

**Objet : Interprétation et application de la division 218 « Gestion des eaux de ballast » pour les navires ayant des opérations spéciales.**

**Etude de la demande d'exemption du navire « ST PIERRE »**

**Références :** - Division 218 « Gestion des eaux de ballast »

**Annexe :** - **A01** : « Eaux de Ballast - Navire sablier ST Pierre -Demande d'exemption au titre de la division 218 » ;  
- **A02** : « courrier demande exemption ballast » ;

## **I/ Introduction:**

La division 218 « Gestion des eaux de ballast », sauf disposition expresse contraire et avec quelques exceptions, s'applique à tous les navires pénétrants ou navigants dans les eaux sous souveraineté ou sous juridiction françaises.

Plusieurs armateurs avaient sollicité l'administration sur l'applicabilité de la division 218 notamment concernant les navires opérants dans des zones réduites qui pourrait être considérées comme « *le lieu même d'origine de la totalité des eaux de ballast et sédiments* » et les limites de la compréhension de l'article 218-1.04.1.1 « *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* ».

Parmi ces demandes nous citons dans la présente étude celle du navire « St Pierre » dont le numéro d'immatriculation est : « 929934 ».

Bien que cette étude traite la demande concernant le navire « ST PIERRE » elle a comme objectif principal d'adresser une **instruction nationale** pour le traitement des cas similaires des navires opérés dans des lieux identiques au sens de la convention des eaux de ballast.

## **II/ Développement :**

Le navire « St Pierre » est un navire de charge délégué de type sablier/drage aspiratrice dont les caractéristiques sont les suivantes :

- MMSI : 228024800,
- Lht : 84.3m,
- Largeur : 15.6m,
- Date de pose de quille : 26/07/2011,
- Jauge brute : 2629
- Catégorie de navigation : 2<sup>e</sup>,
- Capacité des cales 2000m<sup>3</sup>,
- Ballasts : 189m<sup>3</sup>



Ce navire, selon les indications de l'armateur, remplit ses ballasts et ses cales dans les ports d'opération avant de déballaster sur la zone d'aspiration et de rejeter et de remplacer les eaux par du sable extrait de Cairnstrath SN2.

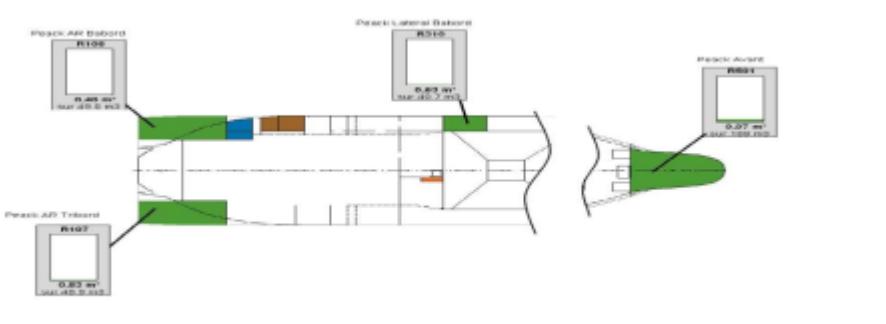
Dans ce cadre l'armateur indique, annexe « A01 », « les cales sont chargées d'eau claire (potentiellement 2 000 m3) dans les ports de déchargement ainsi que les ballasts (189 m3) au départ du navire, qui va ensuite déballaster sur le site d'extraction.

2 000 m3 sont donc déjà exemptés au titre de la circulaire citée ci-dessus. »

L'armateur ajoute : « Si le navire doit quitter la juridiction nationale, les vannes d'aspiration des ballasts seront scellées afin de respecter la réglementation.

#### La gestion des sédiments :

Lors du déballastage en mer, surtout si la mer est formée, une partie des sédiments chargés lors du ballastage est éliminée lors de la vidange. Cela a déjà été constaté en visuel depuis la passerelle. Les sédiments sont parfois chargés lors des opérations de ballastage à Nantes ou à Montoir de Bretagne. Enfin, lors des arrêts techniques programmés, les ballasts sont visités, et si une présence importante de sédiments est constatée, un lavage et une évacuation par camion peuvent être envisagés»



Pour une extraction de 900 000m<sup>3</sup> le navire réalise 452 voyages/an entre le site d'extraction de Cairnstrath au large de Noirmoutier et les ports suivants :

- Brest
- Lorient
- Montoir-de-Bretagne et Nantes-Cheviré (Grand Port Maritime de Nantes-St-Nazaire)
- les Sables d'Olonne

Le port de Concarneau est fréquenté uniquement pour la réalisation des arrêts techniques.

