



Transports
Canada

Transport
Canada



TP 13617F
(11/2007)

GUIDE D'APPLICATION DU RÈGLEMENT SUR LE CONTRÔLE ET LA GESTION DE L'EAU DE BALLAST DU CANADA

L'ÉDITION 7

19 NOVEMBRE 2007



TC-1002400



Canada

Autorité responsable Le directeur, Opérations et programmes environnementaux, est responsable du présent document, y compris de tout changement, de toute correction ou de toute mise à jour.	Approbation Directeur, Opérations et programmes environnementaux Sécurité maritime
--	---

Date de diffusion originale : Le 1er janvier 2000

Date de révision : 19 novembre 2007

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2000.

Transports Canada autorise la reproduction du présent TP 13617F au besoin. Toutefois, bien qu'il autorise l'utilisation du contenu, Transports Canada n'est pas responsable de la façon dont l'information est présentée, ni des interprétations qui en sont faites. Il se peut que le présent TP 13617F ne contienne pas les modifications apportées au contenu original. Pour obtenir l'information à jour, veuillez communiquer avec Transports Canada.

TP 13617F
(11/2007)

TC-1002400

INFORMATION SUR LE DOCUMENT			
Titre	GUIDE SUR LE RÈGLEMENT SUR LE CONTRÔLE ET LA GESTION DE L'EAU DE BALLAST DU CANADA		
No du TP	13617F	Édition	7
Auteur	Protection de l'environnement (AMSEE) Tower C, Place de Ville 330, rue Sparks, 10 ^e étage Ottawa, Ontario K1A 0N8	Téléphone	613-991-3170
		Télécopieur	613-993-8196
		Courriel	MarineSafety@tc.gc.ca
		Adresse URL	http://www.tc.gc.ca/MarineSafety

TABLEAU DES RÉVISIONS				
Dernier examen		Janvier 2007		
Prochain examen		Janvier 2008		
No de révision	Date de publication	Sections concernées	Auteur(s)	Brève description du changement
1	Le 9 mars 2001	1.2 et 1.3 de l'annexe V		Révision de la personne-ressource pour la présentation des formulaires
2	Le 8 juin 2001	4.1 et 9.1.2	T. Morris	Section sur la demande modifiée dans un souci de précision. Correction apportée à 9.1.2
3	Le 28 juin 2006	Toutes	T. Morris	Document récrit à titre de guide sur le nouveau Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast
4	Le 30 mars 2007	Sections : 1, 3, 5, 7, 9, 10 et annexes 4, 5, 6, et 7	D. Yard	Mises à jour apportées à diverses sections et au formulaire. Un rapport d'inspection sur la gestion de l'eau de ballast a été ajouté.
5	3 août 2007	Sections: 2.2, 5.5 et 9.3.	D. Yard	Mise à jour sur la LMMC de 2001
6	19 novembre 2007	Section 5.3	D. Yard	Nouvelle adresse de courrier électronique indiquée par la Région du Pacifique pour l'envoi des FREB
7	15 janvier 2008			Changement dans le modèle de la publication.

TABLE DES MATIÈRES

PRÉFACE.....	1
1. INTERPRÉTATION.....	2
2. PLAN DE GESTION DE L’EAU DE BALLAST.....	2
3. RENOUELEMENT DE L’EAU DE BALLAST	2
4. TRAITEMENT DE L’EAU DE BALLAST	5
5. EXIGENCES EN MATIÈRE DE RAPPORTS	6
6. EMBARCATIONS DE PLAISANCE ET NAVIRES DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE	7
7. NAVIRES CHARGÉS MUNIS DE CITERNES CONTENANT DE L’EAU DE BALLAST RÉSIDUELLE	7
8. NAVIRES EXPLOITÉS SEULEMENT DANS LES EAUX DE COMPÉTENCE CANADIENNE APRÈS AVOIR NAVIGUÉ EN DEHORS DES EAUX DE COMPÉTENCE CANADIENNE.....	8
9. CONFORMITÉ ET APPLICATION	9
10. RECHERCHE.....	9
ANNEXE 1 – DIRECTIVES RELATIVES À LA GESTION DE L’EAU DE BALLAST ET À L’ÉLABORATION DES PLANS DE GESTION DE L’EAU DE BALLAST (G4).....	10
ANNEXE – DIRECTIVES POUR LA GESTION DES EAUX DE BALLAST ET L’ÉLABORATION DES PLANS DE GESTION DES EAUX DE BALLAST	11
1. INTRODUCTION	11
2. DÉFINITIONS	11
3. APPLICATION	11
PARTIE A – DIRECTIVES POUR LA GESTION DES EAUX DE BALLAST	12
1. PROCÉDURES D’EXPLOITATION DU NAVIRE	12
1.1. PRATIQUES FONDÉES SUR LA PRÉCAUTION	12
1.2. OPTIONS DE GESTION DES EAUX DE BALLAST	12
1.3. GESTION DES SÉDIMENTS	13
1.4. MESURES SUPPLÉMENTAIRES.....	14
1.5. EXEMPTIONS.....	14
2. PROCÉDURES POUR LA TENUE DES REGISTRES.....	14
2.1. PROCÉDURES APPLICABLES AUX NAVIRES	14
2.2. PROCÉDURES APPLICABLES AUX ÉTATS DU PORT	15
3. FORMATION ET ENSEIGNEMENT	15
PARTIE B – DIRECTIVES POUR L’ÉLABORATION DES PLANS DE GESTION DES EAUX DE BALLAST.....	16
1. INTRODUCTION	16

2. GÉNÉRALITÉS	16
2.1 CONCEPT DES DIRECTIVES	16
2.2 CONCEPT DU PLAN.....	16
2.3 EXEMPTIONS.....	17
2.4 MESURES SUPPLÉMENTAIRES.....	17
2.5 RÉVISION DU PLAN	17
3. DISPOSITIONS OBLIGATOIRES.....	17
4. INFORMATIONS FACULTATIVES	20
APPENDICE – MODÈLE NORMALISÉ DE PLAN DE GESTION DES EAUX DE BALLAST	21
ANNEXE 2 – DIRECTIVES POUR LE RENOUVELLEMENT DES EAUX DE BALLAST (G6).....	24
ANNEXE – DIRECTIVES POUR LE RENOUVELLEMENT DES EAUX DE BALLAST (G6).....	25
1. INTRODUCTION	25
APPLICATION	25
2. DÉFINITIONS.....	25
3. RESPONSABILITÉS	25
4. PRESCRIPTIONS APPLICABLES AU RENOUVELLEMENT DES EAUX DE BALLAST	26
5. PRÉCAUTIONS À PRENDRE AUX FINS DE LA SÉCURITÉ LORS DU RENOUVELLEMENT DES EAUX DE BALLAST	26
6. FORMATION ET FAMILIARISATION DES ÉQUIPAGES	29
7. ASPECTS FUTURS LIÉS AU RENOUVELLEMENT DES EAUX DE BALLAST	29
ANNEXE 3 – DIRECTIVES SUR LE RESPECT DE CONDITIONS ÉQUIVALENTES CONCERNANT LA GESTION DES EAUX DE BALLAST (G3)	30
ANNEXE – DIRECTIVES SUR LE RESPECT DE CONDITIONS ÉQUIVALENTES CONCERNANT LA GESTION DES EAUX DE BALLAST (G3).....	31
MESURES DE PRÉCAUTION DESTINÉES À RÉDUIRE AU MINIMUM LA PRISE D’ORGANISMES AQUATIQUES NUISIBLES ET D’AGENTS PATHOGÈNES	32
ANNEXE 4 – RAPPORT D’INSPECTION DE LA GESTION DES EAUX DE BALLAST....	33
ANNEXE 5 – FORMULAIRE POUR L’EAU DE BALLAST DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT	35
ANNEXE 6 – FORMULAIRE POUR L’EAU DE BALLAST DU CANADA.....	37
ANNEXE 7 – INSTRUCTIONS RELATIVES À L’UTILISATION DU FORMULAIRE DE RAPPORT SUR L’EAU DE BALLAST.....	40
GÉNÉRALITÉS	40

FORMULAIRES MODIFIÉS.....	40
SECTION 1 – INFORMATION SUR LE BÂTIMENT.....	40
SECTION 2. – INFORMATION SUR LE VOYAGE.....	40
SECTION 3. – EAU DE BALLAST	41
SECTION 4. – GESTION DE L’EAU DE BALLAST	41
SECTION 5. HISTORIQUE DE L’EAU DE BALLAST.....	42
PROVENANCE DE L’EAU DE BALLAST	42
PRATIQUES DE GESTION DE L’EAU DE BALLAST	42
EAU DE BALLAST – REJET PROPOSÉ	43
SECTION 6. – EAU DE BALLAST RÉSIDUELLE ET SÉDIMENTS	43
SECTION 7. – SI LA RÉPONSE INSCRITE À LA SECTION 6 EST « OUI »	43
TITRE ET SIGNATURE.....	43

PRÉFACE

Le présent guide a pour but de fournir des renseignements sur l'application du *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast* (le Règlement) pris en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Il vise à protéger les eaux de compétence canadienne contre les organismes aquatiques non indigènes et les agents pathogènes qui risquent de perturber les écosystèmes. Lorsqu'un organisme est introduit dans un écosystème, des changements néfastes et irréversibles peuvent survenir, notamment une altération de la biodiversité. De nombreux organismes aquatiques ont été introduits accidentellement par des rejets d'eau de ballast des navires et plusieurs d'entre eux ont été extrêmement nuisibles tant pour les écosystèmes que pour la santé économique du pays. Le *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast* du Canada vise à réduire le plus possible la probabilité d'introduction d'organismes aquatiques ou d'agents pathogènes nuisibles à la suite du rejet d'eau de ballast d'un navire, tout en assurant la sécurité des navires. Il importe de noter que ce guide est un document d'accompagnement du Règlement et que l'interprétation de ce guide ne doit ajouter en rien aux prescriptions législatives ou réglementaires actuelles et n'altérer en rien ces prescriptions, qui ont préséance en cas de conflits.

Au Canada, c'est en 1989 que des dispositions relatives à l'échange d'eau de ballast ont été introduites pour la première fois; elles étaient à libre conformité et visaient les navires se dirigeant vers les Grands Lacs. D'autres événements marquants sont survenus par la suite, entre autres :

- En 1991, l'Organisation maritime internationale (OMI) a énoncé des directives sur l'échange d'eaux de ballast – révisées en 1997 par la résolution A.868(20), intitulée « Directives relatives au contrôle et à la gestion des eaux de lest des navires en vue de réduire au minimum le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes ».
- En 1993, la Garde côtière américaine a instauré un règlement d'application obligatoire exigeant que les navires se dirigeant vers les Grands Lacs échangent l'eau de ballast. Ce règlement a été modifié en 2004 afin que les navires produisent des comptes rendus obligatoires dans toutes les eaux des États-Unis. Une autre modification apportée à ce règlement en 2005 donne un caractère obligatoire à la gestion d'eau de ballast dans toutes les eaux américaines.
- En 2000, l'application des directives canadiennes a été étendue à toutes les eaux de compétence canadienne et recevaient le nouveau titre « *Lignes directrice visant le contrôle des rejets des eaux de lest des navires dans les eaux de compétence canadienne* » – TP 13617.
- En 2002, la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent a modifié les Pratiques et procédures communes en accord avec la St. Lawrence Seaway Development Corporation, pour que la conformité aux meilleures pratiques de gestion soit une condition préalable à la navigation dans le réseau de la Voie maritime.
- En 2004, l'OMI a produit la version finale de sa nouvelle Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, qui introduit une norme de rendement applicable au traitement de l'eau de ballast et promeut l'élimination graduelle des échanges d'eau de ballast. Toutefois, cette convention n'est pas encore en vigueur.

Le nouveau *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast* vise à harmoniser le plus possible la réglementation canadienne avec les dispositions actuelles des États-Unis et de la communauté internationale, incluant la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires.

1. INTERPRÉTATION

1.1 Aux fins du présent guide :

« zone économique exclusive » La zone maritime adjacente à la mer territoriale qui est comprise entre la limite extérieure de celle-ci et soit la ligne dont chaque point est à 200 milles marins du point le plus proche de la ligne de base de la mer territoriale du Canada, soit une limite conforme à ce qui est prévu par la *Loi sur les océans*.

« OMI » L'Organisation maritime internationale.

« ballast résiduel » Eau de ballast, y compris les sédiments qui ne peuvent être pompés hors d'une citerne de ballast dans les conditions opérationnelles normales d'un navire.

2. PLAN DE GESTION DE L'EAU DE BALLAST

2.1 Étant donné l'importance de la planification en vue d'exécuter n'importe quelle procédure de gestion de l'eau de ballast avec sûreté et efficacité, les articles 11 et 12 du Règlement exigent qu'un plan de gestion de l'eau de ballast soit préparé et gardé à bord.

2.2 Un bâtiment canadien immatriculé sous le régime de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* doit remettre quatre exemplaires de son plan de gestion de l'eau de ballast au bureau régional de la Sécurité maritime.

2.3 Les plans gardés à bord des navires canadiens et des navires non canadiens devraient être examinés par l'Administration nationale, mais leur approbation n'est pas obligatoire.

2.4 Le plan de gestion de l'eau de ballast doit comprendre l'information décrite à l'article 11 du Règlement. Les documents suivants peuvent aider à la préparation du plan de gestion de l'eau de ballast :

- la résolution A.868(20) de l'OMI, intitulée « Directives relatives au contrôle et à la gestion des eaux de lest des navires en vue de réduire au minimum le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes », en particulier l'article 7.1;
- le modèle de plan de gestion de l'eau de ballast élaboré par la Chambre internationale de la marine marchande (ICS) et par l'Association internationale des armateurs indépendants de pétroliers (INTERTANKO);
- la règle B-1 du règlement de l'OMI sur le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (pas encore en vigueur);
- la partie B de l'Annexe à la Résolution MEPC.127(53), Directives relatives à la gestion des eaux de ballast et à l'élaboration de plans de gestion des eaux de ballast (annexe 1 du présent guide).

2.5 Les navires qui mettent en application les meilleures pratiques de gestion conformément à l'article 5 du règlement et à l'article 7 du présent guide devraient incorporer ces pratiques à leur plan de gestion de l'eau de ballast.

3. RENOUVELLEMENT DE L'EAU DE BALLAST

3.1 Exception faite des navires expressément exemptés des dispositions en la matière du Règlement, tout navire est censé échanger ou traiter l'eau de ballast avant de la rejeter dans des eaux de compétence canadienne.

3.2 Au moment du renouvellement de l'eau de ballast visant à se conformer aux dispositions du Règlement, il faut respecter la partie A des Directives de l'OMI relatives à la gestion de l'eau de ballast et à l'élaboration des plans de gestion de l'eau de ballast et des Directives de l'OMI relatives au renouvellement de l'eau de ballast. Les Directives de l'OMI forment les annexes 1 et 2 du présent guide.

