

La propagation des EEE est un phénomène global, et l'échelle des impacts peut s'étaler sur une échelle locale, transfrontalière ou globale. Le problème doit cependant être abordé sous divers angles, demandant une action spécifique et ciblée au niveau national qui soit cohérente et coordonnée aux niveaux régional et mondial. Cependant, il est clair que les progrès réalisés dans l'approche des espèces exotiques envahissantes des environnements marins et aquatiques varient grandement d'un pays à l'autre. Bien qu'il y ait une tendance générale vers de meilleures régulation et amélioration des cadres pour la prévention, de même que pour le contrôle et l'atténuation des impacts des EEE aussi bien au niveau national qu'international, il reste beaucoup à faire.

1.1 DISTRIBUTION ET PROPAGATION DES ESPECES

Les habitats de conditions similaires dans différentes parties du monde peuvent être peuplés par des espèces très différentes d'animaux, algues et micro-organismes. Par exemple, bien que la profondeur, la salinité et les régimes de température de l'Australie du Sud-est soient similaires à ceux de la côte Est des Etats-Unis, leur biotes d'origine ont très peu d'espèces en commun voire aucune.

Cette différence est due à la présence de « barrières écologiques », comme par exemple des masses terrestres, des grandes étendues d'eau de différentes température ou salinité et des courants océaniques. La présence de ces barrières a permis l'évolution de régions isolées l'une de l'autre, menant à différents écosystèmes et différentes espèces. Bien que les espèces tendent naturellement à se propager, c'est un processus lent, en grande partie dû à ces barrières existantes.

Cependant, les barrières écologiques sont aujourd'hui de plus en plus transgressées par les activités humaines, en particulier par les transports et le trafic maritime. Les organismes sont transportés bien au-delà de leurs aires de répartition et dans de nouvelles régions, où ils pourraient trouver des conditions environnementales convenables pour s'établir. Les volumes et la vitesse grandissants du trafic maritime représentent un risque additionnel que les espèces soient déplacées et qu'elles survivent.

D'autres processus contribuent à amenuiser les barrières, comme un changement environnemental. Par exemple, un changement environnemental résultant du changement climatique, incluant le réchauffement ainsi que des courants perturbés, peut augmenter le transport d'espèces d'une région à l'autre, et augmenter sa probabilité de survie. Plus encore, les écosystèmes perturbés qui ne sont pas en équilibre à la suite de dégradation ou de surexploitation peuvent être plus sensibles aux bio-invasions.

1.2 LES ESPECES EXOTIQUES ENVAHISSANTES

Les espèces qui ont été déplacées par une activité humaine, intentionnellement ou non intentionnellement, dans des régions où elles ne se trouvent pas naturellement sont appelées « espèces introduites » ou « espèces exotiques ». Il existe de nombreux exemples d'introductions intentionnelles d'espèces, y compris de nombreuses cultures et organismes utilisés dans la mariculture, tel que le tilapia, certains saumons et des espèces de mollusques.

Bien que dans la plupart des cas, très peu voire aucun changement remarquable ne se produise dans la diversité et la productivité locale d'un écosystème à la suite d'introductions d'espèces, certaines espèces introduites peuvent s'installer dans des conditions favorables et, en l'absence de contrôle naturel des prédateurs, parasites ou maladies, peuvent causer des changements drastiques dans l'écosystème. Ces espèces sont appelées espèces exotiques envahissantes (EEE). Etant donné qu'une espèce introduite a peu de chances d'être soumise aux mêmes contrôles naturels que ceux qui conservaient la population à l'équilibre écologique dans son aire de répartition d'origine, elle a tendance à augmenter rapidement, au point qu'elle dépasse son nouvel environnement, souvent au détriment à la fois de la biodiversité d'origine et des populations humaines.

Parmi les exemples d'espèces qui ont provoqué des dommages et impacts économiques significatifs se trouvent la moule zébrée (*Dreissena Polymorpha*) et le cténophore (*Mnemiopsis leidyi*). La moule zébrée d'eau douce, d'origine européenne, est devenue un envahisseur prolifique, se propageant aux Etats-Unis dans les eaux de ballast et se trouvant à présent dans les canalisations d'Amérique du Nord. Les moules zébrées s'accrochent à n'importe quelles structures solides dans l'eau et bloquent les tuyaux d'eau. L'estimation du coût de ce problème s'élève à 1 milliard de dollars par décennie. Le cténophore d'Amérique du Nord a été introduit dans la Mer Noire par des eaux de ballast des navires au début des années 80. Au début des années 90, les pêcheries d'anchois de la région avaient quasiment disparu, et les pertes annuelles causées par les diminutions des prises de poissons de valeur commerciale représentaient au moins 240 millions de dollars US. Il existe de nombreux autres exemples d'espèces marines

envahissantes qui ont provoqué des impacts sérieux sur la biodiversité, les ressources d'écosystèmes, les pêcheries, la mariculture ainsi que la santé humaine ou le développement et les infrastructures industrielles.

1.3 LES IMPACTS DES ESPECES EXOTIQUES ENVAHISSANTES

Les impacts provoqués par les espèces marines envahissantes sont très variables et comprennent les impacts suivants :

Impacts environnementaux

Les impacts environnementaux peuvent se mesurer à la perte de biodiversité due à la prédation ou la compétition avec les espèces indigènes, ainsi que d'une disponibilité réduite des habitats de ces mêmes espèces. Les espèces à la croissance excessive, celles qui étouffent les autres, les parasites et les maladies, ainsi que l'hybridation, qui occasionne un affaiblissement génétique, sont autant de problèmes. Par exemple, la moule Méditerranéenne (*Mytilus galloprovincialis*) est dispersée dans le monde par les eaux de ballast et par l'encrassement des coques de navires. Elle est à présent bien installée dans les régions tempérées du globe. Elle a supplanté plusieurs espèces de moules indigènes et il semblerait qu'elle ait supplanté des espèces apparentées et se soit hybridée avec elles sur la côte Ouest des Etats-Unis.

Changements dans le rôle d'un écosystème

Les changements dans le rôle d'un écosystème comprennent des changements dans les cycles de nutriment et une qualité de l'eau diminuée. Les espèces exotiques envahissantes de jacinthe d'eau provoquent de nombreux problèmes en Afrique et en Asie du Sud-Est. Les tapis épais que créent ces plantes bouchent les cours d'eau et peuvent investir entièrement des lacs ou des rivières. La plante provoque une diminution des niveaux d'oxygènes dissous et par là même réduit la quantité de poissons pouvant vivre dans ces eaux. Cela a un impact essentiel sur l'industrie de la pêche et la navigation. La jacinthe d'eau emmagasine de grandes quantités de nutriments de l'eau et diminue la croissance des plantes indigènes. Quand la jacinthe d'eau meurt elle coule au fond de l'eau, provoquant par la même un phénomène d'eutrophisation due à la libération de la matière nutritive emmagasinée. La détérioration des cours d'eau menace la ressource en eau potable et est donc une menace pour la santé humaine.

Les impacts sur la santé humaine et le bien-être

Les impacts sur la santé humaine et le bien-être comprennent des possibilités de loisirs diminuées, et une croissance excessive des aquifères et l'étouffement des plages, aussi bien que les parasites et les algues. La propagation de phytoplancton toxique et l'occurrence de blooms algaires sont significatives du point de vue sanitaire. Par exemple, l'introduction du dinoflagellé *Gymnodinium catenatum*, a provoqué le syndrome paralytique des coquillages par empoisonnement du Paralytic shellfish sur la côte mexicaine du Pacifique. Cela a causé la mort de 30 personnes, et près de 500 personnes ont été hospitalisées. Le choléra (*Vibrio Cholera*) est également connu pour muter vers de nouvelles souches et pour voyager largement dans les eaux de ballast des navires. L'introduction d'une souche de choléra virulente en provenance d'Asie a été impliquée dans une épidémie à grande échelle au Pérou en 1991, touchant des milliers de personnes.

Impacts économiques

Les impacts économiques peuvent résulter d'une interférence entre des ressources biologiques dont dépendent la pêche et la mariculture (comme par exemple l'effondrement des stocks de poisson), d'une interférence avec les pêcheries (par exemple l'encrassement des engins), de perturbations du tourisme, des dégâts causés aux infrastructures (par exemple au travers de l'encrassement) et des coûts de traitement, de nettoyage et de contrôle. Des exemples d'implications économiques des EEE ont été apportés précédemment. Le crabe vert Européen (*Carcinus maenas*), est un autre exemple, d'abord transporté aux Etats-Unis par des bateaux en bois, dans des trous creusés dans les coques par des bernicles. On estime qu'ils sont au moins en partie responsables de la destruction des pêcheries des mollusques *Mya Arenaria* dans les années 50-une réduction de 85% des prises entre 1938 et 1959 qui ont touchés des milliers de personnes.

Impacts culturels

Les impacts culturels des EEE pourraient se manifester par la disparition des populations d'espèces indigènes utilisées par l'économie de subsistance ou la dégradation d'habitats culturellement importants. Dans presque

chaque situation où une espèce exotique envahissante a un impact sur une ressource récoltée, il y a aussi une répercussion culturelle, poussant à l'abandon des moyens de subsistance et des valeurs traditionnelles.

2

Eaux de ballast et EEE

2.1 VOIES ET VECTEURS DE L'INTRODUCTION DES ESPECES EXOTIQUES ENVAHISSANTES

Les EEE peuvent se propager de plusieurs manières. Certaines introductions sont intentionnelles, telles que le lâcher de poissons dans la nature pour augmenter les prises locales, ou les plantes introduites pour la gestion de vasière ou de dune (p.ex. la plante halophile *Spartina Anglica*). De nombreuses espèces exotiques envahissantes sont introduites en dehors de leur aire de distribution indigène, mais sont endiguées. Cela comprend les espèces pour la mariculture (p.ex. le saumon et le tilapia), les espèces conservées en aquarium, et les espèces échangées comme produits de la mer ou appâts vivants.

Les introductions non intentionnelles peuvent être associées à beaucoup d'activités, y compris le transport de matériel de pêche ou de plongée, les embarcations de plaisance ou d'autres petits bateaux, et les introductions d'organismes exotiques pathogènes dans les coquillages ou encore par d'autres introductions liées à l'aquaculture. Quoi qu'il en soit, les deux principaux vecteurs d'espèces exotiques envahissantes marines et responsables de la majeure partie des introductions sont l'encrassement des coques et les eaux de ballast.

L'encrassement biologique a probablement été le vecteur de la plupart des introductions d'espèces jusqu'à aujourd'hui. Des navires en bois relativement rapides ont été utilisés durant des siècles, transportant des pousses sur les coques aussi bien qu'une multitude d'organismes et autres passagers clandestins perforant la coque. L'encrassement sur les navires, sur les yachts et sur les plus petites embarcations transporte toujours de nombreuses espèces. Cependant, les coques en bois ont été en grande partie remplacées par les coques en fer ou en acier, et les mesures d'anti-encrassement sont largement répandues, limitant par là-même quelque peu la propagation des EEE, bien que le volume du trafic continue à augmenter.

L'encrassement biologique se produit dans ou sur les navires, p.ex. sur les coques, sur les installations sous-marines telles que l'hélice, le gouvernail, les propulseurs d'étrave aussi bien que dans les emplacements humides ou mouillés tels que les coffres à ancre, les gilets de sauvetage, les pompes, etc... Cela permet aux organismes mobiles et sessiles de se déplacer dans de nouvelles régions. On estime que le bio-encrassement est responsable d'environ trois-quarts des espèces d'invertébrés non marins à Hawaï et de pas moins des quatre-cinquièmes des espèces non marines à Port Phillip Bay, Australia.

Un autre changement dans l'industrie du trafic maritime a créé un nouveau vecteur de propagation relativement récent. Le passage de ballast solide à l'utilisation d'eau comme ballast pendant les années 1950 a entraîné avec lui le transport de larges volumes d'eaux transportées par la flotte mondiale de navigation. On estime que trois à cinq milliards de tonnes d'eaux de ballast sont transférées dans le monde chaque année, un seul navire transportant entre plusieurs centaines de kilos jusqu'à 130'000 tonnes d'eaux de ballast, relativement à la taille et à la fonction du vaisseau. On a estimé que 7'000 espèces sont transportées dans les ballasts chaque jour de par le monde et que 10 milliards de tonnes d'eau de ballast sont transférés globalement chaque année. Cela signifie que nous sommes aujourd'hui capables de déplacer plus d'organismes autour du monde en un mois que ce qui était jadis transporté en un siècle. On estime en conséquence que le transfert des eaux de ballast associé aux grands navires est aujourd'hui le principal vecteur de dispersion des EEE, et que les principales routes de propagation pour les EEE sont donc les routes maritimes.

2.2 LES EAUX DE BALLAST EN TANT QUE VECTEUR DES ESPECES EXOTIQUES ENVAHISSANTES

Les navires sont spécifiquement conçus et construits pour se déplacer de la façon la plus sûre tout en transportant une cargaison. Mais quand le navire voyage soit sans cargaison, soit partiellement chargé, il doit prendre du lest supplémentaire à bord pour manœuvrer efficacement, sûrement, ainsi que pour rester suffisamment immergé dans l'eau pour s'assurer que l'hélice et le gouvernail soient efficaces. Dans le passé des matériaux solides ont été utilisés pour les ballasts, tels que p.ex. du sable, de la terre et des pierres. Cela a été un vecteur pour l'introduction de nombreuses espèces, à la fois terrestres (des graines transportées dans la terre par exemple) et aquatiques (p.ex. des crustacés ou des micro-organismes vivant sur des ballasts solides humides).

Cependant, à cause d'un changement au milieu du 19^{ème} siècle, l'eau est utilisée comme ballast et depuis les années 50 cela a complètement remplacé les ballasts solides utilisés sur les navires qui transportent de lourdes charges. Les systèmes d'eaux de ballast font à présent partie intégrante de la conception des navires, et ils contribuent à la stabilité et à l'équilibre ainsi qu'à l'intégrité de la structure de la coque. Les eaux de ballast sont pompées dans des citernes conçues spécialement et distribuées au travers de la coque lorsque les navires sont déchargés, et les eaux sont expulsées à nouveau à l'arrivée dans le port où la cargaison doit être chargée.

Boîte 2 : Résumé des vecteurs et routes des EEE marines

1. Les introductions non intentionnelles peuvent résulter du commerce, de l'industrie du voyage et des transports, notamment par les biais suivants :

- Transfert des eaux de ballast ;
- Encrassement des coques ;
- Encrassement du matériel de pêche, des bouées, des petites embarcations et bateaux déplacés entre plusieurs régions ;
- Agents pathogènes exotiques sur les coquillages et autres introductions dans l'aquaculture.

2. La dispersion naturelle d'organismes nageant ou flottant peut aussi arriver par des connections faites par l'homme entre des régions séparées jusqu'alors, comme par exemple les canaux et les projets de dérivation d'eau.

3. Les introductions intentionnelles représentent celles où le transfert d'organismes a été planifié :

- Certaines espèces exotiques sont introduites dans la nature, y compris des espèces de poissons relâchées pour augmenter les prises locales. Les plantes sont aussi utilisées pour la stabilisation des vasières et des dunes ;
- Certaines espèces sont introduites dans des zones endiguées mais « s'échappent » ou sont abandonnées dans la nature, p.ex. par la mariculture (« les fermes » d'huîtres, de saumon et de tilapia, etc.) ; l'usage des aquariums ; le commerce de produits de la mer vivants.

