

Foire aux questions (FAQ)

Application de la Convention sur la gestion des eaux de ballast

La Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (Convention BWM) est entrée en vigueur le 8 septembre 2017.

L'Organisation maritime internationale (OMI) répond ci-dessous aux questions fréquemment posées sur la Convention BWM et ses dispositions, et explique ce que son entrée en vigueur implique pour les transports maritimes internationaux.

Qu'est-ce que la Convention sur la gestion des eaux de ballast ?

La Convention sur la gestion des eaux de ballast (Convention BWM) est un traité adopté par l'Organisation maritime internationale (OMI) afin d'empêcher la propagation des organismes aquatiques potentiellement nuisibles et des agents pathogènes présents dans les eaux de ballast des navires.

Depuis le 8 septembre 2017, les navires sont tenus de gérer leurs eaux de ballast pour éliminer ou rendre inoffensifs les organismes aquatiques nuisibles et les agents pathogènes présents dans les eaux de ballast et sédiments, ou pour empêcher qu'ils soient admis dans ces eaux et sédiments ou rejetés avec eux. Cela permettra de prévenir la propagation des espèces envahissantes et des agents pathogènes potentiellement nuisibles.

L'OMI est l'institution spécialisée des Nations Unies chargée d'élaborer des normes internationales régissant la sécurité et la sûreté des navires ainsi que la protection du milieu marin et de l'atmosphère face aux effets néfastes du secteur maritime.

Quand la Convention BWM est-elle entrée en vigueur ?

La Convention BWM est entrée en vigueur le 8 septembre 2017.

À quels navires la Convention BWM s'applique-t-elle ?

La Convention s'applique à tous les navires battant pavillon des Parties contractantes à la Convention BWM et ayant recours aux eaux de ballast pour leurs voyages internationaux.

Qu'en est-il des navires battant pavillon d'un État non signataire de la Convention BWM ?

Bien que les certificats correspondants ne soient pas délivrés à ces navires, les États du port qui sont Parties à la Convention BWM attendent d'eux qu'ils satisfassent aux prescriptions du traité. Cela permet de s'assurer qu'ils ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable.

Que doivent faire les navires, maintenant que le traité est en vigueur ?

Depuis l'entrée en vigueur du traité, tous les navires effectuant des voyages internationaux sont tenus de gérer leurs eaux de ballast et sédiments en respectant certaines normes, conformément à un plan de gestion des eaux de ballast spécifique. Les navires sont tenus d'avoir à leur bord :

- Un **plan de gestion des eaux de ballast** – Spécifique à chaque navire, le plan de gestion des eaux de ballast fournit une description détaillée des mesures à prendre pour appliquer les prescriptions relatives à la gestion des eaux de ballast et les pratiques complémentaires de gestion des eaux de ballast ;
- Un **registre des eaux de ballast** – Le registre doit être utilisé pour prendre note du moment où : le navire prend de l'eau de ballast ; l'eau de ballast est mise en circulation ou traitée aux fins de la gestion des eaux de ballast ; l'eau de ballast est rejetée à la mer ; l'eau de ballast est rejetée dans une installation de réception. Il doit également permettre de noter tout rejet accidentel ou exceptionnel d'eau de ballast ; et
- Un **Certificat international de gestion des eaux de ballast** (pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400) – Le Certificat est délivré par l'Administration, c'est-à-dire par l'État du pavillon. Il certifie que le navire procède à la gestion de ses eaux de ballast conformément à la Convention BWM et précise à la fois la norme à laquelle le navire doit satisfaire et la date d'expiration du Certificat.

Quelles sont les normes de gestion des eaux de ballast prévues par le traité ?

Deux normes de gestion des eaux de ballast sont définies dans la Convention, la norme de la règle D-1 et la norme de la règle D-2.

La norme décrite à la règle D-1 exige que les navires renouvellent leurs eaux de ballast dans une zone éloignée des côtes, c'est-à-dire à une distance d'au moins 200 milles marins de la terre la plus proche et à une profondeur d'au moins 200 mètres. De cette manière, moins d'organismes survivront et les navires seront moins susceptibles d'introduire des espèces potentiellement nuisibles lors du rejet de leurs eaux de ballast.