- 3.3 Le Règlement précise les procédures qui doivent être appliquées dans le cas des navires effectuant des voyages transocéaniques et non transocéaniques, y compris la reconnaissance que dans certaines circonstances, pour des raisons pratiques, de sécurité ou de panne d'équipement, il est possible qu'on ne puisse pas appliquer l'option privilégiée de gestion de l'eau de ballast. D'autres options acceptables à utiliser dans ces cas ont été déterminées en fonction de la nature des voyages. Les cas où il serait impossible de renouveler le ballast, comme au cours d'un voyage d'une durée insuffisante dans des eaux convenables pour le renouvellement, doivent être considérés comme des circonstances exceptionnelles et le ministre doit en être informé en vertu de l'article 13 du Règlement.
- 3.4 Dans le cas où il serait impossible d'appliquer l'option privilégiée ou d'autres options, le capitaine doit être en mesure de prouver clairement qu'il est impossible de se conformer.
- 3.5 Dans le cas de la circonstance exceptionnelle empêchant au navire de se conformer aux dispositions particulières du Règlement, le navire devra prendre une ou plusieurs des mesures indiquées au paragraphe 13(5) du Règlement. Comme condition minimale, les navires devront rejeter seulement la quantité d'eau de ballast nécessaire aux opérations de manutention des cargaisons. Le capitaine voudra peut-être proposer des mesures convenables à Transports Canada.
- 3.6 Si, au moment de la vérification de la conformité par le biais d'une inspection à bord, on détermine que le navire n'est pas conforme au Règlement (par exemple, on découvre que la salinité du ballast est inférieure à 30 parties pour mille, ce qui est exigé par l'alinéa 8(2)b) du Règlement) ou que les raisons données pour ne pas se conformer ne sont pas justifiées, Transports Canada fera comme si le navire présentait une circonstance exceptionnelle et exigera qu'il se conforme à une ou plusieurs des mesures indiquées au paragraphe 13(5) du Règlement.
- 3.7 Un navire ne doit pas être tenu de dévier de son itinéraire prévu ou de retarder le voyage afin d'effectuer un renouvellement à plus de 200 milles marins de la côte ou à plus de 50 milles marins de la côte, comme l'indiquent les paragraphes 6(1) et 6(2) et l'alinéa 6(4)b), ainsi que les paragraphes 7(1) et 7(2) et l'alinéa 7(3)b) du Règlement. Toutefois, un navire peut devoir dévier de son itinéraire prévu ou retarder le voyage afin d'effectuer un renouvellement dans les eaux de compétence canadienne, comme l'indiquent le paragraphe 6(3) et les alinéas 6(4)a), 6(4)c) et 6(4)d), le paragraphe 6(5) et les alinéas 7(3)c) et 7(3)d) du Règlement.
- 3.8 Outre les dispositions obligatoires du Règlement, pour les navires à destination et en provenance des ports de la baie de Fundy, il est recommandé que le renouvellement soit effectué dans le golfe du Maine dans des eaux de plus de 100 mètres de profondeur, comme l'indique la figure 1. Il est également recommandé que les navires traversant le golfe du Maine et empruntant un itinéraire côtier le long de la plate-forme Scotian effectue le renouvellement dans le golfe du Maine, dans des eaux de plus de 100 mètres de profondeur.
- 3.9 La figure 1 indique également l'autre zone de renouvellement pour les navires transocéaniques se dirigeant vers les ports de la côte Est dont il question à l'alinéa 6(4)a) du Règlement et pour les navires non transocéaniques longeant la côte Est de l'Amérique du Nord, dont il question à l'alinéa 7(3)a) du Règlement.

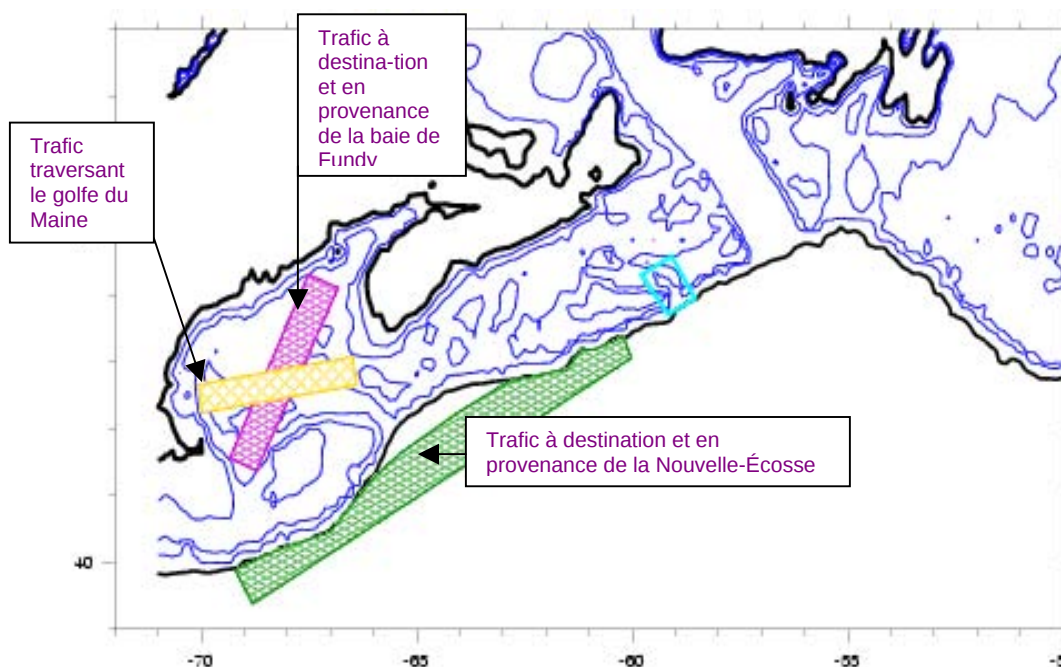


Figure 1. Zones dans lesquelles le renouvellement d'eau de ballast est recommandé sur la plate-forme Scotian et dans le golfe du Maine

La zone magenta indique que les navires en provenance/à destination de la baie de Fundy doivent effectuer le renouvellement dans le golfe du Maine, dans des eaux de plus de 100 m de profondeur. La zone jaune indique que les navires traversant le golfe du Maine et empruntant un itinéraire côtier le long de la plate-forme Scotian doivent effectuer le renouvellement dans le golfe du Maine, dans des eaux de plus de 100 m de profondeur. La zone verte est la zone de renouvellement pour les navires de plate forme continentale en provenance/à destination de la Nouvelle-Écosse et pour les navires suivant une trajectoire sur le rebord de la plate forme continentale. Les navires doivent effectuer le renouvellement dans des eaux de plus de 1 000 m de profondeur, à l'ouest de l'île de Sable et de Le Goulet et loin de l'entrée du chenal du Nord-Est.

Soulignons que les coordonnées des zones jaune et magenta ne doivent pas être considérées comme de strictes limites géographiques, mais qu'elles illustrent plutôt les conseils sur le renouvellement dans des eaux de plus de 100 m de profondeur du golfe du Maine.

Par conséquent, on recommande vivement aux navires de veiller à ce que les renouvellements soient effectués à des profondeurs supérieures à 100 m.

Zone jaune – Navires traversant le golfe du Maine

Lat. nord	Long. ouest	Remarques
42,70	070,10	Vers
42,20	070,00	Vers
42,70	066,40	Vers
43,10	066,45	Vers
42,70	070,10	

Zone magenta – Navires à destination/en provenance de la baie de Fundy

Lat. nord	Long. ouest	Remarques
41,55	069,25	Vers
41,30	068,80	Vers
44,10	066,90	Vers
44,30	067,50	Vers
41,55	069,25	

La zone verte est la zone de renouvellement pour les navires de plate forme continentale en provenance/à destination de la Nouvelle-Écosse et pour les navires suivant une trajectoire sur le rebord de la plate forme continentale. On recommande vivement aux navires d'effectuer le renouvellement dans des eaux de plus de 1 000 m de profondeur, à l'ouest de l'île de Sable et de Le Goulet et loin de l'entrée du chenal du Nord-Est.

Zone verte – Navires à destination/en provenance de la Nouvelle-Écosse		
Lat. nord	Long. ouest	Remarques
43,00	060,00	Vers
43,40	060,25	Le long de la ligne de 1 000 m vers
42,75	062,90	Vers
41,25	066,00	Le long de la ligne de 1 000 m vers
39,90	069,25	Vers
39,38	068,75	Vers
43,00	060,00	

- 3.10 L'Avis aux navigateurs 995/1982 a imposé des restrictions sur le rejet de l'eau de ballast dans la lagune Grande Entrée des Îles-de-la-Madeleine ou à moins de dix milles de l'archipel des Îles-de-la-Madeleine afin d'atténuer la menace d'introduction de phytoplancton toxique dans les industries locales d'élevage de la moule.

En vertu de cet avis, le rejet d'eau de ballast à moins de dix milles marins des Îles est interdit, à moins que l'eau de ballast ait été pompée à bord dans une zone désignée au large de la côte Est du Canada, à une distance minimale de cinq milles de la côte.

Tous les navires prévoyant rejeter leur ballast dans les eaux protégées susmentionnées doivent, au moins trois jours d'avance, informer le gestionnaire régional du MPO à Cap aux Meules (numéro de téléphone : 418-986-2095).

4. TRAITEMENT DE L'EAU DE BALLAST

- 4.1 Pour les exploitants de navire qui choisissent une méthode de traitement autre que le renouvellement de l'eau de ballast, la méthode sera acceptable si l'eau de ballast, après traitement, satisfait aux normes indiquées à l'article 9 du Règlement. Cette norme est la même que la norme de rendement de l'eau de ballast précisée à la règle D-2 du règlement de l'OMI sur le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires. Soulignons que l'objectif de l'article 9 du Règlement est de reconnaître que l'utilisation des systèmes de traitement de l'OMI est acceptable dans le cas des navires arrivant au Canada, mais que rien n'oblige les navires à se munir de tels systèmes pour le moment.
- 4.2 Les systèmes de traitement doivent être installés et certifiés conformément aux directives de l'OMI sur l'approbation des systèmes de gestion de l'eau de ballast (résolution MEPC.125(53)) et, dans le cas des systèmes qui utilisent une substance active, à la procédure de l'OMI sur l'approbation des systèmes de gestion de l'eau de ballast utilisant des substances actives (résolution MEPC.126(53)).
- 4.3 Dans le cas des prototypes de système mis à l'essai et évalués, l'essai et l'évaluation doivent être conformes aux directives de l'OMI sur l'approbation et la surveillance des prototypes de programme de technologie de traitement de l'eau de ballast (résolution MEPC.140(54)).
- 4.4 L'utilisation d'un système de traitement qui ne respecte pas la norme indiquée à l'article 9 du Règlement peut également être acceptable si le système équivaut au moins à un renouvellement d'eau de ballast, mais chacun de ces systèmes devra être évalué et accepté par Transports Canada.

5. EXIGENCES EN MATIÈRE DE RAPPORTS

- 5.1 Si un navire n'est pas en mesure de gérer son eau de ballast conformément à l'article 4 ou 5 du Règlement, le paragraphe 13(1) exige que l'exploitant informe le ministre des Transports au moins 96 heures avant son entrée dans la mer territoriale du Canada. Si cela est impossible parce que l'exploitant ne sait pas que le navire n'est pas en mesure de gérer son eau de ballast, l'information doit être transmise le plus tôt possible. L'avis doit être communiqué au centre compétent indiqué ci-dessous et comprendre les renseignements suivants :

- a) Explication de l'incapacité d'effectuer le renouvellement.
- b) Processus équivalent que l'exploitant se propose de mettre en place pour réduire au minimum la menace d'introduction d'espèces aquatiques envahissantes pouvant se trouver dans l'eau de ballast avant l'entrée du navire dans les eaux de compétence canadienne.

En ce qui concerne les navires se dirigeant dans des zones situées sur la côte Est, au Québec ou en Ontario (bassin des Grands Lacs) :

- Services de communications et de trafic maritimes (ECAREG)
par télécopieur : 902-426-4483, par télex : 019 22510 ou par téléphone : 902-426-4956.

En ce qui concerne les navires se dirigeant dans des zones situées au nord du 60e degré de latitude nord, ce qui comprend toutes les eaux de la baie d'Hudson, de la baie d'Ungava et de la baie James :

- Services de communications et de trafic maritimes (NORDREG)
par télécopieur : 867-979-4236, par télex : 063 15529
ou par téléphone : 867-979-5724.

En ce qui concerne les navires se dirigeant dans des zones situées sur la côte Ouest :

- Services de communications et de trafic maritimes, par courriel à l'adresse suivante : offshore@rmic.gc.ca, par télécopieur : 604-666-8453
ou par téléphone : 604 666 6011.

- 5.2 Comme l'exige le paragraphe 14(1) du Règlement, le capitaine d'un navire à destination d'un port canadien doit présenter, dès que possible après l'exécution d'un processus de gestion ou la mise en œuvre d'une mesure déterminée par le ministre, un Formulaire pour l'eau de ballast entièrement rempli. Les navires entrant dans les Grands Lacs doivent utiliser le formulaire pour la Voie maritime du Saint-Laurent figurant à l'annexe 5 du présent guide et les navires se dirigeant vers toute autre destination du Canada doivent utiliser le formulaire canadien figurant à l'annexe 6. Lorsque le formulaire est rempli, il doit être transmis par courriel ou par un autre moyen décrit au paragraphe 5.3. On demande, lorsque cela est possible, que le formulaire soit présenté avant l'entrée du navire dans les eaux de compétence canadienne.

- 5.3 Le capitaine du navire doit présenter le formulaire de rapport sur l'eau de ballast rempli de la façon suivante :

En ce qui concerne les navires se dirigeant dans des zones situées sur la côte Est, au Québec ou en Ontario (bassin des Grands Lacs) :

- Par courriel à l'adresse suivante : atlanticballastwater@tc.gc.ca,
ou par télécopieur : 902-426-6657.

En ce qui concerne les navires se dirigeant dans des zones situées au nord du 60e degré de latitude nord, ce qui comprend toutes les eaux de la baie d'Hudson, de la baie d'Ungava et de la baie James :

- Par courriel à l'adresse suivante : atlanticballastwater@tc.gc.ca,
ou par télécopieur : 902-426-6657.

En ce qui concerne les navires se dirigeant dans des zones situées sur la côte Ouest :

- Par courriel à l'adresse suivante : pacballastwater@tc.gc.ca,
ou par télécopieur : (604) 666-9177.

- 5.4 On demandera aux navires visés par le Règlement qui n'ont pas présenté un formulaire entièrement rempli en vertu de l'article 14 du Règlement de donner les renseignements suivants au centre des Services de communications et de trafic maritimes compétent, dans le cadre de l'examen interrogatif des SCTM :
- a) Si un formulaire de rapport sur l'eau de ballast signé par le capitaine a été télécopié à l'organisme compétent (c.-à-d. Sécurité maritime de Transports Canada, administrations portuaires de la garde côtière des États-Unis) ou a été présenté par voie électronique ou par d'autres moyens acceptables.
 - b) Si le navire transporte de l'eau de ballast.
 - c) Si la réponse à (b) est oui :
 - d) Si le navire dispose d'un plan de gestion de l'eau de ballast convenable.
 - e) Si le plan de gestion de l'eau de ballast a été examiné par une société de classification ou une administration du pavillon.
 - f) Si les procédures de gestion de l'eau de ballast ont été exécutées avant l'entrée du navire dans la zone économique exclusive du Canada.
 - g) Si la réponse à (f) est non :
 - h) Quelle est la raison de la non-exécution?
 - i) Quelles sont les mesures proposées pour protéger les eaux canadiennes avant le rejet du ballast?

5.5 En vertu de l'article 191 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, quiconque contrevient à l'une des dispositions de la réglementation commet une infraction.

6. EMBARCATIONS DE PLAISANCE ET NAVIRES DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE

- 6.1 En vertu du paragraphe 2(2) du Règlement, les navires servant aux opérations de recherche et de sauvetage ou les embarcations de plaisance de moins de 50 m de longueur totale et ayant une capacité maximale d'eau de ballast de 8 m³ sont exemptés de l'application du Règlement.
- 6.2 S'ils transportent du ballast, ces navires doivent, dans la mesure du possible, soit se conformer aux exigences du Règlement soit respecter les dispositions des directives de l'OMI sur la conformité équivalente à la gestion de l'eau de ballast contenues dans la résolution MEPC.123(53). Les directives de l'OMI constituent l'annexe 3 du présent guide.

7. NAVIRES CHARGÉS MUNIS DE CITERNES CONTENANT DE L'EAU DE BALLAST RÉSIDUELLE

- 7.1 Les navires chargés provenant d'eaux extérieures de compétence canadienne transportent normalement une certaine quantité d'eau de ballast résiduelle. Tout navire se proposant de transporter du ballast dans des citernes contenant de l'eau de ballast résiduelle et d'effectuer subséquemment un rejet dans des eaux de compétence canadienne doit veiller à ce que les procédures de gestion adéquates soient respectées. Les navires doivent veiller à ce que l'eau de ballast résiduelle ait été exposée à des conditions de salinité équivalentes à un renouvellement de ballast en se conformant à l'une ou l'autre des options suivantes :
- 1) Le ballast résiduel provient d'un ballast qui a été renouvelé en mer selon les règles.
 - 2) Le ballast résiduel est conforme à la norme internationale relative à l'eau de ballast traitée.
 - 3) Le navire est conforme aux sections 1, 2, 6 et 7 du Code de pratiques exemplaires pour la gestion du lest d'eau, publié par la Fédération maritime du Canada.
 - 4) Le navire a effectué une chasse d'eau salée à au moins 200 milles marins de la côte.

