

Décision IG.20/11

Stratégie régionale concernant la gestion des eaux de ballast des navires et des espèces invasives

La Dix-septième réunion des Parties contractantes,

Désireuse de faire face au risque provenant de l'introduction d'espèces exotiques envahissantes transportées dans les eaux de ballast des navires, reconnue comme étant l'une des quatre principales menaces pesant sur les océans et pouvant causer des dommages extrêmement sévères et irréversibles sur l'environnement, l'économie et la santé publique,

Rappelant les objectifs de la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux et sédiments de ballast des navires et en particulier son article 13 par lequel, pour remplir ces objectifs, « *les Parties riveraines de mer fermées ou semi-fermées, s'efforcent, compte tenu des caractéristiques régionales, de renforcer la coopération régionale, notamment en concluant des accords régionaux* »,

Rappelant en outre la Décision IG.19/11 adoptée lors de la Seizième réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone (Marrakech, novembre 2009) concernant le développement d'une stratégie régionale sur la gestion des eaux de ballast des navires dans le cadre du Plan d'Action pour la Méditerranée (PAM), et qui encourage le Groupe d'Etude Méditerranéen GloBallast à s'efforcer de finaliser la dite stratégie le plus tôt possible, pour son éventuelle adoption à la Dix-septième réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone;

Soulignant l'importance de la stratégie pour le processus d'application graduelle par le PAM de l'approche écosystémique pour la gestion des activités humaines dans la région méditerranéenne, qui inclut des objectifs écologiques et opérationnels assortis d'indicateurs pour l'introduction d'espèces non-locales dans l'écosystème,

Notant que la Méditerranée est l'une des six régions prioritaires couvertes par le projet GEF/PNUD /OMI « Partenariat pour aider les pays en développement à réduire le transfert d'organismes aquatiques nocifs via les eaux de ballast des navires (Partenariat GloBallast)»,

Notant en outre que le Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC) a été désigné comme Organisation Régionale Coordinatrice pour la mise en œuvre du projet Partenariat GloBallast en Méditerranée, en collaboration avec le Centre d'activités régionales pour les aires spécialement protégées (CAR/ASP),

Prenant acte de l'état avancé de la mise en œuvre du projet Partenariat GloBallast en Méditerranée, et en particulier du travail entrepris par le Groupe d'Etude Méditerranéen GloBallast, avec le soutien du REMPEC, pour le développement d'une stratégie régionale sur la gestion des eaux de ballast des navires en Méditerranée,

Considérant que la 10ème réunion des Points focaux du REMPEC a approuvé et recommandé l'adoption de la *Stratégie méditerranéenne pour la gestion des eaux de*

ballast des navires, y compris son Plan d'Action et son Echancier d'exécution, ainsi que des Orientations générales sur l'application volontaire provisoire de la norme D1 sur le renouvellement des eaux de ballast des navires opérant entre la mer Méditerranée et l'Atlantique du Nord-Est et/ou la mer Baltique par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone,

Reconnaissant le dialogue établi avec les autres Accords des Mers Régionales afin d'assurer une prise en compte efficace de la question de la gestion des eaux de ballast des navires, et considérant que le document sur les Orientations générales a été adopté par les Parties contractantes à la Convention OSPAR lors de leur dernière réunion ministérielle (septembre 2010) et par les Parties contractantes à la Convention d'Helsinki lors de la 32^{ème} réunion de la Commission HELCOM (mars 2011),

Adopte la *Stratégie méditerranéenne pour la gestion des eaux de ballast des navires*, y compris son Plan d'Action et son Echancier d'exécution, qui figurent en Annexe I de la présente Décision, ainsi que les *Orientations générales sur l'application volontaire provisoire de la norme D1 sur le renouvellement des eaux de ballast des navires opérant entre la mer Méditerranée et l'Atlantique du Nord-Est et/ou la mer Baltique* telle que figurant en Annexe II de la présente Décision, et donne son accord à la soumission conjointe avec les autres Accords des Mers Régionales concernés du document sur les Orientations générales au Secrétaire Général de l'Organisation Maritime Internationale (OMI);

Invite les Parties contractantes à prendre les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la stratégie;

Demande au REMPEC et au CAR/ASP d'assister les Parties pour sa mise en œuvre.

ANNEXE I

**STRATÉGIE MÉDITERRANÉENNE POUR LA GESTION DES EAUX DE BALLAST
DES NAVIRES**

STRATÉGIE MÉDITERRANÉENNE POUR LA GESTION DES EAUX DE BALLAST DES NAVIRES

1. La présente Stratégie tient compte de tous les instruments et mécanismes internationaux, régionaux, et sous-régionaux pertinents, ainsi que de tous les plans d'action, politiques et décisions méditerranéens pertinents, y compris la *Décision IG 17/6 des Parties contractantes à la Convention de Barcelone relative à la mise en œuvre de l'approche par écosystème adoptée en vertu de la Convention de Barcelone et de ses protocoles* (adoptée à leur 15^{ème} réunion ordinaire (Almeria, Espagne, 15-18 janvier 2008, UNEP (DEC)/MED IG.17)).

2. La mer Méditerranée doit se comprendre dans ce qui suit comme la mer Méditerranée telle que définie à l'article 1^{er} de la Convention de Barcelone, à savoir *les eaux maritimes de la Méditerranée proprement dite et des golfes et mers qu'elle comprend, la limite occidentale étant le méridien qui passe par le phare du Cap Spartel, à l'entrée du détroit de Gibraltar, et la limite orientale étant constituée par la limite méridionale du détroit des Dardanelles, entre les phares de Mehemetcik et de Kumkale.*

Définition

3. Aux fins de la présente Stratégie, le terme « espèces exotiques envahissantes » signifie « organismes aquatiques nuisibles et agents pathogènes » tels que définis par l'article 1.8 de la Convention Internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (Convention BWM).

Objectif général

4. L'objectif général de cette Stratégie est d'établir le cadre d'une approche harmonisée régionale en Méditerranée sur la gestion et le contrôle des eaux de ballast des navires qui est compatible avec les exigences et les normes de la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (Convention BWM), tel que décrit dans son article 13.3.

Introduction

5. Les espèces exotiques envahissantes ont également de graves impacts économiques, environnementaux et sur la santé humaines et il est à présent admis qu'elles représentent l'une des plus grandes menaces pour la biodiversité au niveau mondial. En ce qui concerne les milieux marins et côtiers, les espèces exotiques envahissantes ont été identifiées comme l'une des quatre plus grandes menaces pour les océans du monde. Les eaux de ballast des navires sont particulièrement préoccupantes en tant que vecteur d'introduction d'espèces exotiques envahissantes dans la mer Méditerranée en raison de la grande quantité d'eau de ballast provenant de différents milieux marins du monde entier qui sont rejetées dans les ports de la Méditerranée. Les sédiments de ballast sont également une source de préoccupation pour la gestion de ce fléau en ce qu'ils fournissent un substrat à une variété d'espèces marines, notamment les dinoflagellés.

6. La Convention BWM de 2004 fournit un ensemble d'outils de gestion qui sont hautement nécessaires pour traiter de cette question et appelle à la coopération régionale et à l'harmonisation des politiques pour tenter de résoudre ce problème environnemental transfrontalier marin. Bien que la Convention BWM ne soit pas encore entrée en vigueur, le processus national de ratification est en cours dans de nombreux pays. En attendant, des mesures volontaires conformes aux exigences de la Convention sont nécessaires afin de minimiser l'introduction d'espèces exotiques envahissantes dans la mer Méditerranée.

7. La présente Stratégie est composée de huit priorités stratégiques et d'un Plan d'Action accompagné d'un programme de travail/échancier pour son exécution.

Priorité stratégique 1. Soutenir les instruments internationaux développés pour minimiser l'introduction d'espèces exotiques envahissantes dans la Méditerranée

8. La reconnaissance croissante de l'impact des espèces exotiques envahissantes a conduit à une réaction généralisée sur la question, sous la forme d'instruments juridiques ainsi que de programmes visant à développer des solutions techniques pratiques. La Convention sur la diversité biologique de 1992 (CBD) fournit la base pour des mesures visant à protéger la diversité biologique contre les espèces exotiques envahissantes (Article 8 h) et des principes directeurs dans ce domaine ont été adoptés en vertu de cette Convention en 2002³².
 9. L'Organisation maritime internationale (OMI), ses États membres et l'industrie maritime ont travaillé sur la question de l'introduction par les eaux de ballast des navires d'espèces exotiques envahissantes depuis plus de vingt ans, d'abord pour élaborer des directives volontaires, puis pour l'élaboration d'un régime international juridiquement contraignant répondant aux nouveaux défis posés par ce problème. En février 2004, ces efforts mondiaux se sont traduits par l'adoption de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (Convention BWM). La Convention fixe des normes strictes pour le traitement des rejets des eaux de ballast, qui, une fois que la Convention entrera en vigueur, s'appliqueront aux navires à des moments différents en fonction de leur date de construction et de la capacité de leurs citernes en eaux de ballast. En outre, la Convention donne des directives pour l'autorisation des systèmes de traitement des eaux de ballast et identifie des procédures détaillées pour s'assurer que la toxicité pour l'environnement de ces systèmes est évaluée et réduite au minimum, et que les rejets des eaux de ballast traitées puissent donc se faire en toute sécurité. Ceci est particulièrement important lorsque les systèmes utilisent des méthodes de traitement chimique.
- **Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone soutiennent le travail visant à la réduction de l'introduction d'espèces exotiques envahissantes, qui est mené par les organisations et les forums pertinents, en particulier les travaux de l'Organisation maritime internationale (IMO), et s'engagent à prendre toutes les mesures appropriées pour la ratification de la Convention BWM et son entrée en vigueur dès que possible.**

Priorité stratégique 2. Maintenir les activités de renforcement des capacités et initiatives dans la région méditerranéenne.

10. La mise en œuvre du projet Partenariat GloBallast de l'OMI / FEM / PNUD (*Bâtir des partenariats pour aider les pays en développement à réduire le transfert d'organismes aquatiques nuisibles dans les eaux de ballast*) a été lancée en 2008. Le Partenariat GloBallast s'appuie sur une phase pilote précédente et est axé sur la mise en œuvre de la Convention BWM, en aidant les pays à adopter des réformes juridiques, stratégiques et institutionnelles visant à minimiser les impacts des espèces exotiques envahissantes transférées par les navires. En vertu de ce projet, un certain nombre d'activités et d'initiatives importantes sont en cours dans la région méditerranéenne, ce qui permet de développer et de renforcer considérablement les compétences dans la région et la capacité des États côtiers méditerranéens dans le domaine de la gestion des eaux de ballast. Toutefois, la durée de vie du projet de Partenariats GloBallast est limitée et le projet devrait se terminer en 2014.
- **Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone soulignent la nécessité de poursuivre les efforts déployés dans la région pour renforcer les capacités, le transfert des connaissances et la formation du personnel après la fin du projet Partenariat GloBallast, et d'associer les mécanismes de coopération**

³² La Conférence des Parties à la Convention sur la diversité biologique a adopté les Principes pour la mise en œuvre de l'Article 8 (h). (COP 6 Décision VI/23, La Hague, 16-19 avril 2002).

internationaux et régionaux compétents, les organisations non-gouvernementales et autres institutions pertinentes pour la continuation du processus amorcé.

Priorité stratégique 3. Développer des connaissances avancées sur les conditions environnementales de la Méditerranée et l'introduction par les navires d'espèces exotiques envahissantes

11. Le développement et l'actualisation des connaissances dans le domaine de l'introduction par les navires d'espèces exotiques envahissantes dans le bassin méditerranéen est indispensable pour avoir une bonne base scientifique, juridique et technique comme fondement des mesures de gestion. Des progrès significatifs ont été faits pour mieux comprendre la relation entre le transport maritime et l'introduction d'espèces exotiques envahissantes dans le milieu marin de la Méditerranée. Les impacts sur la biodiversité de l'introduction d'espèces et les tendances du trafic maritime dans la région de la Méditerranée qui ont été identifiés sont décrits ci-dessous.

12. **La recherche a montré que les écosystèmes marins méditerranéens et ses ressources ont été et continuent d'être gravement compromis par les espèces exotiques envahissantes**, et restent à haut risque d'invasion à mesure que s'intensifie le trafic maritime. Zenetos *and all* (2008) ont signalé l'introduction de 903 espèces exotiques dans le bassin méditerranéen³³ en se basant sur la littérature existante jusqu'en avril 2008. Le taux des invasions biologiques dans la Méditerranée est estimé à une entrée de nouvelle espèce tous les 9 jours.

13. On pense que 21 pour cent de ces invasions est dû aux navires, mais de nombreuses autres espèces ont emprunté le trafic maritime local pour la propagation secondaire dans la région méditerranéenne. Les eaux de ballast ont été impliquées dans de nombreuses invasions graves dans la région, comme c'est le cas pour le cténophore (*Mnemiopsis leidyi*), qui a conduit à l'effondrement de la pêche en mer Noire et en mer Caspienne. Le groupe d'étude Méditerranéen GloBallast a réalisé une revue des études techniques et scientifiques liées aux eaux de ballast des navires et aux espèces exotiques envahissantes, produites par les instituts de recherche et les universités de la région méditerranéenne. L'étude a montré que, bien que l'introduction d'espèces exotiques envahissantes est bien documentée dans certains pays, il y a des lacunes importantes dans l'information concernant certaines régions de la Méditerranée.

