

Objet : **Modification de la division 218 – Convention BWM – Adaptation des définitions**

Références :

1. résolution MEPC.300(72) – Code BWMS
2. PV CCS 953/INF.02

Annexe : Division 218 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 – proposition de modifications (17 pages)

I/ Transposition

Dans le cadre de la mise en œuvre de la Convention BWM, la division 218 annexée à l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires a été créée par arrêté en février 2011.

Pour rappel, les propositions tiennent à la précision nécessaire à apporter à 3 définitions de cette division, en lien avec celles existantes dans la Convention : la longueur hors tout, les sédiments et la notion de navire à prendre en compte pour l'application de la division 218, notamment au regard des spécificités de mise en œuvre des dispositions de ladite Convention (cette définition ne saurait être utilisée pour définir un navire dans d'autres cas).

Le présent procès-verbal permet donc de parfaire la transposition de la Convention et du Code, tout ne prenant en compte les retours associés à la phase de consultation, notamment sur la correction de la référence à la BWM.02/circ.70 dans son renvoi à sa version 1 révisée.

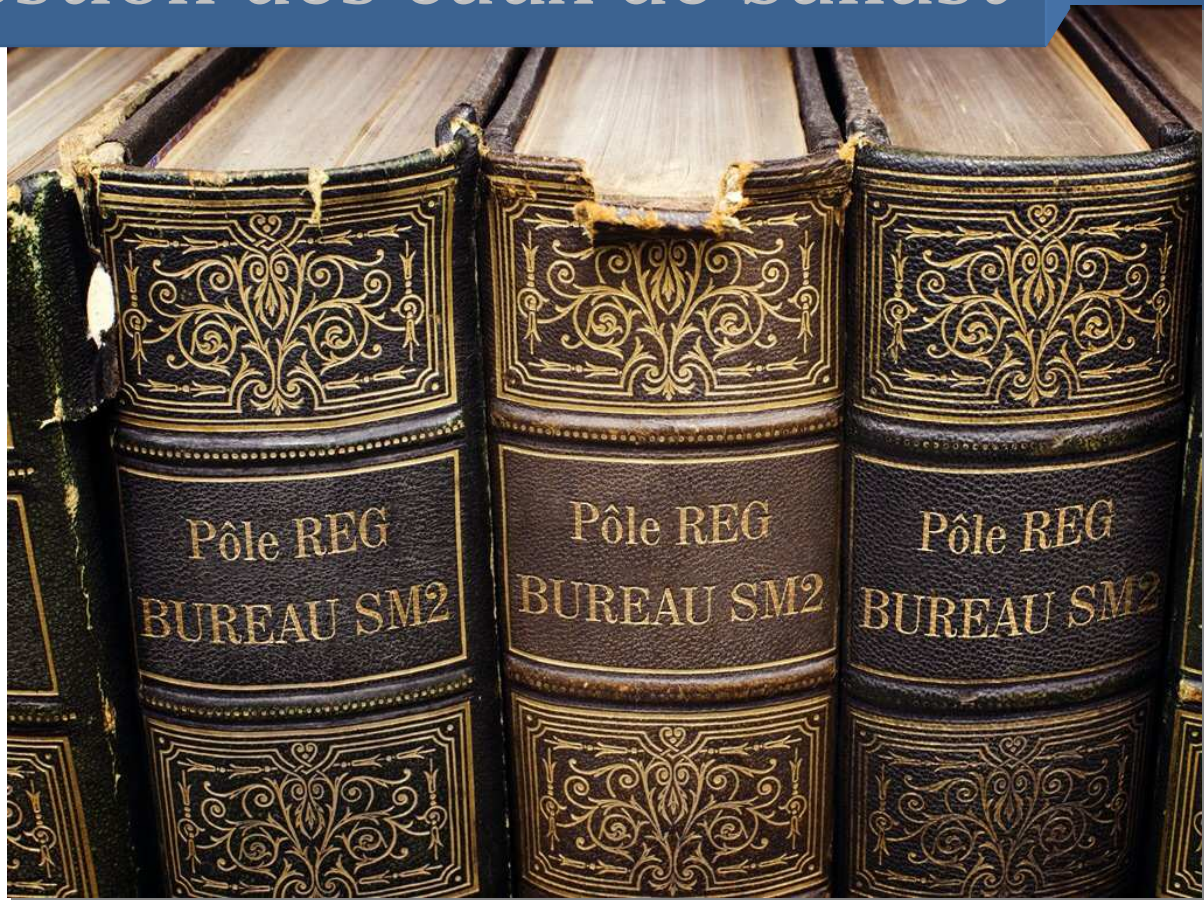
II/ Proposition

Il est proposé de modifier les articles 218-1.05 et 218-1.01 de la division 218 (voir annexe).

AVIS DE LA COMMISSION

La commission émet un avis favorable aux modifications proposées et à la publication au JORF de l'arrêté modificatif associé.