Le navire doit effectuer un renouvellement d'eau de ballast médio-océanique au cours des voyages avec charge de ballast entrepris dans une zone située à 200 milles marins de toute côte et dans des eaux d'une profondeur de 2 000 mètres, si possible, avant d'entrer dans les eaux de compétence canadienne. Les navires qui ne sont pas en mesure d'effectuer un renouvellement d'eau de ballast médio-océanique au cours des voyages avec charge de ballast doivent procéder à une chasse d'eau salée de leurs citernes d'eau de ballast vides dans une zone située à 200 milles marins de toute côte, si possible. On définit la chasse d'eau salée comme l'ajout d'eau médio-océanique dans les citernes d'eau de ballast vides, le mélange de l'eau chassée avec l'eau et les sédiments résiduels causé par le mouvement du navire et le rejet de l'eau mélangée, de façon à ce que l'eau résiduelle qui demeure dans la citerne présente la plus grande salinité possible, de préférence plus de 30 parties par mille (ppm). Pour procéder à une chasse d'eau salée, le navire doit prendre autant d'eau médio-océanique dans chaque citerne tout en respectant les normes de sécurité (du navire et de l'équipage). Le capitaine du navire est responsable d'assurer la sécurité du navire, de l'équipage et des passagers. Les navires qui ne signalent que de l'eau de ballast résiduelle à bord doivent veiller tout particulièrement à effectuer une chasse d'eau salée au cours de leur voyage vers les Grands Lacs afin d'éliminer les résidus d'eau fraîche ou saumâtre dans les citernes de ballast.

L'exigence des autorités de la Voie maritime du Saint-Laurent indiquée à la sous-section 30(2) des pratiques et procédures de la Voie maritime (<http://www.greatlakes-seaway.com/fr/navigation/handbook.html>), qui indique que pour obtenir l'autorisation de naviguer dans la Voie maritime, chaque navire entrant dans la Voie maritime après avoir été exploité au-delà de la zone économique exclusive doit accepter de se conformer au « Code de pratiques exemplaires pour la gestion du lest d'eau » de la Fédération maritime du Canada (voir Avis de la voie no 6 – 2002 au <http://www.greatlakes-seaway.com/fr/navigation/notice20020322e.html>).

- 7.2 Les navires qui ne sont pas en mesure de se conformer à la section 7.1 ci-dessus doivent informer le ministre des Transports, qui peut, en consultation avec le capitaine si le navire ne s'est pas conformé aux pratiques de gestion exemplaires, demander que l'eau de ballast prise à bord dans le fleuve Saint-Laurent ou les Grands Lacs, soit conservée à bord, traitée à bord ou déchargée dans une installation de réception. Le navire peut devoir faire l'objet d'une inspection et d'une détention si on découvre qu'il présente des anomalies justifiant une détention.
- 7.3 Les navires exploités dans les Grands Lacs et dans le fleuve Saint-Laurent doivent se conformer aux « pratiques de gestion volontaires visant à réduire le transfert des envahisseurs aquatiques dans les Grands Lacs par l'industrie maritime intérieure des États-Unis et du Canada » de la Lake Carriers Association et de l'Association des armateurs canadiens s'ils naviguent dans des parties des Grands Lacs et de la Voie maritime (voir Avis de la voie no 6 – 2002 au <http://www.greatlakes-seaway.com/fr/navigation/notice20020322e.html>).

8. NAVIRES EXPLOITÉS SEULEMENT DANS LES EAUX DE COMPÉTENCE CANADIENNE APRÈS AVOIR NAVIGUÉ EN DEHORS DES EAUX DE COMPÉTENCE CANADIENNE

- 8.1 Le paragraphe 2(1) du Règlement accorde une exemption aux navires exploités exclusivement dans les eaux de compétence canadienne ou dans certaines eaux adjacentes. Comme les navires qui ont navigué hors de ces eaux peuvent transporter des organismes ou des agents pathogènes dangereux dans leur ballast résiduel, l'exemption ne s'applique pas aux navires qui ont effectué un voyage hors de ces eaux.

- 8.2 Lorsqu'un navire qui a été exploité hors des eaux mentionnées au paragraphe 2(1) du Règlement est subséquemment exploité seulement dans ces eaux (par exemple un navire inscrit sur le registre canadien, un navire effectuant du cabotage ou un navire canadien utilisé ailleurs et retournant au commerce canadien) et transporte du ballast résiduel pouvant être rejeté directement ou après avoir été mélangé avec d'autres eaux, Transports Canada traitera initialement le navire comme s'il s'agissait d'une circonstance exceptionnelle et exigera que le navire se conforme à une ou plusieurs des dispositions indiquées dans le paragraphe 13(5) du Règlement. Transports Canada déterminera la période de conformité à ces dispositions avant qu'on puisse considérer que le navire ne rejette plus de ballast pris à son bord hors des eaux de compétence canadienne – dans ce cas, les exigences des articles 6 et 7 du Règlement ne seraient plus applicables et la gestion de l'eau de ballast ne serait plus nécessaire.

9. CONFORMITÉ ET APPLICATION

- 9.1 Un navire peut faire l'objet d'une inspection par les inspecteurs de Transports Canada si on doit déterminer s'il est conforme au Règlement. Cette inspection peut comprendre l'inspection du registre de l'eau de ballast, du plan de gestion de l'eau de ballast, de l'échantillonnage de l'eau de ballast du navire et de toute autre documentation ou document d'aide exigé par l'inspecteur.
- 9.2 Lorsque Transports Canada reçoit un rapport à l'effet qu'un navire n'est pas en mesure de se conformer aux dispositions du Règlement, la situation est traitée comme une « circonstance exceptionnelle », en vertu de l'article 13 du Règlement. Les inspecteurs de Transports Canada, en consultant le capitaine, détermineront les mesures qui devront être prises pour réduire le plus possible la probabilité d'introduction d'organismes aquatiques ou d'agents pathogènes dangereux dans les eaux de compétence canadienne. Dans de tels cas, les capitaines doivent être prêts à donner de l'information sur la nature de l'eau de ballast transportée et des activités possibles pouvant être menées par le navire.
- 9.3 Lorsque Transports Canada détermine qu'un bâtiment ne s'est pas conformé au Règlement ou au « Code des meilleures pratiques de gestion des eaux de ballast » publié par la Fédération maritime du Canada, selon le cas, le bâtiment peut faire l'objet d'une inspection et d'une détention conformément au paragraphe 222(1) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.
- 9.4 L'annexe 4 du présent guide constitue un exemple du formulaire d'inspection utilisé par Transports Canada.

10. RECHERCHE

- 10.1 Outre les inspections visant à vérifier la conformité aux dispositions du Règlement, les navires peuvent être arraisonnés et des échantillons d'eau de ballast peuvent être prélevés pour analyse scientifique pour approfondir la recherche sur l'efficacité de la gestion de l'eau de ballast.
- 10.2 On demande aux capitaines et aux propriétaires de donner toute l'aide possible aux personnes chargées de l'analyse scientifique.

ANNEXE 1 – DIRECTIVES RELATIVES À LA GESTION DE L'EAU DE BALLAST ET À L'ÉLABORATION DES PLANS DE GESTION DE L'EAU DE BALLAST (G4)

RÉSOLUTION MEPC.127(53)
ADOPTÉE LE 22 JUILLET 2005

LE COMITÉ DE LA PROTECTION DU MILIEU MARIN

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

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

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

NOTANT EN OUTRE que la règle B-1 de l'Annexe à la Convention sur la gestion des eaux de ballast prévoit que chaque navire doit avoir à bord et mettre en oeuvre un plan de gestion des eaux de ballast approuvé par l'Administration, compte tenu des Directives élaborées par l'Organisation,

NOTANT AUSSI que la résolution 1 adoptée par la Conférence internationale sur la gestion des eaux de ballast des navires invite l'Organisation à élaborer de toute urgence ces directives,

AYANT EXAMINÉ le projet de directives pour la gestion des eaux de ballast et l'élaboration des plans de gestion des eaux de ballast mis au point par le Groupe de travail sur les eaux de ballast ainsi que la recommandation formulée par le Sous-comité des liquides et gaz en vrac à sa neuvième session,

1. **ADOpte** les Directives pour la gestion des eaux de ballast et l'élaboration des plans de gestion des eaux de ballast, dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. **INVITE** les gouvernements à appliquer les Directives dans les meilleurs délais ou lorsque la Convention deviendra applicable à leur égard; et
3. **CONVIENT** de maintenir les Directives à l'étude.

ANNEXE – DIRECTIVES POUR LA GESTION DES EAUX DE BALLAST ET L'ÉLABORATION DES PLANS DE GESTION DES EAUX DE BALLAST

1. INTRODUCTION

- 1.1 L'eau de ballast est indispensable au contrôle de l'assiette, de la gîte, du tirant d'eau, et de la stabilité d'un navire ainsi que des contraintes qui s'exercent sur celui-ci. Néanmoins, les eaux de ballast peuvent contenir des organismes aquatiques ou des agents pathogènes qui, s'ils sont introduits dans la mer, notamment dans les estuaires ou les cours d'eau, peuvent mettre en danger l'environnement, la santé publique, les biens ou les ressources, porter atteinte à la diversité biologique ou gêner d'autres utilisations légitimes de ces milieux..
- 1.2 Pour le choix des méthodes appropriées de gestion des eaux de ballast il conviendrait de veiller à ce que les pratiques en matière de gestion des eaux de ballast utilisées pour satisfaire aux dispositions de la Convention n'entraînent pas plus de dommages qu'elles n'en préviennent, à l'environnement, à la santé publique, aux biens ou aux ressources des États et à ce qu'elles ne nuisent pas davantage à la sécurité des navires.
- 1.3 Les présentes Directives visent à aider les gouvernements et les autorités compétentes, les capitaines, exploitants et propriétaires de navire, les autorités portuaires ainsi que les autres parties intéressées, à prévenir, réduire au minimum et éliminer à terme le risque lié à l'introduction d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes provenant des eaux de ballast de navires et des sédiments qu'elles contiennent, tout en garantissant la sécurité des navires lorsqu'ils appliquent la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (ci-après dénommée la « Convention »).
- 1.4 Les présentes directives comportent deux parties :
Partie A : « Directives relatives à la gestion des eaux de ballast », qui fournissent des indications sur les principes généraux de la gestion des eaux de ballast; et
Partie B : « Directives pour l'élaboration des plans de gestion des eaux de ballast », qui fournissent des indications sur la structure et la teneur des plans de gestion des eaux de ballast prescrits par la règle B-1 de la Convention.

2. DÉFINITIONS

- 2.1 Aux fins des présentes Directives, les définitions données dans la Convention sont applicables.
- 2.2 Une citerne d'eau de ballast désigne toute citerne, toute cale ou tout espace utilisé pour le transport d'eaux de ballast.

3. APPLICATION

- 3.1 Les Directives s'appliquent à tous les navires et aux Administrations du pavillon, États du port, États côtiers, propriétaires, exploitants et personnels de navires participant à la gestion des eaux de ballast, aux concepteurs et constructeurs de navires et aux sociétés de classification et autres parties intéressées.

PARTIE A – DIRECTIVES POUR LA GESTION DES EAUX DE BALLAST

1. PROCÉDURES D'EXPLOITATION DU NAVIRE

1.1. PRATIQUES FONDÉES SUR LA PRÉCAUTION

ÉVITER LES REJETS INUTILES D'EAUX DE BALLAST

- 1.1.1 S'il est nécessaire de charger et décharger de l'eau de ballast dans le même port pour faciliter les opérations liées à la cargaison sans compromettre la sécurité, il faudrait prendre soin d'éviter de rejeter inutilement l'eau de ballast qui a été embarquée dans un autre port.
- 1.1.2 Les eaux de ballast traitées qui sont mélangées à des eaux de ballast non traitées ne satisfont plus aux prescriptions des règles D-1 et D-2 de l'Annexe de la Convention.

RÉDUIRE AU MINIMUM L'ADMISSION D'ORGANISMES AQUATIQUES NUISIBLES, D'AGENTS PATHOGÈNES ET DE SÉDIMENTS

- 1.1.3 Lors du chargement du ballast, il conviendrait de s'efforcer dans toute la mesure du possible d'empêcher l'admission d'organismes aquatiques et d'agents pathogènes potentiellement nuisibles ainsi que de sédiments susceptibles de contenir de tels organismes. L'admission d'eau de ballast devrait être limitée au minimum ou, lorsque cela est possible dans la pratique, être évitée dans les zones et les situations ci-après :
 - 1.1.3.1 zones identifiées par l'État du port d'après les indications données au paragraphe 2.2.2;
 - 1.1.3.2 périodes d'obscurité, lorsque les organismes peuvent remonter dans la colonne d'eau;
 - 1.1.3.3 les eaux très peu profondes;
 - 1.1.3.4 lorsque les hélices peuvent remuer les sédiments; ou
 - 1.1.3.5 si une opération de dragage est en cours ou vient d'avoir lieu.

1.2 OPTIONS DE GESTION DES EAUX DE BALLAST

1.2.1 RENOUELEMENT DES EAUX DE BALLAST

- 1.2.1.1 Le renouvellement des eaux de ballast doit être effectué conformément aux dispositions de la règle B-4 de la Convention et conformément aux Directives relatives au renouvellement des eaux de ballast.
- 1.2.1.2 Il faudrait planifier le voyage en tenant compte des moments où le renouvellement des eaux de ballast conformément à la règle B-4 de la Convention peut être effectué.
- 1.2.1.3 Du fait de la possibilité qu'un renouvellement partiel favorise la reprise de la croissance des organismes, le renouvellement des eaux de ballast d'une citerne ne devrait débuter que si l'on dispose d'assez de temps pour terminer l'opération en satisfaisant à la norme décrite à la règle D-1 et si la distance du navire par rapport à la terre et la profondeur d'eau minimale répondent aux critères de la règle B-4. Il conviendrait de procéder au renouvellement des eaux de ballast et d'achever l'opération selon la norme décrite à la règle D-1 dans autant de citernes que le temps le permet, mais si cette norme ne peut pas être entièrement respectée pour une citerne donnée, il faudrait renoncer à entreprendre le renouvellement des eaux de ballast de la citerne en question.

1.2.1.4 Si le renouvellement des eaux de ballast n'est pas effectué pour les raisons indiquées à la règle B-4, paragraphe 4, autrement dit, 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, les raisons pour lesquelles le navire n'a pas procédé au renouvellement des eaux de ballast doivent être consignées sur le registre des eaux de ballast.

1.2.1.5 Un État du port peut désigner des zones dans lesquelles il peut être procédé au renouvellement des eaux de ballast en tenant compte des Directives sur la désignation des zones pour le renouvellement des eaux de ballast. Les zones désignées ne devraient être utilisées que pour les eaux de ballast qui sont destinées à être déchargées dans le port de cet État et qui ne pourraient être renouvelées conformément à la règle B-4.1 de la Convention.

1.2.2 SYSTÈMES DE GESTION DES EAUX DE BALLAST

1.2.2.1 Les systèmes de gestion des eaux de ballast installés pour satisfaire à la règle B-3 doivent être approuvés en application de la règle D-3. Ces systèmes doivent être utilisés conformément à leurs critères de conception et aux instructions du fabricant concernant leur utilisation et leur entretien. Le plan de gestion des eaux de ballast du navire devrait décrire dans le détail l'utilisation de ces systèmes. Toutes les pannes et tous les défauts du fonctionnement du système doivent être consignés dans le registre des eaux de ballast.

