettre en oeuvre les prescriptions relatives à la gestion des eaux de ballast et les pratiques complémentaires de gestion des eaux de ballast qui sont énoncées dans la présente Convention ;

3° décrire en détail les procédures d'évacuation des sédiments :

1) en mer ; et

2) à terre ;

4° décrire les procédures de coordination de la gestion des eaux de ballast à bord qui impliquent le rejet en mer, avec les autorités de l'État dans les eaux duquel ce rejet sera effectué ;

5° désigner l'officier de bord chargé d'assurer la mise en oeuvre correcte du plan ;

6° contenir les prescriptions en matière de notification applicables aux navires en vertu de la présente Convention ; et

7° être rédigé dans la langue de travail du navire. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, le plan doit comprendre une traduction dans l'une de ces langues.

Règle B-2

Registre des eaux de ballast

1. Chaque navire doit avoir à bord un registre des eaux de ballast qui peut être sur support électronique ou faire partie d'un autre registre ou système d'enregistrement et qui doit contenir au moins les renseignements spécifiés à l'appendice II.

2. Les mentions portées sur le registre des eaux de ballast doivent être conservées à bord pendant une période minimale de deux ans à compter de la dernière inscription, puis sous le contrôle de la compagnie pendant une période minimale de trois ans.

3. En cas de rejet d'eaux de ballast effectué en conformité avec la règle A-3, A-4 ou B-3 (6°), ou en cas d'autre rejet accidentel ou exceptionnel qui ne fait pas l'objet des exemptions prévues par la présente Convention, les circonstances et les motifs du rejet doivent être indiqués dans le registre des eaux de ballast.

4. Le registre des eaux de ballast doit être conservé de manière à être aisément accessible aux fins d'inspection à tout moment raisonnable et, dans le cas d'un navire remorqué sans équipage, peut se trouver à bord du navire remorqueur.

5. Chacune des opérations concernant la gestion des eaux de ballast doit être intégralement et dès que possible consignée dans le registre des eaux de ballast. Chaque mention doit être signée par l'officier responsable de l'opération en question et chaque page, lorsqu'elle est terminée, doit être signée par le capitaine. Les mentions doivent être consignées dans une langue de travail du navire. Si cette langue n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, ces mentions doivent comporter une traduction dans l'une de ces langues. En cas de différend ou de divergence, les mentions écrites dans une langue officielle de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon font foi.

6. Les agents dûment autorisés par une Partie peuvent inspecter le registre des eaux de ballast à bord de tout navire auquel s'applique la présente règle pendant qu'il se trouve dans un de ses ports ou terminaux au large. Ils peuvent en extraire des copies et en exiger la certification par le capitaine. Toute copie ainsi certifiée est, en cas de poursuites, admissible en justice comme preuve des faits relatés dans le registre. L'inspection du registre des eaux de

ballast et l'établissement de copies certifiées doivent être effectués de la façon la plus prompte possible et sans que le navire ne soit indûment retardé.

Règle B-3

Gestion des eaux de ballast par les navires

1. Un navire construit avant 2009 :

1° qui a une capacité en eaux de ballast comprise entre 1 500 et 5 000 mètres cubes inclus, doit procéder à la gestion des eaux de ballast de façon à satisfaire au moins à la norme décrite à la règle D-1 ou à la règle D-2 jusqu'en 2014, date après laquelle il doit satisfaire au moins à la norme décrite à la règle D-2 ;

2° qui a une capacité en eaux de ballast inférieure à 1 500 ou supérieure à 5 000 mètres cubes doit procéder à la gestion des eaux de ballast de façon à satisfaire au moins à la norme décrite à la règle D-1 ou à la règle D-2 jusqu'en 2016, date après laquelle il doit satisfaire au moins à la norme décrite à la règle D-2.

2. Un navire auquel s'applique le paragraphe 1 doit satisfaire à ses dispositions au plus tard à la date de la première visite intermédiaire ou de renouvellement, selon celle qui intervient en premier, après la date anniversaire de la livraison du navire l'année où la norme applicable au navire doit être respectée.

3. Un navire construit en 2009 ou après cette date qui a une capacité en eaux de ballast inférieure à 5 000 mètres cubes doit procéder à la gestion des eaux de ballast de façon à satisfaire au moins à la norme décrite à la règle D-2.

4. Un navire construit en 2009 ou après cette date, mais avant 2012, qui a une capacité en eaux de ballast égale ou supérieure à 5 000 mètres cubes doit procéder à la gestion des eaux de ballast conformément au paragraphe 1.2.

5. Un navire construit en 2012 ou après cette date qui a une capacité en eaux de ballast égale ou supérieure à 5 000 mètres cubes doit procéder à la gestion des eaux de ballast de façon à satisfaire au moins à la norme décrite à la règle D-2.

6. Les prescriptions de la présente règle ne s'appliquent pas aux navires qui rejettent des eaux de ballast dans une installation de réception conçue compte tenu des directives élaborées par l'Organisation pour de telles installations.

7. D'autres méthodes de gestion des eaux de ballast peuvent également être acceptées en remplacement des prescriptions énoncées aux paragraphes 1 à 5, sous réserve qu'elles assurent au moins le même degré de protection de l'environnement, de la santé humaine, des biens ou des ressources, et qu'elles soient approuvées en principe par le Comité.