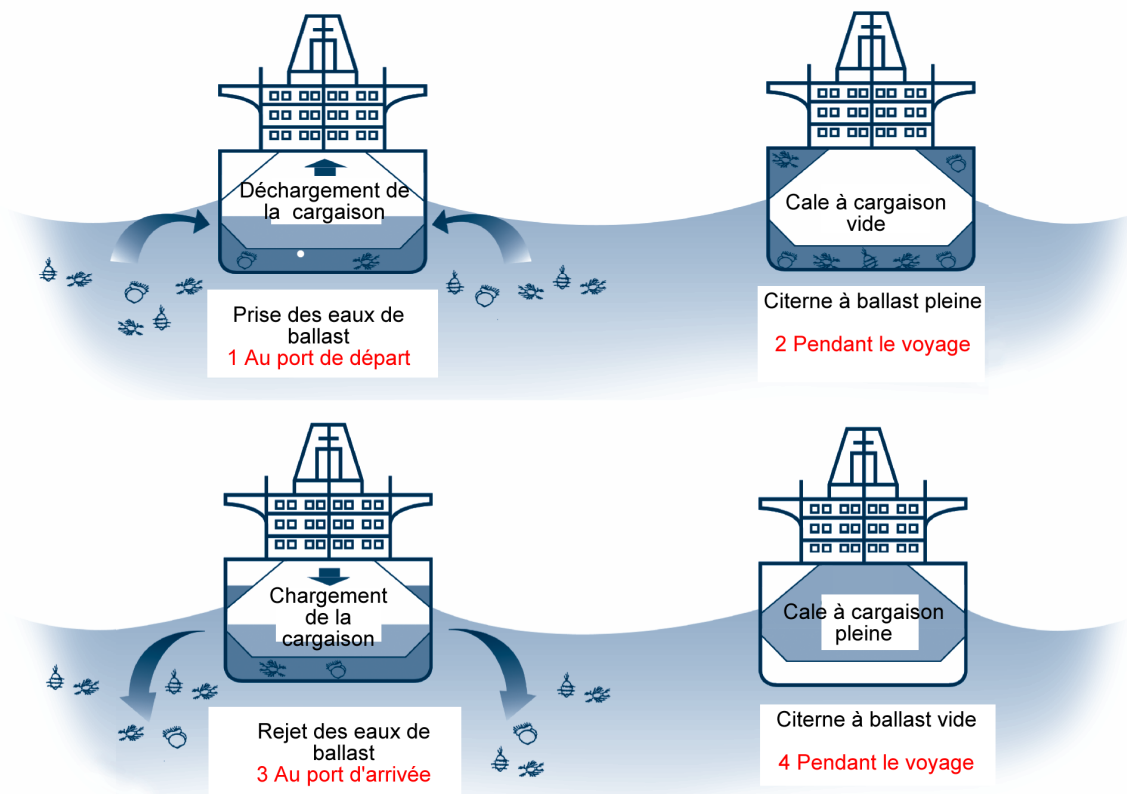


Figure 1 : Coupe transversale d'un navire montrant les citernes à ballast et le cycle des eaux de ballast (source : GloBallast Programme)

Les eaux transportées comme ballast contiennent inévitablement un grand nombre d'organismes de différentes espèces à différents stades de développement (p.ex. les œufs et larves; les spores animales et les spores de champignons ou stades de repos ; les adultes). Cela constitue donc un vecteur potentiellement significatif de dispersions d'EEE. Comme les eaux de ballast sont généralement pompées dans ou près des ports, où la productivité est souvent haute due à des conditions hydrogéologiques favorables et où il y a un risque élevé de présence d'EEE, le risque de propagation est exacerbé. De plus, comme les eaux de ballast sont souvent embarquées à bord dans des zones côtières peu profondes, les eaux sont troubles, ce qui entraîne la concrétion de sédiments dans les espaces morts des citernes à ballast. Cela augmente encore davantage le risque de transporter des EEE sous forme de kystes (p.ex. les dinoflagellés).

Il est certain que beaucoup d'organismes qui entrent dans les citernes d'eaux de ballast meurent –par exemple, les organismes peuvent subir des dommages physiques, et les espèces photosynthétiques peuvent ne pas survivre à l'absence de lumière. Cependant, il est également sûr que beaucoup d'organismes survivent et peuvent s'établir et se reproduire au moment de leur décharge, si les conditions environnementales sont favorables. On estime que 10 milliards de tonnes d'eaux de ballast sont transférées chaque année au niveau mondial et que 7'000 espèces sont déplacées de par le monde chaque jour dans les eaux de ballast. Il n'est peut-être pas surprenant que certaines des introductions d'EEE les plus ravageuses et les plus coûteuses ont été faites au travers des eaux de ballast, y compris l'introduction du cténophore *Mnemiopsis Leidy* dans la Mer Noire, et l'introduction de la moule zébrée dans les Grands Lacs Américains.

2.3 REDUIRE LE RISQUE DE PROPAGATION DES EEE PAR LES EAUX DE BALLAST

Le rôle de déplacement d'espèces et de vecteur potentiel d'EEE des eaux de ballast est de plus en plus reconnu. En conséquence, un effort considérable a été entrepris afin d'identifier les moyens de réduire les risques. Plusieurs stratégies ont été développées, comprenant souvent l'une ou plusieurs des méthodes de suivi complémentaire:

- Minimiser l'embarquement d'organismes dans les citernes à ballast. Le fait d'éviter le pompage d'eaux de ballast dans les eaux troubles et peu profondes, p.ex. celles où les hélices peuvent soulever des sédiments, et éviter d'en pomper la nuit quand beaucoup d'organismes migrent verticalement pour se nourrir réduit le nombre d'organismes qui entrent dans les citernes à ballast;

- Retirer les sédiments des ballasts. Le nettoyage de routine des citernes à ballasts et le retrait des sédiments au milieu de l'océan ou dans des infrastructures spécifiques dans les ports réduit le nombre d'organismes qui sont transportés;
- Eviter le déversement non nécessaire des eaux de ballast. Là où les manœuvres de cargo réclament le pompage et le déversement à l'intérieur d'un port, l'eau pompée dans une autre région ne devrait si possible pas être déchargée;
- Les échanges d'eaux de ballast. Les eaux de ballast peuvent être échangées entre les ports, au milieu de l'océan et dans les eaux profondes, afin de réduire le risque que les organismes transportés dans l'eau ne trouvent un environnement propice lors du déchargement;
- Le traitement des eaux de ballast. Plusieurs méthodologies qui cherchent à retirer les organismes des eaux de ballast ou à les rendre inoffensifs pendant qu'ils sont dans les citernes et dans les navires sont en développement ou à l'étude. Cela inclut le traitement mécanique (p.ex. par la séparation cyclonique ou par filtre), le traitement physique (p.ex. par les ultraviolets, les ultrasons ou le traitement thermique), le traitement chimique (p.ex. par l'usage de désinfectants ou de biocides), le traitement biologique, ou la combinaison de ceux-ci;
- Le déversement dans les installations de réception. Le déversement des eaux de ballasts dans les installations de réception empêche que les organismes transportés dans les eaux de ballast ne soient déversés dans la nature.

La minimisation du risque d'introductions d'EEE par les eaux de ballast exige une combinaison d'approches multiples et de stratégies complètes et bien conçues. Cela comprend des procédures opérationnelles pour les navires et les ports comme la surveillance, l'inspection et la certification, la formation et l'éducation ainsi que des responsabilités, des mandats et des rôles clairs. En conséquence, il existe un besoin spécifique de politiques, de stratégies, de cadres légaux et d'arrangements institutionnels de régulation et de conseil qui soient appropriés et cohérents au niveau national aussi bien qu'international pour la régulation et les conseils.

Politiques et cadres législatifs liés aux EEE

La revue législative de GloBallast (McConnell, 2002) et la prochaine parution de *Directives pour une réforme légale dans le contexte de la Convention de Gestion des Eaux de Ballast* éditée par GloBallast amène une revue complète des cadres législatifs nationaux pour six pays-pilotes : le Brésil, la Chine, l'Inde, l'Afrique du Sud et l'Ukraine. Elle apporte aussi une introduction à la politique et à la législation nationale et internationale liée aux eaux de ballast et aux EEE. Quoi qu'il en soit, il faut remarquer qu'à la fois la législation et les politiques nationales et internationales concernant les EEE sont en développement constant. Le nombre de politiques nationales sur les EEE a augmenté avec le temps en même temps que les pays reconnaissent les problèmes des EEE et s'engagent à répondre à cette menace. De même, le nombre d'accords utiles pour contrôler les EEE, aussi bien que le nombre de pays parties prenantes à ces accords ont augmenté (McGeoch et al., 2009). Les sections suivantes présentent une brève vue d'ensemble des cadres législatifs et politiques nationaux et internationaux utiles.

Plus d'informations et directives concernant la législation pour la gestion des eaux de ballast à un niveau national seront disponibles dans les *Directives pour la réforme légale dans le contexte de la Convention sur la Gestion des Eaux de Ballast*, qui est développée par le Programme Partenariats de GloBallast. Ces directives incluent également un exemple de législation et une mise à jour de la revue Législative de GloBallast de 2002. Plus encore, un cours de formation pour les avocats en droit maritime a été développé, apportant une ressource pour quiconque se trouve impliqué dans la rédaction et l'amélioration de la législation nationale.

3.1 LES CADRES LEGISLATIFS NATIONAUX LIES AUX EEE

Les cadres législatifs nationaux diffèrent de manière significative entre les pays, y compris la structure constitutionnelle, le système des lois nationales, les stratégies et politiques aussi bien que les réglementations. Il faut donc dresser des listes de lois, de politiques et de stratégies pertinentes pays par pays pour la gestion des EEE.

Plusieurs pays ont déjà développé des stratégies ou des législations spécifiques aux EEE. Cela inclut p.ex. la Stratégie Norvégienne sur les Espèces Exotiques Envahissantes qui a été réalisée par dix agences gouvernementales (voir la section référence). Cependant, dans de nombreux pays les EEE sont toujours couvertes seulement par d'autres législations et politiques, telles que celles liées à la santé, à la gestion de l'environnement, du transport et de la navigation.

Les tableaux ci-dessous fournissent des informations sur plusieurs aspects de la législation nationale sur les EEE:

- Les lois et politiques qui sont typiquement ou communément pertinentes par rapport aux EEE et à plusieurs aspects de la gestion des EEE, y compris la conduite de la recherche, la prévention de leur dispersion, la limitation des introductions et l'entreprise de leur éradication (Tableau 1) ;
- Les exemples de pays qui ont une législation sur les EEE (Tableau 2) et des stratégies nationales sur les EEE (Tableau 3). Ceux-ci ne sont pas reliés à la gestion des eaux de ballast en tant que vecteur et sont donc à l'image des différences entre les pays ;
- Un résumé sur la façon dont les pays qui ont déjà un cadre législatif régulateur concernant le problème du transport des EEE dans les eaux de ballast ont développé une législation en vue de besoins spécifiques et de cadres légaux préexistants (Tableau 4). Pour plus d'information voir le résumé original dans la revue législative de GloBallast (McConnell 2002) et le texte original sur la législation comme noté dans l'Annexe II à ce propos.

Tableau 1 : Lois et politiques nationales liées aux EEE

Loi/Politique	Comment cela est lié aux EEE (exemples, liste non exhaustive)
Gestion/protection de l'environnement :	Protection des écosystèmes et biotes d'origine ; conservation de la biodiversité ; restrictions sur l'introduction ou la relocalisation des biotes ; cela peut comprendre des dispositions liées aux EEE
Faune et flore :	Protection des écosystèmes et espèces indigènes ; restrictions sur l'introduction ou la relocalisation des biotes ; pourrait s'adresser spécifiquement aux EEE.
Santé:	Introduction et propagation des agents pathogènes
Nourriture:	Introduction et propagation d'agents pathogènes humains, aussi bien que de maladies et de pestes de plantes et animaux
Aquaculture:	Dispositions pour la régulation d'espèces spécifiques dans l'aquaculture, y compris les différents stades de leur histoire de vie ; cela peut inclure des dispositions pour le relâchement dans la nature
Commerce, import et export :	Dispositions pour l'échange d'espèces spécifiques, autorité légale pour leur amélioration p.ex. CITES
Douanes :	Dispositions pour assurer la conformité avec la législation nationale lors du transport de biens d'un pays ou en direction d'un pays
Pêcheries:	Cela peut inclure l'interdiction de relâchement d'espèces ; et le retrait des machines salissantes
Sécurité Maritime:	Navigabilité ; cela peut inclure des dispositions pour réguler des mesures de prévention des EEE

Tableau 2 : Exemples de pays ayant une législation spécifique aux EEE

Pays	Résumé	URL
Viet Nam	2008/L-CTN sur la promulgation de la Loi sur la Biodiversité. Cette loi subvient aux besoins au développement d'une conservation et d'un développement durable de la biodiversité. Cela inclut parmi d'autres dispositions le contrôle des espèces exotiques envahissantes.	http://faolex.fao.org/docs/pdf/vie88471.pdf
Royaume-Uni	La Loi parlementaire de 2006 dans le cadre de La Loi pour l'Environnement Naturel et les Communautés Rurales prévoit des dispositions concernant la biodiversité, les pesticides nocifs pour la faune et la flore et la protection des oiseaux, pour ce qui est des espèces envahissantes non indigènes.	http://faolex.fao.org/docs/pdf/uk75243.pdf www.opsi.gov.uk
Samoa	Loi sur la Quarantaine (Biosécurité) (No.22 de 2005). Une Loi parlementaire pour consolider la loi existante liée à l'importation d'articles réguliers et des biorisques associés et du contrôle des organismes nuisibles et maladies sur les animaux, les plantes et l'environnement élargi.	http://faolex.fao.org/docs/pdf/sam78879.pdf http://www.parliament.gov.ws www.paclii.org
Japon	La Loi parlementaire sur les Espèces Exotiques Envahissantes (No.78 de 2004) est une loi qui interdit l'élevage, la plantation, le stockage, le transport ou l'importation, etc. d'espèces exotiques envahissantes afin d'empêcher leurs effets néfastes sur les écosystèmes, la sécurité humaine, l'agriculture, la foresterie et les pêcheries. La Loi parlementaire consiste en 6 Chapitres divisés en 36 articles.	http://faolex.fao.org/docs/pdf/jap65793.pdf http://www.env.go.jp/
Afrique du Sud	La Loi parlementaire sur La Gestion Nationale de la Biodiversité et de l'Environnement, 2004 (No.10 de 2004) est une Loi pour la gestion et la conservation de la biodiversité d'Afrique du Sud dans le cadre de la Loi sur la Gestion Nationale de l'Environnement, 1998. Le Chapitre 6 amène des restrictions sur les activités incluant des espèces exotiques ou envahissantes et le contrôle et la destruction des espèces envahissantes.	http://faolex.fao.org/docs/pdf/saf45083.pdf http://www.polity.org.za/
Malte	Les dispositions réglementaires sur les Arbres et la Protection des Bois, 2001 (L. N. No. 12 de 2001) stipulent que les espèces d'arbres dans les Programmes I, II, et III et que les arbres indiqués dans les zones listés dans le Programme IV sont protégés. Le Directeur peut interrompre l'importation d'arbres qui peuvent d'après lui mettre en danger l'identité biologique de Malte (définie	http://faolex.fao.org/docs/pdf/mlt25480.pdf

Pays	Résumé	URL
	dans le Programme 4) et le Ministre peut établir une liste des « espèces exotiques envahissantes » qui ne peuvent être propagées, plantées, importées ou vendues à Malte (prog.10).	

Tableau 3: Exemples de pays dotés de stratégies sur les EEE

Pays	Résumé de la stratégie	URL
Canada	En Septembre 2004, le gouvernement fédéral et ses territoires et provinces homologues ont introduit Une Stratégie sur les Espèces Exotiques Envahissantes pour le Canada afin de réduire le risque d'espèces exotiques envahissantes et de conserver leurs écosystèmes. Cette stratégie aide à empêcher les nouvelles invasions, à détecter et à répondre rapidement à de nouvelles espèces exotiques envahissantes et à gérer les espèces exogènes envahissantes établies au travers de l'éradication, de l'endigement et du contrôle. Cette stratégie inclut également des mesures pour aider à empêcher les introductions d'espèces exotiques envahissantes des autres pays, ou d'espèces qui se sont déplacées d'un écosystème à l'autre à l'intérieur du Canada.	http://www.ec.gc.ca/eee-ias/98DB3ACF-94FE-4573-AE0F-95133A03C5E9/Final_IAS_Strategic_Plan_smaller_e.pdf http://www.ec.gc.ca/eee-ias/default.asp?lang=En&n=98DB3ACF-1
Norvège	La Stratégie Norvégienne sur les Espèces Exotiques Envahissantes est une approche multisectorielle pour enrayer la perte de biodiversité. Elle est basée sur le principe de précaution avec un centre principal sur les efforts pour empêcher que les espèces exotiques envahissantes ne soient introduites en Norvège. De plus, elle appuie les efforts pour contrôler, endiguer et éradiquer les espèces exotiques envahissantes qui sont une menace pour la biodiversité Norvégienne ou les activités de commerce basées sur les ressources naturelles et l'environnement.	http://www.regjeringen.no/Upload/MD/Vedlegg/Planer/T-1460_eng.pdf
Bahamas	La Stratégie Nationale sur les Espèces Envahissantes Exotiques facilite l'estimation des mécanismes actuels existant aux Bahamas pour s'occuper du problème des espèces exotiques envahissantes tout en permettant la sensibilisation du public et l'engagement dans le processus. Il y a déjà eu de nombreux exercices pour les décideurs et le public sur le projet durant les quelques derniers mois. Le projet a abouti dans le développement de matériel de sensibilisation qui, espérons le, bénéficiera non seulement aux Bahamas, mais aussi aux autres Petits Etats Insulaires en Développement (PEID). Ce projet est conçu sur le travail initial complété par le Réseau d'Information sur la Biodiversité InterAméricaine, le Projet de Réseau d'Information sur les Espèces Envahissantes dans lequel des bases de données sur les espèces invasives, de l'expertise et des programmes ont été développés et rendus accessibles sur le Web.	http://www.best.bs/publications.html http://www.best.bs/Documents/bahamas_nationalstrategy.doc
Etats-Unis	En 1999, l'Ordre Exécutif 13112 a institué le Conseil National sur Les Espèces Envahissantes, codirigé par les Secrétariats de l'Intérieur, de l'Agriculture et du Commerce. Les membres du Conseil National sur Les Espèces Envahissantes comprennent les Secrétariats au Transport, à l'Etat, à la Défense, à la Sécurité Territoriale, au Trésor, et aux Services Humains et de Santé ; les administrateurs de l'Agence pour la Protection de l'Environnement et l'Administration Nationale de l'Aéronautique et de l'Espace ; ainsi que le Directeur de l'Agence Américaine pour le Développement International et les représentants du commerce américain. Le Conseil National sur Les Espèces Envahissantes a été chargé d'amener la coordination, la planification et la direction générale des programmes fédéraux pour les programmes d'espèces envahissantes et pour atteindre les partenaires étatiques, tribaux, locaux et privés. Le Plan 2008 est concentré sur cinq « buts stratégiques » : la Prévention ; la Détection et la Réponse rapide ; la Gestion et le Contrôle ; le Rétablissement ; la Collaboration Organisationnelle. Afin d'accomplir ces objectifs stratégiques, le support essentiel pour des efforts tels que la recherche, la gestion de l'information et du management, l'éducation et l'assistance, et les éléments de coopération internationale sont inclus dans les sections pertinentes du plan de 2008.	http://www.invasivespeciesinfo.gov/council/nmp.shtml http://www.invasivespeciesinfo.gov/council/mp2008.pdf