La norme décrite à la règle D-2 définit la quantité maximale d'organismes viables pouvant être rejetés, y compris concernant les agents microbiens indicateurs nuisibles pour la santé humaine.

Depuis le 8 septembre 2017 et l'entrée en vigueur de la Convention, tous les navires existants sont tenus de satisfaire au moins à la norme de la règle D-1, et tous les navires neufs sont tenus de satisfaire à la norme de la règle D-2.

À terme, tous les navires seront tenus de satisfaire à la norme de la règle D-2. Cela signifie que la plupart d'entre eux devront se doter d'un matériel spécial.

Les Gouvernements Membres de l'OMI, réunis dans le cadre du Comité de la protection du milieu marin (MEPC), ont approuvé un calendrier d'application pour les navires existants, lequel s'appuie sur la date de la visite de renouvellement du Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (Certificat IOPP) du navire.

Qu'indique le nouveau calendrier d'application ?

En substance, le calendrier d'application approuvé par le Comité de la protection du milieu marin (MEPC) explique que la règle D-2 sera appliquée de façon progressive pour chaque navire, mais pas plus tard que le 8 septembre 2024. Avec le temps, de plus en plus de navires satisferont à cette règle. [Cliquez ici](#) pour voir l'infographie.

Depuis le 8 septembre 2017 :

- Les **navires neufs** sont tenus de satisfaire à la norme décrite à la règle D-2.
- **Tous les navires** doivent avoir à leur bord :
 - un plan de gestion des eaux de ballast ;
 - un registre des eaux de ballast ; et
 - un Certificat international de gestion des eaux de ballast.
- Les **navires existants** sont tenus de satisfaire au moins à la norme décrite à la règle D-1 (*Norme de renouvellement des eaux de ballast*). Ils peuvent également choisir d'installer un système de gestion des eaux de ballast ou de satisfaire à la norme de la règle D-2 (*Norme de qualité des eaux de ballast*), même si cela n'est pas obligatoire avant la date de conformité correspondante.
- **Visite de renouvellement du Certificat IOPP après le 8 septembre 2019**

Si la visite de renouvellement du Certificat IOPP d'un navire a lieu après la date du 8 septembre 2019, alors ce navire sera tenu de satisfaire à la norme de la règle D-2 à compter de la date à laquelle la visite est effectuée.

- **Visite de renouvellement du Certificat IOPP entre le 8 septembre 2017 et le 8 septembre 2019**

- Si la précédente visite de renouvellement du Certificat IOPP d'un navire a eu lieu entre le 8 septembre 2014 et le 8 septembre 2017, alors ce navire est tenu de satisfaire à la norme de la règle D-2 à compter de la date à laquelle la visite est effectuée.
- Si la précédente visite de renouvellement du Certificat IOPP d'un navire a eu lieu avant la date du 8 septembre 2014, alors ce navire est autorisé à attendre la visite suivante – effectuée après le 8 septembre 2019 – pour satisfaire à la norme de la règle D-2.

Que se passe-t-il si aucune visite de renouvellement n'est prévue pour un navire donné ?

Si aucune visite de renouvellement du Certificat IOPP n'est prévue pour un navire donné, alors ce dernier devra satisfaire à la norme de la règle D-2 à compter de la date fixée par son État du pavillon, mais pas plus tard que le 8 septembre 2024.

Quelle est la véritable différence entre la règle D-1 et la règle D-2 ?

La différence réside dans le fait que la règle D-1 porte sur le renouvellement des eaux de ballast, tandis que la règle D-2 définit la quantité maximale d'organismes viables pouvant être rejetés, y compris concernant les agents microbiens indicateurs nuisibles pour la santé humaine.

Règle D-1

La règle D-1 exige que les navires procèdent à un renouvellement volumétrique d'au moins 95 % de leurs eaux de ballast dans une zone éloignée des côtes.