Règle B-4

Renouvellement des eaux de ballast

1. Un navire qui procède au renouvellement des eaux de ballast pour satisfaire à la norme de la règle D-1 doit :

1° autant que possible, effectuer le renouvellement des eaux de ballast à 200 milles marins au moins de la terre la plus proche et par 200 mètres de fond au moins, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation ;

2° lorsque le navire n'est pas en mesure de procéder au renouvellement des eaux de ballast conformément au paragraphe 1.1, ce renouvellement du ballast doit être effectué compte tenu des directives visées au paragraphe 1.1 et aussi loin que possible de la terre la plus proche et, dans tous les cas, à une distance d'au moins 50 milles marins de la terre la plus proche et par 200 mètres de fond au moins.

2. Dans les zones maritimes où la distance de la terre la plus proche ou la profondeur ne répond pas aux paramètres visés au paragraphe 1.1 ou 1.2, l'État du port peut désigner, en consultation avec les États adjacents ou d'autres États, selon qu'il convient, des zones où un navire peut procéder au renouvellement des eaux de ballast compte tenu des directives visées au paragraphe 1.1.

3. Un navire n'est pas tenu de s'écarter de la route prévue ou de retarder son voyage pour satisfaire à une prescription particulière du paragraphe 1.

4. Un navire qui procède au renouvellement des eaux de ballast n'est pas tenu de satisfaire aux dispositions du paragraphe 1 ou 2, selon le cas, si le capitaine décide raisonnablement qu'une telle opération compromettrait la stabilité ou la sécurité du navire, de son équipage ou de ses passagers du fait de conditions météorologiques défavorables, de la conception du navire ou des efforts auxquels il est soumis, d'une défaillance de l'équipement ou de toute autre circonstance exceptionnelle.

5. Lorsqu'un navire est tenu de procéder au renouvellement des eaux de ballast et ne le fait pas conformément à la présente règle, les raisons doivent être consignées sur le registre des eaux de ballast.

Règle B-5

Gestion des sédiments par les navires

1. Tous les navires doivent éliminer et évacuer les sédiments des espaces destinés aux eaux de ballast conformément aux dispositions du plan de gestion des eaux de ballast du navire.

2. Les navires visés à la règle B-3.3 à B-3.5 devraient, sans que cela 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. Les navires visés à la règle B-3.1 devraient, dans la mesure où cela est possible dans la pratique, satisfaire aux dispositions du présent paragraphe.

Règle B-6

Tâches des officiers et des membres d'équipage

Les officiers et les membres d'équipage doivent être familiarisés avec les tâches afférentes à la gestion des eaux de ballast spécifique au navire à bord duquel ils servent et doivent, en fonction des tâches qui leur sont assignées, être familiarisés avec le plan de gestion des eaux de ballast du navire.

Section C

Prescriptions spéciales dans certaines zones

Règle C-1

Mesures supplémentaires

1. Si une Partie, individuellement ou de concert avec d'autres Parties, décide que des mesures supplémentaires à celles de la section B sont nécessaires pour prévenir, réduire ou éliminer le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes par les eaux de ballast et sédiments des navires, cette ou ces Parties peuvent, conformément au droit international, exiger que les navires satisfont à une norme ou prescription spécifiée.

2. Avant d'établir des normes ou prescriptions conformément au paragraphe 1, la ou les Parties devraient consulter les États adjacents ou d'autres États susceptibles d'être affectés par de telles normes ou prescriptions.

3. La ou les Parties qui ont l'intention d'introduire des mesures supplémentaires conformément au paragraphe 1 de la présente règle doivent :

1° tenir compte des directives élaborées par l'organisation ;

2° informer l'Organisation de leur intention d'établir des mesures supplémentaires au moins six mois avant la date prévue de mise en oeuvre desdites mesures, sauf en cas d'urgence ou d'épidémie. La notification doit indiquer :

1) les coordonnées géographiques exactes des lieux où ces mesures supplémentaires s'appliquent ;

2) la nécessité et la justification de l'application des mesures supplémentaires, y compris, si possible, les avantages de ces mesures ;

3) une description des mesures supplémentaires ; et

4) tout arrangement éventuellement prévu pour faciliter le respect par les navires des mesures supplémentaires ;

3° dans la mesure requise par le droit international coutumier, tel que défini dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, obtenir l'approbation de l'Organisation.

4. La ou les Parties qui introduisent de telles mesures supplémentaires doivent s'efforcer de procurer, autant que possible, tous les services appropriés, lesquels peuvent comprendre, sans toutefois s'y limiter, des avis aux navigateurs concernant les zones, les autres itinéraires ou ports possibles, pour alléger la charge imposée au navire.

5. Les mesures supplémentaires adoptées par une ou plusieurs Parties ne doivent pas compromettre la sécurité et la sûreté du navire et ne doivent en aucun cas être en conflit avec toute autre convention à laquelle le navire serait soumis.

6. La ou les Parties qui introduisent des mesures supplémentaires peuvent renoncer à les appliquer temporairement ou dans des circonstances particulières si elles le jugent approprié.