Gestion des eaux de ballast



Règlement annexé à l'arrêté du 23
novembre 1987 modifié

Édition du **9 février 2011**, parue au J.O. le **12 mai 2011**

A jour des arrêtés suivants :

Date de signature	Date de parution au JO	Numéro NOR	Référence CCS
09-02-2011	12-05-2011	DEVT1103650A	843 REG.01
10-02-2016	13-02-2016	DEVT1601412A	898 REG.04
19-12-2016	21-12-2016	DEVT1625382A	906 REG.04
18-12-2017	28-12-2017	TRAT1732749A	916 REG.04
06-11-19	14-11-19	TRET1927135A	930 REG 01
13-12-19	20-12-19	TRET1936038A	936 REG 02
XX-XX-21	XX-XX-21	MERT000000A	954/REG.02



SOMMAIRE	2
CHAPITRE 218-1 DISPOSITIONS GENERALES	4
ARTICLE 218-1.01 DEFINITIONS	4
ARTICLE 218-1.02 CHAMP D'APPLICATION - <i>ARTICLE 3</i>	4
ARTICLE 218-1.03 EXCEPTIONS - <i>REGLE A-3</i>	4
ARTICLE 218-1.04 EXEMPTIONS - <i>REGLE A-4</i>	5
ARTICLE 218-1.05 EQUIVALENCES - <i>REGLE A-5</i>	5
CHAPITRE 218-2 NORMES APPLICABLES A LA GESTION DES EAUX DE BALLAST	6
<i>ARTICLE 218-2.01</i> NORME DE RENOUELEMENT DES EAUX DE BALLAST - <i>REGLE D-1 ET B-4</i>	6
<i>ARTICLE 218-2.02</i> NORME DE QUALITE DES EAUX DE BALLAST - <i>REGLE D-2</i>	6
<i>ARTICLE 218-2.03</i> APPLICATION DANS LE TEMPS -	7
<i>ARTICLE 218-2.04</i> GESTION DES SEDIMENTS PAR LES NAVIRES - <i>REGLE B-5</i>	7
CHAPITRE 218-3 PRESCRIPTIONS EN MATIÈRE DE GESTION ET DE CONTRÔLE APPLICABLES AUX NAVIRES	8
<i>ARTICLE 218-3.01</i> PLAN DE GESTION DES EAUX DE BALLAST - <i>REGLE B-1</i>	8
<i>ARTICLE 218-3.02</i> REGISTRE DES EAUX DE BALLAST - <i>REGLE B-2</i>	8
CHAPITRE 218-4 SYSTEMES DE TRAITEMENT DES EAUX DE BALLAST	10
<i>ARTICLE 218-4.01</i> REGLES GENERALES D'APPROBATION DES SYSTEMES DE TRAITEMENT DES EAUX DE BALLAST DELIVREE AU NOM DE L'ADMINISTRATION FRANÇAISE	10
<i>A- Obligation générale</i>	10
<i>B- Référentiel d'approbation</i>	10
<i>C- Surveillance de la fabrication</i>	10
CHAPITRE 218-5 PRESCRIPTIONS EN MATIERE DE VISITES ET DE DELIVRANCE DES CERTIFICATS	11
ARTICLE 218-5.01 VISITES - <i>REGLE E-1</i>	11
ARTICLE 218-5.02 DELIVRANCE D'UN CERTIFICAT OU APPPOSITION D'UN VISA - <i>REGLE E-2</i>	12
ARTICLE 218-5.03 DUREE ET VALIDITE DU CERTIFICAT - <i>REGLE E-5</i>	12
ANNEXE : MODÈLE DE REGISTRE DES EAUX DE BALLAST	14
ANNEXE : REGISTRE DES OPÉRATIONS CONCERNANT LES EAUX DE BALLAST	16

CHAPITRE 218-1 DISPOSITIONS GENERALES**Article 218-1.01 Définitions**

Aux fins de la présente division :

1. « Convention » désigne la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires adoptée le 13 février 2004.
2. « Eaux de ballast » désigne les eaux et les matières en suspension prises à bord d'un navire pour contrôler l'assiette, la gîte, le tirant d'eau, la stabilité ou les contraintes.
3. « Gestion des eaux de ballast » désigne les processus mécanique, physique, chimique et biologique utilisés, isolément ou parallèlement, pour éliminer ou rendre inoffensifs les organismes aquatiques nuisibles et les agents pathogènes présents dans les eaux de ballast et sédiments, ou à empêcher qu'ils soient admis dans ces eaux et sédiments ou rejetés avec eux.
4. « Substance active » désigne une substance ou un organisme, y compris un virus ou un champignon, qui agit de manière générale ou spécifique sur ou contre des organismes aquatiques nuisibles et des agents pathogènes.
5. « Système de gestion des eaux de ballast » et « BWMS » désignent tout système qui traite les eaux de ballast de manière qu'elles satisfassent au moins à la norme de qualité des eaux de ballast décrite à la règle D-2 de la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires. Le système comprend le matériel de traitement des eaux de ballast, tout matériel connexe de contrôle, le matériel de surveillance et les installations d'échantillonnage.
6. « Certificat » désigne le Certificat international de gestion des eaux de ballast.
7. « Règles » désigne les dispositions figurant à l'annexe de la Convention.
8. « Directives » désigne les quatorze directives techniques adoptées par résolutions MEPC de l'Organisation maritime internationale
9. « Organisation » désigne l'Organisation maritime internationale.
10. « Code BWMS » désigne le Code pour l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast adopté par la résolution MEPC.300(72), telle qu'elle pourrait être modifiée par l'Organisation.
11. « Sédiments » désigne les matières provenant de l'eau de ballast qui se sont déposées à l'intérieur d'un navire.
12. « Navire » désigne, aux fins de la présente division uniquement, un bâtiment de quelque type que ce soit exploité en milieu aquatique et englobe les engins submersibles, les engins flottants, les plates-formes flottantes, les installations flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO) et aux unités flottantes de stockage (FSU) servant à la production et au stockage en mer ou uniquement au stockage en mer des hydrocarbures de production.