14. **La Méditerranée est une voie de transit majeure.** En 2006, près de 10 000 navires, pour la plupart de fort tonnage, ont transité par la Méditerranée en provenance et à destination de ports non méditerranéens. Les navires marchands naviguant à l'intérieur de, et transitant par la Méditerranée sont de plus en plus grands et transportent davantage de marchandises, dans des conteneurs plus volumineux. Les navires transitant par la Méditerranée affichent une capacité moyenne de 50 000 tonnes de port en lourd et sont en moyenne trois fois plus grands que ceux cantonnés à l'intérieur de la Méditerranée³⁴.

15. Le transport maritime global à l'intérieur de la Méditerranée a connu une croissance régulière au cours de ces 10 dernières années et devrait encore progresser de 18 % au cours des 10 années à venir. Le transit via la Méditerranée devrait quant à lui augmenter de 23 %. La croissance du transport maritime ira de pair avec le déploiement de navires toujours plus grands. Au cours des dix prochaines années, les chimiquiers et les porte-conteneurs représenteront la majeure partie de l'augmentation du nombre d'escales dans les ports de Méditerranée, tandis qu'en termes de transit, la progression sera plus sensible pour les tankers transportant des produits pétroliers et du pétrole brut.

16. **Trafic intra-méditerranéen.** Les échanges maritimes entre les pays côtiers méditerranéens sont relativement sous-développés et ne représentent que 18 % du commerce total de ces pays. Les 20 premières liaisons commerciales de port à port en

³³ A.Zenetos, E. Meriç, M. Verlaque, P. Galli, C.-F. Boudouresque, A. Giangrande, M. E. Çınar and M. Bilecenoğlu (2008), Mediterranean Marine Science 9/1, 119-165.

³⁴ Ce paragraphe et les paragraphes suivants sur le transport maritime dans la région sont tirés de l'Étude sur les tendances du trafic maritime en mer Méditerranée, Rapport Final, REMPEC (2008).

Méditerranée, en nombre de voyages, sont dominées par le trafic intra-méditerranéen très régulier de navires de passagers de petite taille. Les 20 premières routes de transit et voyages en Méditerranée, en termes de capacité (i.e. de volumes de cargaison), sont toutefois dominées par les tankers, porte-conteneurs et transporteurs de vrac sec de plus grande taille.

17. **La Méditerranée est un centre de chargement et de déchargement majeur pour le pétrole brut.** Environ 18 % des expéditions globales par la mer de pétrole brut ont lieu en, ou transitent par la Mer Méditerranée. Les ports nord-africains de Libye, d'Algérie, de Tunisie et ceux d'Égypte, d'où est expédié le pétrole du Golfe Persique, représentent plus de 90 % de la totalité du pétrole brut chargé en Méditerranée. L'Italie accueille presque la moitié du pétrole brut déchargé en Méditerranée. Les exportations de pétrole brut depuis les ports de la Mer Noire dépassent en moyenne 100 millions de tonnes par an et devraient continuer à s'accroître, entraînant la poursuite du transit maritime via les détroits d'Istanbul et une utilisation accrue des ports de Méditerranée orientale reliés à de nouveaux oléoducs destinés à contourner les détroits d'Istanbul. La reprise des exportations de pétrole brut iraquien via Ceyhan en Turquie et les ports syriens mettra fin au récent déclin des exportations de pétrole brut depuis ces ports.

18. Les efforts entrepris pour compiler les données pertinentes et améliorer les connaissances sur les questions ci-dessus sont à reconnaître, toutefois, ces efforts doivent être renforcés par l'inventaire complet des espèces, des données sur les espèces présentes dans les ports, sur la circulation maritime dans la région ainsi que des données océanographiques. La compilation des inventaires complets des espèces dans les différents ports joue un rôle important dans la gestion de l'eau de ballast. Pour qu'un port puisse gérer efficacement les eaux de ballast associées aux mouvements de navires, des données complètes sur le port local ainsi que sur les ports d'origine des eaux de ballast doivent être disponibles. Il est important que les méthodes et les approches utilisées pour établir une liste de référence des espèces dans un port soient normalisées entre les pays. Les enquêtes de référence biologiques portuaires sont à cet égard un outil important pour la gestion des connaissances.

• **Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone promeuvent, individuellement ou à travers la coopération régionale, les programmes de recherche et de développement dans le domaine des espèces exotiques envahissantes et de gestion des eaux de ballast des navires, comme moyen de renforcer la connaissance et contribuer à la constitution des bases scientifiques sur lesquelles les meilleures mesures de contrôle du transfert des espèces exotiques envahissantes peuvent être fondées. Les Parties contractantes conviennent en outre que les résultats des travaux scientifiques doivent être rendus disponibles à tous les publics intéressés.**

Priorité stratégique 4. Utiliser l'évaluation de risque comme un outil fiable pour aider à la prise de décisions sur la gestion des eaux de ballast et dans les procédures de contrôle de conformité, de surveillance et d'application

19. **L'évaluation de risque et la gestion des eaux de ballast.** L'évaluation de risque peut être utile pour s'assurer que les dispositions de la Convention BWB sont appliquées de manière cohérente, et que cette application se fonde sur des bases scientifiquement solides. L'OMI a ainsi élaboré des directives pour la mise en œuvre de la Convention BWB en vertu desquelles l'évaluation de risque est recommandée. C'est le cas pour les Directives sur la désignation de zones pour le renouvellement des eaux de ballast (G14) qui présentent un intérêt particulier pour la région méditerranéenne, car elles traitent des zones maritimes dans lesquelles un navire ne peut pas échanger ses eaux de ballast et où l'Etat du port peut alors désigner, en consultation avec les voisins ou autres États, des zones dans lesquelles un navire peut effectuer le renouvellement des eaux de ballast. L'OMI recommande également la réalisation d'évaluations de risque lorsqu'une Partie envisage, dans les eaux relevant de sa compétence, l'octroi d'exemptions aux navires (Directives G7 sur l'Évaluation des risques dans le cadre de la règle A-4 (G7) de la Convention BWB).

20. L'évaluation de risque est également essentielle pour avoir une bonne connaissance de l'ensemble des risques d'introduction d'espèces exotiques envahissantes associés avec le

trafic maritime dans la région méditerranéenne. Lorsque les ressources sont limitées, les mesures de gestion telles que celles relatives au contrôle de conformité, de surveillance et d'application peuvent être hiérarchisées selon les zones ou les navires présentant le risque le plus élevé.

21. **Envahissement biologique des ports.** C'est souvent dans les ports maritimes les plus importants que les espèces exotiques envahissantes sont introduites et s'établissent. Les enquêtes de référence biologiques portuaires sont utilisées pour élaborer une liste de référence des espèces - à la fois autochtones et non autochtones - qui sont présentes dans un port maritime. Des programmes de surveillance à long terme devraient être mis en place pour continuer à bâtir une base d'informations dans ce domaine et détecter les nouvelles invasions. Ces données peuvent être utilisées pour communiquer les risques aux ports maritimes d'autres pays, le cas échéant, et fournir un point de référence essentiel pour la gestion des espèces non-indigènes. Comme elles ciblent les parasites marins, les enquêtes de référence biologiques portuaires peuvent également contribuer à la sensibilisation concernant la question des invasions marines dans la région. Plus important encore, elles permettent que tous les cas connus d'introductions soient enregistrés, suivis et gérés.

22. **Ports à risque d'envahissement.** Certains ports de la Méditerranée sont plus à risque d'invasion biologique que d'autres car ils ce sont eux qui réceptionnent les plus grands volumes d'eau de ballast en provenance de ports situés en dehors de la mer Méditerranée. Ce sont les ports suivants: Arzew, Terminal de Sidi Kerir, Algerciras, Tripoli, Eleusis, Ceyhan, Port de Bouc, Baniyas, Brindisi, et Bizerte. On estime que 69% du volume d'eaux de ballast reçu par les ports de la Méditerranée concerne trois pays: l'Algérie, l'Egypte et la Libye, qui possèdent d'importants terminaux pétroliers, et où les pétroliers arrivent chargés en ballast afin de prendre livraison de pétrole. On notera que les côtes de ces trois pays forment la quasi-totalité de la côte sud de la Méditerranée. En outre, il convient de noter qu'une fois une espèce exotique envahissante est introduite dans un port situé en Méditerranée, il ya un risque d'introduction secondaire d'autres ports situés dans la région³⁵.

• **Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone considèrent les évaluations de risques aux niveaux national, sous-régional ou régional, comme un outil approprié pour guider les mesures de gestion des eaux de ballast et s'engagent à établir des études et des programmes de surveillance, qui comprennent des rapports et des mécanismes d'alerte.**

Priorité stratégique 5. Prendre des dispositions régionales volontaires en Méditerranée et s'assurer que les stratégies sous-régionales et nationales sont cohérentes avec celles-ci

23. Compte tenu de la nature transfrontière de la question des espèces exotiques envahissantes, il faut reconnaître qu'un pays ne peut s'attaquer efficacement à ce problème par ses propres moyens. Les Etats côtiers méditerranéens doivent donc convenir sur un plan régional d'un régime harmonisé de gestion des eaux de ballast, lequel doit prendre en compte les voies de circulation maritimes dans la région, l'origine et la distribution de l'eau de ballast dans les ports de la région, ainsi que les caractéristiques géographiques particulières de la région et les données scientifiques et océanographiques qui y sont associées.

24. Comme la convention BWM n'est pas encore en vigueur, des mesures volontaires sont nécessaires afin de répondre au problème posé par l'introduction d'espèces exotiques envahissantes dans la mer Méditerranée via les eaux de ballast des navires. En outre, des procédures harmonisées incorporées dans un système contrôle de conformité et d'application (CME) devraient être mises en œuvre par tous les pays de la région. Les approches sous-régionales au sein de la zone de la mer Méditerranée (par exemple la Sous-commission trilatérale sur la gestion des eaux de ballast en mer Adriatique) sont également encouragées et les accords sous-régionaux existants dans la région méditerranéenne devraient envisager

³⁵ Cette section est basée sur les résultats d'une étude sur les origines et volumes d'eaux de ballast en Méditerranée, conduite par Mr. Bouteville pour le REMPEC en 2008, en utilisant l'Etude sur les tendances du trafic Maritime en mer Méditerranée, Rapport Final, REMPEC (2008).

d'intégrer à leurs travaux les questions de gestion des eaux de ballast, en cohérence avec l'approche régionale adoptée. Les stratégies nationales établies par les États côtiers méditerranéens devraient prendre en compte la politique et les dispositions convenues au niveau régional et sous-régional sous et être compatibles avec celles-ci.

- **Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone collaborent pour adopter des dispositions régionales volontaires concernant la gestion des eaux de ballast dans la région méditerranéenne, en conformité avec les exigences et les normes fixées dans la Convention BWM.**

Priorité stratégique 6. Prendre en compte les stratégies et initiatives portant sur d'autres mers régionales

25. L'harmonisation des approches de gestion des eaux de ballast dans les différentes mers régionales est essentielle pour aider à atteindre les objectifs de la Convention BWM. La communication et l'alignement avec les régions voisines et les structures que celles-ci ont mis en place pour la gestion des eaux de ballast (à savoir le Plan d'action stratégique pour la mer Rouge et le golfe d'Aden PERSGA ; la Stratégie de la mer Noire) est nécessaire pour assurer la cohérence entre les régimes, et aussi pour promouvoir le partage d'informations entre ces régions marine interconnectées. Un dialogue doit également s'établir avec les Secrétariats d'autres mers régionales tels que la Commission OSPAR pour l'Atlantique Nord-est, qui a convenu en juin 2007 d'«Orientations générales sur l'application volontaire et intérimaire de la Règle D1 sur le renouvellement des eaux de ballast dans le Nord-est Atlantique», la Commission Helsinki (HELCOM) pour la mer Baltique, qui a élaboré une feuille de route pour une application harmonisée de la Convention BWM, et la zone de la mer ROPME qui a récemment adopté des mesures régionales en matière de gestion des eaux de ballast.

- **Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone s'engagent à améliorer et à maintenir la coopération avec les régions voisines de la mer Méditerranée et avec d'autres accords régionaux pertinents, afin de s'assurer que les mesures adoptées sont compatibles avec d'autres mesures régionales prises sur la gestion des eaux de ballast.**

Priorité stratégique 7. Revoir régulièrement la Stratégie et le Plan d'Action et évaluer l'état d'avancement de leur exécution

26. La Stratégie devrait faire l'objet d'un examen périodique afin de prendre en compte les questions émergentes, les résultats de la recherche et développement (R&D) et de l'expérience acquise au cours de son fonctionnement et de sa mise en œuvre.

27. Des rassemblements périodiques de représentants des mécanismes de coordination et Secrétariats régionaux devraient être organisés pour évaluer les progrès d'exécution des différentes stratégies et dispositions régionales mises en place et favoriser une approche harmonisée au niveau mondial.

- **Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone appellent à l'organisation de réunions régulières dans le but d'examiner et d'évaluer la pertinence de la Stratégie et l'efficacité globale des activités menées dans le cadre du Plan d'Action et à ce que le travail accompli dans les différentes mers régionales concernant la gestion des eaux de ballast soit mis à l'ordre du jour des réunions et forums réunissant les différents Secrétariats et accords régionaux.**

Priorité stratégique 8. Travailler à l'identification des ressources adéquates pour la mise en œuvre des activités de la Stratégie et du Plan d'Action

28. Diverses sources devraient être prises en compte pour l'identification et la sécurisation des ressources nécessaires à la mise en œuvre de la Stratégie et du Plan d'Action, y compris l'OMI, le REMPEC, et d'autres Centres d'activités régionales, les industries maritimes et portuaires régionales et internationales, et les donateurs bilatéraux et multilatéraux des programmes de coopération technique.