Règle C-2

Avis concernant la prise d'eaux de ballast dans certaines zones et mesures connexes que doivent prendre les États du pavillon

1. Une Partie doit s'efforcer de diffuser des avis aux navigateurs concernant les zones relevant de leur juridiction dans lesquelles les navires ne devraient pas prendre d'eaux de ballast en raison de conditions connues. La Partie doit préciser dans ces avis les coordonnées géographiques exactes de la ou des zones susvisées et, si possible, l'emplacement d'une ou de plusieurs autres zones convenant à la prise d'eaux de ballast. Des avis peuvent être diffusés concernant :

1° les zones où l'on sait qu'existent des éclosions, infestations ou populations d'organismes aquatiques nuisibles ou d'agents pathogènes (par exemple, proliférations d'algues toxiques) susceptibles d'avoir une incidence sur la prise ou le rejet d'eaux de ballast ;

2° les zones proches de points de rejet des eaux usées ; ou

3° les zones où l'action de chasse des marées est insuffisante, ou encore les périodes pendant lesquelles on sait qu'un courant de marée cause une turbidité accrue.

2. Outre les avis diffusés aux navigateurs conformément aux dispositions du paragraphe 1, une Partie doit notifier à l'Organisation et aux États côtiers qui pourraient être affectés toute zone identifiée conformément au paragraphe 1, ainsi que la période durant laquelle l'avis restera probablement valable. La notification adressée à l'Organisation et aux États côtiers qui pourraient être affectés doit spécifier les coordonnées

géographiques exactes de la zone ou des zones susmentionnées et, si possible, indiquer l'emplacement d'une ou plusieurs autres zones convenant à la prise d'eaux de ballast. L'avis doit indiquer aux navires qui ont besoin de prendre des eaux de ballast dans la zone les autres dispositions prévues à cet égard. La Partie doit également informer les gens de mer, l'Organisation et les États côtiers qui pourraient être affectés lorsqu'un avis donné n'est plus applicable.

Règle C-3

Communication de renseignements

L'Organisation doit diffuser, par tout moyen approprié, les renseignements qui lui sont communiqués en vertu des règles C-1 et C-2.

Section D

Normes applicables à la gestion des eaux de ballast

Règle D-1

Norme de renouvellement des eaux de ballast

1. Les navires qui procèdent au renouvellement des eaux de ballast conformément à la présente règle doivent obtenir un renouvellement volumétrique effectif d'au moins 95 % des eaux de ballast.

2. Dans le cas des navires qui procèdent au renouvellement des eaux de ballast par pompage, le renouvellement par pompage de trois fois le volume de chaque citerne à ballast doit être considéré comme satisfaisant à la norme décrite au paragraphe 1. Le pompage de moins de trois fois le volume peut être accepté à condition que le navire puisse prouver qu'un renouvellement volumétrique de 95 % est obtenu.

Règle D-2

Norme de qualité des eaux de ballast

1. Les navires qui procèdent à la gestion des eaux de ballast conformément à la présente règle doivent rejeter moins de dix organismes viables par mètre cube d'une taille minimale égale ou supérieure à 50 microns et moins de dix organismes viables par millilitre d'une taille minimale inférieure à 50 microns et supérieure à 10 microns, en outre, le rejet des agents microbiens indicateurs ne doit pas dépasser les concentrations spécifiées au paragraphe 2.

2. À titre de norme pour la santé humaine, les agents microbiens indicateurs comprennent les agents suivants :

1° *Vibrio cholerae* toxigène (O1 et O139), moins de 1 unité formant colonie (ufc) par 100 millilitres ou moins de 1 ufc pour 1 gramme (masse humide) d'échantillons de zooplancton ;

2° *Escherichia coli*, moins de 250 ufc par 100 millilitres ;

3° entérocoque intestinal, moins de 100 ufc par 100 millilitres.

Règle D-3

Prescriptions relatives à l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast

1. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2, les systèmes de gestion des eaux de ballast utilisés pour satisfaire à la Convention doivent être approuvés par l'Administration compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.

2. Les systèmes de gestion des eaux de ballast qui utilisent des substances actives ou des préparations contenant une ou plusieurs substances actives pour satisfaire à la présente Convention doivent être approuvés par l'Organisation, sur la base d'une procédure élaborée par l'Organisation. Cette procédure doit décrire l'approbation et l'annulation de l'approbation des substances actives et la manière dont il est proposé de les appliquer. À compter du retrait de l'approbation, l'utilisation de la ou des substances actives concernées doit être interdite dans l'année qui suit ce retrait.

3. Les systèmes de gestion des eaux de ballast utilisés pour satisfaire à la Convention doivent être sans danger pour le navire, son armement et l'équipage.

Règle D-4

Prototypes de technologies de traitement des eaux de ballast

1. Si, avant la date à laquelle la norme de la règle D-2 lui serait normalement applicable, un navire participe à un programme approuvé par l'Administration pour mettre à l'essai et évaluer une technologie prometteuse de traitement des eaux de ballast, la norme de la règle D-2 ne s'applique pas à ce navire avant un délai de cinq ans à compter de la date à laquelle il serait normalement tenu de la respecter.