Article 218-1.02 Champ d'application - Article 3

1. Sauf disposition expresse contraire, les dispositions de la présente division s'appliquent à tous les navires pénétrant ou naviguant dans les eaux sous souveraineté ou sous juridiction françaises.
2. Les dispositions de la présente division ne s'appliquent pas :
 1. Aux navires qui ne sont pas conçus ou construits pour transporter des eaux de ballast, et aux navires munis de citernes de ballast scellées à bord ;
 2. Aux navires en situation de difficulté, d'avarie, ou en situation d'urgence lorsque ce rejet a pour but de garantir la sécurité du navire ou la sauvegarde de la vie humaine en mer, ou de réduire au minimum les dommages causés par un événement de pollution ;
 3. Aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires et autres navires appartenant à l'Etat ou exploités par lui et affectés exclusivement à un service public non commercial.

4. Aux navires d'une longueur hors tout inférieur à 50 mètres et d'une capacité maximale en eaux de ballast de 8 mètres cubes qui effectuent uniquement des voyages en ligne régulière dans les eaux sous souveraineté ou sous juridiction française, et le cas échéant en haute mer.

Article 218-1.03 Exceptions - Règle A-3

Les règles de gestion des eaux de ballast ne s'appliquent pas :

1. à la prise ou au rejet d'eaux de ballast et de sédiments nécessaire pour garantir la sécurité d'un navire dans des situations d'urgence ou la sauvegarde de la vie humaine en mer ; ou
2. au rejet accidentel ou à l'entrée d'eaux de ballast et de sédiments résultant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement :
 - i. à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises avant et après la survenance de l'avarie ou la découverte de l'avarie ou du rejet pour empêcher ou réduire au minimum ce rejet ; et
 - ii. à moins que l'avarie ne soit due à un acte délibéré ou téméraire du propriétaire, de la compagnie ou de l'officier ayant la charge du navire ;
3. à la prise et au rejet d'eaux de ballast et de sédiments lorsque ces opérations ont pour but d'éviter ou de réduire au minimum un événement de pollution par le navire ; ou
4. à la prise et au rejet ultérieur en haute mer des mêmes eaux de ballast et sédiments ; ou
5. au rejet d'eaux de ballast et de sédiments par un navire, sur le lieu même d'origine de la totalité des eaux de ballast et sédiments et à condition qu'il n'y ait pas de mélange avec des eaux de ballast non gérées et des sédiments provenant d'autres zones. Si un mélange s'est produit, les eaux de ballast provenant d'autres zones sont soumises à la gestion des eaux de ballast conformément à la présente Annexe.

Article 218-1.04 Exemptions - Règle A-4

1. Une exemption de toute obligation d'appliquer les dispositions du chapitre 218-2 peut être accordée si les conditions suivantes sont remplies :
 1. le navire effectue une ou plusieurs traversées entre des ports ou lieux spécifiés ; ou le navire est exploité exclusivement entre des ports ou lieux spécifiés ;
 2. l'exemption est valable pour une période ne dépassant pas cinq ans, sous réserve d'un examen dans l'intervalle ;
 3. le navire ne mélange pas d'eaux de ballast et de sédiments autres que ceux provenant des ports ou lieux spécifiés au paragraphe 1.1 ; et
 4. l'exemption est accordée conformément aux Directives « G7 »¹ sur l'évaluation des risques élaborées par l'Organisation.
2. Aucune dispense accordée en vertu du présent article ne doit porter atteinte ou nuire à l'environnement, à la santé humaine, aux biens ou aux ressources d'États adjacents ou d'autres États.
3. Toute exemption accordée en vertu du présent article doit être consignée dans le registre des eaux de ballast

Article 218-1.05 Equivalences - Règle A-5

Sont tenus de respecter les dispositions des Directives « G3 »² élaborées par l'Organisation les navires d'une longueur hors tout inférieur à 50 mètres et d'une capacité maximale en eaux de ballast de 8 mètres cubes :

¹ Résolution MEPC.289(71) portant directive 2017 sur l'évaluation des risques dans le cadre de la règle A-4 de la Convention BWM (G7), adoptée le 07 juillet 2017.

² Résolution MEPC.123(53) portant directives sur le respect de conditions équivalentes concernant la gestion des eaux de ballast (G3), adoptée le 22 juillet 2005.

1. utilisés exclusivement à des fins récréatives ou sportives ;
2. utilisés essentiellement aux fins de la recherche et du sauvetage.

Conformément à la Convention, par longueur hors tout, on entend la longueur de la coque, hormis les bômes, les beauprés, les minots, les plates-formes de harponnage, etc.