Tableau 4: Exemples de pays ayant un cadre réglementaire pour aborder les problèmes des eaux de ballast

Pays	Niveau de réglementation	Catégorie réglementaire	responsabilité Législative	Responsabilité Administrative	Objectifs législatifs
Australie	National pour le trafic maritime international et niveau de législation complémentaire de niveau interne au pays (Etat et Territoire) pour le trafic maritime côtier	Contrôles des organismes parasites – quarantaine	Département de l'Agriculture, des Pêcheries et de la Foresterie – Australie	Niveau National. Service de l'Inspection de la Quarantaine Australienne (interne au département) en tant qu'aspect de la Stratégie de Gestion des Eaux de Ballast Australiennes	Eviter les impacts adverses économiques, environnementaux et de santé publique d'organismes marins non désirés par la réduction du risque d'introduction par les eaux de ballast de navires internationaux non commerciaux excessivement gênant ou compromettant la sécurité des bateaux
Canada	National. Bien que la possibilité d'établir des législations existe, aucune n'a encore été adoptée. Les directives Canadiennes de 2000 ne constituent pas une réglementation	Pas encore une régulation. Il existe cependant des sanctions pour non-conformité à la loi. Actuellement traité comme une source de pollution marine des navires et problème de sécurité des navires	Transport Canada en coopération avec la Garde Côte (Département des pêcheries et Océans)	Pas encore complètement établie- Actuellement Canada Transport et le Département des pêcheries et des Océans (Garde Côte)	Protection des eaux sous la juridiction Canadienne des organismes aquatiques non indigènes et des organismes pathogènes potentiellement nocifs pour les écosystèmes existants des eaux de ballast tout en protégeant la sécurité des navires
USA	Niveau National et Etatique	Sous le contrôle et la prévention de l'U.S.C - Conservation et Nuisance. Par la suite comme introduction accidentelle d'EEE. Amalgame de contrôle des organismes parasites et des pêcheries, protection de la biodiversité	Les Pêcheries et les Transports (également un groupe de travail- Approche de Gestion Intégrée)	Au niveau national, USCG. Varie au niveau étatique par exemple : à Washington- Poisson et faune et flore, en Californie- Commission des Cultures de l'Etat	Empêcher l'introduction involontaire et la propagation des EEE ; coordonner la recherche fédérale ; développer et encourager des méthodes sûres pour empêcher, surveiller et contrôler les introductions, minimiser les impacts économiques et écologiques, établir une recherche et une technologie et aider les gouvernements étatiques, la coopération internationale avec les partenaires de l'ALENA et de l'OMI

Pour un synopsis détaillé et mis à jour des arrangements légaux pour les pays impliqués dans le programme des Partenariats GloBallast, veuillez vous référer aux *Directives pour une réforme légale dans le contexte de la Convention sur la Gestion des Eaux de Ballast* qui sera disponible depuis le site de GloBallast.

3.2 ACCORDS INTERNATIONAUX/MULTILATERAUX, PROTOCOLES ET CODES LIES AUX EEE

Il y a de nombreux instruments légaux et politiques pertinents par rapport aux EEE, reflétant les impacts multifacettes et les implications de leur propagation. Alors que certains instruments sont très spécifiques à ce problème, tel que la Convention Internationale pour le Contrôle et la Gestion des Sédiments et Eaux de Ballast des Navires, d'autres sont plus générales.

Par exemple, la Convention sur la Biodiversité Biologique (qui établit le cadre général pour la conservation de la diversité biologique, l'usage durable de ces composantes, et un partage juste et équitable des bénéfices de l'usage

des ressources génétiques), appelle à l'article 8h les parties à empêcher, contrôler ou éradiquer l'introduction des espèces exotiques qui menacent les écosystèmes, les habitats ou les espèces. Plusieurs Plans de Travail de la CBD mentionnent spécifiquement les espèces invasives. Encore une fois, des conventions notoires sur la protection d'espèces ou d'habitats spécifiques, reconnaissent la menace posée par les EEE sur ces espèces et habitats. En 1995, les Parties ayant adopté la CBD ont adopté le *Mandat de Jakarta sur la Diversité Biologique Côtière et Marine*, qui incluait les EEE comme une question thématique avec le but « d'empêcher l'introduction d'espèces exotiques envahissantes dans les environnements côtier et marin, et d'éradiquer autant que possibles ces espèces exotiques envahissantes qui ont déjà été introduites. »

La Conférence des Nations Unies sur le droit de la Mer définit les droits et responsabilités des nations dans leur utilisation des océans du monde, en établissant des directives pour l'environnement, la gestion et les affaires concernant les ressources marines naturelles. La Conférence des Nations Unies sur le droit de la Mer décrète que les « Etats doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour empêcher, réduire et contrôler les pollutions de l'environnement marin dues à un usage de technologies sous leur juridiction ou contrôle, ou l'introduction intentionnelle ou accidentelle d'espèces, exotiques ou nouvelles, dans une partie spécifique de l'environnement marin, ce qui pourrait lui provoquer des changements significatifs et nocifs. » Plus encore, étant donné qu'il y a de nombreux impacts potentiels sur la santé dus aux introductions d'espèces, en particulier des organismes pathogènes et de ceux qui entraînent des empoisonnements, les réglementations internationales sur la santé et les réglementations sur le commerce et le transport s'appliquent également.

Les accords internationaux sur les EEE sont résumés dans le tableau ci-dessous. Les informations sur les signataires et le statut de la ratification sont déjà disponibles sur les sites pertinents.

Tableau 5 : Résumé des accords internationaux concernant les EEE

Accords, obligations légales, codes	Date de mise en œuvre (résolution spécifique)
Convention Internationale sur la Protection des Plantes	1951
Convention visant à faciliter le trafic maritime international selon l'amendement	1965
Accords Internationaux sur la Régulation de la Santé et de la santé des plantes et animaux	1969
Convention de Ramsar sur les zones humides	1971 (1999)
Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires	1973/78
Convention sur le Commerce International des Espèces en Danger (CITES)-	1973
Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie humaine en Mer telle que modifiée et incluant le code ISM	1974
Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille et Code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille	1978/95/97
Convention sur la conservation des Espèces Migratoires	1979
Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	1982
Protocole au Traité sur l'Antarctique, relatif à la protection de l'environnement	1991
Convention sur la Diversité Biologique	1992
Déclaration de Rio et Agenda 21	1992
Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce	1994
Code pratique de l'ICEM sur l'Introduction et le Transfert d'Organismes Marins	1994
Accords de l'Organisation Mondiale du Commerce	1994
Convention sur l'Aviation Civile Internationale	1994 (2001)
Code de conduite pour une pêche responsable et autres directives techniques	1995
Directives pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast des navires	1997
Protocole de Cartagena sur la prévention des risques biotechnologiques	2000
Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires	2001
Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires	2004

3.3 ACCORDS ET STRATEGIES RÉGIONALES SUR LES EEE

Reconnaissant que le problème des EEE exige des réponses coordonnées entre les nations et spécialement entre les nations étroitement connectées d'un point de vue géographique et/ou au travers du commerce et des voyages, des stratégies régionales sur les EEE et des plans ont aussi été développés. Des stratégies régionales et plans d'action ont été développés dans toutes les régions affiliées au Programme GloBallast Partenariats, par l'établissement de Groupes de travail régionaux. Pour assurer une harmonisation régionale, il est important de prendre en compte la Stratégie Régionale au moment de développer une Stratégie Nationale de GEB.

On trouve parmi d'autres exemples pertinents la Stratégie Européenne sur les Espèces Exotiques Envahissantes (voir <http://www.jncc.gov.uk/page-4013>), développé par la Stratégie Européenne sur la Conservation de la Faune et de la Flore et des Habitats Naturels. La Stratégie promeut le développement et l'amélioration de mesures coordonnées et d'efforts coopératifs au travers de toute l'Europe pour empêcher ou minimiser les impacts contraires des EEE dans la biodiversité de l'Europe, aussi bien que leurs conséquences pour l'économie, la santé humaine et le bien-être.

En 2003, le forum de Coopération économique Asie-Pacifique (APEC) a aussi discuté du développement d'une stratégie régionale pour combattre les Espèces Exotiques Envahissantes. Un plan régional de stratégie/action sur les espèces exotiques envahissantes est envisagé pour le Sud Est Asiatique au travers des membres du Programme des Nations Unies sur l'Environnement du Corps de Coordination des Mers d'Asie du Sud Est. Une initiative coopérative sur les Espèces Exotiques Envahissantes (EEE) des Iles a également été proposée par le Groupe de Spécialistes des Espèces Envahissantes de l'UICN, pour faciliter la coopération dans les secteurs-clés de gestion des espèces exotiques envahissantes dans les îles.

Tableau 6 : Exemples de stratégies régionales pour une GEB

Région	Organe de coordination	Pays	Statut
Mer Noire	Programme pour l'Environnement de la Mer Noire	Bulgarie, Géorgie, Roumanie, Russie, Turquie, Ukraine	A organisé deux conférences régionales afin de développer et d'adopter un Plan Régional d'Action Stratégique. A établi un Équipe spéciale Régional (ESR) dans son mandat
Mer Caspienne	Programme pour l'Environnement de la Mer Caspienne	Azerbaïdjan, Iran, Kazakhstan, Russie, Turkménistan	Une stratégie régionale et une feuille de route ont été établies durant une série de rencontres régionales en 2006 et 2007. Une étude de faisabilité a été complétée afin d'identifier les options de gestion des eaux de ballast de la région
Mers d'Asie de l'Est	Organe de coordination pour les mers de l'Asie de l'Est COBSEA	Indonésie, Malaisie, Philippines, Singapour, Thaïlande, Australie, Cambodge, République Populaire de Chine, République de Corée, Vietnam	A organisé deux conférences régionales pour développer et adopter un Plan Régional d'Action Stratégique. A établi un Équipe spéciale Régional (ESR) et son mandat.
Grand Ecosystème Marin du Golfe de Guinée	Commission intérimaire du courant de Guinée	Angola, Bénin, Cameroun, Côte d'Ivoire, Congo, République Démocratique du Congo, Guinée Equatoriale, Gabon, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Liberia, Nigeria, Sao Tome et Principe, Sierra Leone, Togo	A organisé deux conférences régionales pour développer et adopter un Plan d'Action Stratégique Régional, finalisé en Juin 2009. A établi un GTR et son mandat
Méditerranée	Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC)	Albanie, Algérie, Bosnie Herzégovine ; Croatie, Chypre, Egypte, France, Grèce, Israël, Italie, Liban, Malte, Monaco, Maroc, Serbie, Monténégro, Slovénie, Espagne, République Arabe de Syrie, Tunisie, Turquie	Une Stratégie Régionale et un Plan d'Action ont été élaborés lors de la première rencontre du Équipe spéciale Régionale en Septembre 2008. Les Groupes de Travail de pointe établis dans le but de finaliser

Région	Organe de coordination	Pays	Statut
Mer Rouge et Golfe d'Aden	Organisation régionale pour la conservation de l'environnement de la mer Rouge et du golfe d'Aden (PERSGA)	Egypte, Jordanie, Royaume d'Arabie Saoudite, Soudan, Yémen	la Stratégie en 2010. L'adoption de la Stratégie par la Conférence des Parties de la Convention de Barcelone est attendue La première rencontre pour élaborer un Plan d'Action Stratégique Régional a eu lieu en Juin 2009. Première réunion pour l'établissement d'un projet de plan d'action stratégique régional en juin 2009.
Région (Golfe Persique)	Organisation Régionale pour la Protection du Milieu Marin	Royaume de Bahreïn, République Islamique d'Iran, Koweït, Sultanat d'Oman, Qatar, Le royaume d'Arabie Saoudite, les Emirats Arabes Unis	Constitution d'une équipe spéciale régionale et de son mandat. Une Stratégie Régionale pour la Gestion des Eaux de Ballast a été adoptée à la deuxième Conférence Régionale sur les Eaux de Ballast dans la zone sous l'égide de l'Organisation Régionale pour la Protection du Milieu Marin. Un plan d'Action Régional a été approuvé. La Stratégie Régionale et le plan d'action ont été approuvés par l'Organisation Régionale pour la Protection du Milieu Marin en 2008. Un régime d'échange des eaux de ballast a été établi et a été mis en œuvre depuis Novembre 2009.
Pacifique Sud-est	Commission permanente du Pacifique Sud (CPPS)	Argentine, Chili, Colombie, Equateur, Panama, Pérou	A tenu deux conférences régionales (en 2008 et 2009) pour développer et adopter un Plan Régional d'Action Stratégique. A établi un GTR et son mandat.
Pacifique Sud	Programme Régional pour l'Environnement du Pacifique Sud (SPREP);	Samoa Américaines, Niue, Australie, Iles Mariannes du Nord, Iles Cook, Palau, Etats Fédérés de Micronésie, Papouasie Nouvelle-Guinée, Fidji, Samoa, France, Iles Salomon, Polynésie Française, Tokelau, Guam, Tonga, Kiribati, Tuvalu, Iles Marshall, Etats-Unis d'Amérique, Nauru, Vanuatu, Nouvelle Calédonie, Wallis et Futuna, Nouvelle Zélande	Une Stratégie Régionale sur les Organismes Parasites dans le Pacifique liés au transport maritime (SRIMP-PAC) a été approuvée par la rencontre du (SPREP) de Nouméa. Le SRIMP-PAC fait partie des régions sous la responsabilité de la Convention sur la Gestion des Eaux de Ballast.
Région des Caraïbes	Centre régional de formation et de renseignements en cas de situation critique due à la pollution marine du Centre d'activités régionales - Caraïbes	Antigua et Barbuda, Bahamas, Belize, Barbade, Colombie, Costa Rica, Cuba, Dominique, République Dominicaine, Salvador, France, Grenada, Guatemala, Guyane, Haïti, Honduras, Jamaïque, Mexique, Pays-Bas, Nicaragua, Panama, St Kitts et Nevis, Ste Lucie, St Vincent et les Grenadines, Surinam, Trinidad et Tobago, Etats-Unis d'Amérique, Venezuela	Première réunion pour l'établissement d'un projet de plan d'action stratégique régional en décembre 2009. Constitution d'une équipe spéciale régionale et de son mandat.