2. Si, après la date à laquelle la norme de la règle D-2 lui devient applicable, un navire participe à un programme approuvé par l'Administration compte tenu des directives élaborées par l'Organisation, pour mettre à l'essai et évaluer une technologie prometteuse en matière d'eaux de ballast qui pourrait déboucher sur une technologie de traitement permettant de satisfaire à une norme supérieure à celle de la règle D-2, la norme de la règle D-2 ne lui est plus applicable cinq ans après la date à laquelle il est équipé de cette technologie.

3. Lorsqu'elles établissent et exécutent un programme quelconque de mise à l'essai et d'évaluation de technologies prometteuses de traitement des eaux de ballast, les Parties doivent :

1° tenir compte des directives élaborées par l'Organisation, et

2° ne faire participer que le minimum de navires nécessaire pour mettre efficacement à l'essai ces technologies.

4. Pendant toute la période d'essai et d'évaluation, le système de traitement doit être exploité régulièrement et de la façon prévue.

Règle D-5

Examen des normes par l'Organisation

1. Lors d'une réunion du Comité qui a lieu au plus tard trois ans avant la date la plus proche à laquelle la norme de la règle D-2 prendra effet, le Comité entreprend un examen pour déterminer s'il existe des technologies permettant de satisfaire à ladite norme, évaluer les critères énoncés au paragraphe 2 et analyser les effets socio-économiques compte tenu en particulier des besoins des pays en développement, et notamment ceux des petits États insulaires en développement. Le Comité doit également entreprendre des examens périodiques, selon les besoins, des prescriptions applicables aux navires visés à la règle B-3.1 ainsi que de tout autre aspect de la gestion des eaux de ballast traité dans la présente Annexe, y compris les directives élaborées par l'Organisation.

2. Les examens en question des technologies appropriées doivent également tenir compte :

1° des considérations liées à la sécurité du navire et de l'équipage ;

2° de leur acceptabilité sur le plan écologique, c'est-à-dire qu'elles ne doivent pas avoir davantage d'impacts sur l'environnement que ceux qu'elles permettent d'éviter ;

3° de leur aspect pratique, c'est-à-dire leur compatibilité avec la conception et l'exploitation du navire ;

4° de leur rapport coût-efficacité, c'est-à-dire leur caractère économique ; et

5° de leur efficacité sur le plan biologique au sens où elles permettent d'éliminer ou de rendre non viables les organismes aquatiques nuisibles et les agents pathogènes présents dans les eaux de ballast.

3. Le Comité peut constituer un ou plusieurs groupes chargés de procéder à l'examen ou aux examens visés au paragraphe 1. Le Comité arrête la composition et le mandat de tels groupes, ainsi que les questions précises qui leurs sont confiées. Ces groupes peuvent élaborer et recommander des propositions d'amendement à la présente Annexe pour examen par les Parties. Seules les Parties peuvent participer à la formulation de recommandations et aux décisions prises par le Comité à l'égard des amendements.

4. Si, sur la base des examens visés dans la présente règle, les Parties décident d'adopter des amendements à la présente Annexe, ces amendements sont adoptés et entrent en vigueur conformément aux procédures prévues à l'article 19 de la présente Convention.

Section E

Prescriptions en matière de visites et de délivrance des certificats aux fins de la gestion des eaux de ballast

Règle E-1

Visites

1. Les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 auxquels s'applique la Convention, à l'exception des plates-formes flottantes, des FSU et des FPSO, doivent être soumis aux visites spécifiées ci-après :

1° Une visite initiale avant la mise en service du navire ou avant que le certificat prescrit en vertu de la règle E-2 ou E-3 ne lui soit délivré pour la première fois. Cette visite doit permettre de vérifier que le plan de gestion des eaux de ballast prescrit par la règle B-1 et la structure, l'équipement, les systèmes, les installations, les aménagements et les matériaux ou procédés associés satisfont pleinement aux prescriptions de la présente Convention.

2° Une visite de renouvellement effectuée aux intervalles spécifiés par l'Administration, mais n'excédant pas cinq ans, sous réserve des dispositions de la règle E-5.2, E-5.5, E-5.6 ou E-5.7. Cette visite doit permettre de vérifier que le plan de gestion des eaux de ballast prescrit par la règle B-1 et la structure, l'équipement, les systèmes, les installations, les aménagements et les matériaux ou procédés associés satisfont pleinement aux prescriptions applicables de la présente Convention.

3° Une visite intermédiaire effectuée dans un délai de trois mois avant ou après la deuxième date anniversaire du certificat, ou dans un délai de trois mois avant ou après la troisième date anniversaire du certificat qui remplace l'une des visites annuelles prévues au paragraphe 1.4. La visite intermédiaire doit permettre de s'assurer que l'équipement et les systèmes et procédés associés de gestion des eaux de ballast satisfont pleinement aux prescriptions applicables de la présente Annexe et sont en bon état de fonctionnement. Ces visites intermédiaires doivent être portées sur le certificat délivré en vertu de la règle E-2 ou E-3.