CHAPITRE 218-2 NORMES APPLICABLES A LA GESTION DES EAUX DE BALLAST

Article 218-2.01 Norme de renouvellement des eaux de ballast - Règle D-1 et B-4

1. Les navires qui procèdent au renouvellement des eaux de ballast conformément au présent article doivent obtenir un renouvellement volumétrique effectif d'au moins 95 % des eaux de ballast.
2. Dans le cas des navires qui procèdent au renouvellement des eaux de ballast par pompage, le renouvellement par pompage de trois fois le volume de chaque citerne à ballast doit être considéré comme satisfaisant à la norme décrite au paragraphe 1. Le pompage de moins de trois fois le volume peut être accepté à condition que le navire puisse prouver qu'un renouvellement volumétrique de 95 pour cent est obtenu.
3. Le renouvellement des eaux de ballast d'une citerne ne devrait débuter que si le navire dispose d'assez de temps pour terminer l'opération en satisfaisant aux critères géographiques ci-dessous. Si toutefois ces critères ne pouvaient pas être entièrement respectés pour un ballast donné, le navire devra renoncer à entreprendre le renouvellement des eaux de ballast de la citerne en question.
4. Un navire qui procède au renouvellement des eaux de ballast doit :
 1. autant que possible, effectuer le renouvellement des eaux de ballast à 200 milles marins au moins de la terre la plus proche et par 200 mètres de fond au moins, compte tenu des directives « G6 »³ élaborées par l'Organisation ;
 2. lorsque le navire n'est pas en mesure de procéder au renouvellement des eaux de ballast conformément au paragraphe 3.1, ce renouvellement du ballast doit être effectué compte tenu des directives visées au paragraphe 3.1 et aussi loin que possible de la terre la plus proche et, dans tous les cas, à une distance d'au moins 50 milles marins de la terre la plus proche et par 200 mètres de fond au moins.
 3. lorsqu'une zone de renouvellement a été désignée, le navire procède au renouvellement des eaux de ballast compte tenu des directives « G6 » élaborées par l'Organisation et des termes d'utilisation de la zone fixés par les Etats concernés.

La zone d'échange mer du Nord est désignée par la circulaire BWM.2/circ.56⁴.
5. Sauf dispositions contraires prévues dans les termes d'utilisation de la zone désignée par les Etats dans le cadre du paragraphe 4.3, un navire n'est pas tenu de s'écarter de la route prévue ou de retarder son voyage pour satisfaire à une prescription particulière du paragraphe 4.
6. les navires qui ne peuvent procéder au renouvellement dans les conditions de distance et de profondeur des paragraphes 4.1 et 4.2 appliquent la Convention dans les conditions prévues par la circulaire BWM.2/circ.63⁵ élaborée par l'Organisation.
7. Un navire qui procède au renouvellement des eaux de ballast n'est pas tenu de satisfaire aux dispositions du paragraphe 4, selon le cas, si le capitaine décide raisonnablement qu'une telle opération compromettrait la stabilité ou la sécurité du navire, de son équipage ou de ses passagers du fait de conditions météorologiques défavorables, de la conception du navire ou des efforts auxquels il est soumis, d'une défaillance de l'équipement ou de toute autre circonstance exceptionnelle.

Article 218-2.02 Norme de qualité des eaux de ballast - Règle D-2

1. Les navires qui procèdent à la gestion des eaux de ballast conformément au présent article doivent rejeter moins de 10 organismes viables par mètre cube d'une taille minimale égale ou supérieure à 50 microns et moins de 10 organismes viables par millilitre d'une taille minimale inférieure à 50 microns et supérieure à 10 microns ; en outre, le rejet des agents microbiens indicateurs ne doit pas dépasser les concentrations spécifiées au paragraphe 2.
2. À titre de norme pour la santé humaine, les agents microbiens indicateurs comprennent les agents suivants :

³ Résolution MEPC 288(71) portant directive 2017 pour le renouvellement des eaux de ballast (G6), adoptée le 07 juillet 2017.

⁴ Circulaire BWM.2/circ.56 portant communication reçue du gouvernement des Pays-Bas, du 13 juillet 2015.

⁵ Circulaire BWM.2/circ.63 portant application de la Convention BWM aux navires opérant dans des zones maritimes où le renouvellement de l'eau de ballast conformément à la réglementation B-4.1 et D-1 n'est pas possible, du 27 juillet 2017.

1. *Vibrio cholerae* toxigène (O1 et O139), moins de 1 unité formant colonie (ufc) par 100 millilitres ou moins de 1 ufc pour 1 gramme (masse humide) d'échantillons de zooplancton ;
2. *Escherichia coli*, moins de 250 ufc par 100 millilitres ;
3. entérocoque intestinal, moins de 100 ufc par 100 millilitres.

Article 218-2.03 Application dans le temps -

1. Les navires construits avant l'entrée en vigueur de la Convention ne sont pas tenus de satisfaire aux dispositions de l'article 218-2.02 avant leur première visite de renouvellement du certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (certificat IOPP) prévue après l'entrée en vigueur de la Convention si :
 - i. cette visite est achevée le 8 septembre 2019 ou après cette date ; ou
 - ii. une visite de renouvellement du certificat IOPP est achevée le 8 septembre 2014 ou après cette date, mais avant le 8 septembre 2017.

Jusqu'à cette date, ces navires sont tenus de satisfaire aux dispositions de l'article 218-2.01.