- **L'objectif à long terme des Parties contractantes à la Convention de Barcelone est d'assurer la viabilité et la continuité des activités par des sources de financement autonome dans la région.**

Plan d'Action pour la mise en œuvre de la Stratégie régionale pour la gestion des eaux de ballast des navires

Le présent Plan d'Action identifie huit mesures principales à prendre au niveau régional, sous-régional ou national en conformité avec les priorités stratégiques, et comprend un programme de travail/échancier pour son exécution (**Annexe I**).

Action 1. Ratifier la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast des navires et des sédiments (Convention BWM)

La ratification sans délai de la Convention BWM est nécessaire afin que, quand celle-ci entrera en vigueur, les normes de traitement pour les rejets des eaux de ballast deviennent applicables aux navires. Pour aider le processus au niveau national, des initiatives politiques nationales préparant le terrain et menant à la ratification devraient être prises.

Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone conviennent

- a) de former un groupe de travail stratégique qui conduira le processus national vers la ratification de la Convention BWM,
- b) de rédiger le projet d'instrument de ratification, pour adoption par les voies appropriées dans le cadre de leurs systèmes de gouvernement respectifs,
- c) d'élaborer une législation nationale y compris des amendes pour les contrevenants, qui donne effet à la Convention BWM une fois ratifiée, ainsi que la réglementation secondaires et les règlements techniques pour son application.

Action 2. Adopter un régime harmonisé pour le renouvellement des eaux de ballast dans la région méditerranéenne

Le régime harmonisé est basé sur les composants et les exigences pertinentes de la Convention BWM. Jusqu'à ce que la Convention entre en vigueur, le régime doit rester un instrument volontaire provisoire. Cela ne préjuge pas du droit de toute Partie contractante de déterminer des exigences particulières dans certains domaines relevant de leur juridiction, conformément au droit international.

Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone conviennent

- a) d'adopter le plus vite possible un régime harmonisé d'application volontaire pour le renouvellement des eaux de ballast dans la région méditerranéenne (**annexe II**),
- b) d'informer toutes les parties intéressées de l'adoption d'un régime harmonisé volontaire pour le renouvellement des eaux de ballast dans la région méditerranéenne par des avis aux armements et instructions aux inspecteurs.

Action 3 Mettre en place un système solide de contrôle de la conformité de l'application dans la région méditerranéenne

Parallèlement avec le développement et la mise en œuvre du régime régional de gestion harmonisé des eaux de ballast, un système de contrôle de la conformité et de l'application doit être mis au point pour assurer le respect des différentes mesures proposées au sein du régime. Ce système devrait intégrer:

1. l'obligation pour les navires de recueillir et d'enregistrer des informations sur leurs pratiques de gestion des eaux de ballast (à savoir chargement, gestion en route et rejet),
2. les moyens pour les navires de transmettre ces informations aux autorités compétentes de l'État du Port, et de recevoir des instructions de sa part en retour,
3. les dispositions pour l'examen / audit des registres officiels des navires ou d'autres documents officiels pour vérifier la conformité avec les exigences de l'État du port sur la gestion des eaux de ballast,

4. Le pouvoir par l'autorité compétente d'obtenir des échantillons des eaux de ballast et des sédiments et d'effectuer tous les tests nécessaires,
5. des dispositions juridiques concernant les mesures d'exécution à appliquer en cas de non-conformité avec les exigences requises, et des dispositions pour appliquer des sanctions en cas de violation,
6. les modalités de communication efficaces au niveau régional pour assurer un bon suivi des violations et l'échange d'expérience lors de l'application du système de contrôle de conformité au niveau national.

Le système de contrôle de la conformité et de l'application proposé pour la région figure en **Annexe III**.

Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone conviennent

- a) d'adapter leurs systèmes de contrôle par l'Etat du port et de contrôle de conformité pour intégrer des procédures de contrôle harmonisées,
- b) d'établir et de maintenir à jour un système de communication régional, éventuellement au sein d'un mécanisme d'échange d'information, afin de permettre l'échange d'expériences et le suivi des violations en utilisant des accords de contrôle existants tels que l'accord (MoU) de Paris et l'accord (MoU) méditerranéen sur le contrôle par l'Etat du port.

Action 4. Mettre en place un système d'enquêtes, de suivi biologique et d'évaluation des risques pour les ports de la Méditerranée

Le développement d'un système régional de surveillance biologique uniforme des ports de la Méditerranée est essentiel pour comprendre la nature de ce qui doit être géré, et les méthodes par lesquelles la gestion est mise en œuvre. Le processus de développement de ce système devrait être composé des éléments suivants:

- collecte de données (biologiques, physiques, chimiques) sur les milieux portuaires,
- examen des meilleures pratiques, de la littérature et des approches existantes, afin de s'entendre sur des approches / protocoles communs,
- identification des critères biologiques des données pour l'évaluation des risques proposés et des mesures de gestion (espèces non-indigènes, espèces exotiques envahissantes),
- identification des procédures de surveillance permanente à long terme (paramètres, fréquence),
- examen des systèmes de surveillance, s'ils existent, pour voir s'ils répondent à ces approches / protocoles communs,
- préparation de lignes directrices communes de mise en œuvre portant sur les enquêtes de référence biologique portuaires.

Dans certaines zones de la région méditerranéenne, les pays peuvent identifier des mécanismes sous-régionaux de collaboration sur les enquêtes, le suivi et l'évaluation des risques. Par exemple la Croatie, l'Italie la Slovénie et le Monténégro ont formé, dans le cadre de la Commission mixte pour la protection des eaux de la mer Adriatique et de ses zones côtières, la Sous-commission sur la gestion des eaux de ballast (BWMSC), laquelle se concentre sur la mer Adriatique, et à travers laquelle les informations sur les enquêtes biologiques portuaires et la gestion des espèces exotiques envahissantes sont partagées.

Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone conviennent

- a) de développer un standard régional pour l'échantillonnage biologique et le protocole de surveillance pour utilisation par les Parties contractantes, dans le cadre du renforcement des bases de données biologiques et environnementales nécessaires pour appuyer les objectifs de gestion des espèces exotiques envahissantes,
- b) de collaborer, en privilégiant lorsque possible les approches sous-régionales, dans la conduite d'enquêtes biologiques et d'activités de surveillance, afin de promouvoir et d'assurer le partage de la capacité technique, des ressources et des résultats,

- c)** de rechercher un appui institutionnel au niveau national pour la conduite d'enquêtes biologiques portuaires et de plans de surveillance, dans le cadre de leur stratégie nationale de gestion des eaux de ballast et des espèces exotiques envahissantes,
- d)** d'adapter et d'utiliser le système régional d'échange d'informations pour le partage des données relatives aux enquêtes portuaires biologiques en cours et le suivi des plans de surveillance biologique,
- e)** qu'une évaluation des risques au niveau régional devrait être conduite sur la base des informations mises à disposition au moyen d'enquêtes biologiques, ainsi que des mouvements d'expédition et des bases de données sur les rejets d'eaux de ballast.

Action 5. Renforcer l'expertise, faciliter le transfert des connaissances et le renforcement des capacités dans la région méditerranéenne

Compte tenu de l'absence de législation nationale et d'initiatives techniques liés à la gestion des eaux de ballast dans plusieurs États de la Méditerranée, un programme efficace de renforcement des capacités devrait être établi pour conduire des activités qui aideront à la mise en œuvre de la Stratégie et du Plan d'Action. Les activités de renforcement des capacités devraient couvrir les domaines suivants:

- identification des principales agences nationales compétentes et des parties prenantes sur les questions de gestion des eaux de ballast et formation de groupes de travail et comités interministériels,
- communication et activités de sensibilisation,
- surveillance, enquêtes de référence portuaires biologiques, suivi et évaluation de risques concernant les eaux de ballast,
- projets de recherche et de développement,
- rédaction de la législation visant les eaux de ballast et réglementations nationales;
- procédures concernant le système de contrôle de conformité et d'application,
- développement de stratégies nationales et de plans d'action sur la gestion des eaux de ballast,
- développement de mécanismes de financement autonome.

Les activités de formation devraient être organisées au niveau régional et sous-régional en tenant compte des similitudes entre les pays, telles que les zones géographiques concernées (par exemple Est et l'Ouest de la Méditerranée), la langue, l'état de ratifications, etc.) De plus, le cas échéant, ces activités de formation devraient être effectuées en utilisant l'approche « formation de formateurs » pour que les pays puissent reproduire ces activités de formation au niveau national.

Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone conviennent

- a)** d'étudier la possibilité d'inclure des programmes de formation et autres activités de renforcement des capacités dans le programme de travail ordinaire des Centres d'Activités Régionales pertinents du PAM,
- b)** de rechercher et d'obtenir le soutien, à titre individuel ou par l'intermédiaire du REMPEC, de la division de la coopération technique de l'OMI, ou d'autres organisations internationales, pour la conduite de formations ou autres actions de renforcement des capacités aux niveaux national, régional ou régional, à l'appui des activités du Plan d'Action,
- c)** de diffuser des protocoles et outils pour la normalisation des approches techniques qui peuvent servir pour la conduite d'activités nationales et régionales,
- d)** que les pays ayant une expertise spécifique sur la gestion des eaux de ballast et des activités qui y sont liées aident à l'organisation de sessions de formation régionale, sous-régionale et nationale,

- e) de reproduire ces formations au niveau national par la création d'un programme national de formation sur la gestion des eaux de ballast et des activités reliées.

Action 6. Renforcer la sensibilisation du public sur les questions concernant la gestion des eaux de ballast des navires et les espèces exotiques envahissantes

En vue d'alerter un public général et ciblé sur les risques associés à l'introduction d'espèces marines exotiques dans le milieu marin, et de cette façon contribuer aux efforts visant à prévenir et à contrôler l'introduction d'espèces exotiques envahissantes en mer Méditerranée, les Etats côtiers et l'industrie maritime doivent s'impliquer dans les tentatives d'augmentation des connaissances et la sensibilisation sur le sujet. Des documents de sensibilisation générale ou ciblée selon le public concerné doivent être utilisés s'ils existent, ou développés et mis à disposition des pays de la région, de préférence dans la langue de ces pays. Du matériel de sensibilisation développé dans le cadre du programme Globallast de l'OMI est déjà disponible et peut être téléchargé à partir de son site Internet³⁶, y compris brochures, affiches et autres documents et outils pédagogiques. Lorsque cela est possible, des partenariats seront forgés entre les pays, et avec les ONG et autres groupes d'intérêt public pour aider dans les campagnes de sensibilisation ciblées du public.

Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone conviennent

- a) d'utiliser le matériel de sensibilisation du public du programme GloBallast de l'OMI et de le traduire dans la langue de leurs pays respectifs pour diffusion au niveau national,
- b) de conduire des séminaires et ateliers nationaux de sensibilisation visant les différents acteurs impliqués,
- c) de développer des études de cas locales qui peuvent être utilisées efficacement pour la sensibilisation et pour mobiliser des appuis dans la région méditerranéenne et ses sous-régions.

Action 7. Mettre sur pied un mécanisme méditerranéen d'échange d'informations accessible sur Internet

Un réseau d'échange d'informations régional est nécessaire en Méditerranée afin de faciliter l'échange d'informations relatives aux questions sur la gestion des eaux de ballast entre les Parties contractantes. Ce réseau facilitera les communications avec et entre les pays, et pourra faire office de mécanisme informatif pour les données et informations sur la gestion des eaux de ballast des informations connexes dans la région.

Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone conviennent

- a) d'établir un système d'information régional accessible sur Internet et dont la structure sera fondée sur la structure décrite dans l'**annexe IV**,
- b) d'explorer les options possibles et les fonctionnalités du système et de décider de l'organisme ou du pays qui coordonnera le développement du site Internet,
- c) de mettre sur pied un Comité de pilotage pour ce projet,
- d) d'explorer les options possibles et de décider de l'éventuel organisme qui sera responsable d'héberger et de maintenir le système d'information régional.

Action 8. Incorporer l'évaluation du Plan d'Action dans le système et les procédures de rapport de la Convention de Barcelone

Le Plan d'Action fait l'objet d'un examen périodique pour tenir compte des développements sur la gestion des eaux de ballast au niveau régional ou mondial et est mis à jour ou ajusté en

³⁶ <http://globallast.imo.org/index.asp?page=AwarenessMaterials.htm&menu=true>

conséquence. L'exécution du Plan d'Action devrait se faire sous la coordination du REMPEC, dans la continuité des efforts que le Centre déploie pour renforcer l'expertise dans la région sur la question de la gestion des eaux de ballast. En outre, les mesures prises au niveau national devraient être évaluées périodiquement dans le cadre de la Convention de Barcelone pour déterminer leur efficacité, et le Plan d'Action

Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone conviennent

a) de donner mandat au REMPEC de coordonner et d'aider à la mise en œuvre du Plan d'Action dans la région, en collaboration, en tant que de besoin, avec le Centre d'Activités régional pour les Aires Spécialement Protégées (CAR/ASP),

b) que le REMPEC fasse rapport aux réunions de ses points focaux, qui a lieu tous les deux ans, de l'état de mise en œuvre du Plan d'Action pour transmission aux réunions ordinaires des Parties contractantes à la Convention de Barcelone,

c) de fournir au REMPEC les informations nécessaires dans le but d'examiner et d'évaluer la pertinence et l'efficacité générale des activités menées dans le cadre du Plan d'Action.