4° Une visite annuelle effectuée dans un délai de trois mois avant ou après chaque date anniversaire, qui comprend une inspection générale de la structure, de l'équipement, des systèmes, des installations, des aménagements et des matériaux ou procédés associés au plan de gestion des eaux de ballast prescrit par la règle B-1, afin de s'assurer qu'ils ont été maintenus dans les conditions prévues au paragraphe 9 et restent satisfaisants pour le service

auquel le navire est destiné. Ces visites annuelles doivent être portées sur le certificat délivré en vertu de la règle E-2 ou E-3.

5° Une visite supplémentaire, générale ou partielle selon le cas, qui doit être effectuée à la suite d'un changement, d'un remplacement ou d'une réparation importante de la structure, de l'équipement, des systèmes, des installations, des aménagements et des matériaux, nécessaire pour assurer la pleine conformité avec la présente Convention. Cette visite doit permettre de s'assurer que tout changement, remplacement ou toute réparation importante a été réellement effectué de telle sorte que le navire satisfait aux prescriptions de la présente Convention. Ces visites doivent être portées sur le certificat délivré en vertu de la règle E-2 ou E-3.

2. Dans le cas des navires qui ne sont pas soumis aux dispositions du paragraphe 1, l'Administration détermine les mesures à prendre pour s'assurer que les dispositions applicables de la présente Convention sont respectées.

3. Les visites de navires aux fins de l'application des dispositions de la présente Convention doivent être effectuées par des agents de l'Administration. L'Administration peut toutefois confier les visites soit à des inspecteurs désignés à cet effet, soit à des organismes reconnus par elle.

4. Toute Administration qui désigne des inspecteurs ou des organismes reconnus pour effectuer les visites prévues au paragraphe 3 doit au moins habilitier ces inspecteurs ou organismes reconnus ⁽¹⁾ à :

1° exiger qu'un navire soumis à une visite satisfasse aux dispositions de la présente Convention ; et

2° effectuer des visites et des inspections à la requête des autorités compétentes d'un État du port qui est Partie.

5. L'Administration doit notifier à l'Organisation les responsabilités spécifiques confiées aux inspecteurs désignés ou aux organismes reconnus et les conditions de leur habilitation afin qu'elle les diffuse aux Parties pour l'information de leurs agents.

6. Lorsque l'Administration, un inspecteur désigné ou un organisme reconnu détermine que la gestion des eaux de ballast du navire ne correspond pas aux indications du certificat prescrit en vertu de la règle E-2 ou E-3 ou est telle que le navire n'est pas apte à prendre la mer sans présenter de menace pour l'environnement, la santé humaine, les biens ou les ressources, cet inspecteur ou organisme doit veiller immédiatement à ce que des mesures correctives soient prises pour rendre le navire conforme. Un inspecteur ou organisme doit être informé immédiatement et faire en sorte que le certificat ne soit pas délivré ou soit retiré, selon le cas. Si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie, les autorités compétentes de l'État du port doivent être

(1) Se reporter aux Directives que l'Organisation a adoptées par la résolution A.739(18), telles qu'elles pourraient être modifiées par l'Organisation, et aux spécifications que l'Organisation a adoptées par la résolution A.789(19), telles qu'elles pourraient être modifiées par l'Organisation.

informées immédiatement. Lorsqu'un agent de l'Administration, un inspecteur désigné ou un organisme reconnu a informé les autorités compétentes de l'État du port, le gouvernement de l'État du port intéressé doit fournir à l'agent, à l'inspecteur ou à l'organisme en question toute l'assistance nécessaire pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations en vertu de la présente règle, et notamment de prendre les mesures décrites à l'article 9.

7. Lorsqu'un accident survenu à un navire ou un défaut constaté à bord compromet fondamentalement l'aptitude du navire à procéder à la gestion des eaux de ballast conformément à la présente Convention, le propriétaire, l'exploitant ou toute autre personne ayant la charge du navire doit faire rapport dès que possible à l'Administration, à l'organisme reconnu ou à l'inspecteur désigné chargé de délivrer le certificat pertinent, lequel doit faire entreprendre une enquête afin de déterminer s'il est nécessaire de procéder à une visite conformément au paragraphe 1. Si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie, le propriétaire, l'exploitant ou toute autre personne ayant la charge du navire doit également faire rapport immédiatement aux autorités compétentes de l'État du port et l'inspecteur désigné ou l'organisme reconnu doit s'assurer qu'un tel rapport a bien été fait.

8. Dans tous les cas, l'Administration intéressée se porte pleinement garante de l'exécution complète et de l'efficacité de la visite et s'engage à prendre les mesures nécessaires pour satisfaire à cette obligation.

9. L'état du navire et de son équipement, de ses systèmes et de ses procédés doit être maintenu conformément aux dispositions de la présente Convention de manière que le navire demeure à tous égards apte à prendre la mer sans présenter de menace pour l'environnement, la santé humaine, les biens ou les ressources.

10. Après l'une quelconque des visites prévues au paragraphe 1, aucun changement autre qu'un simple remplacement du matériel et des installations ne doit être apporté à la structure, à l'équipement, aux installations, aux aménagements ou aux matériaux associés au plan de gestion des eaux de ballast prescrit par la règle B-1 et ayant fait l'objet de la visite, sauf autorisation de l'Administration.