2. Les navires construits avant l'entrée en vigueur de la Convention ne sont pas tenus de satisfaire aux dispositions de l'article 218-2.02 avant la deuxième visite de renouvellement du certificat IOPP prévue après l'entrée en vigueur de la Convention si la première visite de renouvellement qui suit l'entrée en vigueur de la Convention est achevée avant le 8 septembre 2019, si les conditions énoncées à l'alinéa ii du paragraphe 1 ne sont pas remplies. Jusqu'à cette date, ces navires sont tenus de satisfaire aux dispositions de l'article 218-2.01
3. Les navires construits avant l'entrée en vigueur de la Convention auxquels la visite de renouvellement du certificat IOPP ne s'applique pas ne sont pas tenus de satisfaire aux dispositions de l'article 218-2.02 avant le 8 septembre 2024. Jusqu'à cette date, et sans préjudice des dispositions du paragraphe 5, ces navires sont tenus de satisfaire aux dispositions de l'article 218-2.01.
4. Les navires dont la quille est posée le jour de l'entrée en vigueur de la Convention ou après sont tenus de satisfaire aux dispositions de l'article 218-2.02.
5. Les navires qui sont exploités exclusivement dans les eaux sous souveraineté ou sous juridiction française, et le cas échéant en haute mer, sont tenus de satisfaire aux dispositions de la présente division à compter du 8 septembre 2024.
6. Les navires qui rejettent des eaux de ballast dans une installation de réception conçue compte tenu des directives élaborées par l'Organisation pour de telles installations ne sont pas tenus de satisfaire aux prescriptions de l'article 218.2-02.
7. D'autres méthodes de gestion des eaux de ballast peuvent également être acceptées en remplacement des prescriptions énoncées à l'article 218-2.02, sous réserve qu'elles assurent au moins le même degré de protection de l'environnement, de la santé humaine, des biens ou des ressources, et qu'elles soient approuvées en principe par l'Organisation.

Article 218-2.04 Gestion des sédiments par les navires - Règle B-5

1. Tous les navires doivent éliminer et évacuer les sédiments des espaces destinés aux eaux de ballast conformément aux dispositions du plan de gestion des eaux de ballast du navire.
2. Tous les navires conçus pour transporter des eaux de ballast doivent, autant que possible, être construits de manière à réduire au minimum la prise et la rétention indésirable de sédiments, à faciliter l'élimination des sédiments et à permettre un accès sans danger pour procéder à l'élimination et l'échantillonnage des sédiments, compte tenu des directives « G12 »⁶ élaborées par l'Organisation.

⁶ Résolution MEPC.150(55) portant directives en matière de conception et de construction pour faciliter le contrôle des sédiments à bord des navires (G12), adoptée le 13 octobre 2006.

CHAPITRE 218-3 PRESCRIPTIONS EN MATIÈRE DE GESTION ET DE CONTRÔLE APPLICABLES AUX NAVIRES

Article 218-3.01 Plan de gestion des eaux de ballast - Règle B-1

Chaque navire doit avoir à bord et mettre en œuvre un plan de gestion des eaux de ballast. Ce plan doit être approuvé par l'Administration chargée de la mer compte tenu des directives «G4»³⁴ élaborées par l'Organisation. Le plan de gestion des eaux de ballast doit être spécifique à chaque navire et doit au moins :

1. décrire en détail les procédures de sécurité que le navire et l'équipage doivent suivre pour la gestion des eaux de ballast conformément à la présente Convention ;
2. fournir une description détaillée des mesures à prendre pour mettre en œuvre les prescriptions relatives à la gestion des eaux de ballast et les pratiques complémentaires de gestion des eaux de ballast qui sont énoncées dans la présente Convention ;
3. décrire en détail les procédures d'évacuation des sédiments :
 1. en mer ; et
 2. à terre ;
4. décrire les procédures de coordination de la gestion des eaux de ballast à bord qui impliquent le rejet en mer, avec les autorités de l'État dans les eaux duquel ce rejet sera effectué ;
5. désigner l'officier de bord chargé d'assurer la mise en œuvre correcte du plan ;
6. contenir les prescriptions en matière de notification applicables aux navires en vertu de la Convention ; et
7. être rédigé dans la langue de travail du navire. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, le plan doit comprendre une traduction dans l'une de ces langues.

Article 218-3.02 Registre des eaux de ballast - Règle B-2

1. Chaque navire doit avoir à bord un registre des eaux de ballast qui peut être sur support électronique ou faire partie d'un autre registre ou système d'enregistrement et qui doit contenir au moins les renseignements spécifiés à l'annexe.
2. Les mentions portées sur le registre des eaux de ballast doivent être conservées à bord pendant une période minimale de deux ans à compter de la dernière inscription, puis sous le contrôle de la compagnie pendant une période minimale de trois ans.
3. En cas de rejet d'eaux de ballast, les circonstances et les motifs du rejet doivent être indiqués dans le registre des eaux de ballast.
4. Le registre des eaux de ballast doit être conservé de manière à être aisément accessible aux fins d'inspection à tout moment raisonnable et, dans le cas d'un navire remorqué sans équipage, peut se trouver à bord du navire remorqueur.
5. Chacune des opérations concernant la gestion des eaux de ballast doit être intégralement et dès que possible consignée dans le registre des eaux de ballast. Chaque mention doit être signée par l'officier responsable de l'opération en question et chaque page, lorsqu'elle est terminée, doit être signée par le capitaine. Les mentions doivent être consignées dans une langue de travail du navire. Si cette langue n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, ces mentions doivent comporter une traduction dans l'une de ces langues. En cas de différend ou de divergence, les mentions écrites en langue française font foi.
6. Les inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes peuvent inspecter le registre des eaux de ballast à bord de tout navire auquel s'applique le présent article pendant qu'il se trouve dans un des ports français ou terminaux au large. Ils peuvent en extraire des copies et en exiger la certification par le capitaine. Toute copie ainsi certifiée est, en cas de poursuites, admissible en justice comme preuve des faits relatés dans le

³⁴ Résolution MEPC.127(53) portant directives pour la gestion des eaux de ballast et l'élaboration des plans de gestion des eaux de ballast(G4), adoptée le 22 juillet 2005.