1.2.3 REJET DANS DES INSTALLATIONS DE RÉCEPTION DES EAUX DE BALLAST

1.2.3.1 Si des installations de réception des eaux de ballast mises en place par un État du port sont utilisées, la règle B-3.6 s'applique.

1.2.4 PROTOTYPES DE TECHNOLOGIE DE TRAITEMENT DES EAUX DE BALLAST

1.2.4.1 Les prototypes de technologie de traitement des eaux de ballast devraient être utilisés dans le cadre d'un programme approuvé par l'Administration conformément à la règle D-4.

1.3 GESTION DES SÉDIMENTS

1.3.1 La règle B-5 exige que tous les navires éliminent et évacuent les sédiments des espaces destinés aux eaux de ballast, conformément au plan de gestion des eaux de ballast.

1.3.2 Il faudrait faire tout son possible dans la pratique pour éviter l'accumulation de sédiments lors du chargement du ballast; toutefois, des sédiments seront inévitablement embarqués et se déposeront sur la surface des citernes. Lorsque des sédiments se sont accumulés, le navire devrait veiller à nettoyer par chasse d'eau le fond des citernes et autres surfaces lorsqu'il se trouve dans des zones appropriées, c'est-à-dire dans des zones satisfaisant aux critères de distance et de profondeur minimales décrits dans les règles B-4.1.1 et B-4.1.2.

1.3.3 Il faudrait surveiller de façon continue et régulière le volume des sédiments se trouvant dans une citerne à ballast.

1.3.4 Il faudrait éliminer les sédiments présents dans les citernes à ballast en temps utile, conformément au plan de gestion des eaux de ballast et lorsque cela est jugé nécessaire. La fréquence et le moment choisi pour leur élimination dépendront de facteurs tels que l'accumulation des sédiments, les itinéraires commerciaux du navire, la présence d'installations de réception, la charge de travail du personnel du navire et les aspects liés à la sécurité.

- 1.3.5 L'élimination des sédiments des citernes à ballast devrait être effectuée de préférence dans des conditions contrôlées au port, dans une installation de réparation ou en cale sèche. Les sédiments éliminés devraient de préférence être évacués dans une installation de réception pour sédiments, s'il en existe, et si cela est raisonnable et possible dans la pratique.
- 1.3.6 Lorsque des sédiments éliminés des citernes à ballast d'un navire doivent être rejetés à la mer par ce navire, ce rejet ne devrait avoir lieu qu'à plus de 200 milles marins de la terre et par plus de 200 mètres de fond.
- 1.3.7 En vertu de la règle B-5, les navires construits en 2009 ou après cette date 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 leur élimination et à permettre un accès sans danger pour procéder à l'élimination et l'échantillonnage des sédiments, compte tenu des Directives pour le contrôle des sédiments à bord des navires (G 12). Cette disposition s'applique également aux navires construits avant 2009, dans la mesure où cela est possible dans la pratique.

1.4 MESURES SUPPLÉMENTAIRES

- 1.4.1 Les navires auxquels s'appliquent les mesures supplémentaires prévues à la règle C-1, devraient en tenir compte dans la planification de leur voyage. Les mesures prises pour satisfaire aux mesures supplémentaires devraient être consignées dans le registre des eaux de ballast.

1.5 EXEMPTIONS

- 1.5.1 En vertu de la règle A-4, une Partie ou des Parties peuvent exempter un navire de l'application des dispositions des règles B-3 ou C-1 dans des circonstances particulières. Les dispenses devraient être demandées et accordées conformément aux Directives pour l'évaluation des risques en vertu de la règle A-4 (G7).
- 1.5.2 Les navires bénéficiant d'une telle dispense devraient le mentionner dans le registre des eaux de ballast, de même que les mesures prises en ce qui concerne les eaux de ballast du navire.

2. PROCÉDURES POUR LA TENUE DES REGISTRES

2.1 PROCÉDURES APPLICABLES AUX NAVIRES

- 2.1.1 Afin de faciliter l'administration des procédures de gestion et de traitement des eaux de ballast à bord de chaque navire, il convient de désigner, conformément à la règle B-1, un officier responsable chargé de tenir des registres appropriés et de veiller à ce que les procédures de gestion et/ou de traitement des eaux de ballast soient respectées et consignées.
- 2.1.2 Les détails de chaque opération concernant la gestion des eaux de ballast doivent être consignés dans le registre des eaux de ballast, de même que toute exemption accordée en application de la règle B-3 ou C-1.
- 2.1.3 Lorsqu'un État du port requiert des renseignements sur les opérations de ballastage ou de débarrassage d'un navire, les documents pertinents, qui tiennent compte des renseignements prescrits par la Convention, devraient lui être communiqués.

2.2 PROCÉDURES APPLICABLES AUX ÉTATS DU PORT

- 2.2.1 Les États du port devraient fournir aux navires des précisions sur leurs prescriptions concernant la gestion des eaux de ballast, notamment :
 - 2.2.1.1 l'emplacement et les conditions d'utilisation des zones désignées pour le renouvellement des eaux de ballast en vertu de la règle B-4.2 de la Convention;
 - 2.2.1.2 toutes mesures supplémentaires introduites en vertu de la règle C-1 de la Convention;
 - 2.2.1.3 les avertissements concernant la prise de ballast et autres dispositions portuaires pour faire face aux imprévus en cas de situation d'urgence; et
 - 2.2.1.4 la disponibilité, l'emplacement et la capacité des installations de réception prévues pour l'évacuation sans danger pour l'environnement des eaux de ballast et/ou sédiments conformément à l'article 5 et à la règle B-3.6.
- 2.2.2 Pour aider les navires à appliquer les mesures de précaution décrites dans la section 1.1 de la partie A, les États du port sont tenus, en vertu de la règle C-2 de la Convention, de s'efforcer de diffuser des avis aux navigateurs au sujet des zones dans lesquelles les navires ne devraient pas prendre d'eaux de ballast en raison de conditions connues. De même, les navigateurs devraient être informés des zones dans lesquelles la prise d'eaux de ballast devrait être limitée au minimum, comme par exemple :
 - 2.2.2.1 zones où il existe des foyers, des infestations ou des populations connues d'organismes nuisibles et d'agents pathogènes;
 - 2.2.2.2 zones où il existe des efflorescences phytoplanctoniques (efflorescences algales telles que les marées rouges);
 - 2.2.2.3 proximité de points de rejet d'eaux usées;
 - 2.2.2.4 zones connues pour la turbidité plus importante des courants de marée;
 - 2.2.2.5 zones connues pour l'insuffisance de l'action de chasse des marées;
 - 2.2.2.6 opérations de dragage à proximité; et
 - 2.2.2.7 à proximité ou à l'intérieur de zones maritimes vulnérables ou d'estuaires.

3. FORMATION ET ENSEIGNEMENT

- 3.1 La règle B-6 stipule que 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. Les propriétaires, les armateurs-gérants, les exploitants et autres parties appelés à former les officiers et les membres d'équipage à la gestion des eaux de ballast devraient tenir compte de ce qui suit.
- 3.2 La formation des capitaines et des équipages des navires devrait comprendre, selon qu'il convient, un enseignement qui porte sur les prescriptions de la Convention, les méthodes de gestion des eaux de ballast et sédiments et le registre des eaux de ballast, eu égard, en particulier, à la sécurité du navire, à la tenue des registres et aux prescriptions en matière de notification, conformément aux renseignements figurant dans les présentes Directives.
- 3.3 Le plan de gestion des eaux de ballast devrait comprendre une formation et un enseignement sur les pratiques de gestion des eaux de ballast et les systèmes et procédures utilisés à bord du navire.

PARTIE B – DIRECTIVES POUR L'ÉLABORATION DES PLANS DE GESTION DES EAUX DE BALLAST

1. INTRODUCTION

- 1.1 Les présentes Directives ont été élaborées en vue d'aider à mettre au point un plan de gestion des eaux de ballast d'un navire (ci-après dénommé le « plan »). Le plan doit être approuvé par l'Administration conformément à la règle B-1 de la Convention.
- 1.2 La présente partie comprend trois sections principales :
 - 1.2.1 Généralités : cette section énonce les objectifs et donne un aperçu général du sujet traité et présente au lecteur le concept de base des Directives et du plan qui est censé être élaboré à partir de celles-ci. Cette section contient également des indications pour la mise à jour et l'utilisation du plan.
 - 1.2.2 Dispositions obligatoires : cette section fournit des indications sur la manière de veiller au respect des dispositions obligatoires de la règle B-1 de l'Annexe de la Convention.
 - 1.2.3 Dispositions non obligatoires : cette section fournit des indications sur l'inclusion d'autres renseignements dans le plan. Bien qu'ils ne soient pas requis en vertu de la règle B-1 de la Convention, ces renseignements peuvent être jugés utiles par les autorités locales des ports dans lesquels le navire fait escale, ou peuvent fournir une assistance complémentaire au capitaine du navire.
- 1.3 On trouvera à l'appendice un modèle de plan de gestion des eaux de ballast.

2. GÉNÉRALITÉS

2.1 CONCEPT DES DIRECTIVES

- 2.1.1 Les présentes Directives visent à servir de base à l'élaboration de plans destinés aux différents navires.

La vaste gamme de navires pour lesquels des plans sont requis ne permet pas, en pratique, de fournir des directives spécifiques à chaque type de navire. Pour qu'un plan soit efficace et satisfasse à la règle B-1 de l'Annexe de la Convention, il doit être soigneusement adapté au navire particulier auquel il est destiné. Convenablement utilisées, les Directives garantiront que tous les aspects appropriés, susceptibles de s'appliquer à un navire particulier, seront pris en compte lors de l'élaboration du plan.
- 2.1.2 Les aspects dont il faudra sans doute tenir compte comprennent notamment, sans pour autant s'y limiter : le type et les dimensions du navire, le volume de ballast transporté et la capacité totale des citernes utilisées pour le ballast, la capacité de pompage du ballast, les aspects liés à la sécurité du navire et de l'équipage, la nature du voyage et sa durée, les besoins types liés à l'exploitation du navire et les techniques de gestion des eaux de ballast utilisées à bord.

2.2 CONCEPT DU PLAN

- 2.2.1 Le plan doit se trouver à bord du navire et est destiné à servir de guide au personnel pour une exploitation sûre du système de gestion des eaux de ballast utilisé à bord d'un navire particulier. Une planification efficace garantit que les mesures nécessaires sont prises d'une manière structurée, logique et sûre.
- 2.2.2 Pour que le plan atteigne son objectif, il doit être :
 - 2.2.2.1 être réaliste, pratique, et facile à utiliser;
 - 2.2.2.2 être compris par le personnel du navire s'occupant de la gestion des eaux de ballast, tant à bord qu'à terre;
 - 2.2.2.3 être évalué, révisé et mis à jour si nécessaire; et

2.2.2.4 correspondre aux besoins opérationnels du navire en matière de ballastage.

2.2.3 Le plan prévu par la règle B-1 de l'Annexe de la Convention devrait être un document simple. Il convient d'éviter d'y inclure des informations générales détaillées sur le navire, sa structure, etc., du fait qu'elles sont généralement disponibles ailleurs. Si de telles informations sont pertinentes, elles devraient être jointes en annexe, sinon il faudrait renvoyer au document ou manuel dans lequel elles se trouvent.

2.2.4 Le plan est un document qui doit être utilisé à bord par le personnel du navire s'occupant de la gestion des eaux de ballast. Il doit, par conséquent, être disponible dans l'une des langues de travail utilisées par le personnel. Un changement de personnel et/ou de la langue de travail exigerait de rédiger le plan dans la ou les nouvelles langues.

2.2.5 Le plan devrait être facilement accessible aux fins d'inspection par des agents habilités par une Partie à la Convention.

2.3 EXEMPTIONS

2.3.1 La règle A-4 permet d'exempter un navire de l'application des dispositions des règles B-3 ou C-1.

2.3.2 Les détails des exemptions devraient être conservés avec le plan.

2.3.3 Toute exemption qui a été accordée doit être consignée dans le registre des eaux de ballast.

2.4 MESURES SUPPLÉMENTAIRES

2.4.1 La règle C-1 de la Convention, intitulée Mesures supplémentaires, donne à une Partie, individuellement ou de concert avec d'autres Parties, le droit de prendre des mesures en plus de celles indiquées dans la section B. De telles mesures supplémentaires doivent être communiquées à l'Organisation au moins 6 mois avant la date prévue de leur mise en oeuvre.

2.4.2 Le plan devrait être accompagné de la dernière liste des mesures supplémentaires qui a été communiquée à l'Organisation pour les voyages que le navire est appelé à effectuer. Le plan devrait fournir des détails et des conseils sur les mesures qu'un navire doit prendre pour satisfaire à toutes mesures supplémentaires qui pourraient être requises en application de la règle C-1 et en cas de situation d'urgence ou d'épidémie.

2.5 RÉVISION DU PLAN

2.5.1 Le propriétaire, l'exploitant ou le capitaine devrait réviser périodiquement le plan pour garantir que les informations qu'il contient sont exactes et à jour. Il faudrait utiliser un système d'information en retour qui permette d'avoir rapidement accès aux informations nouvelles et de les incorporer dans le plan.

2.5.2 Les modifications aux dispositions de ce plan devront être soumises à l'approbation de l'Administration.

3. DISPOSITIONS OBLIGATOIRES

3.1 La présente section fournit des directives pour chacune des sept dispositions obligatoires de la règle B-1 de l'Annexe de la Convention. En outre, elle fournit des informations destinées au personnel du navire pour faciliter la gestion des eaux de ballast et sédiments.

3.2 La règle B-1 de l'Annexe de la Convention stipule que le plan doit être spécifique à chaque navire et doit au moins :

3.2.1 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 Convention;

3.2.2 fournir une description détaillée des mesures à prendre pour mettre en oeuvre les pratiques de la gestion des eaux de ballast prescrites par la Convention;

3.2.3 décrire en détail les procédures d'évacuation des sédiments en mer et à terre;

- 3.2.4 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;
- 3.2.5 désigner l'officier de bord chargé d'assurer la mise en oeuvre correcte du plan;
- 3.2.6 contenir les prescriptions en matière de notification applicables aux navires en vertu de la Convention;
- 3.2.7 être rédigé dans la langue de travail du navire. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, une traduction dans l'une de ces langues devrait être fournie.
- 3.3 Le plan de gestion des eaux de ballast devrait fournir des directives sur les procédures à suivre pour la manutention du ballast, notamment :
 - 3.3.1 la prise d'eau de ballast;
 - 3.3.2 les procédures graduelles et les séquences à suivre pour le système de gestion des eaux de ballast utilisé; et
 - 3.3.3 toutes les restrictions en matière d'exploitation ou de sécurité, y compris celles qui sont liées au système de gestion utilisé. Le plan aidera également le personnel du navire lorsqu'il devra répondre à une demande de renseignements de la part d'inspecteurs habilités par une Partie.
- 3.4 Outre les aspects liés à la sécurité du système de gestion des eaux de ballast, il conviendrait aussi, selon qu'il convient, de donner des indications sur :
 - 3.4.1 la stabilité devant être maintenue en permanence à un niveau correspondant à des valeurs qui ne soient pas inférieures à celles recommandées par l'Organisation (ou prescrites par l'Administration);
 - 3.4.2 les valeurs des contraintes longitudinales approuvées et, le cas échéant, des contraintes de torsion, celles-ci ne devant pas dépasser les valeurs autorisées;
 - 3.4.3 le transfert ou le renouvellement des eaux de ballast qui peut engendrer des charges importantes sur la structure par l'effet de ballotement dans les citernes partiellement remplies. Si ces opérations impliquent un remplissage partiel des citernes, il conviendrait d'envisager de les effectuer lorsque l'état de la mer et la houle sont favorables, de manière à réduire au minimum les risques d'avarie de structure;
 - 3.4.4 les vibrations de la coque dues à la houle lorsque le navire procède au renouvellement des eaux de ballast;
 - 3.4.5 les tirants d'eau avant et arrière et l'assiette, eu égard en particulier à la visibilité à la passerelle, au martèlement et au tirant d'eau minimal à l'avant;
 - 3.4.6 les effets de dangers possibles sur le plan de la sécurité et de l'hygiène du travail qui risquent d'affecter le personnel du navire devront aussi être identifiés, de même que toutes les précautions à prendre sur le plan de la sécurité; et
 - 3.4.7 les effets potentiels d'une surpression dans une citerne.
- 3.5 Si un navire est en mesure d'obtenir un renouvellement volumétrique d'au moins 95 % des eaux de ballast moyennant le pompage de moins de trois fois le volume de la citerne, le plan doit contenir le document attestant que ce procédé de renouvellement des eaux de ballast a été accepté conformément à la règle D-1.2.
- 3.6 Le plan devrait également décrire les procédures pour l'évacuation des sédiments, et en particulier les aspects suivants :
 - 3.6.1 l'élimination ou la réduction des sédiments en mer, et le moment où il faudrait procéder au nettoyage des citernes à ballast pour éliminer les sédiments;
 - 3.6.2 les précautions à prendre s'il faut entrer dans la citerne pour enlever les sédiments; et
 - 3.6.3 l'utilisation des installations portuaires de réception des sédiments.