Tableau 7 : Exemples d'accords régionaux sur les EEE

Région	Résumé	Lien
Convention-Cadre pour la Protection de l'Environnement Marin de la Mer Caspienne	Objectifs : Protéger l'environnement de la Mer Caspienne de toute source de pollution en incluant la protection, la préservation, la restauration et l'usage durable et raisonnable des ressources biologiques de la Mer Caspienne. Cela comprend plusieurs clauses, dont une concernant la prévention de l'introduction des espèces exotiques envahissantes, leur contrôle et le combat contre celles-ci	http://www.ecolex.org/server2.php/libcat/docs/multilateral/en/TRE001396.doc http://www.caspianenvironment.org/
Stratégie de l'Union Européenne relative aux Espèces Envahissantes	La stratégie vise à faciliter la mise en œuvre des engagements internationaux et de meilleures pratiques pour soutenir le développement d'objectifs, de mesures et de politiques réalistes. Beaucoup d'Etats Européens font face à des contraintes similaires dans leurs efforts sur les Espèces Exotiques Envahissantes. Selon le pays, cela peut comprendre : une sensibilisation publique faible et une opposition à l'intervention du gouvernement ; des informations scientifiques insuffisantes ou inaccessibles (pour l'identification des espèces, l'analyse des risques, les techniques de détection et d'atténuation, etc.) ; l'absence de priorités d'action claires et concertées ; des mouvements et introductions facilitées (p.ex. par la poste), des quarantaines ou inspections inappropriées ; une capacité de surveillance inadéquate ; un manque de mesures de réaction d'urgence ; une législation dépassée ou inadéquate ; une coordination insuffisante entre les agences gouvernementales, les Etats et les autres décideurs.	http://www.jncc.gov.uk/page-4013 http://www.jncc.gov.uk/pdf/BRAG_NNS_Genovesi&Shine-EuropeanStrategyonInvasiveAlienSpecies.pdf
Espèces envahissantes dans le Pacifique	<p>La stratégie aborde ces contraintes. Elle vise à faciliter la mise en œuvre des engagements internationaux, à une meilleure application et à soutenir le développement de politiques, de mesures et d'objectifs réalistes. Les actions prioritaires sont proposées en fonction du temps et de la faisabilité de la mise en œuvre. La Stratégie reconnaît que les obligations légales existantes des Parties peuvent contraindre ou influencer les mesures qui peuvent être prises, particulièrement par rapport à la régulation des activités commerciales.</p> <p>Stratégie régionale relative à l'introduction d'organismes marins nuisibles par les navires dans les pays insulaires du Pacifique.</p> <p>Cette stratégie vise à aider les Territoires et Pays Insulaires du Pacifique à protéger les environnements marins des bioinvasions marines. Les deux vecteurs clés qui sont visés sont les eaux de ballast des navires et l'encrassement biologique des navires, avec un accent particulier sur les yachts de croisière, qui visitent la région en nombre significatif. La nature transfrontalière du transport maritime et l'interconnexion des mers et océans détermine le fait qu'aucun port ou pays ne peut efficacement contrôler la propagation des organismes marins nuisibles via la navigation. Afin d'être efficace, les pays doivent coopérer à la fois avec leurs voisins et la communauté mondiale élargie afin de mettre en œuvre des mesures harmonisées. La Stratégie régionale dans les pays insulaires du Pacifique fournit un cadre régional pour la coopération entre les pays et territoires insulaires du Pacifique et aussi avec les pays de la ceinture du Pacifique, y compris dans le cadre de la Coopération économique Asie-Pacifique.</p>	http://www.sprep.org/solid_waste/marine.htm http://www.sprep.org/att/IRC/eCOPIES/Pacific_Region/105.pdf

3.4 LA CONVENTION DE L'OMI SUR LA GESTION DES EAUX DE BALLAST

La Convention Internationale pour le Contrôle et la Gestion des Eaux de Ballast & Sédiments des navires a été adoptée par consensus à Londres le vendredi 13 Février 2004. La Convention entrera en vigueur 12 mois après sa ratification par 30 Etats, représentant 35% du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce. (En Janvier 2010, 21 pays avaient ratifié la Convention : (l'Argentine, l'Australie, Barbade, le Brésil, l'Egypte, la Finlande, le Kenya, Kiribati, les Maldives, les Iles Marshall, les Pays-Bas, le Nigeria, la Norvège, la République de Corée, Saint Kitts et Nevis, l'Espagne, la Suède, la République Arabe de Syrie, Tuvalu)).

La Convention comprend les principales dispositions suivantes (d'après le site de GloBallast) :

Obligations générales :

D'après l'Article 2 des Obligations Générales, les Parties s'engagent à donner pleinement effet aux dispositions de la Convention et de son Annexe afin de prévenir, de réduire au minimum et, en dernier ressort, d'éliminer le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes grâce au contrôle et à la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires.

Les Parties ont le droit de prendre, individuellement ou conjointement avec d'autres Parties des mesures plus rigoureuses, destinées à prévenir, réduire ou éliminer le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes grâce au contrôle et à la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, en conformité avec le droit international. Les Parties devraient veiller à ce que les pratiques de gestion des eaux de ballast utilisées n'entraînent pas plus de dommages qu'elles n'en préviennent pour leur environnement, la santé humaine, les biens ou les ressources, ou ceux d'autres Etats.

Les installations de réception des sédiments

D'après l'Article 5 sur les installations de Réception des Sédiments, les Parties s'engagent à s'assurer que dans les ports et terminaux où ont lieu le nettoyage ou les réparations des citernes à ballast ont des installations de réception des sédiments adéquates.

Recherche scientifique et technique et surveillance

L'Article 6, Recherche Scientifique et Technique et Surveillance, appelle les Parties individuellement ou collectivement à promouvoir et faciliter la recherche scientifique et technique en matière de gestion des eaux de ballast ; ainsi qu'à surveiller les effets de la gestion des eaux de ballast dans les eaux relevant de leur juridiction.

Visites, délivrance des certificats et inspection

Les navires doivent être soumis à des visites et à la délivrance de certificats (Article 7 sur les Visites et délivrance des certificats) et peuvent être inspectés par les fonctionnaires chargés du contrôle des navires par l'Etat du port (Article 9 sur l'Inspection des Navires) qui peuvent vérifier que le navire a un certificat valable ; ils peuvent inspecter le registre des Eaux de Ballast ; et/ou prélever des échantillons de l'eau de ballast. S'il y a des problèmes, une inspection approfondie peut être effectuée et « la Partie qui effectue l'inspection prend les mesures nécessaires pour empêcher le navire de rejeter de l'eau de ballast jusqu'à ce qu'il puisse le faire sans présenter de menace pour l'environnement, la santé humaine, les biens ou les ressources. » Tous les efforts possibles doivent être entrepris afin d'éviter qu'un navire ne soit indûment retenu ou retardé (Article 12 sur le Retard causé indûment aux navires).

Assistance et coopération techniques

D'après l'Article 13 sur l'Assistance et la Coopération Techniques et la Coopération Régionale, les Parties s'engagent directement ou par l'intermédiaire de l'Organisation et d'autres organismes internationaux à fournir, au titre du contrôle et de la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, un appui aux Parties qui demandent une assistance technique pour : former du personnel ; assurer la disponibilité de technologies, de matériel et d'installations appropriés ; de mettre en train des programmes communs de recherche-développement ; et de prendre d'autres mesures dont pour la mise en œuvre effective de la Convention et des Directives y relatives élaborées par l'Organisation.

Annexe- Section A : Dispositions Générales

Cette annexe contient les définitions, l'applicabilité et les exceptions. Suivant la Régulation A-2 de l'Applicabilité Générale : « Sauf disposition expresse, le rejet des Eaux de Ballast ne doit être effectué qu'au moyen de la Gestion des Eaux de Ballast, conformément aux dispositions de cette Annexe.»

Annexe- Section B : Prescriptions en matière de Gestion et de Contrôle applicables aux navires

Les navires doivent avoir à bord et mettre en œuvre un Plan de Gestion des Eaux de Ballast approuvé par l'Administration (Règle B-1). Le Plan de Gestion des Eaux de Ballast est spécifique à chaque navire et comprend une description détaillée des procédures à suivre et 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.

Les navires doivent avoir à bord un registre des Eaux de Ballast (Règle B-2) afin d'enregistrer le moment où le navire prend de l'eau ; chaque fois que l'eau est mise en en circulation ou traitée ; et lorsque l'eau de ballast est rejetée à la mer. Il doit également rapporter quand les Eaux de Ballast sont rejetées dans une installation de Réception ou en cas de rejet accidentel ou exceptionnel d'Eaux de Ballast.

Les prescriptions spécifiques à la gestion des Eaux de Ballast sont explicitées dans la règle B-3 sur la Gestion des Eaux de Ballast par les Navires et sont synthétisées dans le Tableau 8 ci-dessous :

Tableau 8 : Prescriptions spécifiques de gestion des eaux de ballast d'après la règle B-3

Date de construction	Capacité eaux de Ballast (m ³)	Norme
Avant 2009	<1500 ou >5000	Doit au moins satisfaire à la norme de renouvellement des eaux de ballast. Après 2016, doit satisfaire à la norme de qualité des eaux de ballast
Avant 2009	1500-5000	Doit au moins satisfaire à la norme de renouvellement. Après 2014, doit satisfaire à la norme de qualité
En/ Après 2009*	<5000	Doit satisfaire à la norme de qualité
En/ Après 2009 mais avant 2012	≥5000	Doit au moins satisfaire à la norme de renouvellement. Après 2016, doit satisfaire à la norme de qualité
En/ Après 2012	≥5000	Doit satisfaire à la norme de qualité

**Il est à noter que comme cela a été souligné par la résolution A.1005(25) de l'Assemblée de l'OMI, les navires construits en ou après 2009, ne seront pas tenus de satisfaire aux dispositions de la règle D-2 jusqu'à leur deuxième visite annuelle, mais devront s'y conformer au plus tard le 31 décembre 2011. Cette disposition a été introduite pour s'assurer que des réserves suffisantes de technologies de traitement soient disponibles avant que la Convention entière ne soit appliquée.*

D'autres méthodes de gestion des eaux de ballast pourraient aussi être acceptées en remplacement des normes de renouvellement ou de qualité des eaux de ballast, sous réserve que de telles méthodes assurent au moins le même degré de protection de l'environnement, de la santé humaine, des biens ou de ressources, et qu'elles soient en principe approuvées par le Comité de la Protection de l'Environnement Marin de l'OMI (MEPC).

D'après la règle B-4 sur le Renouvellement des Eaux de Ballast, tous les navires procédant au renouvellement des eaux de ballast doivent autant que possible effectuer le renouvellement à au moins 200 milles marins de la terre la plus proche et par 200 mètres de fond au moins, compte tenu des directives développées par l'OMI. Dans les situations où le navire n'est pas en mesure de procéder au renouvellement des eaux de ballast comme décrit ci-dessus, ce renouvellement devrait être effectué aussi loin que possible de la terre la plus proche, et en tous les cas à au moins 50 milles marins de la terre la plus proche et par 200 mètres de fond au moins.

Lorsque ces exigences ne peuvent être satisfaites, des zones peuvent être désignées où les navires peuvent procéder au renouvellement des eaux de ballast.

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 (Règlement B-5).

Annexe – Section C : Mesures supplémentaires

Une Partie, individuellement ou de concert avec d'autres Parties, peut imposer des mesures supplémentaires aux navires pour prévenir, réduire, ou éliminer le transfert d'Organismes Aquatiques Nuisibles et d'Agents Pathogènes par les Eaux de Ballast et Sédiments des navires.

Dans ces situations, la Partie ou les Parties doivent consulter les Etats adjacents ou susceptibles d'être affectés par de telles normes ou prescriptions et doivent informer l'Organisation de leur intention d'établir des mesures supplémentaires au moins 6 mois avant la date prévue de mise en œuvre desdites mesures, sauf en cas d'urgence ou d'épidémie. Lorsque c'est nécessaire, les Parties devront obtenir l'approbation de l'OMI.

Annexe - Section D : – Normes applicables à la Gestion des Eaux de Ballast

Il existe une norme de renouvellement des eaux de ballast et une norme de qualité des eaux de ballast. Le renouvellement des Eaux de Ballast pourrait être utilisé pour satisfaire à la norme de qualité:

Règle D-1 *Norme de renouvellement des eaux de ballast*

Les navires qui procèdent au renouvellement des eaux de ballast conformément à la présente règle doivent obtenir un renouvellement volumétrique effectif d'au moins 95 % des eaux de ballast.

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.

Règle D-2 *Norme de qualité des eaux de ballast*

Les navires qui procèdent à la gestion des eaux de ballast conformément à la présente règle 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 d'une taille minimale égale ou supérieure à 10 microns. Le rejet des agents microbiens indicateurs ne doit pas dépasser les concentrations spécifiées au paragraphe 2.

À titre de norme pour la santé humaine, les agents microbiens indicateurs comprennent les agents suivants :

- *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;
- *Escherichia coli*, moins de 250 ufc par 100 millilitres;
- entérocoque intestinal, moins de 100 ufc par 100 millilitres.

Les systèmes de Gestion des Eaux de Ballast doivent être approuvés compte tenu des Directives de l'OMI. Pour plus d'information, voir les sites de l'OMI et de GloBallast. Cela inclut les systèmes qui utilisent des produits chimiques ou des biocides ; ceux qui font l'usage d'organismes ou de mécanismes biologiques ; ou ceux qui altèrent les caractéristiques chimiques ou physiques des Eaux de Ballast.

Prototypes de Technologies de traitement des eaux de ballast

La règle D-4 englobe Les Prototype des Technologies de Traitement des Eaux de Ballast. Cela permet aux navires participant à un programme approuvé par l'Administration de mettre à l'essai et d'évaluer les technologies prometteuses de traitement des Eaux de Ballast en ayant une marge de cinq ans avant d'être tenu de respecter la norme de qualité.

Examen des normes

D'après la Règle D-5 sur l'examen des normes par l'Organisation, l'OMI devra entreprendre un examen de la norme de qualité en tenant compte d'un nombre de critères incluant des considérations liées à la sécurité ; l'acceptabilité sur le plan écologique, c'est-à-dire les technologies n'ayant pas davantage d'impacts sur l'environnement que ceux qu'elles permettent d'éviter; leur aspect pratique, c'est-à-dire la compatibilité avec la conception et l'exploitation du navire; leur rapport coût-efficacité; et leur efficacité sur le plan biologique au sens où elles permettent d'éliminer ou de rendre non viables les organismes aquatiques nuisibles et les agents pathogènes dans les eaux de ballast. L'examen doit déterminer s'il existe des technologies disponibles permettant de satisfaire à la norme, évaluer les critères énoncés ci-dessus et analyser les effets socio-économiques en particulier liés aux besoins des pays en développement, et notamment ceux des petits Etats insulaires en développement.

Annexe – Section E : Prescriptions en matière de visites et de délivrance des certificats aux fins de la Gestion des Eaux de Ballast

Cette section comprend les prescriptions en matière de visites initiale, de renouvellement, annuelle, intermédiaire et supplémentaire ainsi que les prescriptions en matière de délivrance des certificats. Les Appendices fournissent le Modèle de Certificat de Gestion des Eaux de Ballast et le Modèle de registre des Eaux de Ballast.

3.5 DIRECTIVES POUR LA GESTION DES EAUX DE BALLAST DE L'OMI

En rapport avec la Convention BWM, un ensemble de 14 directives ont été développées par le Comité de la protection du milieu marin (MEPC) de l'OMI ainsi que deux autres directives en cours de finalisation. L'objectif de ces directives est d'aider les gouvernements et les autres autorités, les capitaines de navires, les exploitants et les propriétaires ainsi que les autorités portuaires à réduire au minimum le risque lié à l'introduction d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes provenant des eaux de ballast et des sédiments connexes des navires, tout en garantissant la sécurité des navires.

Les directives citées dans le Tableau 9 ci-dessous sont disponibles sur le site de GloBallast.

Tableau 9 : Directives techniques pour la mise en œuvre d'une convention sur les eaux de ballast

Directives relatives aux installations de réception des sédiments (G1)
Directives pour l'échantillonnage des Eaux de Ballast (G2)
Directives sur le respect de conditions équivalentes concernant la gestion des eaux de ballast (G3)
Directives pour la GEB et l'élaboration des Plans de GEB (G4)
Directives relatives aux installations de réception des Eaux de Ballast (G5)
Directives pour le renouvellement des Eaux de Ballast (G6)
Directives sur l'évaluation des risques dans le cadre de la règle A-4 de la Convention BWM (G7)
Directives pour l'approbation des systèmes de GEB (G8)
Directives pour l'approbation des systèmes de GEB qui utilisent des substances actives (G9)
Directives pour l'approbation et la supervision des programmes relatifs aux prototypes de technologies de traitement des eaux de ballast (G10)
Directives sur les normes de Conception et de Construction des navires qui procèdent au renouvellement des Eaux de Ballast (G11)
Directives en matière de conception et de construction pour faciliter le contrôle des sédiments à bord des navires (G12)
Directives sur les mesures supplémentaires concernant la gestion des eaux de ballast, y compris dans des situations d'urgence (G13)
Directives sur la désignation de zones pour le renouvellement des eaux de ballast (G14)
Directives en cours d'élaboration
Directives pour les inspections dans le cadre de la Convention BWM
Directives sur le contrôle par l'État du port en vertu de la Convention BWM de 2004.

Pourquoi une stratégie nationale ?