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

CHAPITRE 218-4 SYSTEMES DE TRAITEMENT DES EAUX DE BALLAST

Article 218-4.01 Règles générales d'approbation des systèmes de traitement des eaux de ballast délivrée au nom de l'administration française

A- Obligation générale

Un système de traitement des eaux de ballast doit être approuvé conformément aux dispositions de la division 310 du présent règlement.

B- Référentiel d'approbation

Tout système de traitement des eaux de ballast installé après le 28 octobre 2020 doit faire l'objet d'une approbation suivant les dispositions du Code BWMC⁷ élaboré par l'organisation.

Les systèmes de gestion des eaux de ballast installés avant le 28 octobre 2020⁸ doivent être approuvés compte tenu des Directives « G8 » élaborées par l'Organisation⁹ ou du Code BWMS.

Sans préjudice des deux paragraphes susmentionnés, tout système de traitement des eaux de ballast qui utilise ou génère des substances actives, des produits chimiques pertinents ou des radicaux libres au cours du processus d'élimination des organismes doit faire l'objet d'une approbation suivant les dispositions des Directives « G8 », ou le cas échéant du Code BWMS, et de la procédure « G9 ».¹⁰

Le référentiel d'approbation G8 (ou le cas échéant du Code BWMS), ou G8 (ou le cas échéant code BWMS)+G9 est décidé par l'Administration chargée de la mer, au vu des éléments qui lui sont présentés, avant le début du processus d'approbation réalisé sous le contrôle d'un organisme notifié. L'Administration chargée de la mer se réserve cependant le droit de modifier le référentiel durant le processus d'approbation, s'il s'avère durant les différents essais que le système rentre dans le cadre de la directive G9 relative aux substances actives.

C- Surveillance de la fabrication

La surveillance de la fabrication est effectuée selon les dispositions de la division 310.

⁷ Résolution MEPC. 300 (72) portant Code pour l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast (Code BWMS), adoptée le 13 avril 2018.

⁸ Le mot « installé » désigne ici la date contractuelle de livraison du système de gestion des eaux de ballast au navire, ou à défaut, la date actuelle de livraison du système au navire (se reporter au paragraphe 2 de l'interprétation uniforme de l'appendice I (Modèle de Certificat international de gestion des eaux de ballast) de la Convention BWM concernant la "date d'installation" qui figure dans la circulaire BWM.2/Circ.66, adoptée le 20 avril 2018)

⁹ Résolution MEPC.279(70) portant directives de 2016 pour l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast (G8), adoptée le 28 octobre 2016.

¹⁰ Résolution MEPC.169(57) portant procédure d'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast qui utilisent des substances actives (G9), adoptée le 4 avril 2008.

CHAPITRE 218-5 PRESCRIPTIONS EN MATIERE DE VISITES ET DE DELIVRANCE DES CERTIFICATS

Article 218-5.01 Visites - Règle E-1

1 Les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 auxquels s'applique la présente division, à l'exception des plates-formes flottantes et des unités mobiles de forage au large (MODU), doivent être soumis aux visites spécifiées ci-après :

1. Une visite initiale avant la mise en service du navire ou avant que le certificat prescrit en vertu des articles 218-5.02 et 218-5.03 ne lui soit délivré pour la première fois, afin de vérifier que le plan de gestion des eaux de ballast et la structure, l'équipement, les systèmes, les installations, les aménagements et les matériaux ou procédés associés satisfont pleinement aux prescriptions de la Convention et de la circulaire **BWM.02/Circ.70/Rev.1**. Un essai de mise en service doit être effectué par l'Autorité compétente, conformément à la circulaire **BWM.02/Circ.70/Rev.1**. Toute méthode d'essai utilisée devra avoir été approuvée par l'Organisation et figurer dans la circulaire BWM.2/Circ.42 modifiée. L'échantillonnage est à la charge de l'installateur sous le contrôle et en présence de l'Autorité compétente. Si une analyse détaillée est conduite, les résultats d'essai, pour être recevables, doivent provenir d'un laboratoire accrédité pour l'activité de l'essai par un organisme national d'accréditation d'un Etat membre de l'UE/AELE ou par un Etat signataire des accords de reconnaissance ILAC. Un rapport écrit comprenant les méthodes utilisées pour effectuer les essais de mise en service, ainsi que les résultats de ces essais, devra être présenté à l'Autorité compétente en vue de la délivrance du certificat.
2. Une visite de renouvellement effectuée tous les 5 ans sous réserve des dispositions de l'article 218-5.03-2, 218-5.03-5, 218-5.03-6, 218-5.03-7, afin de vérifier que les dispositions du paragraphe 1.1 sont toujours respectées.
3. Une visite intermédiaire effectuée dans un délai de trois mois avant ou après la deuxième date anniversaire du certificat, ou dans un délai de trois mois avant ou après la troisième date anniversaire du certificat qui remplace l'une des visites annuelles prévues au paragraphe 1.4. La visite intermédiaire doit permettre de s'assurer que l'équipement et les systèmes et procédés associés de gestion des eaux de ballast satisfont pleinement aux prescriptions applicables et sont en bon état de fonctionnement. Ces visites intermédiaires doivent être portées sur le certificat délivré en vertu des articles 218-5.02 et 218-5.03.
4. Une visite annuelle effectuée dans un délai de trois mois avant ou après chaque date anniversaire, qui comprend une inspection générale de la structure, de l'équipement, des systèmes, des installations, des aménagements et des matériaux ou procédés associés au plan de gestion des eaux de ballast prescrit par l'article 218-03.01, afin de s'assurer qu'ils ont été maintenus dans les conditions prévues au paragraphe 8 et restent satisfaisants pour le service auquel le navire est destiné. Ces visites annuelles doivent être portées sur le certificat délivré en vertu des articles 218-5.02 et 218-5.03.