- 3.7 Le plan devrait identifier clairement l'officier chargé de la gestion des eaux de ballast et décrire sa ou ses tâches, lesquelles devraient notamment consister à :
- 3.7.1 s'assurer qu'il est procédé à la gestion des eaux de ballast conformément aux procédures décrites dans le plan;
 - 3.7.2 veiller à la tenue du registre des eaux de ballast et de tout autre document requis; et
 - 3.7.3 être disponible pour faciliter la tâche des inspecteurs habilités par une Partie au cas où un échantillonnage serait nécessaire.
- 3.8 Le plan devrait fournir des indications sur les renseignements à consigner conformément au registre des eaux de ballast prévu en vertu de la Convention, y compris les détails des exemptions accordées au navire.
- 3.9 Outre ce qui précède, le plan devrait comprendre les éléments suivants :
- a) Une introduction expliquant à l'équipage du navire la nécessité d'une gestion des eaux de ballast et de la tenue d'un registre. L'introduction devrait inclure un énoncé indiquant que :
« Le présent plan doit rester accessible pour être inspecté, sur demande, par une autorité habilitée. »
 - b) Les caractéristiques du navire, notamment :
 - i) nom du navire, pavillon, port d'immatriculation, jauge brute, numéro OMI*, longueur (Lpp), largeur, indicatif d'appel international, tirants d'eau les plus élevés (par temps normal et par gros temps);
 - ii) capacité de ballastage totale du navire, en mètres cubes et autres unités, le cas échéant;
 - iii) une description succincte de la ou des méthodes principales de gestion des eaux de ballast utilisées à bord du navire; et
 - iv) l'identification (rang) de l'officier chargé de la mise en oeuvre du plan.
 - c) Des informations sur le système de gestion des eaux de ballast utilisé à bord, notamment :
 - i) agencement des citernes à ballast;
 - ii) plan des capacités de ballastage;
 - iii) circuit de tuyautages et de pompage des eaux de ballast, y compris conduits d'aération et dispositifs de sondage;
 - iv) capacités de pompage des eaux de ballast;
 - v) système de gestion des eaux de ballast utilisé à bord, et indication des manuels d'exploitation et d'entretien conservés à bord;
 - vi) systèmes de traitement des eaux de ballast installés à bord; et
 - vii) plan et profil du navire, ou un schéma de l'agencement des citernes à ballast.
 - d) Des informations sur les points d'échantillonnage des eaux de ballast, notamment :
 - i) des listes ou des schémas qui indiquent les points d'accès et d'échantillonnage dans les tuyautages et les citernes à ballast, de sorte que les membres de l'équipage puissent aider les agents autorisés d'une Partie qui souhaitent obtenir des échantillons;
 - ii) il devrait être bien précisé dans cette section qu'il appartient principalement aux inspecteurs habilités de procéder à l'échantillonnage des eaux de ballast, et qu'il est peu probable que les membres de l'équipage aient à prélever des échantillons, sauf à la demande expresse de ces agents inspecteurs sous leur supervision; et
 - iii) les inspecteurs habilités devraient être informés de toutes les procédures de sécurité à observer lors de l'entrée dans des espaces clos.

- e) Les dispositions concernant la familiarisation de l'équipage, notamment :
 - i) les prescriptions d'ordre général en ce qui concerne la gestion des eaux de ballast;
 - ii) les pratiques de gestion des eaux de ballast;
 - iii) le renouvellement des eaux de ballast;
 - iv) les systèmes de traitement des eaux de ballast;
 - v) les considérations générales de sécurité;
 - vi) le registre des eaux de ballast et la tenue des registres;
 - vii) le fonctionnement et l'entretien des systèmes de traitement des eaux de ballast qui ont été installés;
 - viii) les aspects liés à la sécurité des systèmes et procédures spécifiques utilisés à bord du navire qui affectent la sécurité ou la santé de l'équipage et des passagers et/ou la sécurité du navire;
 - ix) les précautions à prendre pour entrer dans les citernes afin d'en retirer les sédiments;
 - x) les procédures à suivre pour manipuler et emballer les sédiments en toute sécurité; et
 - xi) le stockage des sédiments.

4. INFORMATIONS FACULTATIVES

- 4.1 Outre les dispositions obligatoires prévues par les articles et les règles de la Convention, le propriétaire/exploitant peut faire figurer dans le plan d'autres renseignements sous la forme d'appendices, notamment des schémas et dessins supplémentaires, des renseignements sur l'équipement à bord du navire et les documents de référence. Les prescriptions nationales ou régionales qui diffèrent de la Convention peuvent également être consignées à titre de référence.
- 4.2 Les renseignements facultatifs peuvent comprendre en outre les manuels des fabricants (soit des extraits, soit le texte intégral) ou la mention de l'endroit où se trouvent à bord ces manuels et autres ouvrages pertinents.

APPENDICE – MODÈLE NORMALISÉ DE PLAN DE GESTION DES EAUX DE BALLAST

PRÉAMBULE

Le plan de gestion des eaux de ballast devrait contenir les renseignements prescrits par la règle B 1 de la Convention.

Il convient d'inclure les renseignements ci-après, destinés à servir de guide lors de l'élaboration du plan.

Le plan devrait être spécifique à chaque navire.

INTRODUCTION

Au début de chaque plan, il conviendrait d'inclure un énoncé qui reflète l'esprit du texte qui suit :

1. Le présent plan est rédigé conformément aux prescriptions de la règle B-1 de la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (la Convention) et des Directives connexes.
2. Ce plan a pour but de répondre aux prescriptions relatives au contrôle et à la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires conformément à la résolution MEPC.XX(YY), intitulée Directives pour la gestion des eaux de ballast et l'élaboration des plans de gestion des eaux de ballast (les Directives). Il énonce des principes types d'exploitation concernant la planification et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires et décrit les procédures de sécurité à observer.
3. Le présent plan a été approuvé par l'Administration et aucune de ses parties ne pourra être modifiée ou révisée sans l'accord préalable de l'Administration.
4. Ce plan pourra être inspecté à la demande d'une autorité compétente.

Note : Le plan doit être rédigé dans la langue de travail de l'équipage; si la langue utilisée n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, il doit être accompagné d'une traduction dans l'une de ces langues.

CARACTÉRISTIQUES DU NAVIRE

Il conviendrait de fournir au moins les précisions suivantes :

- Nom du navire;
- Pavillon;
- Port d'immatriculation;
- Jauge brute;
- Numéro OMI*;

* Conformément à la résolution A.600(15) – Système de numéros OMI d'identification des navires

- Longueur (Lpp);
- Largeur;
- Indicatif d'appel international;
- Tirants d'eau les plus élevés (par temps normal et par gros temps)

Capacité totale en eaux de ballast du navire, en mètres cubes et autres unités, le cas échéant;

Description succincte de la ou des méthodes principales de gestion des eaux de ballast utilisées à bord du navire;

Identification (rang) de l'officier chargé de la gestion des eaux de ballast.

INDEX

Il conviendrait de prévoir un index des sections qui renvoie au contenu du plan.

OBJET

La présente section devrait comporter une brève introduction à l'intention de l'équipage du navire, expliquant la nécessité de la gestion des eaux de ballast et de l'importance de l'exactitude des renseignements consignés sur le registre.

PLANS/DESSINS DU SYSTÈME DE BALLAST

Plans ou dessins du système de ballast, par exemple :

- 1) agencement des citernes de ballast;
- 2) plan des capacités en eaux de ballast;
- 3) dispositifs de tuyautages et de pompage des eaux de ballast, y compris les conduits d'aération et les dispositifs de sondage;
- 4) capacité de pompage des eaux de ballast;
- 5) système de gestion des eaux de ballast utilisé à bord, avec l'indication des manuels d'exploitation et d'entretien détaillés conservés à bord;
- 6) systèmes de traitement des eaux de ballast installés; et
- 7) plan et profil du navire, ou un schéma de l'agencement des citernes de ballast.

DESCRIPTION DU SYSTÈME DE BALLAST

Une description du système de ballast.

POINTS D'ÉCHANTILLONNAGE DES EAUX DE BALLAST

Listes et/ou schémas indiquant les points d'accès et d'échantillonnage dans les tuyautages et les citernes d'eaux de ballast.

Une note indiquant que l'échantillonnage des eaux de ballast est principalement une mesure de l'autorité compétente et qu'il est peu probable que les membres de l'équipage aient à prélever des échantillons, sauf à la demande expresse de l'autorité compétente et sous sa supervision.

FONCTIONNEMENT DU SYSTÈME DE GESTION DES EAUX DE BALLAST

Une description détaillée du fonctionnement du (des) système(s) de gestion des eaux de ballast utilisé(s) à bord.

Des renseignements sur les mesures de précaution générales à prendre en matière de gestion des eaux de ballast.

PROCÉDURES DE SÉCURITÉ POUR LE NAVIRE ET L'ÉQUIPAGE

Précisions sur les aspects spécifiques liés à la sécurité du système de gestion des eaux de ballast utilisé.

RESTRICTIONS SUR LE PLAN DE LA SÉCURITÉ OU DE L'EXPLOITATION

Précisions sur les restrictions spécifiques, sur le plan de l'exploitation ou de la sécurité, y compris celles qui sont liées au système de gestion et qui affectent le navire et ou l'équipage, notamment mention des procédures à observer pour pénétrer sans danger dans les citernes.

DESCRIPTION DE LA OU DES MÉTHODES UTILISÉES À BORD POUR LA GESTION DES EAUX DE BALLAST ET LE CONTRÔLE DES SÉDIMENTS

Précisions sur la ou les méthodes utilisées à bord pour la gestion du ballast et le contrôle des sédiments, notamment description étape par étape des procédures d'exploitation.

PROCÉDURES D'ÉVACUATION DES SÉDIMENTS

Procédures d'évacuation des sédiments en mer et à terre.

MÉTHODES DE COMMUNICATION

Précisions sur les procédures en place pour la coordination du rejet du ballast dans les eaux d'un État côtier.

TÂCHES DE L'OFFICIER CHARGÉ DE LA GESTION DES EAUX DE BALLAST

Description des tâches de l'officier désigné.

PRESCRIPTIONS EN MATIÈRE DE NOTIFICATION

Précisions sur les prescriptions de la Convention en matière de tenue des registres.

FORMATION ET FAMILIARISATION DE L'ÉQUIPAGE

Renseignements sur les dispositions prises pour la formation et la familiarisation de l'équipage.

EXEMPTIONS

Précisions sur les dispenses accordées au navire en vertu de la règle A-4.

AUTORITÉ RESPONSABLE DE L'APPROBATION

Coordonnées et cachet de l'autorité responsable de l'approbation

ANNEXE 2 – DIRECTIVES POUR LE RENOUVELLEMENT DES EAUX DE BALLAST (G6)

RESOLUTION MEPC.124(53)
ADOPTÉE LE 22 JUILLET 2005

LE COMITÉ DE LA PROTECTION DU MILIEU MARIN

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

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

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

NOTANT AUSSI que la règle B-4 de l'Annexe à la Convention sur la gestion des eaux de ballast définit les conditions dans lesquelles le renouvellement des eaux de ballast doit être effectué, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation,

NOTANT EN OUTRE que par sa résolution 1, la Conférence internationale sur la gestion des eaux de ballast des navires a invité l'Organisation à élaborer de toute urgence ces directives,

AYANT EXAMINÉ le projet de directives pour le renouvellement des eaux de ballast élaboré par le Groupe de travail sur les eaux de ballast, ainsi que la recommandation faite par le Sous-comité des liquides et gaz en vrac à sa neuvième session,

1. **ADOpte** les Directives pour le renouvellement des eaux de ballast dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. **INVITE** les gouvernements à appliquer les Directives dans les meilleurs délais ou lorsque la Convention deviendra applicable à leur égard; et
3. **ACCEPTE** de maintenir les Directives à l'étude.

ANNEXE – DIRECTIVES POUR LE RENOUVELLEMENT DES EAUX DE BALLAST (G6)

1. INTRODUCTION

- 1.1 Les présentes Directives sont destinées à servir de guide général aux propriétaires et exploitants de navires pour la mise au point de procédures de renouvellement des eaux de ballast spécifiques à chaque navire. Chaque fois que possible, les propriétaires et les exploitants de navires devraient s'assurer le concours de sociétés de classification ou d'experts maritimes ayant les qualifications voulues, qui les aideront à concevoir des pratiques en matière de renouvellement des eaux de ballast en fonction des diverses conditions météorologiques, de la cargaison transportée et des conditions de stabilité. L'application de procédures et méthodes de gestion des eaux de ballast constitue la solution fondamentale pour prévenir, réduire au minimum et à terme, éliminer l'introduction d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes. Le renouvellement des eaux de ballast, conjugué à d'autres bonnes pratiques de gestion des eaux de ballast, offre un moyen de parvenir à cet objectif.
- 1.2 Le renouvellement des eaux de ballast pose un certain nombre de questions de sécurité, qui affectent à la fois le navire et son équipage. Les présentes Directives sont destinées à servir de guide sur les aspects du renouvellement des eaux de ballast en mer liés à la sécurité et à l'exploitation.
- 1.3 Vu les différents types de navires qui peuvent être tenus de renouveler leurs eaux de ballast en mer, il n'est pas réaliste de fournir des directives spécifiques pour chaque type de navire. Il est recommandé aux propriétaires de navires de prendre en considération les nombreuses variables qui s'appliquent à leurs navires. Certaines de ces variables concernent le type et les dimensions du navire, les configurations des citernes de ballast et les circuits de pompage associés, les routes commerciales et les conditions météorologiques associées, les exigences de l'État du port et les effectifs à bord.

APPLICATION

- 1.4 Les présentes Directives s'appliquent à tous ceux qui sont concernés par le renouvellement des eaux de ballast, notamment les propriétaires et exploitants de navires, les concepteurs, les sociétés de classification et les constructeurs de navires. Le plan de gestion des eaux de ballast du navire devrait indiquer les procédures d'exploitation et les consignes à suivre, lesquelles devraient tenir compte des aspects soulevés dans les présentes Directives.

2. DÉFINITIONS

- 2.1 Aux fins des présentes Directives, les définitions données dans la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (la Convention) sont applicables et :
 - 2.1.1 « citerne d'eaux de ballast » désigne toute citerne, cale ou espace utilisé pour le transport d'eaux de ballast.

3. RESPONSABILITÉS

- 3.1 Avant de procéder au renouvellement des eaux de ballast, les propriétaires et les exploitants de navires devraient s'assurer que tous les aspects liés à la sécurité de la ou des méthodes de renouvellement utilisées à bord ont été pris en considération et que du personnel ayant la formation voulue se trouve à bord. Il faudrait passer en revue régulièrement les aspects liés à la sécurité, le caractère approprié des méthodes de renouvellement utilisées à bord et les aspects liés à la formation du personnel.
- 3.2 Le plan de gestion des eaux de ballast devrait indiquer les tâches du personnel clé de bord qui est chargé de procéder au renouvellement des eaux de ballast en mer. Ce personnel devrait être parfaitement familiarisé avec les aspects liés à la sécurité du renouvellement des eaux de ballast et, en particulier, avec la méthode de renouvellement utilisée à bord du navire et les aspects spécifiques liés à la sécurité associés à cette méthode.