Pour qu'un pays puisse gérer le risque d'introductions d'espèces par les eaux de ballast de manière efficace, une politique environnementale de soutien renforcée par une information de base scientifique et technique est nécessaire. La Stratégie Nationale de Gestion des Eaux de Ballast (SNGEB) fait partie intégrante d'un cadre régulateur, accompagné d'autres politiques pertinentes, d'accords législatifs, institutionnels ainsi que d'autres plans d'actions et programmes de travail spécifiques. Les politiques nationales doivent se traduire en pratiques de gestion des eaux de ballast efficaces et rentables qui soient cohérentes avec les obligations et exigences légales nationales aussi bien qu'internationales. Il s'agit donc d'un pré-requis pour une mise en œuvre efficace, et peut donc servir d'outil important pour le développement et/ou les réformes législative et institutionnelle. Comme mentionné précédemment, les directives pour une réforme légale liée à la gestion des eaux de ballast seront disponibles dans le Programme Partenariats de GloBallast. De nombreuses autres informations utiles peuvent être trouvées dans la panoplie de mesures pour développement de cadres légaux et institutionnels sur les espèces exotiques envahissantes par le Programme mondial sur les espèces envahissantes (Shine 2008).

Alors qu'il existe des lois et politiques internationales (comme synthétisées ci-dessus), elles sont souvent par nature génériques, dans le sens qu'elles ont été conçues pour s'appliquer le plus largement possible. Elles ont donc besoin d'être rendues opérationnelles au travers de moyens nationaux, y compris en donnant l'attention nécessaire à de nombreux problèmes locaux, nationaux et régionaux, que ce soit au niveau environnemental, légal, institutionnel ou autre.

Boîte 3 : Les raisons du développement d'une stratégie nationale de gestion des eaux de ballast- Résumé

- Les eaux de ballast sont le principal vecteur de propagation des EEE marines ;
- Les accords internationaux liés à la gestion des eaux de ballast et des EEE sont génériques jusqu'à un certain point et ne sont souvent pas opérationnels au niveau national ;
- La gestion des eaux de ballast et des EEE n'est souvent pas couverte par une législation nationale complète et suffisamment spécifique ; et
- Les mandats et responsabilités institutionnels en lien avec la gestion des eaux de ballast et des EEE ne sont souvent pas clairs.

4.1 Législation et politiques de gestion des eaux de ballast au niveau national

De nombreux pays ainsi que des autorités portuaires locales ont déjà des exigences spécifiques concernant la gestion des eaux de ballast pour la protection et la maintenance d'écosystèmes indigènes, et comme participation à leurs engagements aux conventions globales. Cela inclut p.ex. l'Australie (voir Boîte 4), les USA et la Nouvelle Zélande. L'Association Internationale des Armateurs Pétroliers Indépendants (INTETANKO) a travaillé avec la Chambre Internationale de la marine marchande pour rassembler des informations sur les pays respectant les procédures de consignation et de notification de leur gestion des eaux de ballast. Ils ont tenu une base de données depuis 1990, qui enregistre 17 lieux comme ayant « des exigences de quarantaine pour la gestion des eaux de ballast ». Il s'agit de l'Argentine, de l'Australie, du Brésil, du Canada, du Chili, d'Israël, de la Nouvelle Zélande, des Orcades (GB), des USA, de la Californie, du Port de Oakland (USA), des Grands Lacs (USA) et du Port de Vancouver (Canada).

Les stratégies nationales existantes de gestion des eaux de ballast diffèrent l'une de l'autre sous plusieurs aspects, en termes de structure aussi bien qu'en termes de contenu technique et d'approche générale. Cela reflète les différents environnements légaux et institutionnels ainsi que les intérêts et caractéristiques biogéographiques.

Cependant, la plupart des stratégies nationales de gestion des eaux de ballast ont plusieurs aspects en commun que ce soit au niveau du contenu ou de la procédure de développement.

Quoiqu'il en soit, en dépit d'une récente amélioration du cadre législatif lié aux EEE, la plupart des pays n'ont pas de lois spécifiques, de politiques ou de stratégies pour la gestion et la régulation des eaux de ballast. Ces directives cherchent à combler ces lacunes. Dans les sections suivantes, une approche détaillée pas à pas est présentée pour le développement d'une stratégie nationale de gestion des eaux de ballast, avec des pistes pratiques et des exemples/modèles concrets. La Boîte 5 présente un aperçu des principes importants qui devraient influencer et soutenir les efforts sur les EEE marines.

Boîte 4 : La gestion des eaux de ballast en Australie

L'Australie dépend de l'industrie de la navigation pour le commerce international et domestique, avec environ 95% de matières premières transportées par la mer. Chaque année, environ 150 millions de tonnes d'eaux de ballast des navires sont déversées dans les ports australiens par 10'000 visites de navires de quelques 600 ports d'outre-mer. (Système National Australien pour la Prévention et la Gestion des Incursions d'organismes Marins nuisibles, 2001).

L'écosystème Australien est unique, comptant de nombreuses espèces rares et d'importants récifs de coraux. Le problème avec les EEE dans les eaux de ballast est dû à l'impact sur l'industrie de l'aquaculture et les risques pour la santé humaine. L'Australie a été le premier pays à mettre en œuvre des directives sur la Gestion des Eaux de Ballast en 1990. En 1994, l'Australie a adopté une approche nationale coordonnée sur la gestion des eaux de ballast.

Les directives sont uniques car elles incluent le soutien à la recherche sur les techniques de gestion et un système informatisé d'aide à la décision (SIAD) pour cibler les navires à haut risque. Les navires ayant l'intention de décharger leurs eaux de ballast dans les eaux Australiennes sont capables de gérer leurs eaux de ballast en route avec le SIAD. Le système effectue une estimation citerne par citerne basée sur l'information fournie par le capitaine du navire, et permet aux navires internationaux de déterminer si leurs eaux de ballast posent un risque d'introduction d'EEE. Les navires identifiés comme porteurs d'eaux de ballast à faible risque peuvent être exemptés d'effectuer des mesures de gestion particulières, pour ce voyage spécifique.

Les citernes identifiées comme transportant des eaux de ballast à haut risque nécessiteront un traitement et/ou une gestion par une méthode acceptable pour le Service Australien d'Inspection et de Quarantaine. Les méthodes acceptées sont :

- le renouvellement des eaux de ballast en mer par la méthode séquentielle, du flux continu ou de la dilution ;
- le non-rejet des citernes de ballast à hauts risques ;
- le transfert de citerne à citerne; ou
- des options de traitement comparables à celles qui ont été développées.

Boîte 5 : Principes clés pour aborder les EEE par des stratégies nationales

Au vu des difficultés associées à l'éradication et au contrôle à long terme, qui peuvent s'avérer inefficaces ou coûteux, la prévention est reconnue comme la politique d'intervention la plus appropriée et la meilleure marché pour enrayer l'augmentation des bioinvasions marines et de leurs conséquences. Parmi d'autres principes et approches reconnues au niveau international qui devraient informer et influencer les stratégies nationales et les programmes de travail liés à la gestion des EEE, on trouve les suivants :

Le principe de précaution : Entériné à la Déclaration de Rio de 1992 de la Conférence sur l'Environnement et le Développement, le principe 15 établit que : « Pour protéger l'environnement, des mesures de précaution doivent être largement appliquées par les Etats selon leurs capacités. En cas de risque de dommages graves ou irréversibles, l'absence de certitude scientifique absolue ne doit pas servir de prétexte pour remettre à plus tard l'adoption de mesures effectives visant à prévenir la dégradation de l'environnement ».

L'approche de précaution stipule que l'absence de certitude scientifique n'est pas une raison pour repousser une action qui peut éviter un dommage grave ou irréversible pour l'environnement. Ce principe repose sur le concept d'anticipation et met en évidence la nécessité de prendre des mesures effectives qui doivent se fonder sur des programmes d'action à long terme et tenant compte de l'évolution liée aux connaissances scientifiques. Depuis, ce principe a été appliqué dans de nombreuses législations environnementales y compris la Convention-Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques (CCNUCC), la Convention sur la Diversité Biologique (CDB) et par la Commission Européenne.

Déclaration de Rio :

<http://www.un.org/esa/documents/ecosoc/cn17/1997/ecn171997-8.htm>

Définition et explication du Principe de Précaution par le Bureau Européen de l'Environnement :

http://www.eeb.org/publication/1999/eeb_position_on_the_precautionar.html

Communication de la Commission Européenne sur le principe de précaution :

http://ec.europa.eu/environment/docum/20001_en.htm

L'approche écosystémique : L'expression « Approche écosystémique » a été lancée pour la première fois au début des années 80, et a été formellement acceptée au Sommet de la Terre à Rio en 1992, devenant un des concepts fondamentaux de la Convention sur la Diversité Biologique. L'approche écosystémique est une stratégie de gestion intégrée des terres, de l'eau et des ressources vivantes, qui favorise la conservation et l'utilisation durable d'une manière équitable.

L'approche écosystémique repose sur l'application de méthodes scientifiques appropriées aux divers niveaux d'organisation biologique, englobant l'essentiel de la structure, des processus, des fonctions et des interactions entre les organismes et leur environnement. Elle reconnaît que les êtres humains, avec leur diversité culturelle, sont une composante intégrante de nombreux écosystèmes.

Information de fond sur l'approche écosystémique :

<http://www.cbd.int/ecosystem/background.shtml?tit=syn>

Principes du Malawi sur l'approche écosystémique

<http://www.cbd.int/doc/meetings/cop/cop-04/information/cop-04-inf-09-en.pdf>

Le principe du pollueur-payeur a été initialement développé pour l'application nationale par l'Organisation sur la Coopération Economique et le Développement (OCDE) dans un effort pour s'assurer que les sociétés assument la totalité des coûts de la lutte contre la pollution et ne soient pas subventionnées par l'État. Il était inscrit dans le Principe 16 de la Déclaration de Rio en 1992, qui établit que « Les autorités nationales devraient s'efforcer de promouvoir l'internalisation des coûts de protection de l'environnement et l'utilisation d'instruments économiques, en vertu du principe selon lequel c'est le pollueur qui doit, en principe, assumer le coût de la pollution, dans le souci de l'intérêt public et sans fausser le jeu du commerce international et de l'investissement. » Il reconnaît qu'il

importe que les coûts environnementaux des activités économiques — y compris le coût de la prévention des dangers potentiels — soient internalisés plutôt qu'imposés à l'ensemble de la société.

Déclaration de Rio :

<http://www.un.org/esa/documents/ecosoc/cn17/1997/ecn171997-8.htm>

Intégration transsectorielle: l'Action 21 identifie l'intégration et la participation comme des blocs clés de construction du développement durable. La coopération et l'intégration transsectorielles sont essentielles pour s'occuper des problèmes environnementaux, économiques et sociaux. Une participation large à des problèmes complexes profite des compétences de tous les secteurs pour résoudre les problèmes intégrés.

Action 21 :

http://www.un.org/esa/dsd/agenda21/res_agenda21_00.shtml

Coopération régionale et internationale : le partage d'information entre secteurs au niveau national est tout aussi important que le partage des ressources et d'informations entre régions et au niveau international. Les problèmes environnementaux ne s'arrêtent pas aux frontières et doivent donc être abordés et résolus en coopération.

5

Comment développer une Stratégie Nationale de Gestion des Eaux de Ballast

Le développement de réponses nationales aux EEE exige un degré significatif de coordination entre agences, y compris entre différents secteurs. Plusieurs lois et politiques préexistantes sont à même d'être pertinentes, souvent réparties sur un ensemble de ministères (p.ex. environnement et transport), agences principales (p.ex. agences de protection de l'environnement), et d'institutions de mise en œuvre (p.ex. les autorités portuaires) aussi bien que celles de la société civile (p.ex. compagnies de navigation, associations et groupes d'intérêt).

De plus, la constitution et les structures de gouvernance d'un pays ont aussi leur importance. Dans un système fédéral, la responsabilité légale aussi bien que celle de mise en œuvre peut reposer en partie sur le gouvernement central et en partie sur le gouvernement étatique. Un système plus centralisé devra toujours exiger de la coordination et de l'intégration, aussi bien verticalement qu'horizontalement.

L'établissement de mécanismes sains est donc essentiel pour la planification et le développement d'une stratégie nationale sur les EEE et la gestion des eaux de ballast. Cela doit être pris en compte tôt dans le processus. Cela se fait le plus souvent par l'identification d'une agence principale et la mise en place d'une Équipe spéciale.

Les sections suivantes dessinent les contours des étapes clés dans le processus de développement d'une Stratégie Nationale de Gestion des Eaux de Ballast. Les recommandations clés sont proposées dans des boîtes séparées à la fin de chaque section.

La stratégie nationale pour la gestion des eaux de ballast détaille: les responsabilités et rôles sur la question des EEE par les décideurs compétents, tels que les autorités portuaires, les compagnies de navigation, etc. Plus encore, elle met en place les priorités et normes pour sa mise en œuvre ; c'est aussi un instrument pour sécuriser les ressources institutionnelles, humaines et financières pour sa mise en œuvre.

Le processus pour la compléter peut être long et compliqué. Les étapes suivantes sont écrites de manière séquentielle, mais en pratique elles se mettent fréquemment en place en parallèle, ou de manière hasardeuse.

Normalement la première étape dans le développement d'une stratégie de gestion des eaux de ballast est une décision politique, la reconnaissance que les eaux de ballast comme vecteur pour la propagation des EEE présentent une menace significatrice, et que cela requiert l'assistance et l'intervention du gouvernement. Une telle décision peut être ou non formulée comme une politique cohérente. Très souvent, il arrive qu'une position politique nationale soit formulée plus clairement au travers d'un processus de développement d'une stratégie nationale de gestion des eaux de ballast. Le but de cette politique est d'apporter des conseils aux planificateurs, aux décideurs et aux législateurs. Elle devrait contenir les buts et objectifs d'une gestion des eaux de ballast –basée sur des choix politiques- et, comment ils devraient être atteints en termes clairs. Le document de la Politique Nationale peut inclure une stratégie et un plan d'action, ou ils peuvent être préparés dans des documents séparés.

A la suite d'une décision politique stipulant qu'il existe un besoin de réguler les eaux de ballast, trois étapes sont nécessaires dans l'établissement d'un cadre stratégique national :

- le développement et la mise en œuvre d'une Politique Nationale sur la gestion des eaux de ballast et des EEE ;
- la formulation d'une Stratégie Nationale sur la Gestion des Eaux de Ballast (SNGEB) ;
- savoir comment la Stratégie Nationale sera mise en pratique et gérée par le développement d'un Plan d'Action National de Gestion des Eaux de Ballast (PANGEB).

Ces trois étapes ont différents niveaux d'impacts. Tandis que la Politique Nationale prévoit des objectifs larges, par exemple « empêcher l'introduction non intentionnelle d'espèces exotiques envahissantes et empêcher l'introduction intentionnelle d'avoir des impacts négatifs au travers d'un rapport législatif, un programme de mesures, et le partage d'informations ainsi que la coopération transsectorielle », la Stratégie Nationale identifie les exigences d'action telles que « le développement d'un programme de surveillance ». Le Plan d'Action spécifie ensuite les activités pratiques à mettre en œuvre à des endroits spécifiques dans un délai spécifié, comme par exemple « effectuer des études de biologiques de référence dans tous les ports majeurs dans les 5 ans. »

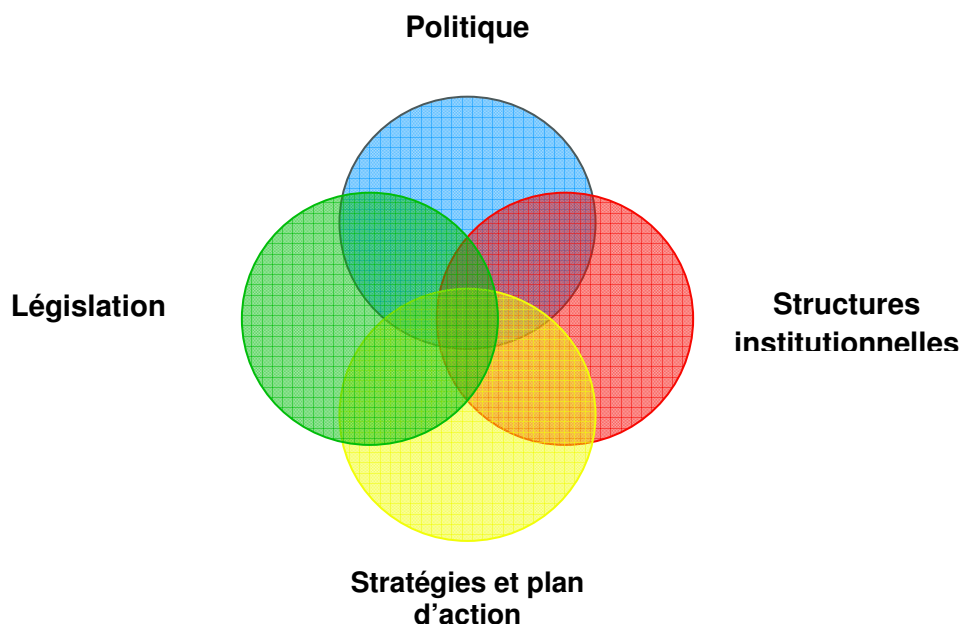


Figure 2 Logigramme de développement de politiques, de stratégies et de plans d'action

Une fois qu'une position politique a été rendue opérationnelle en tant que stratégie, les étapes suivantes sont :

- Rédiger et promulguer une législation qui fournisse la base pour la mise en œuvre d'une politique et d'une stratégie, ainsi que de prendre les dispositions institutionnelles nécessaires pour la mise en œuvre.
- Mettre en œuvre la stratégie et le plan d'action.
- Superviser, surveiller et évaluer la mise en œuvre.