Cette demande d'exemption est formulée par le document en annexe « A01 ». Elle conclue :

- « 9. EVALUATION DU RISQUE

*Les ports de départ et de destination sont tous situés dans la même région sous-marine, dans les eaux sous juridiction française. D'après l'annexe 4 du guide méthodologique pour l'évaluation des risques*

d'introduction d'espèces non indigènes par les eaux de ballast, les conditions environnementales sont probablement similaires.

Par ailleurs, aucune ENI n'était recensée sur le site de déballastage.

Le risque peut donc être considéré comme très faible. »

### **Que disent les textes**

Historique des dates clés concernant la BWMC et de la D.218 :

- 13/02/2004 La convention est ratifiée
- 05/01/2011 première présentation de la Div 218
- 08/08/2016 loi pour la reconquête de la biodiversité
- 08/09/2017 entrée en vigueur de la convention

#### **Application de la D.218 / Art.1.02 :**

*Sauf disposition expresse contraire, les dispositions de la présente division s'appliquent à tous les navires pénétrants ou navigants 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.*

#### **Exceptions /Art.1.03 :**

*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.*

#### **Exemptions/Art.1.04 :**

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 »** 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

#### Concernant le navire « ST PIERRE »

- L'indication de l'armateur « *les cales sont chargées d'eau claire (potentiellement 2 000 m3) dans les ports de déchargement ainsi que les ballasts (189 m3) au départ du navire, qui va ensuite déballaster sur le site d'extraction.*

*2 000 m3 sont donc déjà exemptés au titre de la circulaire citée ci-dessus.*

Le chargement de la cale de 2000m<sup>3</sup> « d'eau claire » s'apparente au ballastage du navire et non pas à une cargaison. Dans ce cas la D.218 est applicable et le rejet de ces eaux doit se faire via un système de traitement des eaux de ballast. Par ailleurs l'instructeur CCS estime que cette indication n'est pas cohérente avec les opérations du navire.

- L'armateur indique : « *Si le navire doit quitter la juridiction nationale, les vannes d'aspiration des ballasts seront scellées afin de respecter la réglementation.* » Cette indication n'est pas compréhensible et paraît non conforme aux exigences réglementaires. De même pour l'indication suivante concernant la gestion des sédiments :  
*« Lors du déballastage en mer, surtout si la mer est formée, une partie des sédiments chargés lors du ballastage est éliminée lors de la vidange. Cela a déjà été constaté en visuel depuis la passerelle. Les sédiments sont parfois chargés lors des opérations de ballastage à Nantes ou à Montoir de Bretagne. Enfin, lors des arrêts techniques programmés, les ballasts sont visités, et si une présence importante de sédiments est constatée, un lavage et une évacuation par camion peuvent être envisagés.* »

#### Concernant l'application des textes

- L'analyse présentée par l'armateur n'est pas équivalente aux Directives « G7 ».
- Une exemption à la D.218 peut être accordée dans le strict respect de l'article 218-1.04 « Exemptions - Règle A-4 ». Les directives G7 doivent être respectées, le cas contraire un protocole équivalent peut être étudié.
- Toutes études et analyses des eaux des zones maritimes doit être effectuées par un organisme ou un laboratoire agréé maîtrisant les exigences des directives « G7 ».

#### **AVIS DE LA COMMISSION**

**La commission émet défavorable à la demande d'exemption du navire « ST PIERRE ». Toute exemption doit être effectuée dans le respect de l'article 218-1.04 « Exemptions - Règle A-4 » et réalisée par un organisme ou un laboratoire agréé.**

**La commission invite l'armateur à se rapprocher de la SCH en charge du navire pour clarifier les points indiqués dans le paragraphe « *Concernant le navire « ST PIERRE »* »**