Règle E-2

Délivrance d'un certificat ou apposition d'un visa

1. L'Administration doit veiller à ce qu'un certificat soit délivré à un navire auquel s'applique la règle E-1, après l'achèvement satisfaisant d'une visite effectuée conformément à ladite règle. Un certificat délivré sous l'autorité d'une Partie à la présente Convention doit être accepté par les autres Parties et considéré, à toutes les fins visées par la présente Convention, comme ayant la même validité qu'un certificat délivré par elles.

2. Les certificats doivent être délivrés ou visés soit par l'Administration, soit par tout agent ou organisme dûment autorisé par elle. Dans tous les cas, l'Administration assume l'entière responsabilité du certificat.

Règle E-3

Délivrance d'un certificat ou apposition d'un visa par une autre Partie

1. Une autre Partie peut, à la requête de l'Administration, faire visiter un navire et, si elle estime qu'il satisfait aux dispositions de la présente Convention, elle lui délivre un certificat ou en autorise la délivrance et, le cas échéant, appose un visa ou autorise l'apposition d'un visa sur le certificat dont est muni le navire, conformément à la présente Annexe.

2. Une copie du certificat et une copie du rapport de visite doivent être adressées dès que possible à l'Administration qui a fait la requête.

3. Un certificat ainsi délivré doit comporter une déclaration établissant qu'il a été délivré à la requête de l'Administration ; il a la même valeur et doit être accepté dans les mêmes conditions qu'un certificat délivré par l'Administration.

4. Il ne doit pas être délivré de certificat à un navire qui est autorisé à battre le pavillon d'un État qui n'est pas Partie.

Règle E-4

Modèle du certificat

Le certificat doit être établi dans la langue officielle de la Partie qui le délivre, selon le modèle qui figure à l'appendice I. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, le texte doit comprendre une traduction dans l'une de ces langues.

Règle E-5

Durée et validité du certificat

1. Le certificat doit être délivré pour une durée spécifiée par l'Administration, qui ne doit pas dépasser cinq ans.

2. Pour les visites de renouvellement :

1° Nonobstant les prescriptions du paragraphe 1, lorsque la visite de renouvellement est achevée dans un délai de trois mois avant la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant.

2° Lorsque la visite de renouvellement est achevée après la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de

la date d'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant.

3° Lorsque la visite de renouvellement est achevée plus de trois mois avant la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'achèvement de la visite de renouvellement.

3. Si un certificat est délivré pour une durée inférieure à cinq ans, l'Administration peut proroger la validité dudit certificat au-delà de la date d'expiration jusqu'à concurrence de la période maximale prévue au paragraphe 1, à condition que les visites spécifiées à la règle E-1.1.3, qui doivent avoir lieu lorsqu'un certificat est délivré pour cinq ans, soient effectuées selon que de besoin.

4. Si, après une visite de renouvellement, un nouveau certificat ne peut pas être délivré ou remis au navire avant la date d'expiration du certificat existant, la personne ou l'organisme autorisé par l'Administration peut apposer un visa sur le certificat existant et ce certificat doit être accepté comme valable pour une nouvelle période qui ne peut pas dépasser cinq mois à compter de la date d'expiration.

5. Si, à la date d'expiration du certificat, le navire ne se trouve pas dans un port dans lequel il doit subir une visite, l'Administration peut proroger la validité de ce certificat. Toutefois, une telle prorogation ne doit être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage vers le port dans lequel il doit être visité et ce, uniquement dans le cas où cette mesure semble opportune et raisonnable. Aucun certificat ne doit être ainsi prorogé pour une période de plus de trois mois et un navire auquel cette prorogation a été accordée n'est pas en droit, en vertu de cette prorogation, après son arrivée dans le port dans lequel il doit être visité, d'en repartir sans avoir obtenu un nouveau certificat. Lorsque la visite de renouvellement est achevée, le nouveau certificat est valable pour une période n'excédant pas cinq ans à compter de la date d'expiration du certificat existant avant que la prorogation ait été accordée.

6. Un certificat délivré à un navire effectuant des voyages courts, qui n'a pas été prorogé conformément aux dispositions précédentes de la présente règle, peut être prorogé par l'Administration pour une période de grâce ne dépassant pas d'un mois la date d'expiration indiquée sur ce certificat. Lorsque la visite de renouvellement est achevée, le nouveau certificat est valable pour une période n'excédant pas cinq ans à compter de la date d'expiration du certificat existant avant que la prorogation ait été accordée.

7. Dans certains cas particuliers, tels qu'arrêtés par l'Administration, il n'est pas nécessaire que la validité du nouveau certificat commence à la date d'expiration du certificat existant conformément aux prescriptions du paragraphe 2.2, 5 ou 6 de la présente règle. Dans ces cas particuliers, le nouveau certificat est valable pour une période n'excédant pas cinq ans à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement.