Cependant, il est à noter que depuis qu'une stratégie nationale de gestion des eaux de ballast est régulièrement développée dans un cadre légal, institutionnel et politique qui identifie au moins dans une certaine mesure les rôles et mandats, le processus de développement ne suit pas le cadre stratégique de développement pas à pas comme illustré ci-dessus. Il est cependant représentatif du processus, même si de nombreuses étapes au moins prennent place simultanément.

5.1 BESOINS EN INFORMATION

Avant et après qu'une décision politique ait été prise pour appliquer une Stratégie Nationale de Gestion des Eaux de Ballast, il est nécessaire de rassembler une grande quantité d'information pour documenter le processus de développement de manière adéquate. Le point de départ d'un tel processus de réforme est une estimation du statut actuel de tous les problèmes liés aux eaux de ballast dans le pays en question- à la fois du point de vue des impacts environnementaux et des mesures de gestion. Alors qu'au bout du compte il serait utile d'avoir une compréhension

en profondeur de tous les problèmes liés aux eaux de ballast, une estimation détaillée pourrait prendre des années, retardant par là-même la création des réformes utiles. Il est suggéré à la place d'employer des évaluations rapides de la situation, comme cela a été abordé dans les directives développées par GloBallast et l'Institut International de l'Océan (IOI), (résumé dans la boîte 6 ci-dessous).

Les évaluations rapides de la situation pour le développement d'une Nouvelle Stratégie de Gestion des Eaux de Ballast peuvent être basées sur une base de données existante, y compris les informations sur la navigation, les environnements côtiers et marins, des études de cas sur les EEE, des lois et politiques existantes (aux niveaux domestique, régional et international). A cela s'ajoutent les analyses des décideurs, et les sources nationales d'information. Cela fournit généralement suffisamment d'informations pour le processus de réforme, et peut être utilisé pour identifier les lacunes spécifiques dans la base d'informations dont il faut s'occuper dans les étapes initiales du processus. Des informations contextuelles utiles peuvent aussi être rassemblées au travers de l'ouvrage *Directives sur les Evaluations Economiques* développé par GloBallast et l'UICN.

Etant donné que l'information nécessaire pour le développement d'une SNGEB est dispersée entre plusieurs institutions, et étant donné que beaucoup d'agences sont impliquées dans la production de base de données et d'informations pertinentes, l'équipe nationale spéciale joue un rôle essentiel pour s'assurer que tous les besoins en informations soient satisfaits. Afin de s'assurer que toutes les informations soient rassemblées il peut être nécessaire de commanditer des études, y compris p.ex. par des études biologiques de référence dans les ports telles que celles pilotées par le Programme GloBallast.

Boite 6 : Informations clés nécessaires pour une Évaluation Rapide de la situation

- Transport maritime
 - Le rôle du transport maritime dans l'économie nationale ;
 - Les ports et zones portuaires ;
 - La prise et le rejet des eaux de ballast ;
 - Les caractéristiques écologiques des ports de départ et de destination.
- L'environnement côtier et marin :
 - l'écologie côtière et marine ;
 - les ressources d'importance économique.
- Etudes de cas de bioinvasions marines :
 - impact économique ;
 - impacts sur la santé ;
 - impacts sur la biodiversité.
- Aspects légaux, politiques et institutionnels :
 - obligations internationales et régionales ;
 - politiques nationales et législation ;
 - institutions nationales ;
 - contrôle (des navires) par l'État du port.
- Parties prenantes ;
- Sources nationales d'information.

Pour plus de conseils voir *Directives pour l'Évaluation de la situation Nationale en ce qui concerne les Eaux de Ballast* développées par GloBallast et l'Organisation Internationale sur les Océans, disponible sur le site de GloBallast.

5.2 BESOINS INSTITUTIONNELS

Développer une Stratégie Nationale de Gestion des Eaux de Ballast est une entreprise complexe ; un large éventail de parties prenantes doit être impliqué pour s'assurer du succès du résultat. Chaque pays et région doit déterminer ce qui est nécessaire en fonction de politiques nationales et étatiques, de la structure des agences gouvernementales et du contexte régional. Comme montré dans les exemples de la Revue Législative de GloBallast, dans la partie 4 ci-dessus, il n'y a pas qu'une solution pour structurer et améliorer une Stratégie Nationale. Il est suggéré dans ce but d'établir une **Agence principale** et une **équipe spéciale**.

Cette approche, qui a déjà été adoptée par plusieurs pays, a remporté un certain succès car c'est un processus intégré et coopératif, rassemblant les nombreux décideurs clés et mettant à profit leur expertises combinées pour concevoir une Stratégie Politique Nationale qui corresponde le mieux à leur pays. Avant tout, c'est un processus inclusif qui inculque une certaine appropriation et qui par là-même renforce l'amélioration et la conformité. C'est aussi un outil pour employer les séries de compétence réparties sur un grand nombre d'institutions et de secteurs, y compris le génie civil.

L'application d'une Stratégie Nationale efficace et rentable dépend des accords sur les rôles et responsabilités de toutes les agences et de tous les niveaux du gouvernement. Etant donné que la gestion des eaux de ballast et des EEE est un problème relativement récent, de nombreuses agences travaillent sur différents aspects du problème. Il pourrait donc y avoir des agences qui auront de nouvelles responsabilités à prendre pour s'occuper de la tâche de gérer le système une fois établi. Il n'y a pas une seule agence dans aucun pays qui soit l'agence idéale pour la gestion des eaux de ballast. Le problème clé est de sélectionner l'agence la plus adéquate dans le pays en question, et d'établir une structure qui facilitera la coopération entre l'Agence principale et l'équipe spéciale.

Il y a trois options pour entamer ce processus :

- le gouvernement assigne une responsabilité à une agence particulière pour diriger le processus et être l'Agence principale;
- le gouvernement établit une équipe spéciale, l'agence principale étant sélectionnée par un membre de l'équipe spéciale; ou
- une entité de coordination établit une équipe spéciale et la question de l'Agence principale est débattue durant le processus.

Boite 7 : Etapes clés pour initier le développement d'une SNGEB

1. Identifier l'Agence principale - L'Agence principale est de manière générale soit :

- l'agence responsable dans l'ensemble des espèces exotiques envahissantes et/ou de la biosécurité ; ou
- l'agence responsable dans l'ensemble de la gestion des eaux de ballast ;
- Si aucune des deux n'existe, l'équipe spéciale recommande une Agence principale appropriée.

2. Une équipe spéciale peut être instaurée au travers de plusieurs procédures, p.ex. :

- L'Agence principale instaure une Équipe spéciale ; ou
- L'institution nationale de gestion des eaux de ballast prend la tête du développement de l'Équipe spéciale ; ou
- L'institution nationale sur les espèces exotiques envahissantes/la biosécurité prend la tête du développement de l'équipe spéciale.

3. Plan de Rencontre de l'Équipe spéciale

- Identifier tous les décideurs importants ;
- Appeler à une réunion d'inauguration ;
- A la réunion : Identifier l'Agence principale (si cela n'a pas été fait avant), le président de l'Équipe spéciale ;
- Déterminer le mode opératoire de l'équipe spéciale, ainsi que son calendrier, son programme de travail, et

L'agence principale

L'agence principale a la responsabilité principale de développer et de mettre en place la Stratégie Nationale de Gestion des Eaux de Ballast. C'est normalement une institution fonctionnant à un niveau national bien qu'interagissant au niveau régional et international. Tout en coordonnant et supervisant la mise en place de la SNGEB, l'Agence principale est fréquemment directement tenue d'exécuter certains aspects de la SNGEB, en plus de déléguer des aspects et composantes variables de la SNGEB à d'autres institutions. L'agence exécutera certaines tâches concernant la mise en œuvre de la stratégie, mais ne s'occupera pas de toutes. Plutôt, elle délègue ses composantes à d'autres agences avec des compétences particulières dans le domaine. Par exemple les compétences de l'Autorité Portuaire et du Ministère de l'Environnement sont différentes et l'Autorité Portuaire sera chargée en conséquence de prévenir les navires à l'intérieur d'un nouveau port des exigences ou de mener les enquêtes sur les études biologiques dans le port.

Là où une Agence principale sur les espèces envahissantes a déjà été désignée par le gouvernement, une option serait d'étendre son mandat pour inclure les eaux de ballast. L'Agence Nationale principale sur les Espèces Exotiques Envahissantes est généralement une institution interne au Ministère de l'Environnement ou de l'Agriculture, dans certains exemples c'est une agence établie spécifiquement dans le but de s'occuper de la prévention et de la gestion des espèces exotiques envahissantes, telle que la Biosécurité en Nouvelle Zélande au sein du Ministère de l'Agriculture et de la Foresterie. Dans ce cas, le mandat d'une telle agence peut être étendu spécifiquement pour couvrir également les eaux de ballast. Cependant, étant donné que l'essentiel du cadre de régulation international sur les espèces exotiques envahissantes marines est lié au transport et à la navigation, le Ministère des Transports, l'Autorité des Ports ou une autorité similaire peut être chargée du développement d'une Stratégie Nationale de Gestion des Eaux de Ballast spécifique qui s'intègre dans le cadre de régulation général sur les espèces envahissantes.

Quoiqu'il en soit, il est essentiel qu'une responsabilité de coordination claire soit assignée pour le développement d'une stratégie de gestion des eaux de ballast, y compris l'organisation d'une Équipe spéciale. Le problème crucial est de sélectionner l'agence la plus appropriée pour le pays concerné, tout en gardant en tête le grand éventail d'expertise nécessaire, y compris ceux qui sont spécifiques aux EEE et aux industries du transport maritime.

Responsabilités de l'Agence principale

La responsabilité générale est de superviser la mise en œuvre de la stratégie nationale. L'Agence principale aborde de ce qui suit dans ce but:

- L'intégration d'une Stratégie Nationale dans les stratégies/politiques nationales pertinentes et de s'assurer que la législation nécessaire est en place ;
- S'assurer de la mise en œuvre et de la mise au point des accords scientifiques, opérationnels et administratifs nécessaires pour tous les navires visitant les ports du pays ;
- S'assurer que tous les décideurs clés sont complètement familiers avec la Stratégie Nationale, entraînés de manière appropriée et complètement autorisés à agir en son nom, lorsque c'est nécessaire ;
- Surveiller et faire une revue sur une base évolutive de comment la Stratégie Nationale est mise en œuvre et amener les changements si nécessaires ;
- S'assurer de l'entrée en vigueur des lois et réglementations nationales ;
- Administration des instruments internationaux pertinents en lien avec la gestion des eaux de ballast ;
- Incorporer les mesures améliorées dans la Stratégie Nationale qui deviennent possible grâce à l'expérience obtenue en appliquant/mettant en vigueur la Stratégie Nationale et/ou par les développements de la recherche ou de la technologie, ou des exigences internationales changées ou des « meilleures pratiques » ;
- S'assurer de la liaison continue et de la coopération de tous les décideurs clés ; et

- Participer aux problématiques internationales, régionales et nationales liées à la GEB.

Équipe spéciale

Une équipe spéciale devrait être établie dans le but de conseiller et de soutenir le processus de développement d'une stratégie nationale de gestion des eaux de ballast. Une telle équipe spéciale doit englober tous les décideurs. Cela inclut une représentation de tous les secteurs pertinents, aussi bien que les groupes d'intérêt, et devrait assurer l'engagement des compétences appropriées. L'Équipe spéciale devrait être établie au travers d'un processus transparent au niveau de développement le plus précoce de la stratégie de gestion des eaux de ballast, afin d'assurer l'appropriation par tous les décideurs pertinents aussi bien que de s'assurer de la transparence du processus.

Là où une agence principale pour les espèces exotiques envahissantes existe déjà, le processus pour établir une équipe spéciale pour le développement d'une stratégie nationale de gestion des eaux de ballast pourrait être initié par cette agence. Cependant, étant donné qu'il n'y a pas d'agence principale désignée dans de nombreux cas, l'Équipe spéciale pourrait être établie avant qu'une agence principale soit connue, et comme une de ses premières et plus importantes entreprises, il proposera des recommandations par rapport à l'identification de l'agence principale.

Alors que l'équipe spéciale pour le développement d'une stratégie nationale de gestion des eaux de ballast a premièrement voire uniquement un rôle de conseil, elle pourrait devenir une structure permanente pour superviser et passer en revue la mise en œuvre de la stratégie. Dans de tels cas son cahier des charges ainsi que ses procédures opérationnelles et de participation pourraient être révisés.

La composition d'une Équipe spéciale est normalement dynamique, évoluant avec le processus de développement de la stratégie nationale de gestion des eaux de ballast et la mettant en œuvre par la suite, moment auquel l'Équipe spéciale est communément reconstituée comme groupe de conseil. La charte sur les Groupes de Décideurs ci-dessous présente les représentants qui pourraient être impliqués dans le processus. Tous les pays n'auront pas les mêmes membres de Force de Travail, mais il est essentiel d'impliquer les représentants de tous les secteurs.

Adhésion recommandée à l'Équipe spéciale

- Président de l'Équipe spéciale –en général un représentant de l'Agence principale sur la Gestion des Eaux de Ballast où cela a déjà été établi ;
- Un représentant de l'Agence principale (là où cela diffère de celle ci-dessus).
- Un Secrétaire de l'Équipe spéciale (de l'Agence principale).
- Des représentants des groupes de décideurs sélectionnés (voir la charte sur l'Implication des décideurs).

Tableau 10 : Groupes de Décideurs Proposés pour s’impliquer dans le développement d’un SNGEB

Institution	Domaine d’expertise et responsabilité
Autorité Maritime (Ministère des Transports ou agence déléguée)	Coordination et contrôle du transport maritime y compris de la sûreté maritime et des aspects environnementaux. Contrôle par l’État du Pavillon et par l’État du Port. Mise en œuvre des conventions et des législations liées au transport maritime.
Ministère de l’Environnement	Coordination générale et gestion des problèmes d’espèces invasives, y compris la surveillance et les plans de réponse. Mise en œuvre des conventions et des infrastructures sur la biodiversité et l’environnement
Autorité Portuaire ou Administration Portuaire	Responsable de l’élaboration et de la mise en œuvre de plans de gestion des eaux de ballast (cohérents avec la stratégie nationale) et de la mise à disposition des infrastructures nécessaires, p.ex. les infrastructures portuaires.
Administration des pêcheries	Elle régule et supervise les pêcheries et l’aquaculture, lesquelles peuvent amener des voies pour les introductions d’espèces. La SNGEB peut avoir des implications sur les pêcheries.
Autorité de santé publique	Supervision et évaluation des activités de contrôle sanitaire dans les ports.
Autorité de quarantaine	Là où elle est présente, elle établit et met en œuvre les réglementations afin d’empêcher l’introduction de maladies et d’agents pathogènes.
Gouvernements locaux/ Administration	Exercent la juridiction sur les zones entourant les ports et peuvent exercer une juridiction sur les ports et les activités des ports.
Propriétaires de bateaux, agences et autres usagers des ports	Responsables des procédures et activités à bord des navires. Ils doivent informer les capitaines de navires des exigences sur les ports visités, y compris l’autorité portuaire, maritime, sanitaire, celle de l’immigration et des douanes.
Industrie de la pêche et de l’aquaculture	Elles sont affectées par des conditions environnementales néfastes transportées par les eaux de ballast (mais aussi par des vecteurs d’introduction possibles).
Industrie Minière et Pétrolière	Les activités des industries pétrolière, gazière et minière peuvent amener des vecteurs d’introduction des espèces. La SNGEB a des implications sur l’industrie.
Universités et Instituts de Recherche	Là où il y a des spécialistes en taxinomie (employés pour identifier correctement les espèces), en écologie marine et des méthodes de surveillance adéquates.
ONG environnementales et Grand Public	Jouent un rôle de chien de garde et peuvent aider dans la surveillance pour la détection précoce d’espèces introduites.