- 3.3 Conformément à la règle B-4.4 de la Convention, si le capitaine décide raisonnablement que procéder au renouvellement des eaux de ballast compromettrait la stabilité du navire 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 contraintes auxquelles il est soumis, d'une défaillance de l'équipement ou de toute autre circonstance exceptionnelle, le navire n'est pas tenu de satisfaire aux règles B-4.1 et B-4.2.
- 3.3.1 Lorsqu'un navire ne procède pas au renouvellement des eaux de ballast pour les raisons indiquées dans le paragraphe ci-dessus, ces raisons doivent être consignées dans le registre des eaux de ballast.
- 3.3.2 L'État du port ou l'État côtier intéressé peut exiger que les eaux de ballast soient rejetées conformément aux procédures qu'il a fixées, compte tenu des Directives concernant les mesures supplémentaires, y compris dans des situations d'urgence (G13).

4 PRESCRIPTIONS APPLICABLES AU RENOUVELLEMENT DES EAUX DE BALLAST

- 4.1 Le renouvellement des eaux de ballast dans les zones de grands fonds marins ou en haute mer est un moyen de limiter les risques de transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes par l'intermédiaire des eaux de ballast des navires.
- 4.2 La règle D-1 de la Convention prescrit ce qui suit :
- 4.2.1 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; et
- 4.2.2 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.
- 4.3 Trois méthodes de renouvellement des eaux de ballast ont été évaluées et acceptées par l'Organisation. Ces trois méthodes sont la méthode séquentielle, la méthode du flux continu et la méthode de la dilution. La méthode du flux continu et la méthode de la dilution sont considérées comme des méthodes de pompage.
- 4.4 Les trois méthodes acceptées peuvent être définies comme suit :
- **Méthode séquentielle** – un procédé qui consiste à vider une citerne de ballast destinée à transporter de l'eau de ballast, puis à la remplir avec de l'eau de ballast pour obtenir un renouvellement volumétrique de 95 % au moins.
 - **Méthode du flux continu** – procédé qui consiste à remplir d'eau propre une citerne à ballast destinée à transporter de l'eau de ballast en laissant l'eau déborder par un trop-plein ou autre dispositif.
 - **Méthode de la dilution** – un procédé qui consiste à remplir d'eau propre, par le haut de la citerne, les citernes à ballast destinées à transporter de l'eau de ballast et à les vidanger simultanément par le fond de la citerne, avec le même débit et en maintenant un niveau constant dans la citerne pendant toute l'opération de renouvellement des eaux de ballast.

5 PRÉCAUTIONS À PRENDRE AUX FINS DE LA SÉCURITÉ LORS DU RENOUVELLEMENT DES EAUX DE BALLAST

- 5.1 Trois méthodes de renouvellement des eaux de ballast en mer ont été identifiées comme étant acceptables par l'Organisation. Elles ont chacune des aspects en matière de sécurité qui leur sont propres et dont il faudrait tenir compte lors du choix de la ou des méthodes à utiliser à bord d'un navire donné.

- 5.2 Pour déterminer la ou les méthodes de renouvellement des eaux de ballast à utiliser pour la première fois pour un navire donné, il faudrait évaluer ce qui suit :
 - 5.2.1 les marges de sécurité nécessaires pour maintenir la stabilité et la résistance dans les limites admissibles en mer qui sont spécifiées dans le manuel approuvé de directives sur l'assiette et la stabilité et le manuel de chargement propre à chaque type de navire. Il faudrait aussi tenir compte des conditions de chargement et de la ou des méthodes de renouvellement des eaux de ballast qu'il est envisagé d'utiliser;
 - 5.2.2 le circuit de pompage et de tuyautages du ballast, compte tenu du nombre de pompes de ballast et de leurs débits, des dimensions et de l'agencement des citernes à ballast; et
 - 5.2.3 l'existence de tuyaux de dégagement sur les citernes et de dispositifs de trop-plein ainsi que leurs débits et, pour la méthode du flux continu, l'existence de prises de trop-plein sur les citernes et leurs débits, les moyens de prévenir une dépression ou surpression dans les citernes de ballast.
- 5.3 Il faudrait accorder une attention spéciale à ce qui suit :
 - 5.3.1 la stabilité, qui doit être maintenue en permanence et ne doit pas être inférieure aux valeurs recommandées par l'Organisation ou prescrites par l'Administration;
 - 5.3.2 les valeurs des contraintes longitudinales, et le cas échéant, des contraintes de torsion, qui ne doivent pas être supérieures aux valeurs autorisées compte tenu de l'état de la mer;
 - 5.3.3 le renouvellement des eaux de ballast, qui doit être effectué lorsque la houle et l'état de la mer sont favorables, dans les citernes partiellement remplies dont la structure peut être soumise à des charges importantes provoquées par l'effet de ballonnement, de manière à ce que les risques de dommages pour la structure soient réduits au minimum;
 - 5.3.4 les vibrations de la coque provoquées par l'impact de la houle lors du renouvellement des eaux de ballast;
 - 5.3.5 les limitations des méthodes disponibles de renouvellement des eaux de ballast, du fait de l'état de la mer et des conditions météorologiques;
 - 5.3.6 les tirants d'eau avant et arrière et l'assiette, et en particulier la visibilité à la passerelle, le martèlement, l'immersion de l'hélice et le tirant d'eau minimal à l'avant; et
 - 5.3.7 la charge de travail supplémentaire imposée au capitaine et à l'équipage.
- 5.4 Après l'évaluation des aspects liés à la sécurité pour un navire donné et pour la ou les méthodes à utiliser, il faudrait fournir au navire des procédures, conseils et renseignements se rapportant à la (aux) méthode(s) de renouvellement sélectionnée(s) et au type de navire dans le plan de gestion des eaux de ballast. Les procédures, conseils et renseignements figurant dans le plan de gestion des eaux de ballast devraient comprendre, sans toutefois s'y limiter :
 - 5.4.1 la nécessité d'éviter les surpressions et les dépressions dans les citernes de ballast;
 - 5.4.2 les effets des carènes liquides sur la stabilité et les effets d'impact dus au ballonnement dans les citernes qui peuvent être partiellement remplies à un moment donné;
 - 5.4.3 maintenir une stabilité adéquate à l'état intact conformément à un manuel approuvé de directives sur l'assiette et la stabilité;
 - 5.4.4 les limites admissibles de résistance en mer aux efforts tranchants et aux moments de flexion conformément à un manuel de chargement approuvé;
 - 5.4.5 les forces de torsion;
 - 5.4.6 les tirants d'eau avant et arrière et l'assiette, et en particulier la visibilité à la passerelle, l'immersion de l'hélice et le tirant d'eau minimal à l'avant;
 - 5.4.7 les vibrations de la coque provoquées par l'impact de la houle lors du renouvellement des eaux de ballast;
 - 5.4.8 reverrouiller les dispositifs de fermeture étanches à l'eau et étanches aux intempéries (tels que les trous d'homme) qui ont pu être ouverts pendant le renouvellement des eaux de ballast;

- 5.4.9 les taux de pompage/d'écoulement maximaux, pour que la citerne ne soit pas soumise à une pression supérieure à celle pour laquelle elle a été conçue;
- 5.4.10 les transferts internes de ballast;
- 5.4.11 les conditions météorologiques admissibles;
- 5.4.12 le routage météorologique dans les zones saisonnièrement touchées par des cyclones, des typhons, des ouragans ou des conditions de givrage intense;
- 5.4.13 la tenue de registres des opérations de ballastage et/ou de déballastage et/ou des transferts internes de ballast;
- 5.4.14 les procédures d'urgence pour les situations pouvant affecter le renouvellement des eaux de ballast en mer, notamment dégradation des conditions météorologiques, défaillance des pompes et perte d'énergie;
- 5.4.15 le temps nécessaire pour mener à bien le renouvellement des eaux de ballast pour chacune des citernes ou une phase appropriée de ce renouvellement;
- 5.4.16 la surveillance permanente de l'opération concernant les eaux de ballast, c'est-à-dire les pompes, les niveaux de liquide dans les citernes, la pression de la pompe et la pression dans les tuyautages, la stabilité et les contraintes;
- 5.4.17 une liste des circonstances dans lesquelles il ne faudrait pas procéder au renouvellement des eaux de ballast. Ces circonstances peuvent résulter d'une situation critique de caractère exceptionnel ou d'un cas de force majeure dû au mauvais temps, à une défaillance ou défectuosité connue du matériel, ou de toute autre situation présentant des risques pour la vie humaine ou la sécurité du navire;
- 5.4.18 éviter de procéder au renouvellement des eaux de ballast en mer dans des conditions de gel. Toutefois, si cette opération est jugée absolument nécessaire, il faudrait accorder une attention particulière aux dangers liés au gel des dispositifs de rejet par-dessus bord, des conduites d'aération, des vannes du circuit de ballast ainsi que de leurs commandes, et à l'accumulation de glace sur le pont; et
- 5.4.19 la sécurité du personnel, notamment les précautions qui peuvent s'imposer lorsque le personnel est appelé à travailler sur le pont de nuit, par gros temps, lorsque de l'eau de ballast se déverse sur le pont et dans des conditions de gel. Les aspects préoccupants, liés à l'hygiène et la sécurité du travail, peuvent être les risques de chute et de blessure au cas où le personnel glisserait sur la surface mouillée du pont lorsque de l'eau déborde sur le pont, ou serait en contact direct avec de l'eau de ballast.
- 5.5 Au cours des séquences de renouvellement des eaux de ballast, il peut y avoir de brèves périodes pendant lesquelles il est impossible ou difficile de satisfaire pleinement à un ou plusieurs des critères ci-dessous :
 - 5.5.1 normes de visibilité à la passerelle (règle V/22 de la Convention SOLAS);
 - 5.5.2 immersion de l'hélice;
 - 5.5.3 tirant d'eau minimal à l'avant.
- 5.6 Étant donné que pour la plupart des navires, le choix de séquences acceptables de renouvellement des eaux de ballast est limité, il est souvent impossible dans la pratique de faire abstraction des séquences au cours desquelles un non-respect temporaire des critères peut se produire. Une solution pratique serait d'accepter ces séquences, à condition qu'une mention appropriée soit portée dans le plan de gestion des eaux de ballast pour avertir le capitaine du navire. Cette note donnerait des indications au capitaine sur la nature du non-respect temporaire des critères, sur les besoins de planification supplémentaire et sur la nécessité de prendre des précautions adéquates lors de l'utilisation de ces séquences.
- 5.7 Lorsqu'il planifie une opération de renouvellement des eaux de ballast qui comporte des séquences comprenant des périodes au cours desquelles il est impossible de satisfaire aux critères de l'immersion de l'hélice, du tirant d'eau minimal et/ou de l'assiette et de la visibilité à la passerelle, le capitaine devrait évaluer :

- 5.7.1 à quel moment et pendant combien de temps l'un ou l'autre de ces critères ne sera pas respecté au cours de l'opération;
- 5.7.2 le ou les effets sur la capacité de manœuvre et de navigation du navire; et
- 5.7.3 le temps nécessaire pour achever l'opération.
- 5.8 La décision de procéder à l'opération devrait être prise uniquement lorsque l'on prévoit que :
 - 5.8.1 le navire sera en haute mer;
 - 5.8.2 la densité du trafic sera faible;
 - 5.8.3 une veille renforcée sera assurée à la passerelle, de même que, si nécessaire, une veille visuelle supplémentaire à l'avant, avec des communications satisfaisantes avec la passerelle de navigation;
 - 5.8.4 la capacité de manœuvre du navire ne sera pas indûment compromise par le tirant d'eau et l'assiette et/ou l'immersion de l'hélice au cours de cette période temporaire; et
 - 5.8.5 l'état de la mer et les conditions météorologiques seront satisfaisantes et ne risqueront pas de se détériorer.
- 5.9 Dans le cas des pétroliers, il est impossible de rejeter le ballast séparé et le ballast propre en mer au-dessous de la flottaison au moyen de pompes, à condition d'effectuer le renouvellement des eaux de ballast de la manière indiquée à la règle D-1.1 de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires et d'examiner visuellement ou d'un autre moyen la surface de l'eau de ballast avant de procéder à son rejet pour s'assurer qu'elle n'a pas été polluée par les hydrocarbures.

6 FORMATION ET FAMILIARISATION DES ÉQUIPAGES

- 6.1 Une formation appropriée des capitaines et des équipages des navires devrait comprendre des instructions sur les questions de sécurité liées au renouvellement des eaux de ballast, fondées sur les renseignements fournis dans les présentes Directives. Un enseignement devrait également être dispensé au sujet du plan de gestion des eaux de ballast du navire, notamment la tenue des registres requis.
- 6.2 La formation et la familiarisation requises des officiers et des membres d'équipage qui participent aux opérations de renouvellement des eaux de ballast en mer devraient porter sur ce qui suit :
 - 6.2.1 les installations de pompage et de tuyautages du ballast du navire, l'emplacement des conduites d'aération et des tuyaux de sonde, l'emplacement de tous les tuyaux d'aspiration des compartiments et des citernes et des canalisations qui les raccordent aux pompes de ballast du navire et, si l'on utilise la méthode du flux continu pour renouveler les eaux de ballast, les ouvertures utilisées pour le rejet de l'eau par le haut de la citerne, ainsi que les dispositifs de décharge à la mer;
 - 6.2.2 la méthode visant à s'assurer que les tuyaux de sonde sont dégagés et que les conduites d'aération et leurs dispositifs de non-retour sont en bon état;
 - 6.2.3 les différents laps de temps requis pour procéder aux diverses opérations de renouvellement des eaux de ballast, notamment le temps nécessaire pour chaque citerne;
 - 6.2.4 la ou les méthodes appliquées pour le renouvellement des eaux de ballast en mer, s'il y a lieu, eu égard en particulier aux précautions à prendre en matière de sécurité; et
 - 6.2.5 la nécessité de surveiller en permanence les opérations de renouvellement des eaux de ballast.

7 ASPECTS FUTURS LIÉS AU RENOUVELLEMENT DES EAUX DE BALLAST

- 7.1 Les présentes Directives pourront être révisées et mises à jour compte tenu de l'évolution technique éventuelle des méthodes de renouvellement des eaux de ballast et/ou de l'apparition de nouvelles options en matière de gestion des eaux de ballast.

ANNEXE 3 – DIRECTIVES SUR LE RESPECT DE CONDITIONS ÉQUIVALENTES CONCERNANT LA GESTION DES EAUX DE BALLAST (G3)

RÉSOLUTION MEPC.123(53)
ADOPTÉE LE 22 JUILLET 2005

LE COMITÉ DE LA PROTECTION DU MILIEU MARIN

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

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

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

NOTANT AUSSI que la règle A-5 de l'Annexe à la Convention sur la gestion des eaux de ballast prévoit que le respect de conditions équivalentes à ses dispositions 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,

NOTANT EN OUTRE que par sa résolution 1, la Conférence internationale sur la gestion des eaux de ballast des navires a invité l'Organisation à élaborer de toute urgence ces directives,

AYANT EXAMINÉ le projet de directives sur le respect de conditions équivalentes concernant la gestion des eaux de ballast élaboré par le Groupe de travail sur les eaux de ballast, ainsi que la recommandation faite par le Sous-comité des liquides et gaz en vrac à sa neuvième session,

1. **ADOpte** les Directives sur le respect de conditions équivalentes concernant la gestion des eaux de ballast dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. **INVITE** les gouvernements à appliquer les Directives dans les meilleurs délais ou lorsque la Convention deviendra applicable à leur égard; et
3. **ACCEPTE** de maintenir les Directives à l'étude.

ANNEXE – DIRECTIVES SUR LE RESPECT DE CONDITIONS ÉQUIVALENTES CONCERNANT LA GESTION DES EAUX DE BALLAST (G3)

1. Les Administrations doivent tenir compte des présentes Directives pour déterminer si les navires satisfont aux prescriptions de la *règle A-5, Respect de conditions équivalentes* de la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires. Les navires soumis aux présentes Directives devraient, dans la mesure du possible, satisfaire aux dispositions de la Convention et, si cela n'est pas possible, respecter des conditions équivalentes conformément à la règle A-5 et aux présentes Directives.