Une visite supplémentaire, générale ou partielle selon le cas, qui doit être effectuée à la suite d'un changement, d'un remplacement ou d'une réparation importante de la structure, de l'équipement, des systèmes, des installations, des aménagements et des matériaux, nécessaire pour assurer la pleine conformité avec la Convention. Cette visite doit permettre de s'assurer que tout changement, remplacement ou toute réparation importante a été réellement effectuée de telle sorte que le navire satisfait aux prescriptions de la Convention. Quand une visite supplémentaire de l'installation de tout système de gestion des eaux de ballast est effectuée, cette visite doit confirmer qu'un essai de mise en service a été effectué, dans les conditions prévues au 1.1, lequel essai a pour objet de valider l'installation du système, afin de démontrer que les procédés mécaniques, physiques, chimiques et biologiques qu'il utilise fonctionnent correctement, compte tenu des Directives élaborées par l'Organisation.

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

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

Article 218-5.02 Délivrance d'un certificat ou apposition d'un visa - Règle E-2

Un certificat international de gestion des eaux de ballast est délivré à un navire auquel s'applique l'article 218-5.01, après l'achèvement satisfaisant d'une visite effectuée conformément audit article.

Article 218-5.03 Durée et validité du certificat - Règle E-5

1. Le certificat doit être délivré pour une durée spécifiée par l'autorité compétente, qui ne doit pas dépasser cinq ans.
2. Pour les visites de renouvellement :
 1. Nonobstant les prescriptions du paragraphe 1, lorsque la visite de renouvellement est achevée dans un délai de trois mois avant la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant.
 2. Lorsque la visite de renouvellement est achevée après la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant.
 3. Lorsque la visite de renouvellement est achevée plus de trois mois avant la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'achèvement de la visite de renouvellement.
3. Si un certificat est délivré pour une durée inférieure à cinq ans, l'autorité compétente peut proroger la validité dudit certificat au-delà de la date d'expiration jusqu'à concurrence de la période maximale prévue au paragraphe 1, à condition que les visites spécifiées à l'article 218-5.01-1-3, qui doivent avoir lieu lorsqu'un certificat est délivré pour cinq ans, soient effectuées selon que de besoin.
4. Si, après une visite de renouvellement, un nouveau certificat ne peut pas être délivré ou remis au navire avant la date d'expiration du certificat existant, l'autorité compétente peut apposer un visa sur le certificat existant et ce certificat doit être accepté comme valable pour une nouvelle période qui ne peut pas dépasser cinq mois à compter de la date d'expiration.
5. Si, à la date d'expiration du certificat, le navire ne se trouve pas dans un port dans lequel il doit subir une visite, l'autorité compétente peut proroger la validité de ce certificat. Toutefois, une telle prorogation ne doit être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage vers le port dans lequel il doit être visité et ce, uniquement dans le cas où cette mesure semble opportune et raisonnable. Aucun certificat ne doit être ainsi prorogé pour une période de plus de trois mois et un navire auquel cette prorogation a été accordée n'est pas en droit, en vertu de cette prorogation, après son arrivée dans le port dans lequel il doit être visité, d'en repartir sans avoir obtenu un nouveau certificat. Lorsque la visite de renouvellement est achevée, le nouveau certificat est valable pour une période n'excédant pas cinq ans à compter de la date d'expiration du certificat existant avant que la prorogation ait été accordée.
6. Un certificat délivré à un navire effectuant des voyages courts, qui n'a pas été prorogé conformément aux dispositions précédentes de la présente règle, peut être prorogé par l'autorité compétente pour une période de grâce ne dépassant pas d'un mois la date d'expiration indiquée sur ce certificat. Lorsque la visite de renouvellement est achevée, le nouveau certificat est valable pour une période n'excédant pas cinq ans à compter de la date d'expiration du certificat existant avant que la prorogation ait été accordée.
7. Dans certains cas particuliers, tels qu'arrêtés par l'autorité compétente, il n'est pas nécessaire que la validité du nouveau certificat commence à la date d'expiration du certificat existant conformément aux prescriptions du paragraphe 2.2, 5 ou 6 du présent article. Dans ces cas particuliers, le nouveau certificat est valable pour une période n'excédant pas cinq ans à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement.
8. Lorsqu'une visite annuelle ou intermédiaire est effectuée dans un délai inférieur à celui qui est spécifié à l'article 218-5.01 :
 1. la date anniversaire figurant sur le certificat est remplacée au moyen d'un visa par une date qui ne doit pas être postérieure de plus de trois mois à la date à laquelle la visite a été achevée;