Responsabilités de l’Équipe spéciale

Les principales responsabilités de l’Équipe spéciale de gestion nationale des eaux de ballast sont :

- Conseiller/décider de qui devrait être l’Agence principale (là où cela n’a pas encore été déterminé) ;
- Rassembler toutes les données, opinions, et informations suggérées dans le questionnaire ci-dessus ;
- Prendre en considération tous les faits pertinents concernant les navires qui visitent les ports et tous les autres problèmes associés. Être capable d’équilibrer des intérêts divergents et proposer la Stratégie et la Politique Nationale optimale ;

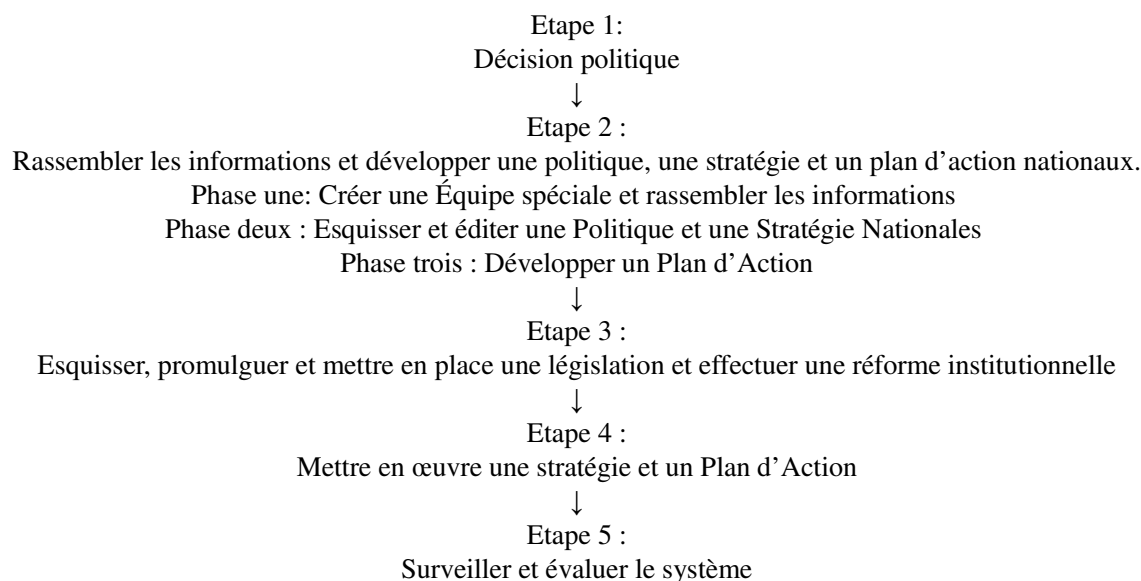
- Emettre des recommandations sur les pratiques de politiques adéquates, ainsi que la législation, les procédures opérationnelles et les responsabilités ;
- Editer et réviser l'ébauche de Stratégie Nationale ;
- Mettre en œuvre les accords de la Stratégie Nationale ;
- Développer et mettre en œuvre un plan d'évaluation et de révision ;
- Potentiellement continuer à travailler ensemble après le développement de la Stratégie Nationale pour amener des conseils, la surveillance, et des conseils sur les problèmes en lien avec les organismes aquatiques néfastes et les agents pathogènes, alors que l'Agence principale est principalement responsable d'administrer les accords opérationnels (ou si l'Agence principale est experte sur les EEE, alors l'Équipe spéciale pourrait continuer à fournir des conseils sur la gestion des ballasts).

Pour des conseils plus avancés, se référer à l'information synthétisée dans les Annexes 1-3 et aux Directives de GloBallast pour les équipes spéciales nationales.

5.3 NOTES PRATIQUES/PROCEDURALES

Comme il a été mentionné, il y a 5 étapes pour développer un cadre stratégique national complet, de la décision politique de mise en œuvre et de surveillances, exposées brièvement dans la boîte ci-dessous. Ces notes procédurales détaillent les étapes qui doivent être accomplies pour finir l'étape 2, le développement d'une stratégie nationale. Lorsqu' une décision politique a été prise, un pays peut se lancer dans développement d'une telle stratégie. Si une telle décision n'a pas été formellement prise, les informations disponibles dans la section 2 de ces directives peuvent être utilisées pour augmenter la sensibilisation aux EEE et créer un environnement favorable aux actions sur les EEE.

Boîte 8 : Etapes dans le développement d'un cadre national stratégique pour la gestion des eaux de ballast



Une fois que l'Équipe spéciale a été formée et qu'une Agence principale a été identifiée, un calendrier détaillé devra être préparé pour le développement de la Stratégie Nationale de Gestion des Eaux de Ballast, et par la suite également pour la mise en œuvre de la stratégie. La Boîte 9 ci-dessous fournit des informations sur l'exigence d'actions spécifiques. Celles-ci doivent être modifiées pour refléter les besoins d'un pays et/ou d'une région donnée, dépendant ce qui peut déjà être en place, et les calendriers spécifiques décidés pour les activités et productions. La délégation des tâches et des responsabilités par l'Équipe spéciale aux agences compétentes, aux comités d'experts ou aux consultants, en rapport avec leurs qualifications et capacités, aidera à assurer un processus efficace et ponctuel.

Boîte 9 : Développement d'une politique nationale, d'une stratégie et d'un plan d'actions – tâches essentielles

Phase 1 : Développement d'une Équipe spéciale

Communication et consultation des décideurs responsables des mandats institutionnels et de l'implication dans le développement d'une stratégie et d'une politique nationales sur les EB

Etablissement d'une Équipe spéciale, désignation des membres

Identification des lacunes de connaissance ou d'expertise au sein des membres de l'Équipe spéciale et combler ces lacunes en engageant des services de consultants ou de spécialistes

Discussions au sein de l'Équipe spéciale concernant le processus et les procédures pour le développement d'une SNGEB

Identification d'une Agence principale (si elle n'a pas été identifiée précédemment)

Phase 2 : Développement d'une Stratégie Nationale

Recueil d'informations

Recueillir les informations sur les accords internationaux, les stratégies et les codes de conduites en lien avec les EEE et la gestion des eaux de ballast

Recueillir les informations sur la législation et les politiques nationales comme elles se rapportent aux EEE et à la gestion des eaux de ballast, identifier les complémentarités, et les possibilités

Recueillir les informations sur les mandats nationaux institutionnels et leurs rôles tels qu'ils se rapportent aux EEE et à la gestion des eaux de ballast

Créer une liste de contrôle des obligations, priorités et principes soutenus par les instruments internationaux

Recueillir les informations sur l'organisation du transport maritime, les volumes et tendances, y compris celles des biens transportés, les routes utilisées et les ports fréquentés

Recueillir des informations sur les capacités des ports, y compris la capacité de manier différents types de bateaux, les volumes de trafic et spécialement les eaux de ballast

Recueillir des informations sur le statut environnemental actuel et les études biologiques/écologiques

Recueillir des informations sur le statut et les tendances des EEE, p. ex. comme cela a été esquissé dans Les Directives pour l'Évaluation Nationale de l'état des Eaux de ballast

Développer la stratégie

Développer un régime complet de gestion des EB et accompagner les accords opérationnels pour la gestion des eaux de ballast des navires, en se basant sur les directives de l'OMI et en incluant des détails sur les responsabilités de tous les décideurs clés

Développer un système de Surveillance de la Conformité et de l'Application (SCA), selon les directives de l'OMI

Développer un mécanisme de revue/évaluation pour s'assurer du fonctionnement efficace et économique de la Stratégie Nationale

Ebaucher une Stratégie Nationale

Estimer les coûts et les sources potentielles de fonds pour la mise en œuvre de la Stratégie Nationale

Passer en revue et amender l'ébauche de Stratégie Nationale par l'Équipe spéciale et les consultants

Produire une ébauche finale pour la revue et les commentaires des décideurs

Finaliser la Stratégie Nationale, amendée si nécessaire en se basant sur la revue des experts et les consultations des décideurs

Phase 3 : Développement d'un Plan de Mise en œuvre

Déterminer les exigences législatives pour la mise en œuvre de la stratégie

Etablir des programmes de gestion des eaux de ballast portuaires

S'assurer que les navires arborant le pavillon des pays soit en accord avec les exigences de la Convention

Instituer le contrôle de l'Etat Portuaire, y compris les inspections des navires en visite

Initier des programmes complets d'éducation, de sensibilisation et d'entraînement

Intégrer la gestion des eaux de ballast dans le cadre d'activités nationales et sub-nationales, y compris la gestion élargie des espèces invasives et la gestion intégrée des zones côtières

Encourager la coopération et les liens spontanés

Développer une stratégie de communication pour augmenter la sensibilisation, la stratégie et le possible changement législatif des EEE, au sein de la communauté maritime et du grand public

Mettre à l'épreuve et passer en revue les accords opérationnels avant une mise en œuvre de grande échelle

Diriger l'entraînement des inspecteurs, des directeurs et des décideurs compétents autant que nécessaire

Etablir des programmes utiles pour appuyer le développement de technologies et de pratiques efficaces (voir le Registre de recherche et développement sur le site de GloBallast pour les mises à jour en cours)

Garder les accords en revue et les modifier pour les accorder aux nouvelles découvertes comme il est nécessaire

Développer des exigences sur les rapports et un régime d'inspection pour les bateaux en visite

Ratifier et mettre en œuvre la Convention de l'OMI sur la gestion des eaux de ballast

5.4 COMPOSANTES CLÉS

Les stratégies nationales de gestion des eaux de ballast ne sont jamais identiques, car elles reflètent les différents cadres institutionnels et légaux au sein desquels elles ont été développées. Cependant, il y a de nombreux problèmes essentiels qui doivent être pris en considération, y compris les suivants :

- L'étendue de la menace posée par l'introduction d'espèces aquatiques nuisibles et d'organismes pathogènes dans le pays concerné ;
- Les obligations internationales et régionales ;
- Les options préférables pour gérer efficacement le problème de manière rentable, y compris la surveillance de la conformité et la mise en œuvre du système ;
- L'organisme gouvernemental le plus approprié pour être désigné comme Agence principale ;
- Les organisations et agences qui peuvent être responsables des composantes spécifiques de la Stratégie Nationale et les actions requises pour chacune d'entre elles ;
- Toutes les exigences législatives pour soutenir le régime proposé ;
- Une estimation des coûts de mise en œuvre et les options pour les accords de financement ; et
- La proposition d'un plan de mise en œuvre, y compris les accords en cours sur la surveillance et un plan d'évaluation pour estimer l'efficacité de la Stratégie.

Un exemple de base pour une Stratégie Nationale de Gestion des Eaux de Ballast est fourni dans l'Annexe 4, et des exemples de Stratégies Nationales de Gestion des Eaux de Ballast sont fournis dans l'Annexe 5. L'Annexe 6 fournit un modèle pour la mise en œuvre d'un budget et d'un plan de travail.

5.5 HARMONISATION DE LA SNGEB

Alors que les stratégies de gestion des eaux de ballast sont d'abord et avant tout un outil pour la mise en œuvre à un niveau national d'activités qui réduisent le risque de propagation des espèces exotiques envahissantes au travers des eaux de ballast, il est important de noter qu'un certain degré de collaboration internationale et de coordination renforcera leur efficacité. Cela est dû au fait que la propagation d'espèces exotiques envahissantes est en grande partie un problème international, et à la fois l'introduction d'une espèce dans une région et sa propagation au sein d'une région peuvent être réduites par des réponses coordonnées et logiques.

Il est donc important d'encourager une collaboration régionale pour combattre les espèces exotiques envahissantes, y compris par l'harmonisation des stratégies de gestion des eaux de ballast. Il y a plusieurs façons pour qu'une telle collaboration soit encouragée, y compris par la représentation en tant qu'observateurs de présidents d'équipes spéciales ou par les représentants d'agences centrales d'équipes spéciales d'autres pays de la région, et l'établissement de forums régionaux pour la coordination et l'échange d'informations.

Comme mentionné brièvement dans la section 3.3, les Stratégies Régionales et les Plans d'Action pour la GEB sont développés dans toutes les régions GloBallast. L'approche prônée est l'établissement d'équipes spéciales régionales (ESR) semblables aux équipes spéciales nationales. Ces ESR composent les points centraux de la gestion des eaux de ballast, habituellement affiliés à l'Agence principale de chaque pays. Cette approche promeut l'harmonisation dans chaque région, mais aussi mondialement, comme les expériences sont partagées par le Programme Partenariats de GloBallast.

Il est important de redéfinir en tout temps les stratégies afin qu'elles soient en conformité avec les accords minimaux comme indiqué ci-dessus et de manière plus importante qu'elles soient dans la même lignée que la Convention de GEB et les directives publiées par l'OMI.

Boîte 10 : Harmonisation Régionale de la SNGEB

L'harmonisation Régionale de la SNGEB est importante car elle peut :

- Améliorer l'efficacité des stratégies, réduire le risque d'introduction dans une région ou la propagation au sein d'une région d'espèces exotiques envahissantes ;
- Faciliter le transfert de meilleures pratiques entre les pays et rendre possible des études conjointes, tout en économisant des efforts et de l'argent dans le développement de stratégies ; et
- Encourager une plus grande collaboration pour enrayer les espèces exotiques envahissantes plus largement.

6

Références et Ressources Utiles

- Botes, L. 2003. Phytoplankton Identification Catalogue - Saldanha Bay, South Africa, April 2001. GloBallast Monograph Series No. 7. IMO London.
- Chisholm J. R. M. (unpubl). Initial Scoping Study to Review the Global Economic Impacts of Aquatic Bio-Invasions. GloBallast October 2004. 152pp
- ECOLEX 2009. Online information service on environmental law. FAO, IUCN and UNEP. www.ecolex.org
- Emerton, L. and Howard G. 2008. A Toolkit for the Economic Analysis of Invasive Species. Global Invasive Species Programme, Nairobi.
- GISP 2004. Best Practice for the Management of Introduced Marine Pests - A Review. Global Invasive Species Programme and URS Australia Pty. Ltd. 2004. 173pp
- GISP 2008. Marine Biofouling – An Assessment of Risks and Management Initiatives. Compiled by Lynn Jackson on behalf of GISP and the UNEP Regional Seas Programme. 68pp
- GloBallast, 2004. Ballast Water Treatment R&D Directory. November 2004. IMO London.
- GloBallast website, <http://globallast.imo.org/> (last visited October 2009).
- Hewitt, C. L. and Martin, R. B. 2001. Revised protocols for baseline port surveys for introduced marine species: survey design, sampling protocols, and specimen handling. Centre for Research on Introduced Marine Pests, Technical Report No. 22. CSIRO Marine Research, Hobart. 46pp
- IMO 2008. International Shipping and World Trade - Facts and figures. International Maritime Organization Maritime Knowledge Centre November 2008. 37pp
- IUCN 2005. Gaps and Priorities in addressing marine invasive species. International Union for Conservation of Nature, Gland, Switzerland. 12pp
- IUCN 2009. Marine Menace – Alien Invasive Species in the Marine Environment. IUCN and Total Corporate Foundation 2009. International Union for Conservation of Nature, Gland, Switzerland. 30pp
- Lovell, S., Stone, S. and Fernandez L., 2006. The Economic Impacts of Aquatic Invasive Species: A Review of the Literature. *Agricultural and Resource Economics Review* 35/1: 195–208
- McConnell, M. 2002. GloBallast Legislative Review Final Report. GloBallast Monograph Series No. 1. IMO London.
- McGeoch Melodie A., Spear, D. and Marais, E. 2009. Status of Alien Species Invasion and Trends in Invasive Species Policy. Summary Report for the Global Invasive Species Programme. 7pp
- Perrings, C., Williamson, M., Barbier, E., Delfino, D., Dalmazzone, S., Shogren, J., Simmons, P. and Watkinson, A. 2002. Biological Invasion Risks and the Public Good: an Economic Perspective. *Conservation Ecology* 6(1): 1
- Perrings, C. 2005. The socioeconomic link between invasive alien species and poverty. *GISP 2005*. 36pp
- Raaymakers S. 2002. 1st International Ballast Water Treatment Standards Workshop, IMO London, 28–30 March 2001: Workshop Report. GloBallast Monograph Series No. 4. IMO London.
- Raaymakers S. 2003. 1st International Workshop on Guidelines and Standards for Ballast Water Sampling, Rio de Janeiro, Brazil, 7–11 April 2003: Workshop Report. GloBallast Monograph Series No. 9. IMO London.
- Raaymakers, S. (Ed.) 2003. 1st International Ballast Water Treatment R&D Symposium, IMO London 26–27 March 2001: Symposium Proceedings. GloBallast Monograph Series No. 5. IMO London.
- Shine, C. 2008. A toolkit for developing legal and institutional frameworks for invasive alien species. Global Invasive Species Programme, Nairobi. 120pp
- TEMATEA 2009. Issue-based modules for coherent implementation of biodiversity related conventions. UNEP and IUCN. www.tematea.org
- WRI 2006. Earth Trends - Population Distribution within 100 km of Coastlines. <http://earthtrends.wri.org/text/population-health/map-196.html> last visited 10 September 2009.