DÉFINITIONS

2. Aux fins des présentes Directives, les définitions énoncées dans la Convention s'appliquent.

APPLICATION

3. Les présentes Directives s'appliquent aux engins de plaisance utilisés exclusivement à des fins récréatives ou sportives et aux engins utilisés essentiellement aux fins de la recherche et du sauvetage d'une longueur hors tout inférieure à 50 m et d'une capacité maximale en eaux de ballast de 8 mètres cubes. Par longueur hors tout, on entend la longueur de la coque, hormis les bômes, les beauprés, les minots, les plates-formes de harponnage, etc.

EXCEPTIONS

4. Les présentes Directives ne s'appliquent pas à la prise ni au rejet d'eaux de ballast et sédiments :
 - 4.1 nécessaire pour garantir la sécurité d'un navire dans des situations d'urgence ou la sauvegarde de la vie humaine en mer;
 - 4.2 lorsque ces opérations ont pour but d'éviter ou de réduire au minimum un événement de pollution par le navire; et
 - 4.3 en haute mer des mêmes eaux de ballast et sédiments.
5. En outre, les présentes Directives ne s'appliquent pas :
 - 5.1 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, 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 que l'avarie ne soit pas due à un acte délibéré du propriétaire ou de la personne ayant la charge du navire;
 - 5.2 au rejet d'eaux de ballast et de sédiments par un navire sur le même lieu que le lieu d'origine de la totalité de ces eaux de ballast et sédiments, à condition qu'il n'y ait pas de mélange avec des eaux de ballast non gérées provenant d'autres zones. Aux fins des présentes Directives, l'expression « même lieu » signifie le même port, le même lieu d'amarrage ou de mouillage; et
 - 5.3 au rejet d'eaux de ballast et de sédiments si le capitaine décide raisonnablement que le respect des présentes Directives 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.

MESURES DE PRÉCAUTION DESTINÉES À RÉDUIRE AU MINIMUM LA PRISE D'ORGANISMES AQUATIQUES NUISIBLES ET D'AGENTS PATHOGÈNES

PRISE D'EAUX DE BALLAST

6. Dans la mesure du possible, les eaux de ballast devraient être prises en dehors des eaux portuaires et aussi loin du littoral que possible. En outre, il conviendrait d'étudier la possibilité d'utiliser l'alimentation en eau à quai (de l'eau qui n'est pas directement prise du port, telle que l'eau douce, l'eau potable, etc.) comme source d'eau de ballast.
7. Lors du chargement des eaux de ballast, il conviendrait de tout mettre en oeuvre pour éviter de prendre des organismes aquatiques nuisibles et des agents pathogènes, ainsi que des sédiments susceptibles de contenir de tels organismes et agents. La prise d'eaux de ballast devrait être réduite au minimum ou, si cela est possible, être évitée dans certaines zones et circonstances, comme par exemple :
 - 7.1 dans les zones identifiées par l'État du port dans le contexte d'avertissements promulgués par les ports au sujet de la prise d'eaux de ballast et d'autres plans d'intervention en cas d'urgence;
 - 7.2 pendant les périodes d'obscurité, lorsque les organismes benthiques peuvent remonter dans la colonne d'eau;
 - 7.3 dans les eaux très peu profondes;
 - 7.4 lorsque les hélices peuvent remuer les sédiments;
 - 7.5 dans les zones où il existe à ce moment-là des proliférations phytoplanctoniques (efflorescences algales, par exemple, marées rouges);
 - 7.6 à proximité de points de rejet des eaux usées;
 - 7.7 dans les zones où l'on sait qu'un courant de marée cause une turbidité accrue;
 - 7.8 dans les zones où le brassage des eaux par les marées est faible; ou
 - 7.9 dans les zones proches d'une exploitation aquicole.
8. S'il est nécessaire de prendre et de rejeter des eaux de ballast dans un même lieu, il faudrait prendre soin d'éviter de rejeter inutilement des eaux de ballast qui ont été prises dans un autre lieu.

REJET DES EAUX DE BALLAST

9. Pour prévenir, réduire au minimum et finalement éliminer le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes dans toute la mesure du possible compte tenu de la nature du navire, les eaux de ballast devraient soit être renouvelées avant d'être rejetées conformément à la règle B-4, soit être gérées conformément aux prescriptions de l'Administration. Pour tout traitement chimique, seules doivent être utilisées les substances actives approuvées par l'Organisation en vertu de la règle D-3 de la Convention.

CONTRÔLE DES SÉDIMENTS

10. Si possible, il faudrait nettoyer régulièrement les citernes à ballast afin d'enlever les sédiments dans des conditions contrôlées et des dispositions appropriées devraient être prises pour garantir l'élimination rationnelle des sédiments ainsi enlevés.

RESPECT D'AUTRES DIRECTIVES

11. Aucune disposition des présentes Directives n'empêche un navire auquel elles s'appliquent d'utiliser une autre méthode de gestion des eaux de ballast approuvée en vertu d'autres directives publiées par l'Organisation. Toutes méthodes de traitement et technologies nouvelles qui se révèlent viables devraient être évaluées en vue d'être incorporées dans les présentes Directives, selon qu'il conviendra.

ANNEXE 4 – RAPPORT D'INSPECTION DE LA GESTION DES EAUX DE BALLAST



-Schedule 4

TRANSPORTS CANADA
RAPPORT D'INSPECTION DE LA GESTION DES EAUX DE BALLAST
(Devant être rempli par les inspecteurs présents)

1. Nom du bâtiment : _____ 2. Pavillon : _____
3. N° OMI : _____ 4. Dernier port d'escale : _____
5. Propriétaire : _____ 6. Gestionnaire (technique) : _____
7. Trouve-t-on des exemplaires des publications suivantes à bord :
- a) Résolution A 868 (20) de l'OMI : ☐ OUI ☐ NON
 - b) *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast* du Canada ☐ OUI ☐ NON
 - c) TP 13617F - Guide sur le règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast du Canada ☐ OUI ☐ NON
 - d) Code de pratiques exemplaires pour la gestion du lest d'eau de la Fédération Maritime ☐ OUI ☐ NON
8. Trouve-t-on un Plan de gestion de l'eau de ballast (PGEb) à bord ? (Dans la négative, passez à la question 13.) ☐ OUI ☐ NON
9. Le PGEb fourni par : ☐ Propriétaire ☐ Gestionnaire ☐ Autre – identifier : _____ ☐ OUI ☐ NON
10. Le PGEb a été examiné par : ☐ État du pavillon ☐ Classé _____
11. Le PGEb est-il propre à ce bâtiment ? ☐ OUI ☐ NON
12. Les principaux officiers semblent-ils avoir une connaissance pratique du PGEb ? ☐ OUI ☐ NON
13. Le PGEb contient-il des directives détaillées sur la présentation des rapports sur l'eau de ballast ? ☐ OUI ☐ NON
14. Le PGEb tient-il compte des exigences spéciales relatives à l'entrée dans les Grands Lacs ? ☐ OUI ☐ NON ☐ S.O.
15. Le PGEb prescrit-il les pratiques de gestion exemplaires ? ☐ OUI ☐ NON ☐ S.O.
16. Le PGEb contient-il les procédures de renouvellement complet ? ☐ OUI ☐ NON
17. Le PGEb contient-il les procédures de rinçage médio-océanique des citernes vides ? ☐ OUI ☐ NON
18. Le PGEb tient-il compte des questions de sécurité liées à la prise, au renouvellement et à la chasse du ballast ? ☐ OUI ☐ NON
19. Le bâtiment doit-il respecter des exigences liées à un programme régulier d'inspection des citernes de ballast par le personnel en mer ? Indiquez l'intervalle entre les inspections d'une même citerne : _____ ☐ OUI ☐ NON
20. Y a-t-il des rapports sur les inspections des citernes ? ☐ OUI ☐ NON
21. Le PGEb contient-il des dispositions sur le nettoyage des citernes ? ☐ OUI ☐ NON
22. Le PGEb contient-il des dispositions sur l'élimination des sédiments ? ☐ OUI ☐ NON
23. Y a-t-il des rapports sur le nettoyage ou l'élimination des sédiments ? ☐ OUI ☐ NON
24. Tient-on un journal particulier sur toutes les activités liées au ballast ? ☐ OUI ☐ NON
25. Ce rapport contient-il un formulaire sur les
essais de salinité ? OUI ☐ NON ☐ PAS DE BALLAST À BORD ☐ BALLAST À BORD
26. Une mesure de contrôle de réglementation est-elle requise ? Expliquez dans la case 27.

27. Commentaires

28. A-t-on présenté un formulaire de rapport sur les eaux de ballast ? (Obtenir une copie.)

☐ OUI ☐ NON

Date d'inspection (jj-mm-aaaa) :	Heure :	Endroit :
Nom du capitaine (en lettres moulées) :	Signature du capitaine :	Signature de l'inspecteur, Sécurité maritime :

CONSEILS À L'INTENTION DES INSPECTEURS

Partie 1

1. On doit répondre à toutes les questions de ce formulaire en respectant les directives indiquées à la partie 2 du formulaire.
 2. Le ou les inspecteurs présents doivent indiquer leur nom en caractères d'imprimerie et signer le rapport dans la case à cet effet. Une seule signature est requise, mais dans le cas d'une inspection conjointe, tous les représentants d'organisme ou tous les intervenants présents doivent signer.
 3. Une copie du rapport d'inspection doit être remise au capitaine.
 4. Une copie du rapport d'inspection et de toutes les pièces jointes doivent être transmises par télécopieur ou courriel à chaque autorité compétente dans les 24 heures suivant l'inspection, dans le cas des bâtiments non conformes.
- Les pièces jointes peuvent comprendre, sans s'y limiter, le rapport sur les essais de salinité, une lettre de rétention ou une lettre de suivi d'anomalie.
- Région de l'Atlantique de Transports Canada : télécopieur : 902-426-6657, courriel : atlanticballastwater@tc.gc.ca
 Région du Québec de Transports Canada : télécopieur : 418-648-3790, courriel : jeanl@tc.gc.ca
 Région de l'Ontario de Transports Canada : télécopieur : 519-464-5119 courriel : wileyc@tc.gc.ca
 Région des Prairies et du Nord de Transports Canada : télécopieur : 204-984-8417, courriel : mathurn@tc.gc.ca
 Région du Pacifique de Transports Canada : télécopieur : 604-666-8453, courriel : offshore@rmic.gc.ca
- Aux partenaires, selon ce qui est convenu : On utilise un formulaire distinct mais très semblable pour les inspections des eaux de ballast conjointes prévues par les organismes.

Partie 2

Les questions suivantes concernent directement la réglementation actuellement en vigueur :

Canada :

Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast (2006)

N^o 8, 10. (pour les bâtiments canadiens) 13, 14,* 15,* 16, 17, 18, 19,* 20,* 21,* 22,* 23,* 24,* et 27.

Pratiques et procédures de la voie maritime

N^o 13, 14, 15,* 16,* 18,* 19,* 20,* 21,* 22,* 23,* et 24.*

* Renvoient au Code de pratiques exemplaires pour la gestion du lest d'eau de la Fédération maritime du Canada.

ANNEXE 5 – FORMULAIRE POUR L'EAU DE BALLAST DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT



Annexe 5

FORMULAIRE POUR L'EAU DE BALLAST DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

Rapport 96 heures (exigence canadienne) ☐ Rapport 24 heures (exigence américaine) ☐ MODIFICATION DU FORMULAIRE Oui ☐ Non ☐

1. INFORMATION SUR LE NAVIRE	2. INFORMATION SUR LE VOYAGE	3. UTILISATION ET CAPACITÉ DE L'EAU DE BALLAST
Nom du navire :	Port d'arrivée :	Préciser les unités ci-dessous (m ³ , MT, LT, ST, gal)
Numéro OMI :	Date d'arrivée (JJ/MM/AAAA) :	Eau de ballast totale à bord :
Propriétaire :	Agent :	Volume Unités N ^{bre} de citernes dans le ballast
Type :	Dernier port Pays	m ³
JB :	Prochain port Pays	Capacité totale de l'eau de ballast :
Date/Heure de présentation :	Prochain port (2) Pays	Volume Unités N ^{bre} total de citernes sur le navire
Pavillon :	Prochain port (3) Pays	m ³

4. GESTION DE L'EAU DE BALLAST

N^{bre} total de citernes d'eaux de ballast à vider :

Sur les citernes à vider, combien ont subi un renouvellement :

ont fait l'objet d'une autre méthode de gestion :

Préciser les autres méthodes utilisées, le cas échéant :

Si aucune gestion de l'eau de ballast n'a été utilisée, donner la raison :

Plan de gestion de l'eau de ballast à bord? OUI ☐ NON ☐

Plan de gestion mis en œuvre? OUI ☐ NON ☐

Directives sur l'eau de ballast de l'OMI à bord [rés. A.868(20)]? OUI ☐ NON ☐

5. HISTORIQUE DE L'EAU DE BALLAST : Indiquer toutes les citernes.

Citernes/ Cales Indiquer séparément les citernes/sous ces multiples	VOLUME ACTUEL	PROVENANCE DE L'EAU DE BALLAST				PRATIQUES DE GESTION DE L'EAU DE BALLAST							REJET PROPOSÉ DE L'EAU DE BALLAST			
		DATE JJ/MM/AAAA	PORT ou LAT. LONG.	VOLUME (unités)	Salinité (unités)	DATE JJ/MM/AAAA	Point de départ Lat. et long.	Point de fin Lat. et long.	VOLUME (unités)	% renouv.	MÉTHODE (ER/FT/ ALT)	HAUT. DES VAGUES (m)	DATE JJ/MM/AAAA	PORT ou LAT. LONG.	VOLUME (unités)	SALINITÉ (unités)

Codes des citernes d'eaux de ballast : Peak avant = FP, Peak arrière = AP, Double fond = DB, Aile = WT, Superstructure = TS, Cale = CH, Autre = O, ER = Vide/Remplissage, FT = Flux continu, ALT = Autre méthode

6. Ajouterai-t-on de l'eau dans l'une ou l'autre des citernes ne contenant que du ballast résiduel et des sédiments, qui seront subséquemment vidées au cours du même voyage? OUI ☐ NON ☐

7. Si la réponse à 6 est OUI :

a) Le navire s'est-il conformé aux pratiques de gestion exemplaires? OUI ☐ NON ☐

b) Les eaux de ballast résiduel ont-elles été exposées à des conditions de salinité équivalentes à un renouvellement du ballast? OUI ☐ NON ☐

8. NOM ET TITRE DE L'OFFICIER RESPONSABLE :

9. NOM ET TITRE DE L'OFFICIER RESPONSABLE :

ANNEXE 6 – FORMULAIRE POUR L'EAU DE BALLAST DU CANADA



ANNEXE 6 - FORMULAIRE POUR L'EAU DE BALLAST DU CANADA S'AGIT-IL D'UN FORMULAIRE POUR L'EAU DE BALLAST MODIFIÉ? ☐ OUI ☐ NON

1. INFORMATION SUR LE BÂTIMENT		2. INFORMATION SUR LE VOYAGE			3. UTILISATION ET CAPACITÉ DE L'EAU DE BALLAST		
Nom du bâtiment :		Port d'arrivée :			Préciser les unités ci-dessous (m ³ , MT, LT, ST, gal)		
Numéro OMI :		Date d'arrivée (jj-mm-aaaa) :			Eau de ballast totale à bord :		
Propriétaire :		Agent :			Volume	Unités	N ^{bre} de citernes dans le ballast
Type :		Dernier port :				m ³	
JB :		Prochain port :		Pays :		Capacité totale de l'eau de ballast :	
Date/Heure de présentation :		Prochain port (2) :		Pays :	Volume	Unités	N ^{bre} total de citernes sur le bâtiment
Pavillon :		Prochain port (3) :		Pays :		m ³	

4. GESTION DE L'EAU DE BALLAST

N^{bre} total de citernes d'eaux de ballast à vider :

Sur les citernes à vider, combien :

Ont-ils subi un renouvellement ?