Règle D-2

La règle D-2 stipule que les navires ne peuvent rejeter leurs eaux de ballast que si ces dernières respectent les critères listés ci-dessous. Elles doivent contenir :

- moins de 10 organismes viables par mètre cube d'une taille minimale égale ou supérieure à 50 microns ;

- moins de 10 organismes viables par millilitre d'une taille minimale inférieure à 50 microns et supérieure à 10 microns ;
- moins d'1 unité formant colonie (ufc) par 100 millilitres – *Vibrio cholerae* toxigène ;
- moins de 250 ufc par 100 millilitres – *Escherichia coli* ; et
- moins de 100 ufc par 100 millilitres – Entérocoque intestinal.

Comment la conformité des navires sera-t-elle évaluée ?

En vertu du contrôle par l'État du port, les navires peuvent être soumis à des inspections dans tous les ports ou terminaux au large des États Parties à la Convention BWM. Ces inspections peuvent par exemple permettre : de vérifier qu'il y a un Certificat international valable et un plan de gestion des eaux de ballast approuvé à bord du navire ; d'inspecter le registre des eaux de ballast ; et/ou de prélever des échantillons de l'eau de ballast du navire conformément aux *Directives pour l'échantillonnage des eaux de ballast (G2)*.

Toutefois, le délai requis pour analyser ces échantillons ne doit pas être invoqué pour retarder indûment l'exploitation, le mouvement ou le départ du navire.

Comment les systèmes de gestion des eaux de ballast sont-ils approuvés ?

La règle D-3 de la Convention BWM concerne les *Prescriptions relatives à l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast*.

Les systèmes de gestion des eaux de ballast doivent être approuvés par l'Administration en tenant compte des Directives de l'OMI. Les *Directives révisées pour l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast (G8)*, adoptées en 2016, ont été retravaillées en un projet de Code obligatoire pour l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast (Code BWMS). Ce dernier doit être adopté par la 72^{ème} session du Comité de la protection du milieu marin (MEPC 72), au mois d'avril 2018. Le Code BWMS contient des spécifications relatives aux essais et au fonctionnement des systèmes de gestion des eaux de ballast, ainsi que des prescriptions détaillées pour les rapports d'approbation par type et le matériel de contrôle et de surveillance.

En outre, les systèmes de gestion des eaux de ballast qui utilisent des substances actives ou des préparations contenant une ou plusieurs substances actives doivent être approuvés par

l'OMI, conformément à la *Procédure d'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast qui utilisent des substances actives* (G9).

L'application de la Convention BWM a-t-elle été retardée par l'OMI ?

Au moment de l'adoption de la Convention BWM, en 2004, il a été envisagé que la norme décrite à la règle D-2 (*Norme de qualité des eaux de ballast*) serait appliquée progressivement. Les États Membres de l'OMI ont adopté le traité en définissant un certain nombre de dates, notamment par rapport aux navires construits avant 2009, 2012 et 2016. Or, ces dates ont été atteintes avant même que le traité ne soit ratifié par un nombre suffisant d'États.

Ainsi, les Gouvernements Membres de l'OMI ont convenu du fait que lorsque la Convention entrerait en vigueur, celle-ci serait appliquée de façon progressive – comme le prévoyait le traité original – en s'appuyant sur des dates qui ne seraient pas obsolètes.

Compte tenu du fait qu'il aurait fallu plusieurs années pour parvenir à un nombre suffisant de ratifications et remplir les critères d'entrée en vigueur, cette approche pragmatique a permis de tenir compte du fait que les dates d'origine prévues par le traité auraient inévitablement été dépassées et de prévoir au-delà.

Il importe de reconnaître que l'entrée en vigueur de la Convention signifie que certaines de ses prescriptions, concernant notamment la gestion des eaux de ballast pour tous les navires ou la règle D-2 pour les navires neufs, sont maintenant en vigueur.

Pourquoi a-t-il fallu attendre si longtemps pour que le traité entre en vigueur ?