Annexe 1

Stratégie méditerranéenne et Plan d'Action pour la gestion des eaux de ballast des navires

Programme de travail et échéancier d'exécution

Actions	Activités	Année				
		2011	2012	2013	2014	2015
1. Ratifier la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast des navires et des sédiments (Convention BWM).	a) Former un groupe de travail stratégique qui conduira le processus national vers la ratification de la convention BWM.	✓	✓			
	b) Rédiger le projet de l'instrument de ratification, pour adoption par les voies appropriées dans le cadre du système de gouvernement des Parties.	✓	✓			
	c) Elaborer une législation nationale, y compris des amendes pour les contrevenants, qui donne effet à la Convention BWM une fois ratifiée, ainsi que la réglementation secondaires et les règlements techniques pour son application.	✓	✓	✓	✓	✓
2. Adopter un régime harmonisé pour la gestion des eaux de ballast dans la région méditerranéenne.	a) Adopter un régime harmonisé volontaires pour la gestion des eaux de ballast dans la région méditerranéenne.	✓				
	b) Informer toutes les parties intéressées de l'adoption d'un régime harmonisé volontaire pour la gestion des eaux de ballast dans la région méditerranéenne.	✓				

Actions	Activités	Année				
		2011	2012	2013	2014	2015
3. Mettre en place un système solide de contrôle de conformité et d'application dans la région méditerranéenne.	a) Adapter les systèmes de contrôle par l'Etat du port et contrôle de conformité pour intégrer des procédures de contrôle harmonisées.	✓	✓	✓		
	b) Établir et maintenir à jour un système de communication régional, éventuellement au sein d'un mécanisme d'échange d'information, afin de permettre l'échange d'expériences et le suivi des violations en utilisant des accords de contrôle existants tels que l'accord (MoU) de Paris et l'accord (MoU) méditerranéen sur le contrôle par l'État du port.		✓	✓	✓	✓
4. Mettre en place un système d'enquêtes, de suivi biologique et d'évaluation des risques pour les ports de la Méditerranée.	a) Développer un standard régional pour l'échantillonnage biologique et le protocole de surveillance aux fins d'utilisation par les Parties contractantes dans le cadre du renforcement des bases de données biologiques et environnementales, qui sont nécessaires pour appuyer les objectifs de gestion des espèces exotiques envahissantes.		✓	✓		
	b) Collaborer, en privilégiant lorsque possible les approches sous-régionales, dans la conduite d'enquêtes biologiques et d'activités de surveillance, afin de promouvoir et d'assurer le partage de la capacité technique, des ressources et des résultats.	✓	✓	✓	✓	✓
	c) Rechercher un appui institutionnel au niveau national pour la conduite d'enquêtes biologiques portuaires et de plans de surveillance, dans le cadre de la Stratégie nationale de gestion des eaux de ballast et des espèces exotiques envahissantes.	✓	✓	✓	✓	✓
	d) Adapter et utiliser le système régional d'échange d'informations pour le partage des données relatives aux enquêtes portuaires biologiques en cours et le suivi des plans de surveillance biologique.		✓	✓	✓	✓
	e) Conduire une évaluation des risques au niveau régional sur la base des informations mises à disposition au moyen d'enquêtes biologiques, ainsi que des mouvements d'expédition et des bases de données sur les rejets d'eaux de ballast.		✓	✓		

Actions	Activités	Année				
		2011	2012	2013	2014	2015
<p>5. Renforcer l'expertise, faciliter le transfert des connaissances et le renforcement des capacités dans la région méditerranéenne.</p>	<p>a) Étudier la possibilité d'inclure des programmes de formation et autres activités de renforcement des capacités dans le programme de travail ordinaire des centres d'activité régionaux pertinents du PAM.</p>	✓	✓			
	<p>b) Rechercher et s'assurer du soutien, à titre individuel ou par l'intermédiaire du REMPEC, de la division de la coopération technique de l'OMI, pour la conduite de formations ou autres actions de renforcement des capacités aux niveaux national, régional ou régional, à l'appui des activités de la Stratégie et Plan d'action.</p>	✓	✓	✓	✓	✓
	<p>c) Diffuser des protocoles et outils pour la normalisation des approches techniques qui peuvent servir pour la conduite d'activités nationales et régionales.</p>	✓	✓	✓	✓	✓
	<p>d) Les pays ayant une expertise spécifique sur la gestion des eaux de ballast et des activités qui y sont liées aident à l'organisation de sessions de formation régionale et sous-régionale et nationale.</p>	✓	✓	✓	✓	✓
	<p>e) Reproduire ces formations au niveau national par la création d'un programme national de formation sur la gestion des eaux de ballast et des activités reliées.</p>		✓	✓	✓	✓
<p>6. Renforcer la sensibilisation du public sur les questions concernant la gestion des eaux de ballast des navires et les espèces exotiques envahissantes.</p> <p>i.</p>	<p>a) Utiliser le matériel de sensibilisation du public du programme GloBallast de l'OMI et de les traduire dans la langue de leurs pays respectifs pour diffusion au niveau national.</p>	✓	✓	✓	✓	✓
	<p>b) Conduire des séminaires et ateliers nationaux de sensibilisation sur la question visant les différents acteurs impliqués.</p>	✓	✓	✓	✓	✓
	<p>c) Développer des études de cas locales qui peuvent être utilisées efficacement pour la sensibilisation et pour mobiliser des appuis dans la région méditerranéenne et ses sous-régions.</p>	✓	✓	✓	✓	✓

Actions	Activités	Année				
		2011	2012	2013	2014	2015
<p>7. Mettre sur pied un mécanisme méditerranéen d'échange d'informations accessible sur Internet.</p>	<p>a) Explorer les options possibles et les fonctionnalités du système et décider de l'entité qui coordonnera le développement du site Internet.</p> <p>b) Mettre sur pied un Comité de pilotage du projet.</p> <p>c) Explorer les options possibles et décider de l'entité qui l'hébergera le site Internet et qui en assurera la maintenance.</p> <p>d) Disposer d'un système d'échange d'informations opérationnel.</p>	✓	✓			
<p>8. Incorporer l'évaluation du Plan d'Action dans le système et les procédures de rapport de la Convention de Barcelone.</p> <p>ii.</p>	<p>a) Donner mandat au REMPEC de coordonner et d'aider à la mise en œuvre du Plan d'Action dans la région, en collaboration, en tant que de besoin, avec le Centre d'Activités régional pour les aires spécialement protégées (CAR/ASP).</p> <p>b) Le REMPEC fait rapport aux réunions des correspondants, qui a lieu tous les deux ans, de l'état de mise en œuvre du Plan d'Action pour transmission aux réunions ordinaires des Parties contractantes à la Convention de Barcelone.</p> <p>c) Fournir au REMPEC les informations nécessaires dans le but d'examiner et d'évaluer la pertinence et l'efficacité générale des activités menées dans le cadre du Plan d'Action.</p>	✓				
		✓	✓	✓	✓	✓

Annexe 2

Dispositions harmonisées appliquées sur une base volontaire pour le renouvellement des eaux de ballast en mer Méditerranée

Introduction

Le présent régime volontaire transitoire harmonisé est présentée aux termes de l'alinéa 2 de l'Article 13 de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (Convention internationale pour la gestion des eaux de ballast) qui dispose que « *les Parties ayant un intérêt commun à protéger l'environnement, la santé humaine, les biens et les ressources d'une région géographique donnée et, en particulier, les Parties riveraines de mers fermées ou semi-fermées, s'efforcent (...) de renforcer la coopération régionale, notamment en concluant des accords régionaux compatibles avec la présente Convention* ». Le dispositif proposé tient également compte d'autres politiques régionales sur le renouvellement des eaux de ballast des navires.

Le régime entre dans le cadre d'une stratégie régionale de gestion des eaux de ballast des navires, élaborée dans le cadre du Plan d'Action pour la Méditerranée, avec le soutien technique du Projet de partenariat GloBallast³⁷. Le régime est basé sur les règles de la Convention internationale pour la gestion des eaux de ballast et s'applique à titre de régime transitoire et volontaire. Ainsi, les navires entrant en Méditerranée sont appelés à appliquer ces lignes directrices sur une base volontaire à partir de [XXXXXXX].

Ce régime cessera de s'appliquer dès qu'un navire aura satisfait la norme de performance pour l'eau de ballast prévue à la Règle D-2 de la Convention ou lorsque la Convention entrera en vigueur et que le navire doit appliquer la Règle D-2 suivant les dates indiquées à la Règle B-3 de la même Convention.

Définitions

Convention : la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (ci-après « Convention internationale pour la gestion des eaux de ballast »);

Mer Méditerranée (zone de la): la mer Méditerranée proprement dite, avec les golfes et les mers qu'elle comprend, limitée du côté de la Mer Noire par le parallèle 41° N, et limitée à l'ouest, dans le Déroit de Gibraltar, par le méridien 005°36' W;

Mer Noire (zone de la): la Mer Noire proprement dite ainsi que la mer d'Azov, limitée du côté de la Méditerranée par le parallèle 41°;

Mer Rouge (zone de la): la Mer Rouge proprement dite ainsi que les golfes de Suez et d'Aqaba, limitée au sud par la loxodromie reliant Ras Siyan (12°28'.5 N, 043°19'.6 E) et Husn Murad (12°40'.4 N, 043°30'.2 E).

1. Les navires entrant dans les eaux de la Méditerranée, à partir de l'océan atlantique (Déroit de Gibraltar) ou de l'océan indien à travers la Mer Rouge (Canal de Suez) ou qui quittent la Méditerranée en direction de l'océan atlantique (Déroit de Gibraltar) ou de l'océan indien passant par la Mer Rouge (Canal de Suez), doivent:

- (a) procéder au renouvellement de leurs eaux de ballast avant d'entrer en Méditerranée, ou après avoir quitté celle-ci, selon le cas, conformément à la procédure prévue à la Règle D-1 de la Convention internationale pour la gestion des eaux de ballast, et à au moins

³⁷ Projet FEM/ PNUD / OMI "Construire un partenariat pour aider les pays en développement à réduire le transfert des organismes aquatiques nocifs dans l'eau de ballast des navires » (Partenariat GloBallast)".

200 miles nautiques de la terre la plus proche et dans des eaux d'une profondeur d'au moins 200 mètres³⁸;

- (b) si cela n'est pas possible, parce que cela impliquerait que le navire s'écarte de sa route ou qu'il retarde son voyage ou pour des raisons de sécurité, le renouvellement des eaux de ballast doit se faire avant d'entrer en Méditerranée ou après l'avoir quittée, selon le cas, conformément à la procédure prévue à la Règle D-1 de la Convention internationale pour la gestion des eaux de ballast ; le renouvellement doit se faire le plus loin possible de la terre ferme et, dans tous les cas, dans des eaux situées à au moins 50 miles nautiques de la terre la plus proche et à une profondeur minimum de 200 mètres³⁹.

2. Les navires doivent, lorsqu'ils naviguent entre:

- iii. des ports situés en Méditerranée, ou
 - iv. un port situé en Mer Noire et un autre en Mer Rouge, ou
 - v. un port situé en Mer Noire et un autre en Mer Méditerranée, ou
 - vi. un port situé en Mer Rouge et un autre en Mer Méditerranée
- (a) procéder au renouvellement de leurs eaux de ballast dans un lieu aussi éloigné de la terre ferme que possible et, dans tous les cas, dans des eaux se trouvant à au moins 50 miles nautiques de la terre la plus proche, à une profondeur d'au moins 200 mètres. Les zones, dont l'une ne se prête pas au renouvellement des eaux de ballast en raison de sa taille, qui satisfont ces conditions en Mer Méditerranée sont identifiées sur la carte reproduite en **Appendice**;
- (b) si cela n'est pas possible, parce que cela impliquerait que le navire s'écarte de sa route ou qu'il retarde son voyage, ou pour des raisons de sécurité, le navire doit échanger ses eaux de ballast dans les zones que les autorités de l'Etat du port auront désignés à cette fin⁴⁰,

et si l'Etat du port décide de désigner une zone pour le renouvellement des eaux de ballast:

- (c) ces zones doivent faire l'objet d'une évaluation conformément aux *Lignes directrices sur la désignation des lieux d'échange des eaux de ballast des navires* de l'Organisation maritime internationale⁴¹, et en consultation avec les Etats adjacents et tout autre Etat intéressé.

3. Les sédiments récupérés durant le nettoyage ou les réparations des citernes de ballast doivent être délivrés dans des installations de réception des sédiments dans les ports et terminaux, conformément à l'article 5 de la Convention internationale pour la gestion des eaux de ballast, ou à une distance d'au moins 200 miles de la côte la plus proche lorsque le navire navigue en mer Méditerranée.

4. Des dérogations aux règles sur la gestion des eaux de ballast par les navires peuvent être accordées à un navire effectuant une ou plusieurs traversées entre des ports ou des lieux spécifiques ou s'il dessert exclusivement des ports ou des lieux spécifiques en Méditerranée. Ces dérogations sont accordées conformément à la Règle A-4 1 de la Convention internationale pour la gestion des eaux de ballast et aux *Lignes directrices sur la désignation des lieux d'échange des eaux de ballast des navires* de l'Organisation maritime internationale⁴².

5. Aux termes de la Règle B-4, de la Convention internationale pour la gestion des eaux de ballast, si une opération de renouvellement des eaux de ballast est de nature à menacer la sécurité

³⁸ Coordonnées géographiques fixées à la Règle B-4.1.1 de la Convention internationale pour la gestion des eaux de ballast.