2. la visite annuelle ou intermédiaire suivante prescrite à l'article 218-5.01 doit être achevée aux intervalles stipulés par cette règle, calculés à partir de la nouvelle date anniversaire;
 3. la date d'expiration peut demeurer inchangée à condition qu'une ou plusieurs visites annuelles ou intermédiaires, selon le cas, soient effectuées de telle sorte que les intervalles maximaux entre visites prescrits par l'article 218-5.01 ne soient pas dépassés.
9. Un certificat délivré en vertu des articles 218-5.02 ou 218-5.03 cesse d'être valable dans l'un quelconque des cas suivants :
1. si un navire passe sous le pavillon d'un autre État. Un nouveau certificat ne doit être délivré que si la Partie délivrant le nouveau certificat a la certitude que le navire satisfait aux prescriptions de l'article 218-5.01. Dans le cas d'un transfert de pavillon entre Parties, si la demande lui en est faite dans un délai de trois mois à compter du transfert, la Partie dont le navire était autorisé précédemment à battre le pavillon adresse dès que possible à l'Administration des copies du certificat dont le navire était muni avant le transfert, ainsi que des copies des rapports de visite, le cas échéant;
 2. si les visites pertinentes ne sont pas achevées dans les délais spécifiés à l'article 218-5.01; ou
 3. si le visa prévu à l'article 218-5.01 n'a pas été apposé sur le certificat.

ANNEXE : MODÈLE DE REGISTRE DES EAUX DE BALLAST

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

Période allant du :au :

Nom du navire

Numéro OMI

Jauge brute

Pavillon

Capacité totale en eaux de ballast (en mètres cubes).....

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

Schéma du navire indiquant les citernes à ballast :

1. Introduction

Conformément aux dispositions de l'article 218-3.02 de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires, il doit être tenu un registre dans lequel est consignée chaque opération concernant les eaux de ballast, y compris les rejets effectués en mer et dans des installations de réception.

2. Eaux de ballast et gestion des eaux de ballast

L'expression "eaux de ballast" désigne les eaux et les matières en suspension chargées à bord d'un navire pour contrôler l'assiette, la gîte, le tirant d'eau, la stabilité ou les contraintes. La gestion des eaux de ballast doit être conforme à un plan approuvé de gestion des eaux de ballast et tenir compte des Directives⁷ élaborées par l'Organisation).

3. Mentions portées sur le registre des eaux de ballast

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

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

- .1 Date, heure et lieu, port ou installation, de la prise de ballast (port ou latitude/longitude), profondeur si en dehors du port
- .2 Estimation du volume de ballast pris à bord, en mètres cubes
- .3 Signature de l'officier chargé de l'opération

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

- .1 Date et heure de l'opération
- .2 Estimation du volume mis en circulation ou traité (en mètres cubes)
- .3 L'opération a-t-elle été menée conformément au plan de gestion des eaux de ballast ?
- .4 Signature de l'officier chargé de l'opération

⁷ MEPC.127(53) portant directives pour la gestion des eaux de ballast et l'élaboration des plans de gestion des eaux de ballast (G4), adoptée le 22 juillet 2005.

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

- .1 Date, heure et lieu, port ou installation, du rejet (port ou latitude/longitude)
- .2 Estimation du volume de ballast rejeté, en mètres cubes, plus du volume restant, en mètres cubes
- .3 Le plan approuvé de gestion des eaux de ballast a-t-il été mis en oeuvre avant le rejet ?
- .4 Signature de l'officier chargé de l'opération

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

- .1 Date, heure et lieu de la prise de ballast
- .2 Date, heure et lieu du rejet de ballast
- .3 Port ou installation
- .4 Estimation du volume de ballast rejeté ou pris en mètres cubes
- .5 Le plan approuvé de gestion des eaux de ballast a-t-il été mis en oeuvre avant le rejet ?
- .6 Signature de l'officier chargé de l'opération

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

- .1 Date et heure à laquelle le rejet ou la prise de ballast s'est produit
- .2 Port ou position du navire au moment du rejet ou de la prise de ballast
- .3 Estimation du volume de ballast rejeté
- .4 Circonstances de la prise, du rejet, de la fuite ou de la perte de ballast, cause et observations générales
- .5 Le plan approuvé de gestion des eaux de ballast a-t-il été mis en oeuvre avant le rejet ?
- .6 Signature de l'officier chargé de l'opération

3.6 Procédures d'exploitation supplémentaires et observations générales

4. Volume d'eau de ballast

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

ANNEXE : REGISTRE DES OPÉRATIONS CONCERNANT LES EAUX DE BALLAST

EXEMPLE DE PAGE DU REGISTRE DES EAUX DE BALLAST

Nom du navire :

Numéro ou lettres distinctifs :

Date	Rubrique (numéro)	Opération/signature de l'officier responsable

Signature du capitaine :