Afin que le traité entre en vigueur, il était nécessaire qu'il soit ratifié par un nombre suffisant d'États. De plus, les systèmes de gestion des eaux de ballast adaptés n'étaient pas immédiatement disponibles et des directives visant à soutenir l'application de la Convention sur la gestion des eaux de ballast devaient être élaborées. Toutes ces questions ont maintenant été résolues.

En vue de faciliter la ratification de l'instrument par les États et de favoriser la recherche et l'innovation, l'Organisation maritime internationale (OMI) a mis en œuvre pendant 17 ans, de 2000 à 2017, le programme de partenariats [GloBallast](#) – une initiative commune du Fonds pour l'environnement mondial (FEM), du Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) et de l'OMI. Ce projet, qui fut un véritable succès, avait pour principal

objectif d'aider les pays en développement, d'une part, à réduire le transfert des organismes aquatiques nuisibles et des agents pathogènes présents dans les eaux de ballast des navires et, d'autre part, à appliquer la Convention BWM.

Il était stipulé dans la Convention qu'elle entrerait en vigueur 12 mois après la date à laquelle au moins 30 États, représentant 35 % du tonnage de la flotte mondiale des navires de commerce, l'auraient ratifiée. Ces critères ont été remplis le 8 septembre 2016 et l'instrument est donc entré en vigueur le 8 septembre 2017.

Il y aura-t-il des amendements à la Convention BWM ?

L'OMI a convenu du fait que la 72^{ème} session du Comité de la protection du milieu marin (MEPC 72), qui se réunira en avril 2018, examinera l'adoption d'amendements à la Convention BWM (règle B-3) afin de rendre obligatoire le nouveau calendrier d'application progressive relatif au respect de la règle D-2 par les navires.

Le MEPC 72 sera par ailleurs invité à adopter le projet d'amendements à la Convention BWM (règles A-1 et D-3) visant à rendre obligatoire le Code pour l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast (Code BWMS). Ce dernier sera également soumis au MEPC 72 aux fins de son adoption. D'autres projets d'amendements concernant la section E (*Prescriptions en matière de visites et de délivrance des certificats*) seront aussi examinés.

Les amendements ne pourront être adoptés qu'après l'entrée en vigueur du traité, c'est pourquoi toutes ces propositions d'amendements sont actuellement diffusées au sein des Gouvernements Membres avant d'être soumises au MEPC 72, qui se réunira du 9 au 13 avril 2018, en vue de leur adoption. Ces amendements pourront ensuite entrer en vigueur 18 mois après la date de leur adoption. Au mois de juillet 2017, le MEPC 71 a également adopté une résolution appelant les États Parties à la Convention BWM à mettre immédiatement en œuvre le calendrier défini dans le projet d'amendements, soit avant même que celui-ci ne soit adopté et n'entre en vigueur.

Il y aura-t-il d'autres amendements à l'avenir ?

Le MEPC a reconnu qu'un certain nombre de défis accompagneraient l'entrée en vigueur de ce nouveau traité. Il a de même reconnu, à la lumière de l'expérience acquise, qu'il serait sans doute nécessaire d'apporter quelques améliorations à la Convention BWM à l'avenir. Le MEPC

71 a adopté une importante résolution MEPC sur la « phase d'acquisition d'expérience associée à l'application de la Convention BWM ».

Celle-ci prévoit une approche en trois étapes – le rassemblement des données, l'analyse des données et la révision de la Convention. Compte tenu de l'expérience acquise, des retours obtenus et de l'analyse des données recueillies, le projet d'amendements à la Convention pourrait être soumis à l'examen du MEPC 79, en 2022.

Comme cela est le cas pour les autres traités internationaux, les États Parties sont libres de soumettre des propositions d'amendement à tout moment.

Combien de pays ont ratifié la Convention BWM ?

Au moment de son entrée en vigueur, en septembre 2017, la Convention avait été ratifiée par plus de 60 États, représentant plus de 70 % du tonnage de la flotte mondiale des navires de commerce.