³⁹ Coordonnées géographiques fixées à la Règle B-4.1.2 de la Convention internationale pour la gestion des eaux de ballast.

⁴⁰ Règle B-4.2 de la Convention internationale pour la gestion des eaux de ballast.

⁴¹ Lignes directrices sur la désignation des lieux d'échange des eaux de ballast des navires (G14), adoptées le 13 octobre 2006. Résolution MEPC.151(55).

⁴² Lignes directrices pour l'évaluation des risques, voir la Règle A-4 de la Convention internationale pour la gestion des eaux de ballast(G7), adoptée le 13 juillet 2007. Résolution MEPC.162(56).

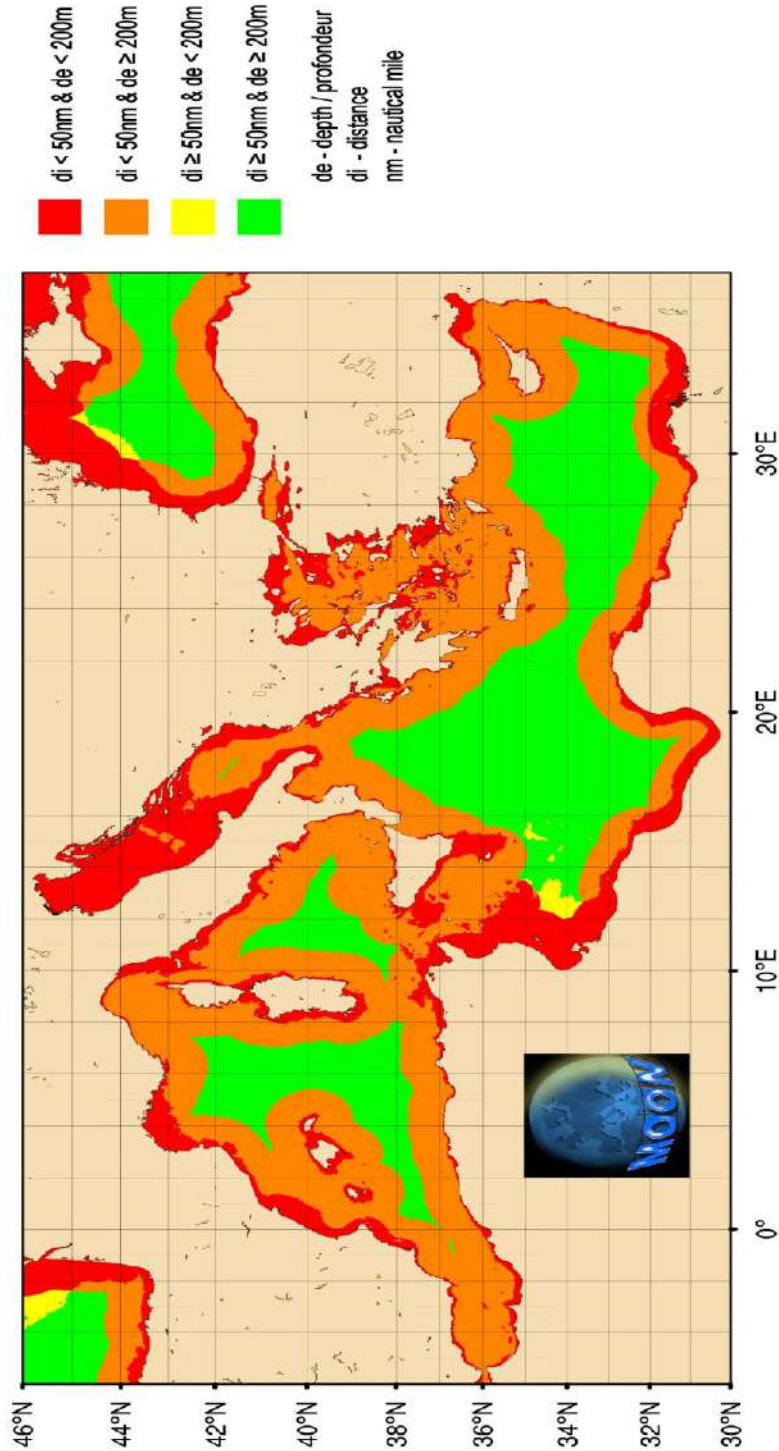
ou la stabilité d'un navire, l'opération ne doit pas être effectuée. Ces raisons doivent être consignées dans le registre des eaux de ballast et un rapport doit être remis aux autorités portuaires compétentes du port de destination.

6. Tout navire entrant un port de la Méditerranée doit avoir à son bord un Plan de gestion des eaux de ballast conforme aux *Lignes directrices sur la gestion des eaux de ballast et l'élaboration de plans de gestion des eaux de ballast*, élaborées par l'Organisation maritime internationale⁴³. Le navire doit également tenir un registre de toutes les opérations de renouvellement des eaux de ballast effectuées.

⁴³ Lignes directrices sur la gestion des eaux de ballast et l'élaboration de plans de gestion des eaux de ballast (G4), adoptées le 22 juillet 2005. Résolution MEPC.127(53).

Appendice

Zones en mer Méditerranée qui satisfont aux conditions prévues à la Règle B-4.1.2 de la Convention internationale sur la gestion des eaux de ballast
(50 miles nautiques au moins de la terre la plus proche et profondeur d'au moins 200 mètres)



Annexe 3

Procédures harmonisées pour un système de contrôle de la conformité et de l'application

Introduction

1. L'invasion d'espèces exotiques envahissantes dans de nouveaux environnements marins par les eaux de ballast et par les sédiments des navires représente l'une des plus grandes menaces pour les écosystèmes de la mer et du littoral. On estime que 3 à 5 milliards de tonnes d'eau de ballast sont transportées chaque année par les navires dans le monde entier. Bien que les eaux de ballast soient d'une grande importance pour l'exploitation d'un navire, elles constituent, en même temps, une grande menace sur l'environnement du fait que plus de 7000 sortes de microbes, de plantes et d'animaux différents sont transférés dans le monde entier chaque année par cette voie. L'invasion de ces organismes dans un nouvel écosystème marin peut perturber son équilibre et affecter les activités économiques, principalement dans les secteurs de la pêche et du tourisme, et peut causer des maladies ou même des décès chez l'Homme.

2. Les États devraient traiter comme une question de haute priorité la mise en place d'un système de contrôle de la conformité et de l'application, qui soit d'une part en conformité avec les Directives du contrôle par l'État du port développées par l'OMI⁴⁴ et d'autre part qui comprenne des programmes de recherche et des mesures de surveillance constante. Ces programmes et mesures permettront de réunir les connaissances suffisantes sur l'introduction de nouveaux organismes en termes de types, de ports d'origine et d'effets possibles sur l'environnement marin local, ce qui facilitera le processus d'évaluation des risques et permettra d'affiner les exigences du système de surveillance. Ces informations sont également particulièrement importantes lorsque des mesures provisoires sont envisagées afin d'atténuer le risque de nouvelles invasions.

3. Une communication efficace devrait être établie au niveau régional pour assurer un bon suivi des cas de violation et l'échange d'expériences au cours de l'application du contrôle de conformité.

A. Objectifs d'un système de contrôle de la conformité et de l'application concernant les eaux de ballast :

4. Un système de contrôle de la conformité et de l'application est la composante essentielle d'un régime général de gestion des eaux de ballast, ou d'un cadre stratégique national visant à évaluer si oui ou non un navire s'est conformé aux exigences de la Convention de l'OMI et de l'État du port, et, si nécessaire, faire respecter ces exigences. Il existe divers mécanismes qu'une autorité compétente peut utiliser pour s'assurer que les règles et les exigences sont respectées. Il peut s'agir d'échantillonnages ou d'essais, de vérifications documentaires, de l'observation d'anomalies ou toute autre action ou d'une combinaison de ces actions et peut varier d'un pays ou une région à l'autre. Le système de contrôle de la conformité et de l'application va également évoluer lorsque la convention BWM sera ratifiée.

5. Un système de contrôle de la conformité et de l'application concernant les eaux de ballast des navires a pour buts :

- 1) d'évaluer la conformité du navire aux prescriptions de la convention sur la gestion des eaux de ballast,
- 2) de recueillir des données concernant le navire (comme le port d'origine de l'eau de ballast, le système de traitement des eaux de ballast, le volume d'eau non traitée devant être relâchée, où et quand la relâche de l'eau est susceptible d'avoir lieu) de sorte que l'État du port peut, en attendant l'entrée en vigueur de la Convention BWM:
 - identifier le risque d'introduction d'organismes aquatiques nuisibles dans une zone par les citernes du navire,

⁴⁴ Ces Directives devraient être finalisées par l'OMI en 2012.

- entreprendre des évaluations des risques posés par les eaux de ballast comme vecteur de circulation des espèces non-indigènes,
- identifier le phytoplancton toxique ou autres organismes dangereux pour la santé publique (par exemple, toxines dans les fruits de mer) qui pourraient éventuellement être importés dans la zone par le biais des eaux de ballast, et faire l'analyse de leurs effets potentiels (écologiques et socio-économiques).

6. La collecte de ces données après l'entrée en vigueur de la convention contribuera également à la formation et au développement d'exemptions et de mesures supplémentaires.

7. En outre, afin d'entreprendre des évaluations des risques et de décider des mesures de gestion applicables, le système de contrôle de la conformité et de l'application continue doit être étayée par des recherches sur:

- la répartition des organismes aquatiques nuisibles (indigènes, non-indigènes cryptogénique) dans un port ou une zone maritime.
- la collecte de données sur les espèces du port d'origine des eaux de ballast qui sont rejetées dans les ports.

B. Composantes d'un système de surveillance de la conformité et d'application concernant les eaux de ballast.

Mesures émanant des autorités nationales compétentes:

8. Les autorités compétentes de l'État du port peuvent procéder à l'échantillonnage ou exiger des échantillons des eaux de ballast et des sédiments dans le cadre du contrôle de l'application de la Convention BWM par l'État du port, une fois que celle-ci est entrée en vigueur. Il convient de noter que des recommandations sur le contrôle du port d'État à la Convention BWM sont en cours d'élaboration à l'heure actuelle à l'OMI. Le contrôle par l'État du port est susceptible de prendre la forme d'un premier contrôle portant sur la documentation, la certification de l'équipement et l'état de cet équipement. Cela sera conforté par une analyse indicative ou un échantillonnage complet uniquement si l'État du port soupçonne qu'il y a un problème mais ne trouve pas d'indications claires lors de l'inspection que le navire ne se conforme pas à la Convention BWM. En outre, l'État du port peut vouloir cibler le navire en raison de problèmes antérieurs ou de rapports en provenance de pays tiers. Des travaux sont en cours à l'OMI sur la question de savoir quand et comment l'analyse indicative ou un échantillonnage complet doivent être entrepris.

9. En outre les autorités nationales compétentes peuvent exiger ou demander aux navires de fournir des informations sur le renouvellement des eaux ou des échantillons en vue de recueillir des données qui serviront aux recherches menées pour atténuer les risques. Cela peut se faire par un formulaire de déclaration des eaux de ballast qui peut être utilisé pour vérifier que le navire a appliqué les exigences de gestion provisoires établies par l'État du port. Toutefois, la collecte de ces informations ou l'accès au navire pour prendre des échantillons ne peuvent être rendues obligatoires s'ils ne sont pas inscrits dans les réglementations locales ou nationales. Il convient de noter qu'il n'y a pas obligation de faire un rapport dans la Convention de l'OMI sur la gestion des eaux de ballast.

Analyse des échantillons des eaux de ballast afin de vérifier que la norme D-1 est respectée

10. Des tests de salinité relativement simples et rapides ou d'autres indicateurs (par exemple la matière organique colorée dissoute (CDOM)), peuvent montrer si le renouvellement a été effectué (Règle D1) et si l'eau de ballast a réellement été chargée dans la zone indiquée par le navire.

11. Toutefois, ceci n'est qu'un indicateur et ne doit pas être invoqué comme seule base pour appliquer des mesures coercitives, car le renouvellement des eaux de ballast dans des zones précises ne peut se faire que dans des conditions respectant la sécurité et la stabilité du navire et doit tenir compte de l'impératif du temps nécessaire au renouvellement en fonction des exigences de la règle D1 de la Convention (des navires peuvent ne pas être en mesure de terminer le renouvellement au cours de voyages très courts). Dans ce cas, le navire ne devrait pas être pénalisé pour ne pas avoir renouvelé ses eaux de ballast conformément aux critères de la Convention.

Analyse des échantillons d'eau de ballast afin de vérifier que la norme D-2 est respectée

12. Dans le cas où l'autorité de l'État du port veut vérifier que le navire est en conformité avec la norme D-2 de la Convention BWM, un échantillonnage détaillé et des essais de conformité avec la norme D-2 doivent être effectués. Des Directives sur l'échantillonnage ont été élaborées sous l'égide de l'OMI, à savoir les «Directives pour l'échantillonnage des eaux de ballast (G2) », et des précisions complémentaires sont en cours d'élaboration par la même organisation à l'heure actuelle sur l'analyse indicative (méthode rapide d'analyse des eaux de ballast), qui permettrait d'accélérer le processus d'échantillonnage et d'analyse.