8. Lorsqu'une visite annuelle est effectuée dans un délai inférieur à celui qui est spécifié à la règle E-1 :

1° la date anniversaire figurant sur le certificat est remplacée au moyen d'un visa par une date qui ne doit pas être postérieure de plus de trois mois à la date à laquelle la visite a été achevée ;

2° la visite annuelle ou intermédiaire suivante prescrite à la règle E-1 doit être achevée aux intervalles stipulés par cette règle, calculés à partir de la nouvelle date anniversaire ;

3° la date d'expiration peut demeurer inchangée à condition qu'une ou plusieurs visites annuelles, selon le cas, soient effectuées de telle sorte que les intervalles maximaux entre visites prescrits par la règle E-1 ne soient pas dépassés.

9. Un certificat délivré en vertu de la règle E-2 ou E-3 cesse d'être valable dans l'un quelconque des cas suivants : 1° si la structure, l'équipement, les systèmes, les installations, les aménagements et les matériaux nécessaires pour satisfaire pleinement à la présente Convention ont fait l'objet d'un changement, d'un remplacement ou d'une réparation importante et si un visa n'a pas été apposé sur le certificat conformément à la présente Annexe ;

2° si un navire passe sous le pavillon d'un autre État. Un nouveau certificat ne doit être délivré que si la Partie délivrant le nouveau certificat a la certitude que le navire satisfait aux prescriptions de la règle E-1. Dans le cas d'un transfert de pavillon entre Parties, si la demande lui en est faite dans un délai de trois mois à compter du transfert, la Partie dont le navire était autorisé précédemment à battre le pavillon adresse dès que possible à l'Administration des copies du certificat dont le navire était muni avant le transfert, ainsi que des copies des rapports de visite, le cas échéant ;

3° si les visites pertinentes ne sont pas achevées dans les délais spécifiés à la règle E-1.1 ; ou

4° si le visa prévu à la règle E-1.1 n'a pas été apposé sur le certificat.

APPENDICE I

MODÈLE DE CERTIFICAT INTERNATIONAL DE GESTION DES EAUX DE BALLAST

Certificat international de gestion des eaux de ballast

Délivré en vertu des dispositions de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (ci-après dénommée « la Convention ») sous l'autorité du Gouvernement

.....
(Nom officiel complet du pays)

par

.....
(Titre officiel complet de la personne compétente ou de l'organisme autorisé en vertu des dispositions de la Convention)

Caractéristiques du navire (1)

Nom du navire

Numéro ou lettres distinctifs

Port d'immatriculation

Jauge brute

Numéro OMI (2)

Date de construction

Capacité en eaux de ballast (en mètres cubes)

Renseignements sur la(les) méthode(s) utilisée(s) pour procéder à la gestion des eaux de ballast

Méthode utilisée pour procéder à la gestion des eaux de ballast..

.....
Date d'installation (s'il y a lieu)

Nom du fabricant (s'il y a lieu)

La(les) principale(s) méthode(s) utilisée(s) pour procéder à la gestion des eaux de ballast à bord du présent navire est (sont) :

conforme(s) à la règle D-1

conforme(s) à la règle D-2

(Veuillez préciser) :

le navire est soumis à la règle D-4

IL EST CERTIFIÉ :

1° que le navire a été visité conformément à la règle E-1 de l'Annexe de la Convention ; et

2° qu'à la suite cette visite, il a été constaté que la gestion des eaux de ballast à bord du navire satisfaisait aux dispositions de l'Annexe de la Convention.

Le présent certificat est valable jusqu'au sous réserve des visites prévues à la règle E-1 de l'Annexe de la Convention.

Date d'achèvement de la visite sur la base de laquelle le présent certificat est délivré : jour/mois/année

Délivré à

(Lieu de délivrance du certificat)

Le

(Date de délivrance)

.....

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

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

(1) Les caractéristiques du navire peuvent aussi être présentées horizontalement dans des cases.

(2) Système de numéros OMI d'identification des navires que l'Organisation a adopté par la résolution A.600(15).

Attestation de visite(s) annuelle(s) et intermédiaire(s)

IL EST CERTIFIÉ que, lors d'une visite prescrite par la règle E-1 de l'Annexe de la Convention, il a été constaté que le navire satisfaisait aux dispositions pertinentes de la Convention.

Visite annuelle : Signé :

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :

Date :

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visite annuelle/ Signé :
intermédiaire (*) :

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :

Date :

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visite annuelle/ Signé :
intermédiaire (*) :

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :

Date :

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visite annuelle/ Signé :

intermédiaire (*) : *(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu :

Date :

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visite annuelle : Signé :

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :

Date :

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

(*) Rayer les mentions inutiles.

Visite annuelle intermédiaire effectuée conformément à la règle E-5.8.3

Il est certifié que, lors d'une visite annuelle/intermédiaire* effectuée conformément à la règle E-5.8.3 de l'Annexe de la Convention, il a été constaté que le navire satisfaisait aux dispositions pertinentes de la Convention.

Signé :

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :

Date :

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visa de prorogation du certificat s'il est valable pour une durée inférieure à cinq ans, en cas d'application de la règle E-5.3

Le navire satisfait aux dispositions pertinentes de la Convention et le présent certificat, conformément à la règle E-5.3 de l'Annexe de la Convention, est accepté comme valable, jusqu'au

Signé :

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :

Date :

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visa apposé après achèvement de la visite de renouvellement, en cas d'application de la règle E-5.4

Le navire satisfait aux dispositions pertinentes de la Convention et le présent certificat, conformément à la règle E-5.4 de l'Annexe de la Convention, est accepté comme valable jusqu'au

Signé :

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :

Date :

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

(*) Rayer les mentions inutiles.