Ont-ils fait l'objet d'une autre méthode de gestion ?

Préciser les autres méthodes utilisées, le cas échéant :

Si aucune gestion de l'eau de ballast n'a été utilisée, donner la raison :

Plan de gestion de l'eau de ballast à bord? ☐ OUI ☐ NON

Plan de gestion mis en oeuvre? ☐ OUI ☐ NON

Directives sur l'eau de ballast de l'OMI à bord [résolution A.868(20)]? ☐ OUI ☐ NON

5. HISTORIQUE DE L'EAU DE BALLAST : Indiquer toutes les citernes devant être vidées dans les eaux de compétence canadienne. (Continué à page 2-3.)

Citernes/ Cales Indiquer séparément les citernes/ sources multiples	PROVENANCE DE L'EAU DE BALLAST				PRATIQUES DE GESTION DES EAUX DE BALLAST								REJET PROPOSÉ DE L'EAU DE BALLAST			
	Volume actuel m ³	Port ou Lat. et Long.	Date (jj-mm-aaaa)	Salinité (unités) PPM	Date (jj-mm-aaaa)	Point de départ Lat. et Long.	Point de fin Lat. et Long.	Volume (unités) m ³	% renouv.	Méthode (ER/FT/ ALT)	Haut. des vagues (m)	Date (jj-mm-aaaa)	Port ou Lat. et Long.	Volume (unités) m ³	Salinité (unités) PPM	
										ER						
										ER						
										ER						
										ER						

Codes des citernes d'eaux de ballast : Peak avant = FP, Peak arrière = AP, Double fond = DB, Aile = WT, Superstructure = TS, Cale = CH, Autre = O, ER = Vide/Remplissage, FT = Flux continu, ALT = Autre méthode

NOM ET TITRE DE L'OFFICIER RESPONSABLE : _____

Nom du bâtiment :	Numéro OMI :	Date d'arrivée (jj-mm-aaaa) :
-------------------	--------------	-------------------------------

[illegible]

6. Ajoutera-t-on de l'eau dans l'une ou l'autre des citernes ne contenant que du ballast résiduel et des sédiments, qui seront subséquemment vidées au cours du même voyage? ☐ OUI ☐ NON
7. Si la réponse à 6 est OUI:
- a) Le bâtiment s'est-il conformé aux pratiques de gestion exemplaires? ☐ OUI ☐ NON
- b) Les eaux de ballast résiduel ont-elles été exposées à des conditions de salinité équivalentes à un renouvellement du ballast? ☐ OUI ☐ NON

NOM ET TITRE DE L'OFFICIER RESPONSABLE :

[illegible]

NOM ET TITRE DE L'OFFICIER RESPONSABLE :

ANNEXE 7 – INSTRUCTIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU FORMULAIRE DE RAPPORT SUR L'EAU DE BALLAST

GÉNÉRALITÉS

Tous les renseignements devraient être dactylographiés ou inscrits clairement en lettre moulées selon les présentes instructions.

Une fois rempli, le formulaire doit être présenté conformément aux exigences de l'article 5.0 du guide TP 13617.

Quand c'est possible, le formulaire doit être présenté avant l'entrée du navire dans les eaux de compétence canadienne.

FORMULAIRES MODIFIÉS

Répondre « **Oui** » si le présent formulaire modifie un formulaire précédent, ou « **Non** » si ce n'est pas le cas. Un nouveau formulaire doit être présenté si les rejets réels d'eau de ballast sont différents de leur description antérieure et si le « port d'arrivée » ou le « prochain port » est différent du port indiqué sur un formulaire précédent.

SECTION 1 – INFORMATION SUR LE BÂTIMENT

- 1) **Nom du bâtiment** : Inscrire clairement le nom du bâtiment.
- 2) **Numéro OMI** : Inscrire le numéro d'identification attribué au bâtiment par l'Organisation maritime internationale.
- 3) **Propriétaire** : Inscrire le(s) nom(s) du (des) propriétaire(s) enregistré(s) du bâtiment.
Navire affrété : inscrire le nom de l'exploitant.
- 4) **Type** : Indiquer le bon type de bâtiment parmi les suivants : Vraquier, Roulier, Porte-conteneurs, Passagers, Produits chimiques, Marchandises générales, Frigorifique, Mixte, Navire-citerne etc. Inscrire tout autre type de bâtiment s'il y a lieu.
- 5) **JB** : Inscrire la jauge brute du bâtiment.
- 6) **Date/Heure de présentation** : Inscrire la date (JJ/MM/AAAA) et l'heure de présentation (horloge 24 heures UTC).
- 7) **Pavillon** : Indiquer au long le nom du pays dont relève l'exploitation du bâtiment.
Veuillez ne pas abréger.

SECTION 2. – INFORMATION SUR LE VOYAGE

- 1) **Port d'arrivée** : Inscrire le nom du port de destination de ce voyage. **Ne pas abréger.**
- 2) **Date d'arrivée** : Inscrire la date d'arrivée prévue au port mentionné ci-dessus.
Utiliser le format (JJ/MM/AAAA).
- 3) **Agent** : Inscrire le nom de l'agent dont les services sont utilisés au « Port d'arrivée ».
- 4) **Dernier port** : Inscrire le nom du dernier port auquel le bâtiment a fait escale. **Ne pas abréger.**
- 5) **Pays du dernier port** : Inscrire le nom du pays du dernier port auquel le bâtiment a fait escale. **Ne pas abréger.**
- 6) **Prochain port** : Inscrire le nom du port auquel le bâtiment fera escale immédiatement après le « Port d'arrivée ». Si le prochain port est inconnu, inscrire « Inconnu ». **Ne pas abréger.**
- 7) **Pays du prochain port** : Inscrire le nom du pays du « Prochain port » auquel le bâtiment fera escale. **Ne pas abréger.**

- 8) **Prochain port (2) :** Inscrire le nom du port auquel le bâtiment fera escale immédiatement après le « Prochain port ». Si le prochain port est inconnu, inscrire « Inconnu ». **Ne pas abrégé.**
- 9) **Pays du prochain port (2) :** Inscrire le nom du pays du « Prochain port (2) » auquel le bâtiment fera escale. **Ne pas abrégé.**
- 10) **Prochain port (3) :** Inscrire le nom du port auquel le bâtiment fera escale immédiatement après le « Prochain port (2) ». Si le prochain port est inconnu, inscrire « Inconnu ». **Ne pas abrégé.**
- 11) **Pays du prochain port (3) :** Inscrire le nom du pays du « Prochain port (3) » auquel le bâtiment fera escale. **Ne pas abrégé.**

SECTION 3. – EAU DE BALLAST

VOLUME TOTAL D'EAU DE BALLAST À BORD :

- 1) **Volume :** Quel était le volume total de l'eau de ballast à bord lors de l'arrivée au « Port d'arrivée » indiqué à la Section 2? Exclure l'eau potable.
- 2) **Unités :** Veuillez préciser l'unité de mesure : mètre cube (m³), tonne métrique (TM), tonne anglaise (LT), tonne américaine (ST) ou gallon (gal).
- 3) **Nombre de citernes lestées :** Compter les citernes et cales contenant de l'eau de ballast lors de l'arrivée du bâtiment au « Port d'arrivée » indiqué à la Section 2. Exclure les citernes contenant uniquement de l'eau de ballast résiduelle ou des sédiments.

CAPACITÉ TOTALE EN EAU DE BALLAST :

- 1) **Volume :** Quel est le volume maximal d'eau de ballast à bord lorsqu'il n'y a pas de cargaison à bord?
- 2) **Unités :** Veuillez préciser l'unité de mesure : mètre cube (m³), tonne métrique (TM), tonne anglaise (LT), tonne américaine (ST) ou gallon (Gal).
- 3) **Nombre total de citernes à bord :** Compter toutes les citernes et cales destinées à contenir de l'eau de ballast. Exclure les citernes à eau potable.

SECTION 4. – GESTION DE L'EAU DE BALLAST

- 1) **Nombre total de citernes à vider :** Compter uniquement les citernes et cales dont l'eau de ballast doit être rejetée dans des eaux de compétence canadienne ou à une installation de réception agréée. Compter toutes les citernes et cales séparément (par ex., les citernes bâbord et les citernes tribord séparément). Inclure les citernes contenant de l'eau de ballast résiduelle, mais seulement si cette eau fera l'objet d'un rejet local et si le contenu de ces citernes sera ensuite rejeté dans des eaux de compétence canadienne.
- 2) **Parmi les citernes à vider, combien ont subi un renouvellement?** Compter toutes les citernes dont le contenu a été renouvelé et sera rejeté dans des eaux de compétence canadienne ou à une installation de réception agréée.
- 3) **Parmi les citernes à vider, combien ont fait l'objet d'une autre méthode de gestion?** Compter toutes les citernes qui ont fait l'objet d'une autre méthode de gestion et dont le contenu sera rejeté dans des eaux de compétence canadienne ou à une installation de réception agréée.
- 4) **Indiquer toute autre méthode de gestion utilisée, le cas échéant :** Décrire avec précision les méthodes utilisées autres que « vidange/remplissage » ou « flux continu (circulation) » pour faire la gestion du ballast. (« rinçage à l'eau salée »).
- 5) **Si aucun traitement d'eau de ballast n'a eu lieu, donner la raison :** L'information demandée concerne toutes les citernes et cales dont le contenu n'a pas été renouvelé et est destiné à être rejeté dans des eaux de compétence canadienne ou à une installation de réception agréée.

- 6) **Plan de gestion de l'eau de ballast, à bord?** Est-ce qu'il y a à bord un document écrit pour votre bâtiment en particulier et dans lequel est énoncée une procédure prévue pour la gestion du ballast? Le document devrait inclure les procédures de sécurité et de renouvellement du ballast (fournies habituellement par le propriétaire ou l'exploitant du bâtiment). Répondre « Oui » ou « Non ».
- 7) **Plan de gestion mis en œuvre?** Avez-vous exécuté le plan de gestion mentionné ci-dessus? Répondre « Oui » ou « Non ». Si la réponse est « Oui », le personnel navigant devrait pouvoir démontrer une connaissance familière du plan durant une inspection effectuée par des agents officiels du Canada.
- 8) **Directives de l'OMI sur les eaux de lest, à bord?** : Est-ce qu'il y a un exemplaire des Directives de l'Organisation maritime internationale (OMI) sur les eaux de lest à bord du bâtiment (« Directives relatives au contrôle et à la gestion des eaux de lest des navires en vue de réduire au minimum le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes » [Résolution A.868(20)])? Répondre « Oui » ou « Non ».

SECTION 5. HISTORIQUE DE L'EAU DE BALLAST

- 1) Décrire l'historique de toutes les citernes qui seront vidées dans des eaux de compétence canadienne ou à une installation de réception agréée.
- 2) Retracer l'historique de chaque citerne sur cette page en énumérant séparément la (les) provenance(s) (origines) du ballast dans le champ « **Provenance de l'eau de ballast** », tous les cas de gestion du ballast dans le champ « **Pratiques de gestion de l'eau de ballast** », et tous les rejets dans le champ « **Eau de ballast – Rejet proposé** ».

PROVENANCE DE L'EAU DE BALLAST

- 1) **Citernes/Cales** : Veuillez énumérer toutes les citernes et cales que vous prévoyez vider dans des eaux de compétence canadienne ou à une installation de réception agréée au Canada (par écrit ou au moyen des codes indiqués sous le tableau). **Énumérer les sources/citernes multiples séparément.**
- 2) **Volume actuel** : Préciser les unités de volume (m³, TM, LT, ST, gal). Indiquer le volume total de l'eau de ballast prise à la mer.
- 3) **Port ou latitude/longitude** : Indiquer le lieu de la prise d'eau de ballast. Indiquer les ports sans abréger.
- 4) **Date** : Indiquer la date de la prise d'eau de ballast. Utiliser le format (JJ/MM/AAAA).
- 5) **Salinité** : Indiquer la salinité de l'eau de ballast au moment de la prise à la mer, en précisant les unités de mesure (parties par mille) ou de densité.

PRATIQUES DE GESTION DE L'EAU DE BALLAST

- 1) **Date** : Indiquer la date de la gestion de l'eau de ballast. Utiliser le format (JJ/MM/AAAA). Si le renouvellement a eu lieu durant plusieurs jours, inscrire la date à laquelle la gestion de l'eau de ballast a été terminée.
- 2) **Point au début ou latitude/longitude** : Indiquer le lieu ou le point au début de la gestion de l'eau de ballast.
- 3) **Volume** : Préciser les unités de volume (m³, TM, LT, ST, gal). Indiquer le volume d'eau de ballast gérée.
% d'eau renouvelée : (Nota : pour qu'un renouvellement par flux continu soit efficace, cette valeur devrait être au moins 300 %).

Volume total ajouté par vidange/remplissage ou par flux continu

% d'eau renouvelée = -----

Volume des citernes ou cales à ballast

- 4) **Méthode** : Indiquer à l'aide du code approprié la méthode de gestion utilisée (ER = vidange/remplissage, FT = flux continu, ALT = autre méthode).
- 5) **Hauteur des vagues (m)** : Estimer la hauteur des vagues en mètres au moment du renouvellement de l'eau de ballast, si cette méthode a été utilisée. (Nota : c'est la hauteur combinée de la houle du vent et des lames; ce n'est pas la profondeur de fond).

EAU DE BALLAST – REJET PROPOSÉ

- 1) **Date** : Indiquer la date du rejet d'eau de ballast proposé. Utiliser le format (JJ/MM/AAAA).
- 2) **Port ou latitude/longitude** : Indiquer le lieu du rejet d'eau de ballast proposé. Indiquer les ports sans abrégier.
- 3) **Volume** : Préciser les unités de mesure (m³, TM, LT, ST, gal). Indiquer le volume d'eau de ballast dont le rejet est prévu. Ne pas inscrire des déclarations du genre « Dépend des opérations de cargaison ». Si le rejet prévu se révèle très différent du volume réellement rejeté, un formulaire modifié doit être présenté.
- 4) **Salinité** : Indiquer la salinité de l'eau de ballast au moment de la prise à la mer, en précisant les unités de mesure (parties par mille) ou de densité.

SECTION 6. – EAU DE BALLAST RÉSIDUELLE ET SÉDIMENTS

- 1) Est-ce que l'eau sera ajoutée à l'une ou l'autre des citernes qui ne contiennent que du ballast résiduel et des sédiments et qui seront ensuite vidées durant le même voyage? Répondre « Oui » ou « Non ».

SECTION 7. – SI LA RÉPONSE INSCRITE À LA SECTION 6 EST « OUI »

- 1) Si la réponse inscrite à la section 6 est « **OUI** » :
 - a) Est-ce que le bâtiment s'est conformé aux meilleures pratiques de gestion, en particulier celles du « Code des pratiques exemplaires pour la gestion du lest d'eau », publié par la Fédération maritime du Canada? Répondre « Oui » ou « Non ».
 - b) L'eau de ballast résiduelle a-t-elle été exposée à des conditions de salinité équivalentes à un renouvellement d'eau de ballast? Répondre « Oui » ou « Non ».
- 2) Si la réponse à la question 7(b) est « **NON** » :

Soyez avisés que l'eau de ballast puisée dans les eaux de compétence canadienne, dans les eaux américaines du bassin des Grands Lacs ou dans les eaux françaises des îles Saint-Pierre et Miquelon et mélangée avec de l'eau de ballast (y compris l'eau de ballast résiduelle et les sédiments) qui a été puisée à l'extérieur des eaux de compétence canadienne et qui n'a pas été antérieurement traitée ou exposée antérieurement à des conditions de salinité équivalentes à un renouvellement, doit être renouvelée ou traitée avant d'être rejetée dans des eaux de compétence canadienne en vertu du paragraphe 4(3) du *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast*.

TITRE ET SIGNATURE

- 1) Inscrire le nom, le titre (en caractères moulés) et la signature de l'officier responsable. La signature n'est pas exigée sur les formulaires électroniques.