13. Dans le cas où le contrôle par l'État du port estime que l'échantillonnage des eaux de ballast et des sédiments et leur analyse sont nécessaires, cela devrait se faire par des experts tels que des scientifiques et des techniciens spécialisés, qui ont reçu la formation appropriée nécessaire pour le travail à bord des navires. Par conséquent, la conclusion d'accords avec un institut technique accrédité, une université ou un laboratoire accrédité pour effectuer ce type d'analyse peut être nécessaire. En outre, l'aspect le plus critique de cette analyse est le nombre d'organismes et leur viabilité ; cependant, il est important de souligner que cet échantillonnage et l'analyse des organismes présents dans les eaux de ballast peuvent être difficiles à réaliser sans retarder un navire, en particulier dans les ports isolés.

14. Au cours de l'échantillonnage, l'analyse des paramètres suivant doivent être pris en compte :

1. les bactéries et autres agents pathogènes du critère de la règle D-2,
2. le nombre d'organismes > 50 microns, et la vérification de la viabilité des espèces,
3. le nombre d'organismes <50 et > 10 microns, et la vérification de la viabilité des espèces.

15. L'échantillonnage et l'analyse de l'eau de ballast des navires doivent suivre des méthodes normalisées officielles, dont certaines sont encore en développement. Ceci est important pour assurer la qualité des résultats au niveau mondial et pour fournir un appui à toute mesure de coercition.

Sédiments et nettoyage ou réparation des citernes à ballast des navires

16. Conformément à l'Article 5 de la Convention BWM, les Parties devraient désigner les ports et les terminaux où le nettoyage ou la réparation des citernes à ballast peut se faire, de sorte que des installations adéquates soient disponibles lors de l'entrée en vigueur de la Convention pour recevoir les sédiments des navires faisant escale dans ces ports et terminaux, en tenant compte des directives en cours d'élaboration par l'OMI. Les pays de la région sont invités à fournir des informations sur la disponibilité des installations de réception portuaires pour les sédiments, afin de permettre que le nettoyage ou la réparation de citernes de ballast puisse se faire dans les ports de la Méditerranée.

Autres recherches

17. Afin de contribuer à l'évaluation des risques pour le développement de mesures provisoires, de mesures supplémentaires ou d'exemptions, des informations devraient être recueillies sur les propriétés biologiques et physico-chimiques de l'eau et des sédiments dans les ports (port de départ et port d'arrivée). Dans le cas où cela n'est pas possible dans une zone, l'ensemble des informations publiées disponibles devrait être étudié. En outre, cette surveillance doit être reliée à un système d'alerte afin qu'un navire chargeant ses eaux de ballast dans des zones sujettes à problème puisse se voir appliquer des méthodes de gestion d'urgence des eaux de ballast des navires, en fonction de la nature du risque qui a été identifié.

18. Toute observation de nouvelles espèces exotiques envahissantes devrait être partagée avec les États du port au sein de la région et ajoutée aux bases de données mondiales sur l'invasion d'espèces exotiques envahissantes. Cela aidera également l'industrie internationale du transport maritime et les autorités portuaires à se tenir informés de toute augmentation d'espèces exotiques envahissantes dans certaines zones et à permettre aux autorités de la région de fournir aux navires des informations supplémentaires sur la gestion des eaux de ballast.

C. Mesures d'application et types de violation possibles.

19. Des mesures doivent être appliquées au cas où il est établi qu'un navire est non-conforme, c'est-à-dire que le navire n'est pas en situation de conformité aux exigences de la Convention BWM et/ou aux exigences de l'État du port, telles que les mesures d'urgence de gestion des eaux de ballast, les zones de renouvellement des eaux de ballast ou d'autres mesures supplémentaires (étant entendu que ces exigences ont été communiquées par l'État du port au navire avant son arrivée).

20. Dans le cas où les échantillons ne sont pas conformes aux normes des règles D1 ou D2 de la Convention BWM au cours du contrôle de l'État du port, soit pour «des raisons sérieuses» identifiées dans le contrôle l'État du port, ou à travers l'analyse de l'échantillonnage indicative ou complète, il peut être demandé au navire d'arrêter le rejet des eaux de ballast dans un port. Si tel est le cas, le navire devrait résoudre le problème avant de continuer à rejeter son eau de ballast. En outre, les autorités du port devrait éviter les retards injustifiés causés aux navires pendant la prise d'échantillons. Les mesures prises à l'encontre des navires non conformes à la Convention BWM devraient prendre la forme de sanctions inscrites dans le droit national et être proportionnelles à la gravité de l'infraction.

21. Les situations de non-conformité peuvent être divisées en deux types:

1. le non-respect entraînant des risques potentiels, qui peut consister en:

- une situation hors du contrôle du navire, par exemple lorsque les conditions météorologiques ont empêché un navire de gérer ses eaux de ballast tel que requis par l'État du port, ou
- le non-respect délibéré des exigences de l'État du port.

2. le non-respect qui n'entraîne pas de risques potentiels, tel que:

- la tenue de registres incomplets par un navire avec un solide dossier de conformité.

22. Chaque situation de non-conformité doit être traitée individuellement et tous les facteurs pris en compte avant que toute mesure d'exécution ne soit prise. Les pénalités et les sanctions pourraient être appliquées en fonction de la situation, allant du cas où aucune sanction n'est appliquée, lorsqu'on est en présence de situations qui échappent au contrôle du navire, à des sanctions très élevées en cas de non-respect délibéré, dans les situations où les rejets d'eau de ballast non traitée et non renouvelée se sont faits de façon délibérée, en toute connaissance des exigences de l'Etat du Port.

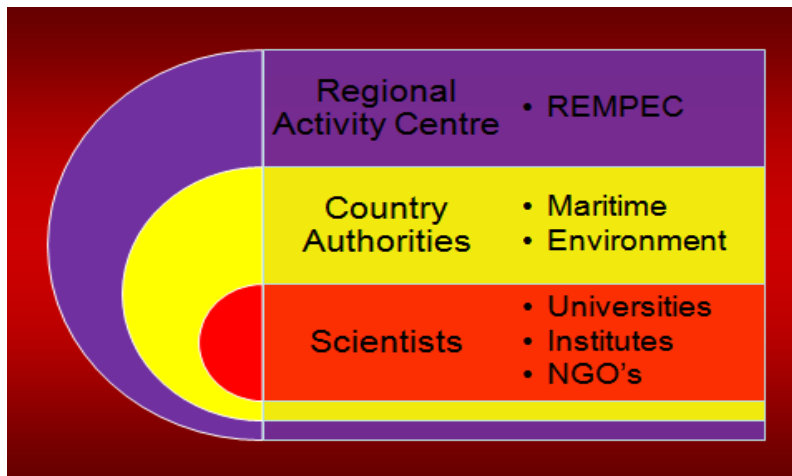
23. Il est recommandé que le régime de sanctions mis en place pour sanctionner les infractions à la Convention soit aligné sur tout autre système de sanction existant appliqué dans le cadre d'autres violations concernant la convention MARPOL.

Annexe 4

Système d'échange d'informations disponible sur Internet

SYSTEME D'ECHANGE D'INFORMATIONS

Un mécanisme approprié d'échange d'informations est un système basé sur Internet qui couvre tout type d'informations qui seront collectées sur la base de contributions des Parties Contractantes à la Convention de Barcelone (ci-après nommées les « Parties »). La source de données pour le système sera constituée par trois sources.

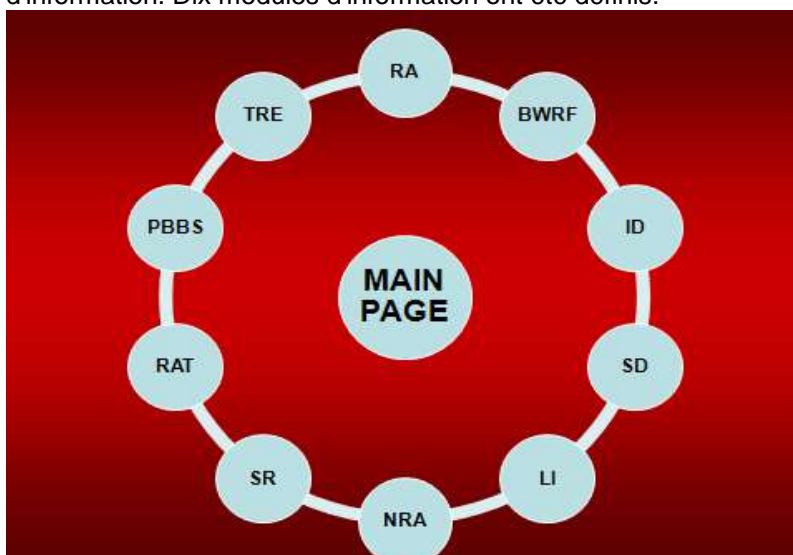


Les instituts scientifiques des Parties produiront les informations pertinentes. Ces informations seront coordonnées et évaluées par les autorités gouvernementales des Parties. Le Centre d'Activités Régionales est un organisme collecteur qui fait aussi une analyse des lacunes et joue le rôle de coordonnateur en vue de compléter les informations.

ARCHITECTURE DU SYSTEME

Le système sera utilisé via internet. Chaque Partie pourra entrer dans le système à l'aide d'un unique nom d'utilisateur et d'un mot de passe.

Il contiendra une page d'accueil par laquelle il sera possible d'accéder aux pages modules d'information. Dix modules d'information ont été définis.



Ces dix modules sont les suivants :

1. Evaluation des risques
 - a. L'évaluation des risques des ports des Parties Contractantes à la Convention de Barcelone
 - b. Méthodologies d'évaluation des risques, des lignes directrices
 - c. Résultats des études d'évaluation des risques effectuée par des pays d'autres régions et organisations régionales et intergouvernementales
 - d. Espèces exotiques envahissantes cibles
2. Formulaire sur l'eau de ballast
 - a. Les eaux de ballast système de formulaire de déclaration
 - b. Les résultats statistiques des rejets d'eaux de ballast
3. Base de données sur les espèces exotiques envahissantes
 - a. Recherche par nom et habitat
4. Bases de données des scientifiques
5. Les instruments juridiques
 - a. Convention sur la gestion des eaux de ballast
 - b. Directives
 - c. Instruments juridiques nationaux
6. Les autorités nationales compétentes
 - a. Correspondants Globalballast
 - b. Autorités maritimes
 - c. Instituts scientifiques
7. Lignes maritimes
8. Outils de sensibilisation
9. Enquêtes de référence biologiques portuaires
 - a. Directive pour les enquête de référence biologiques
 - b. Présentation de l'atelier GloBallast
 - c. Études dans les pays
10. Traitement
 - a. Inventaire du système de traitement
 - b. Procédure d'approbation de l'OMI
 - c. Systèmes approuvés par les Parties Contractantes à la Convention de Barcelone

PAGE D'ACCUEIL OÙ LES LIENS VERS LES MODULES D'INFORMATION GÉNÉRALE SONT SITUÉS



Cette page contient des icônes permettant d'accéder aux différents modules d'information. Le système GISIS de l'OMI a été désigné comme un exemple de ce système. En outre, certaines annonces concernant les activités sur la gestion de l'eau de ballast peuvent être mises au centre de la page.

Module 1 - ÉVALUATION DES RISQUES

La région méditerranéenne a besoin d'une étude sur l'évaluation détaillée des risques des eaux de ballast afin de développer le système de gestion de l'eau de ballast. En outre, tous les ouvrages scientifiques, les études et les guides doivent être réunis afin d'aider les autorités nationales compétentes. Les données sont recueillies en vue de produire trois types d'évaluations:

Risk Assessment

- Risk assessment study in the ports of the Contracting Parties to the Barcelona Convention

- Risk assessment methodologies, guidelines,

- The results of risk assessment studies done by countries from other Regions and Regional or intergovernmental Regional Organizations

- Target Invasive Alien Species

Étude d'évaluation des risques dans les ports des Parties Contractantes à la Convention de Barcelone:

L'«Étude d'évaluation des risques dans ports de la Méditerranée» comprend une base de données sur les résultats de l'évaluation des risques. Les ports peuvent être choisis avec la barre d'action. Après avoir choisi le port les résultats suivants s'affichent.

Risk Assessment

Risk Assessment of the ports of the Contracting Parties to the Barcelona Convention

Turkey-Ceyhan

↓





Méthodologies d'évaluation des risques et lignes directrices:

Sous ce titre, les documents d'information, lignes directrices et des présentations de l'atelier GloBallast se trouve en format pdf.

Risk Assessment

- Risk assessment techniques, guidelines, studies

- Xxxxxx risk assessment method.pdf
- Xxxxxxxx guideline.pdf
- Xxxxxxxx study in Turkey.pdf
- Xxxxxxxx global last partnership.pdf

Résultats des études d'évaluation des risques effectuées par des pays d'autres régions et organisations régionales ou intergouvernementales:

En outre, les études d'évaluation des risques effectuées par des pays d'autres régions et organisations régionales ou intergouvernementales se trouvent dans une autre page.

Risk Assessment

- Risk assessment studies done by the Contracting Parties to the Barcelona Convention

- Turkish Risk Assessment .pdf
- Croatian Risk Assesment.pdf
- Avustralian risk assessment.pdf


Les espèces exotiques envahissantes cibles sont classées en fonction de leur région biologique.