Visa de prorogation de la validité du certificat jusqu'à ce que le navire arrive dans le port de visite ou pour une période de grâce, en cas d'application de la règle E-5.5 ou E-5.6

Le présent certificat, conformément à la règle E-5.5 ou E-5.6 (*) de l'Annexe de la Convention, est accepté comme valable jusqu'au

Signé :

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :

Date :

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visa pour l'avancement de la date anniversaire, en cas d'application de la règle E-5.8

Conformément à la règle E-5.8 de l'Annexe de la Convention, la nouvelle date anniversaire est fixée au

Signé :

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :

Date :

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité) Conformément à la règle E-5.8 de l'Annexe de la Convention, la nouvelle date anniversaire est fixée au

Signé :

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :

Date :

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

(*) Rayer les mentions inutiles.

APPENDICE II

MODÈLE DE REGISTRE DES EAUX DE BALLAST

Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires

Période allant du : au

Nom du navire

Numéro OMI

Jauge brute

Pavillon

Capacité totale en eaux de ballast (en mètres cubes)

Le navire est muni d'un plan de gestion des eaux de ballast

Schéma du navire indiquant les citernes à ballast :

1. Introduction :

Conformément à la règle B-2 de l'Annexe de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, il doit être tenu un registre dans lequel est consignée chaque opération concernant les eaux de ballast, y compris les rejets effectués en mer et dans des installations de réception.

2. Eaux de ballast et gestion des eaux de ballast :

L'expression « eaux de ballast » désigne les eaux et les matières en suspension chargées à bord d'un navire pour contrôler l'assiette, la gîte, le tirant d'eau, la stabilité ou les contraintes. La gestion des eaux de ballast doit être conforme à un plan approuvé de gestion des eaux de ballast et tenir compte des Directives ⁽¹⁾ élaborées par l'Organisation.

3. Mentions portées sur le registre des eaux de ballast :

Des mentions doivent être portées sur le registre des eaux de ballast à chacune des occasions suivantes :

3.1. Lorsque le navire prend de l'eau de ballast :

1° Date, heure et lieu, port ou installation, de la prise de ballast (port ou latitude/longitude), profondeur si en dehors du port.

2° Estimation du volume de ballast pris à bord, en mètres cubes.

3° Signature de l'officier chargé de l'opération.

(1) Il convient de se reporter aux Directives relatives au contrôle et à la gestion des eaux de ballast des navires en vue de réduire au minimum le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes que l'Organisation a adoptées par la résolution A.868(20).

3.2. Chaque fois que de l'eau de ballast est mise en circulation ou traitée aux fins de la gestion des eaux de ballast :

1° Date et heure de l'opération.

2° Estimation du volume mis en circulation ou traité (en mètres cubes).

3° L'opération a-t-elle été menée conformément au plan de gestion des eaux de ballast ?

4° Signature de l'officier chargé de l'opération.

3.3. Lorsque l'eau de ballast est rejetée à la mer :

1° Date, heure et lieu, port ou installation, du rejet (port ou latitude/longitude).

2° Estimation du volume de ballast rejeté, en mètres cubes, et du volume restant, en mètres cubes.

3° Le plan approuvé de gestion des eaux de ballast a-t-il été mis en oeuvre avant le rejet ?

4° Signature de l'officier chargé de l'opération.

3.4. Lorsque de l'eau de ballast est rejetée dans une installation de réception :

1° Date, heure et lieu de la prise de ballast.

2° Date, heure et lieu du rejet de ballast.

3° Port ou installation.

4° Estimation du volume de ballast rejeté ou pris en mètres cubes.

5° Le plan approuvé de gestion des eaux de ballast a-t-il été mis en oeuvre avant le rejet ?

6° Signature de l'officier chargé de l'opération.

3.5. Rejet accidentel ou autre prise ou rejet exceptionnel d'eau de ballast :

1° Date et heure à laquelle le rejet ou la prise de ballast s'est produit.

2° Port ou position du navire au moment du rejet ou de la prise de ballast.

3° Estimation du volume de ballast rejeté.

4° Circonstances de la prise, du rejet, de la fuite ou de la perte de ballast, cause et observations générales.

5° Le plan approuvé de gestion des eaux de ballast a-t-il été mis en oeuvre avant le rejet ?

6° Signature de l'officier chargé de l'opération.

3.6. Procédures d'exploitation supplémentaires et observations générales.

4. Volume d'eau de ballast :

Le volume d'eau de ballast à bord du navire devrait être estimé en mètres cubes. Le registre des eaux de ballast se réfère à maintes reprises à l'estimation du volume d'eau de ballast. Il est reconnu que la précision avec laquelle les volumes sont estimés est sujette à interprétation.

Registre des opérations concernant les eaux de ballast

Exemple de page du registre des eaux de ballast

Nom du navire :

Numéro ou lettres distinctifs :

DATE	RUBRIQUE numéro	OPÉRATION / SIGNATURE de l'officier responsable

Signature du capitaine :