Risk Assessment

Target invasive alien species

MED VI ↓

Caulerpa taxifolia



Module 2 - FORMULAIRE DE RAPPORT SUR LES EAUX DE BALLAST

L'un des apports les plus importants dans le système de gestion des eaux de ballast est l'information qui pourrait être obtenue à partir des formulaires de déclaration. L'origine et le volume des eaux de ballast déversées dans les ports des Parties peuvent être facilement fournis par les formulaires de déclaration. Les données fournies à partir des formulaires est une importante source pour l'évaluation des études de risque de ballast. Un système basé sur le Web pourrait être conçu afin de recueillir en ligne les formulaires de déclaration. Les navires ou les agents des navires ou les capitaines de ports des Parties pourraient enregistrer les données dans le système.

Ballast Water Reporting Form

Ballast Water Reporting Form System

Statistical Results of Ballast Water Discharges

Le Formulaire de déclaration

Les formulaires de déclaration peuvent être atteints avec la barre d'action en choisissant les ports.

Ballast Water Reporting Form

Ballast Water Reporting Form System

Turkey-Ceyhan ▼

IMO NO	Ship Name	Arrival Port	Arrival Date	BWRF
9394222	Murat-1	Ceyhan	11.04.2009	BWRF
9586521	Sea liner	Ceyhan	12.04.2009	BWRF
9816283	Daisy	Ceyhan	11.04.2009	BWRF
9926895	Constansa	Ceyhan	10.04.2009	BWRF
9116165	Eagle	Ceyhan	11.04.2009	BWRF

Après avoir choisi le port à l'aide de la barre d'action, tous les navires faisant escale dans ce port seront affichés. On peut accéder au formulaire de déclaration en cliquant sur l'icône jaune (« BWRF »). Les entrées liées au pavillon des formulaires de déclaration utilisent uniquement les noms officiels des Etats tels que reconnus par les Nations Unies, et sélectionnés uniquement à l'aide de barres d'action. L'utilisateur choisit le port de départ et d'arrive uniquement à l'aide de barres d'action. Les Parties confirmeront les noms de leurs ports.

Ballast Water Reporting Form

BWRF

Vessel Name:	Type:	IMO Number:	Specify Units: m ³ , MT, LT, ST
Owner:	GT:	Call Sign:	Total Ballast Water on Board:
Flag:	Arrival Date:	Agent:	
Last Port and Country:		Arrival Port:	Total Ballast Water Capacity:
Next Port and Country:			

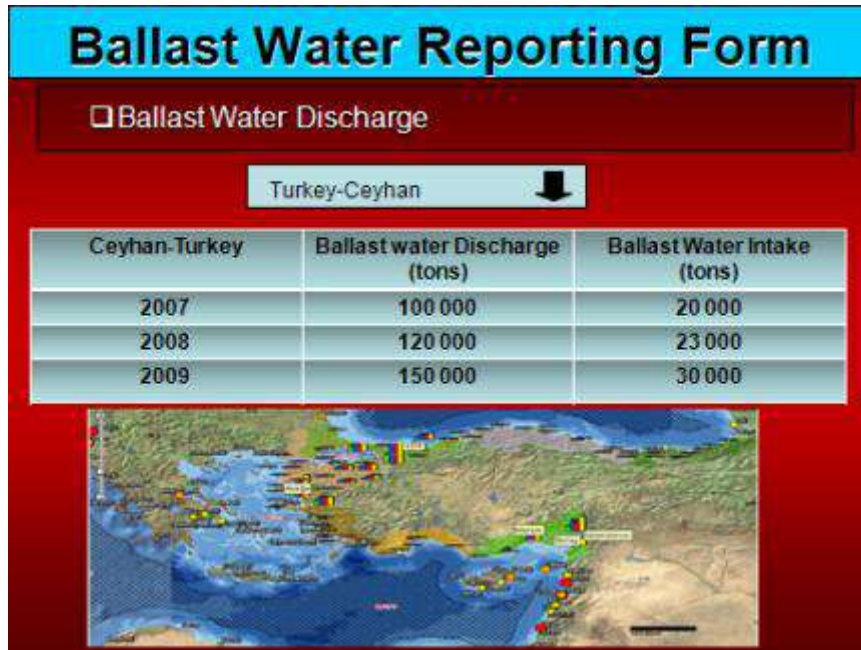
4. BALLAST WATER HISTORY: RECORD ALL TANKS THAT WILL BE DEBALLASTED IN PORT STATE OF ARRIVAL; IF NONE GO TO NO. 5

Tanks/Holds (list multiple sources/tanks separately)	BW SOURCE				BW EXCHANGE: circle one: Empty/Retill or Flow Through					BW DISCHARGE			
	DATE ddmmyy	PORT or LAT. LONG	VOLUME ME (units)	TEMP P (units)	DATE ddmmyy	ENDPOINT LAT. LONG.	VOLUME ME (units)	% Exch.	SEA Hgt. (m)	DATE ddmmyy	PORT or LAT. LONG.	VOLUME ME (units)	SALINITY (units)

Ballast Water Tank Codes: Forepeak=FP, Aftpeak=AP, Double Bottom=DB, Wing=WT, Topside=TS, Cargo Hold=CH, O=Other

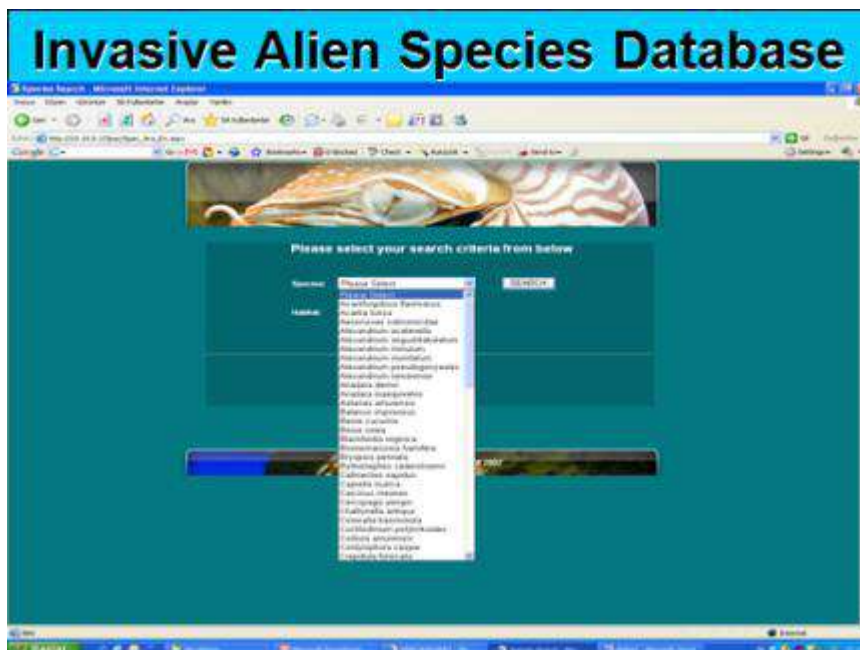
Les résultats statistiques concernant les rejets d'eaux de ballast

Il y a un outil qui peut recueillir les données en ligne BWRF et dessiner des graphiques en ce qui concerne les ports choisis à l'aide de la barre d'action.




Module 3 – BASE DE DONNEES SUR LES ESPECES EXOTIQUES ENVAHISSANTES

Ce module se compose d'une base de données sur les espèces exotiques envahissantes qui se sont propagées dans le monde. Il contient toutes sortes de renseignements sur les espèces exotiques envahissantes.



Ici encore une barre d'action est utilisée pour choisir les espèces à partir de leur appellation. Il aura également un dispositif de recherche à partir de l'habitat de l'espèce. Après avoir choisi l'espèce, la page sur les espèces s'ouvrira ; celle-ci montrera des images et des informations sur les espèces.

Invasive Alien Species Database



Species Name:	Alexandrium minutum
FILUM:	Pyrrophyta
ORG.GROUP:	Dinophyceae
HABITAT:	Sea
FEED:	Ototrophic, micsotrofic
ORIGIN:	Northern Atlantic Ocean
INVASIVE FROM:	Sweden coasts, Iran Bay, Mediterranean
IMPACTS:	
ID:	645
REFERENCE:	http://www.nodabis.org

Module 4 - BASE DE DONNÉES DES SCIENTIFIQUES

Scientist Database

Name	Research Area	University	Country	Contact

Dans ce module, toutes les informations sur les scientifiques qui travaillent sur les espèces exotiques envahissantes seront regroupées. Les Parties sont uniquement autorisées à ajouter les données de scientifiques/universités résidants/situés sur leur territoire.

Module 5 - INSTRUMENTS JURIDIQUES

Toutes les publications de l'OMI et les instruments juridiques nationaux des Parties seront disponibles ici en format pdf.

Legal Instruments

- Ballast Water Management Convention- 2004.pdf
- Guidelines.rar
- National legal Instruments.pdf

Module 6 - AUTORITÉS NATIONALES COMPÉTENTES

Dans ce module, tous les coordonnées et contacts des autorités nationales des Parties seront collectées.

National Competent Authorities

- Globallast Partnership Focal Points.pdf
- Maritime Authorities.pdf
- Scientific Institutes.pdf

Module 7 - LIGNES MARITIMES

Un outil d'analyse sera produit afin de déterminer les limites pour le renouvellement des eaux de ballast en fonction des routes empruntées. L'utilisateur choisit uniquement le port d'arrivée et de départ à partir des barres d'action. Les Parties confirmeront les noms de leurs ports. L'outil calcule l'heure d'arrivée estimée et la possibilité pour faire le renouvellement des eaux de ballast.



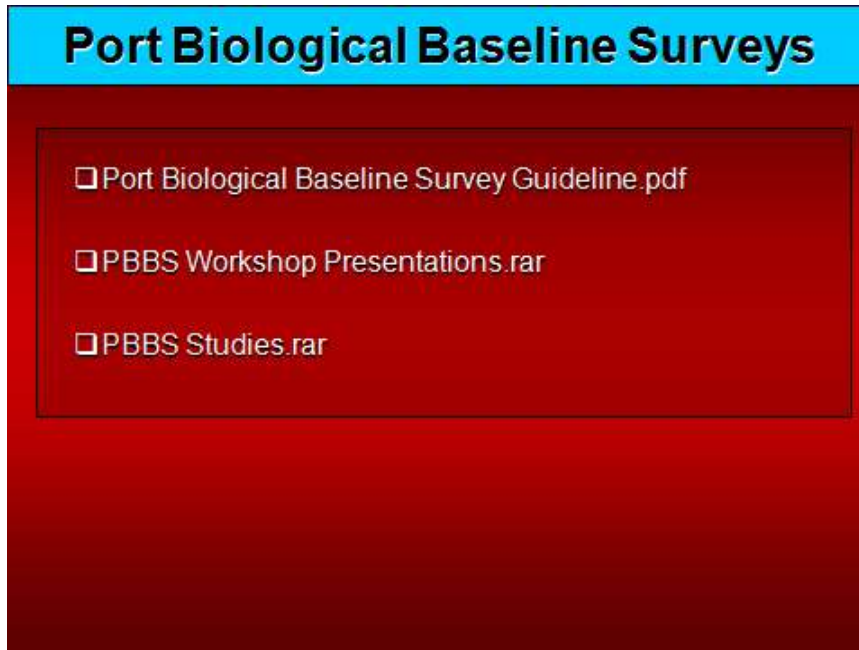
Module 8 - OUTILS DE SENSIBILISATION

Tous les outils médias de sensibilisation produits par les Parties pourraient être mis en ligne sur ce module.



Module 9 - Etudes de référence biologiques portuaires

Dans ce module, tous les documents concernant les enquêtes et études biologiques portuaires des Parties pourraient être collectés.



Port Biological Baseline Surveys

- Port Biological Baseline Survey Guideline.pdf
- PBBS Workshop Presentations.rar
- PBBS Studies.rar

Module 10 - TRAITEMENT

Dans ce module, toutes les informations concernant les activités relatives au traitement de l'eau de ballast des activités pourraient être recueillies.



Treatment

- Treatment Systems Inventory.pdf
- IMO approval procedure.pdf
- Systems approved by the Contracting Parties to the Barcelona Convention.pdf

ANNEXE II

**“ORIENTATIONS GÉNÉRALES SUR L'APPLICATION VOLONTAIRE PROVISOIRE
DE LA NORME D1 SUR LE RENOUVELLEMENT DES EAUX DE BALLAST DES NAVIRES
OPÉRANT ENTRE LA MER MÉDITERRANÉE ET L'ATLANTIQUE DU NORD-EST
ET / OU LA MER BALTIQUE”**

**“ORIENTATIONS GENERALES SUR L'APPLICATION VOLONTAIRE PROVISOIRE DE LA
NORME D1 SUR LE RENOUELEMENT DES EAUX DE BALLAST DES NAVIRES OPERANT
ENTRE LA MER MEDITERRANEE ET L'ATLANTIQUE DU NORD-EST ET / OU LA MER
BALTIQUE”**

1. En prévision de l'entrée en vigueur de la Convention Internationale de l'Organisation Maritime Internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (Convention BWM), les navires opérant entre les zones marines telles que définies au point 3, devraient appliquer sur une base volontaire, à partir du [XXXXXXXX], les directives suivantes afin de réduire le risque d'invasion d'espèces non-indigènes par les eaux de ballast. Les directives sont destinées aux navires visés à l'article 3 de la Convention BWM, en tenant compte des exceptions dans la règle A-3 de cette Convention. Ces Orientations générales ne se substituent pas aux exigences de la Convention BWM, mais constituent la partie provisoire des stratégies régionales sur la gestion des eaux de ballast pour la mer Baltique, la mer Méditerranée et l'Atlantique du Nord-Est, qui sont en cours d'élaboration en vertu de l'article 13 (3) de la Convention BWM par les parties contractantes à la Convention OSPAR, à la Convention d'Helsinki et à la Convention de Barcelone.* Ces Orientations générales ne sont plus applicables si le navire est en mesure d'appliquer la norme D-2 de la Convention, et lorsque la Convention sera entrée en vigueur et que le navire est alors tenu d'appliquer la norme D-2.
2. Si la sécurité du navire est compromise de quelque façon par une opération de renouvellement des eaux de ballast, cette opération ne devrait pas avoir lieu. En outre, ces directives ne s'appliquent pas à la prise ou au rejet des eaux de ballast et des sédiments pour assurer la sécurité du navire en cas d'urgence ou de sauvetage en mer dans les eaux de la mer Méditerranée, de la mer Baltique et de l'Atlantique du Nord-Est.
3. Définitions:
 - **Atlantique du Nord-Est:**
 - les régions des océans Atlantique et Arctique et de leurs mers secondaires, qui s'étendent au nord du 36° de latitude nord et entre le 42° de longitude ouest et le 51° de longitude est (mais à l'exclusion de la mer Baltique et des Belts au sud et à l'est des lignes allant d'Hasenore Head à Griben Point, de Korshage à Spodsbjerg et de Gilbjerg Head à Kullen, et de la mer Méditerranée et de ses mers secondaires jusqu'au point d'intersection du 36° parallèle de latitude nord et du 5°36' méridien de longitude ouest);
 - la région de l'océan Atlantique située au nord du 59° de latitude nord et entre 44° de longitude ouest et 42° de longitude ouest.
 - **Mer Baltique:**
 - la mer Baltique et l'entrée de la mer Baltique délimitée par le parallèle de Skagen, dans le Skagerrak à 57 44.43 'N; et,
 - **Mer Méditerranée:**
 - les eaux maritimes de la Méditerranée proprement dite et des golfes et mers qu'elle comprend, la limite occidentale étant le méridien qui passe par le phare du Cap Spartel, à l'entrée du détroit de Gibraltar, et la limite orientale étant constituée par la limite méridionale du détroit des Dardanelles, entre les phares de Mehemetcik et de Kumkale.

4. Tout navire opérant dans ces eaux doit :
 - être pourvu d'un plan de gestion des eaux de ballast conforme aux Directives pour la gestion des eaux de ballast et l'élaboration des plans de gestion des eaux de ballast (G4) (résolution de l'OMI 127 (53)),
 - enregistrer toutes les opérations concernant les eaux de ballast dans un registre des eaux de ballast.
5. Les navires quittant la mer Méditerranée et faisant route à destination de l'Atlantique du Nord-Est ou de la mer Baltique devraient renouveler les eaux de leurs citernes de ballast conformément aux critères établis par la norme D-1 de la Convention sur le renouvellement des eaux de ballast, à savoir à au moins 200 milles marins de la terre la plus proche et 200 mètres de profondeur, dès leur entrée dans l'Atlantique du Nord-Est. Il convient de noter que les lieux les plus adaptés à cet effet dans des eaux répondant à ces critères se situent à l'ouest du Portugal, de l'Espagne et de la France, étant donné que la plus grande partie des eaux au large de la Manche et de ses approches, la mer du Nord et la mer Baltique ont une profondeur inférieure à 200 mètres. Ces zones sont indiquées sur la carte de la figure 1⁴⁵.
6. Les navires pénétrant en mer Méditerranée en provenance de l'Atlantique du Nord-Est ou de la mer Baltique et en route à destination de la Méditerranée, de la mer Noire ou autre, devraient renouveler les eaux de leurs citernes de ballast conformément aux critères établis par la norme D-1 de la Convention sur le renouvellement des eaux de ballast, à savoir à au moins 200 milles marins de la terre la plus proche et 200 mètres de profondeur avant de quitter l'Atlantique du Nord-Est. Ces zones sont indiquées sur la carte de la figure 1.
7. Si, pour des raisons opérationnelles, le renouvellement n'est pas possible à au moins 200 milles marins de la terre la plus proche et à au moins 200 mètres de profondeur, alors ce renouvellement devrait être entrepris en dehors de la mer Méditerranée, le plus loin possible de la terre la plus proche, et dans tous les cas, dans des eaux situées à au moins 50 milles marins de la terre la plus proche et à au moins 200 mètres de profondeur. Il convient de noter que nulle part dans la mer Baltique ces critères ne sont remplis (figure 2).
8. Le relargage de sédiments pendant le nettoyage des citernes de ballast ne devrait pas se faire dans la mer Baltique, ni à moins de 200 milles marins de la côte de l'Atlantique du Nord-Est, ni en mer Méditerranée.

* Albanie, Algérie, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Chypre, Danemark, Égypte, Espagne, Estonie, Union européenne, Finlande, France, Grèce, Allemagne, Irlande, Islande, Israël, Italie, Lettonie, Liban, Jamahiriya arabe libyenne, Lituanie, Luxembourg, Malte, Monaco, Monténégro, Maroc, Pays-Bas, Norvège, Pologne, Portugal, Fédération de Russie, Serbie, Slovénie, Espagne, Suède, Suisse, Syrie, Tunisie, Turquie et Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.

⁴⁵ Pour les navires quittant la Méditerranée ou l'Atlantique du Nord-Est et faisant route vers des destinations proches du Cap de Tarifa, un régime différent pour les échanges d'eaux de ballast pourrait être considéré.

Figure 1 - Carte de l'Europe du Nord-Ouest montrant le contour des zones d'au moins 200 milles marins et 50 milles marins et d'au moins 200 mètres de profondeur.

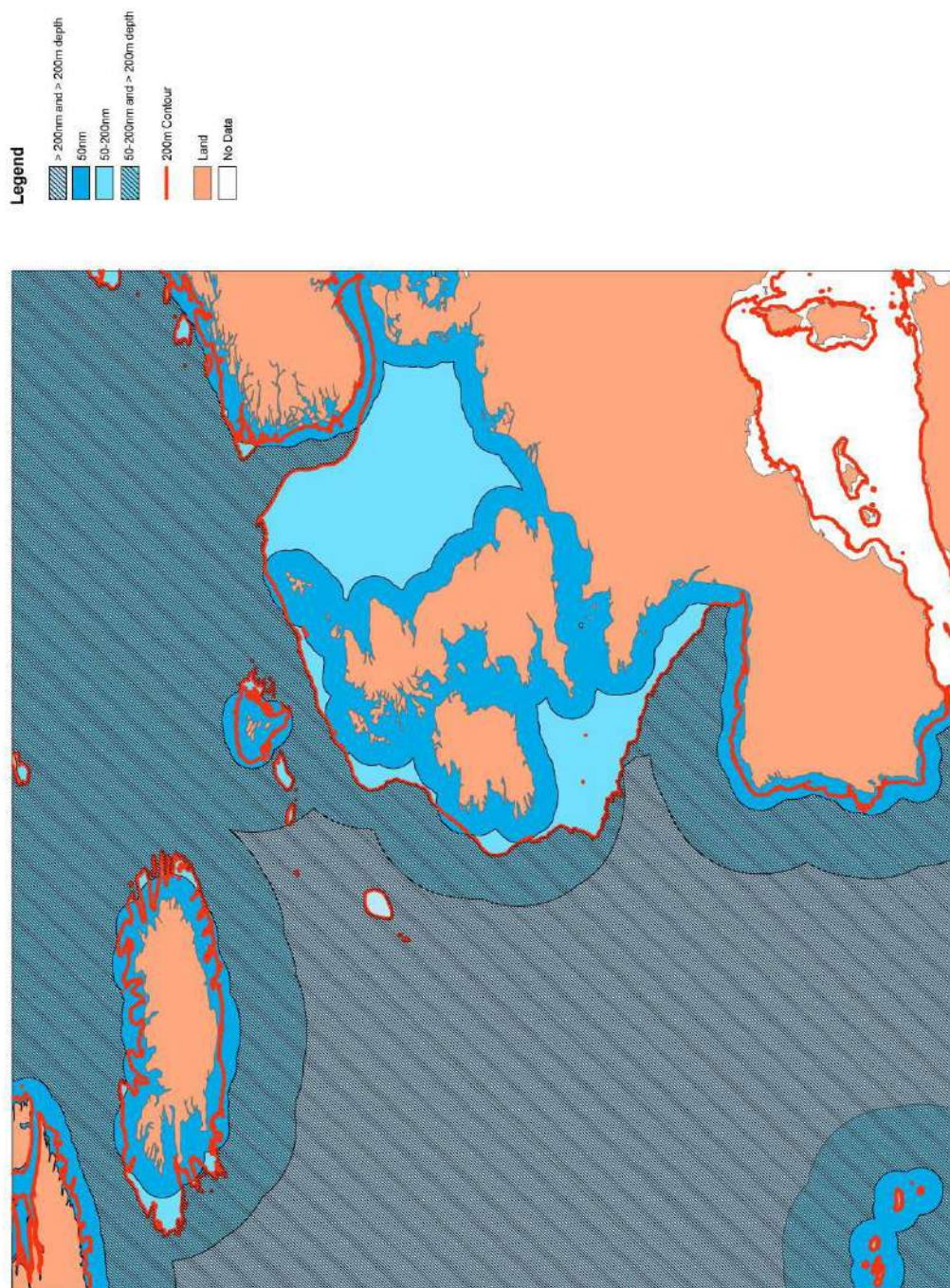


Figure 2 - Carte de la mer Baltique montrant les zones de plus de 50 milles marins de la terre plus proche et d'au moins 200 mètres de profondeur.

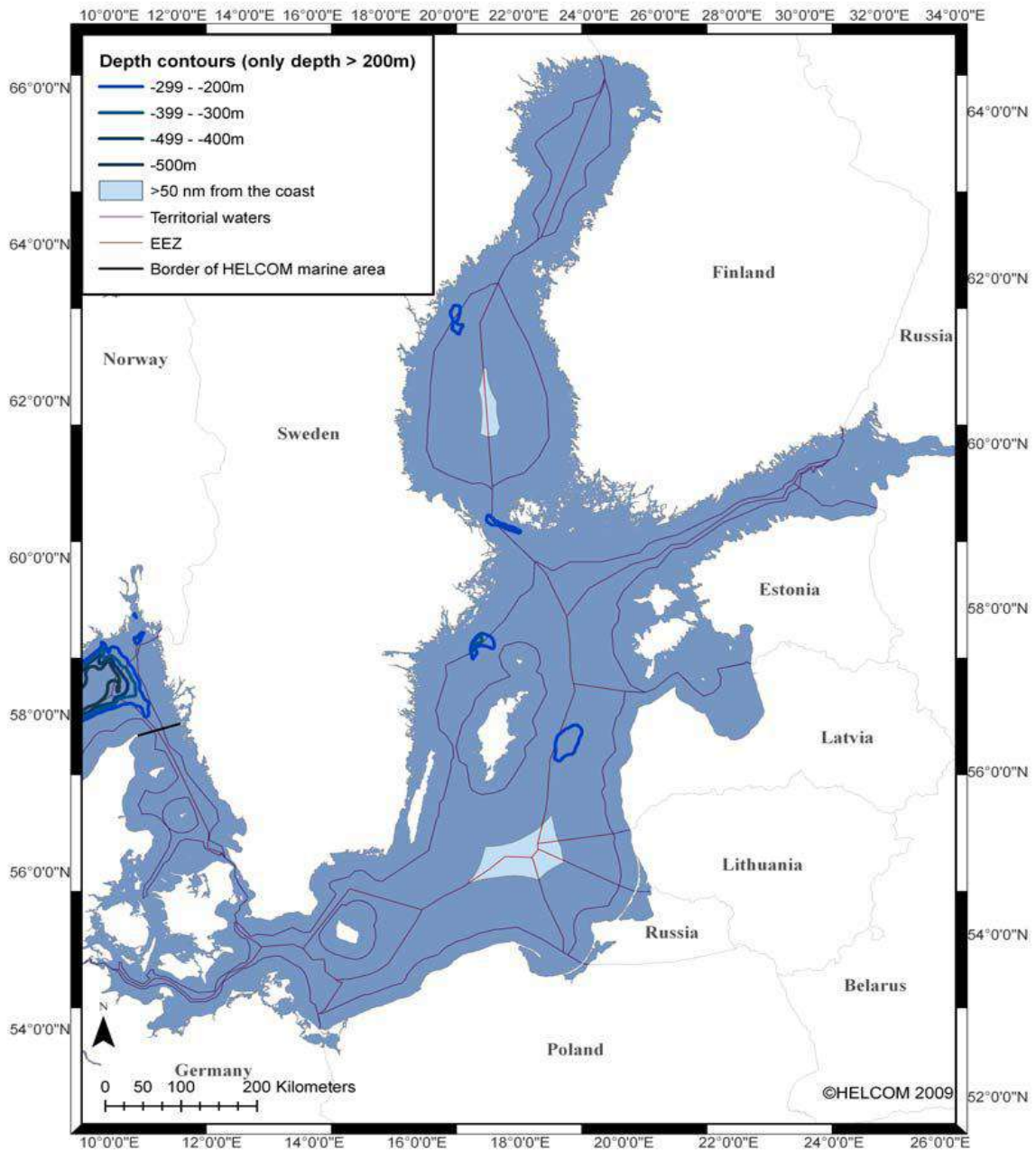


Figure 3 - Carte montrant les zones de la mer Méditerranée d'au moins 50 milles marins de la terre la plus proche et d'au moins 200 mètres de profondeur.