Ressources Utiles

- Alexandrov, B, Bashtanny, R., Clarke, C., Hayes, T., Hilliard, R., Polglaze, J., Rabotnyov, V. & Raaymakers, S. 2004. Ballast Water Risk Assessment, Port of Odessa, Ukraine, October 2003: Final Report. GloBallast Monograph Series No. 10. IMO London.
- Anil, A.C., Clarke, C., Hayes, T., Hilliard, R., Joshi, G., Krishnamurthy, V., Polglaze, J., Sawant S.S. & Raaymakers, S. 2004. Ballast Water Risk Assessment, Ports of Mumbai and Jawaharlal Nehru, India, October 2003: Final Report. GloBallast Monograph Series No. 11. IMO London.
- Awad, A., Clarke, C., Greyling, L., Hilliard, R., Polglaze and Raaymakers, S. 2004. Ballast Water Risk Assessment, Port of Saldanha Bay, Republic of South Africa, November 2003: Final Report. GloBallast Monograph Series No. 13. IMO London.
- Bashtanny, R., Webster, L. and Raaymakers, S. 2002. 1st Black Sea Conference on Ballast Water Control and Management, Odessa, Ukraine, 10–12 October 2001: Conference Report. GloBallast Monograph Series No. 3. IMO London.
- Botes, L. 2003. Phytoplankton Identification Catalogue - Saldanha Bay, South Africa, April 2001. GloBallast Monograph Series No. 7. IMO London. Raaymakers, S. and Gregory, C. 2003. 1st East Asia Regional Workshop on Ballast Water Control & Management, Beijing, China, 31 Oct-2 Nov 2002: Workshop Report. GloBallast Monograph Series No. 6. IMO London.

- Clarke, C., Hilliard, R., Junqueira, A. de O. R., Neto, A. de C. L., Polglaze J. and Raaymakers, S. 2004. Ballast Water Risk Assessment, Port of Sepetiba, Federal Republic of Brazil, December 2003: Final Report. GloBallast Monograph Series No. 14. IMO London.
- Clarke, C., Hayes, T., Hilliard, R., Kayvanrad, N., Taymourtash, H., Parhizi, A., Yavari, V. & Raaymakers, S. 2003. Ballast Water Risk Assessment, Port of Khark Island, Islamic Republic of Iran, August 2003: Final Report. GloBallast Monograph Series No. 8. IMO London.
- Clarke, C., Hilliard, R., Liuy, Y., Polglaze, J., Zhao, D., Xu, X. and Raaymakers, S. 2004. Ballast Water Risk Assessment, Port of Dalian, People's Republic of China, November 2003: Final Report. GloBallast Monograph Series No. 12. IMO London.
- European Strategy on Invasive Alien Species <http://www.jncc.gov.uk/page-4013>
- Norway Strategy on Invasive Alien Species http://www.regjeringen.no/Upload/MD/Vedlegg/Planer/T-1460_eng.pdf
- Publisher GISP <http://www.gisp.org/publications/toolkit/Legaltoolkit.pdf>
- Raaymakers, S. (Ed.) 2002. Baltic Regional Workshop on Ballast Water Management, Tallinn, Estonia, 22–24 Oct 2001: Workshop Report. GloBallast Monograph Series No. 2. IMO London. McConnell, M. 2002. GloBallast Legislative Review - Final Report. GloBallast Monograph Series No. 1. IMO London

ANNEXE 1

Directives pour les Equipes spéciales nationales

D'après *Gestion des eaux de Ballast : Directives pour les Équipes spéciales nationales* telles qu'adoptées lors de la première réunion du Projet sur Les équipes Spéciales des Partenariats GloBallast, Mars 2008

1. Introduction et contexte

L'introduction d'espèces marines envahissantes a été identifiée par le Fonds pour l'Environnement Mondial (FEM) comme une des quatre plus grandes menaces pour les océans du Monde, que ce soit dans de nouveaux environnements par les eaux de ballast des navires, par l'incrustation sur les coques des navires et par d'autres vecteurs. Les trois autres sources de menaces sont les pollutions d'origines terrestres, la surexploitation des ressources marines vivantes et l'altération physique et la destruction des habitats marins.

En réponse à cette menace, l'OMI a entrepris un certain nombre d'initiatives. En tant qu'agence spécialisée des Nations Unies responsable de la régulation internationale de la sécurité et de la prévention de la pollution par les navires, l'OMI est le forum le plus approprié pour s'occuper de ce problème. Les pays membres de l'OMI ont développé des directives volontaires pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast des navires, afin de minimiser le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'organismes pathogènes. En Février 2004, ils ont adopté la Convention Internationale pour le Contrôle et la Gestion des Eaux de Ballast et Sédiments des navires.

2. Agences principales, Point de contact et Equipes spéciales nationales

L'expérience passée suggère que l'information sur les dangers des transferts des eaux de ballast était faible voire inexistante dans plusieurs pays, et constituait un obstacle majeur à l'action. Plus encore, il a été découvert que là où l'information existait, aucune agence nationale n'avait reçu ni assumé la responsabilité principale pour le travail lié au problème des eaux de ballast. Cette combinaison d'informations manquantes, de non délégation ou de supposition de leadership de la part de n'importe quelle agence rend impossible de s'occuper du problème efficacement ou tout court, et il est perçu comme la priorité la plus importante, la plus urgente pour aborder les problèmes liés aux eaux de ballast.

Une première étape dans cette entreprise nationale est la désignation d'une Agence principale. Etant donné que le problème des eaux de ballast est clairement associé au transport maritime, l'Agence principale devrait idéalement être l'administration maritime nationale, bien que quelques pays puissent choisir de désigner une autre agence. L'Agence principale aura la responsabilité générale du développement des stratégies spécifiques des ports et des pays qui sont le principal objectif de toute tentative pour s'occuper des problèmes liés à la gestion des eaux de ballast.

L'Agence principale, par un point de contact désigné, est responsable de la création et de la réunion de l'Équipe spéciale Nationale (ESN) et du développement et de la mise en œuvre des activités essentielles pour l'information au niveau du pays, de l'éducation et de la participation qui sont essentiels pour réussir.

3. But de ces directives

Le but de ces Directives est de fournir une aide, des conseils et l'accompagnement aux points de contact des Agences principales dans chaque pays sur l'établissement et la continuité d'une ESN, comme d'un forum interministériel et transsectoriel pour une mise en œuvre efficace des activités liées aux eaux de ballast au niveau national.

Les Directives proposent des conseils simples sur :

- Comment établir une ESN;

- Qui peut faire partie de cette ESN ?
- Les rôles, responsabilités et tâches de l'ESN;
- Comment gérer les réunions d'une ESN; et
- Comment développer et mettre en œuvre les Plans de Travail Nationaux pour s'occuper des problèmes liés aux eaux de ballast.

4. Rôles, responsabilités et tâches de l'Agence principale et des ESN

Il n'est pas possible pour l'Agence principale (AP) et le point de contact (PC) seuls de s'occuper efficacement du problème des eaux de ballast dans chaque pays. Chaque Agence principale doit être soutenue par une ESN interministérielle et transsectorielle.

Les rôles, responsabilités et tâches de l'AP/PC, soutenus par l'ESN sont les suivants :

- Développer un plan de travail pour la mise en œuvre d'une stratégie de gestion des eaux de ballast au niveau du port et du pays ;
- Fournir un accès gratuit à l'information nécessaire pour la mise en œuvre de la stratégie de gestion des eaux de ballast ;
- Autoriser, faciliter et appuyer les visites de site par les experts techniques pour soutenir la mise en œuvre de la stratégie, suite à une notification préalable et une autorisation formelle ;
- Prévoir l'application de la Convention de l'OMI à l'intérieur du pays et des directives associées par les compagnies de transport maritime et les autorités portuaires ;
- Prévoir la coordination à l'intérieur du pays entre les différentes agences gouvernementales, les secteurs industriels et les autres groupes ayant un intérêt dans la question des eaux de ballast (environnement, transport, pêcheries, etc.) ;
- Prévoir un forum interministériel et transsectoriel de communication et de consultation sur la question des eaux de ballast ;
- Fournir le support logistique, financier et autre aux activités du programme ; et
- Communiquer sur la stratégie à un niveau régional dans un effort pour trouver des synergies, des opportunités pour la coopération régionale et l'harmonisation de stratégies nationales et du cadre de régulation.
-

5. Appartenance à l'ESN

Il est recommandé que l'appartenance à l'ESN comprenne les points suivants :

- Le PC de l'Agence principale (Président de l'Équipe spéciale) ;
- L'assistant du PC (Secrétaire de l'Équipe spéciale)
- Les représentants de l'équivalent de :
 - L'administration nationale maritime (si ce n'est pas l'Agence principale) ;
 - L'administration portuaire ;
 - L'administration environnementale ;
 - L'administration des ressources halieutiques/marines ;
 - L'administration sanitaire/de quarantaine ;
 - Le gouvernement local ;
 - La communauté/académie des sciences marines ;

- L'industrie de la navigation ;
- Les usagers des ports ;
- L' (les) organisation(s) non gouvernementale(s) environnementale(s), comme approprié ;
- Les organisations maritimes nationales de formation de chaque pays peuvent choisir d'inviter des groupes supplémentaires à être représentés dans leur ESN.

6. Réunions des ESN

L'Annexe 2 contient un agenda suggéré pour tenir la première réunion de l'ESN. Un rapport de l'état actuel, en accord avec l'Annexe 3, devra être développé par l'Agence principale, pour la présentation à la première réunion de l'ESN. Dans ce but, les réunions de l'ESN devraient être tenues aussi souvent qu'estimé nécessaire par l'Agence principale.

Ces rencontres devraient être présidées par le point de contact, et l'assistant du point de contact devrait agir comme Secrétaire. Tous les documents liés aux rencontres de l'ESN, y compris les agendas et les comptes-rendus, devront être archivés et les enregistrements des progrès maintenus dans des buts d'information et de coordination du programme. Chaque ESN devra développer ses propres règles de Procédure pour la conduite de ces affaires, en accord avec les directives générales ci-dessus et la législation nationale pertinente.

7. Réunions des Equipes spéciales nationales

Une des principales tâches de l'ESN sera de développer, en tant que groupe coopératif sa première réunion pour la mise en œuvre d'une stratégie de gestion des eaux de ballast aux niveaux des ports et du pays.

Le Plan de Travail National devrait faire ressortir les différentes composantes de la stratégie à mettre en œuvre. La façon dont ces tâches doivent être envisagées peut différer d'un pays à l'autre, et c'est à l'ESN qu'il revient de développer ceci. Le soutien technique et l'aide sera disponible auprès de l'OMI sur demande.

Annexe 2

Proposition d'agenda de base pour la première réunion de l'ESN

D'après *Ballast Water Management : Directives pour les Groupes de Travail Nationaux*, adoptées lors de la première réunion du Projet de l'Équipe spéciale de GloBallast Partenariats, Mars 2008

1. Ouverture de la réunion.
2. Adoption de l'Agenda.
3. Introduction du Président (AD- PP).
4. Introduction du Secrétaire (AD-Assistant du PP).
5. Introduction de chaque membre de l'ESN.
6. Revue des rôles, responsabilités et tâches de l'ESN (se référer à la section 4 de Gestion des Eaux de Ballast : Directives pour les Équipes Spéciales Nationales).
7. Revue des composantes à développer par le Plan de Travail National.
8. Distribution des tâches de développement du Plan de Travail National par les membres de l'ESN.
9. Autres affaires
10. Fin de la réunion.

Notes:

Tout document requis pour chaque point de l'agenda devrait être préparé et diffusé à l'avance à tous les participants par le Secrétariat.

Si la réunion nécessite des dépenses des fonds du programme, le budget estimé avec une diminution des coûts pour des activités spécifiques devraient être préparé avant la réunion et les fonds nécessaires identifiés à l'avance.

Les comptes-rendus de la réunion de l'ESN devront être préparés par le Secrétariat et diffusés à tous les participants et au PC.

Annexe 3

Modèle de Rapport de situation d'un Pays pour la première réunion de l'ESN

D'après *Gestion des Eaux de Ballast : Directives pour les Équipes Spéciales Nationales*, adoptées lors de la première réunion sur le Projet de l'Équipe spéciale GloBallast Partenariats, Mars 2008

Pays/Port: _____ Date: _____
Rempli par: _____ Contact: _____

Gestion des Eaux de Ballast- Rapport de situation du Pays

1. Agence principale désignée? | Oui | | Non
Details:

2. Point de contact désigné | Oui | | Non
Détails:

3. Assistant du Point de contact désigné ? | Oui | | Non
Details:

4. Y a-t-il une quelconque introduction d'espèces exotiques envahissantes connue?? | Oui | | Non
Résumé:

5 Volume d'eaux de ballast déchargées chaque année:

6. Nombre de mouvements de bateaux (>200 tjb) par année ?

7. Est-ce que les mesures recommandées par l'OMI sont actuellement appliquées ?
Détails:

8. Y a-t-il une législation/des régulations domestiques pertinentes ?
Loi et Année: _

9. Veuillez joindre les coordonnées de tous les membres de l'ESN comme suit :
Nom, poste, organisation, téléphone, fax, adresse e-mail, adresse postale, adresse physique, adresse de site internet

10. Plan de travail National-Veuillez joindre un résumé de deux pages de la situation actuelle

Annexe 4

Modèle de Stratégie Nationale de Gestion des Eaux de Ballast

1 Résumé

- Court, une page de résumé sur le problème et la politique

2 Lexique

- Termes et acronymes utilisés dans le document

3 Introduction

3.1 Contexte du problème des EEE

3.1.1 Niveaux international et régional

3.1.2 Au niveau national

3.2 Contexte du problème de la Gestion des Eaux de Ballast

3.2.1 Aux niveaux international et régional

3.2.2 Au niveau national

3.3 Obligations internationales, régionales et nationales

3.3.1 Accords ou traités

3.3.2 Conventions

3.4 Pertinence des Eaux de Ballast en tant que vecteur d'EEE dans le pays

3.4.1 Histoire de l'industrie du transport maritime, impact sur l'économie

3.4.2 Effets sur l'environnement

3.4.3 Problèmes de santé publique

3.5 Portée

3.5.1 Portée géographique (nationale ou régionale)

3.5.2 Portée Technique

3.5.2.1 S'occuper seulement des eaux de ballast comme vecteur pour les EEE et pas des autres problèmes

4 But de la Stratégie

4.1 Pourquoi la Stratégie a été établie

4.1.1 p.ex. Le but est de minimiser les risques des EEE en cherchant à éviter des impacts économiques, environnementaux et de santé publique défavorables, tout en ne pénalisant pas le commerce outre-mesure ; adopter une approche pratique pour la gestion des eaux de ballast.

4.2 Principes directeurs

5 Objectifs

- 5.1 Ce qu'une stratégie cherche à atteindre
- 5.2 Quel est le résultat escompté
 - 5.2.1 Objectifs institutionnels
 - 5.2.2 Objectifs environnementaux
 - 5.2.3 Objectifs sociaux ou économiques
- 6 Espèces Exotiques Envahissantes
 - 6.1 Résultats de l'étude sur l'ampleur des eaux de ballast en tant que vecteur d'EEE
 - 6.1.1 Intégration de la gestion des eaux de ballast dans un processus plus large de gestion des EEE et des côtes
 - 6.2 Obligations internationales
 - 6.3 Agence ou Département responsable
 - 6.3.1 Division du travail
 - 6.3.2 Nouvelle législation et exigences à mettre en œuvre
- 7 Plan de Gestion des Eaux de Ballast
 - 7.2.1 Certificat de GEB
 - 7.2.2 Plan de GEB
 - 7.2.3 Registre des eaux de ballast
 - 7.2.4 S'assurer de la conformité aux normes par les navires battant pavillons nationaux
 - 7.2.5 Visites des navires
 - 7.2.6 Mise en œuvre et pénalités
- 8 Plan de mise en œuvre
 - 8.1 Accords institutionnels
 - 8.1.1 Responsabilités Régionale ou Nationale
 - 8.1.2 Agence principale
 - 8.1.3 Groupe de conseils ou Équipe spéciale
 - 8.1.4 Collaboration transsectorielle
 - 8.2 Rassembler les informations
 - 8.2.1 Evaluation des Risques, Enquête et Surveillance des EEE
 - 8.2.2 Recherche et Développement des Plans de Gestion des Eaux de Ballast
 - 8.2.3 Surveillance de la mise en œuvre de la Stratégie Nationale
 - 8.2.4 Evaluation et Revue de la Stratégie
 - 8.3 Législation et Régulation
 - 8.3.1 Politique
 - 8.3.2 Conformité et mise en œuvre
 - 8.3.3 Coordination de Juridictions croisées
 - 8.3.4 Encourager les liens internationaux et la coopération
 - 8.4 Communication, Sensibilisation et Formation
 - 8.4.1 Agences Gouvernementales Nationales
 - 8.4.2 Industrie
 - 8.4.3 Conventions internationales
 - 8.4.4 Public

9 Financement

9.1 Mise en œuvre du financement (2-5 premières années)

9.1.1 Recrutement

9.1.2 Collecte d'informations, inspections, études

9.1.3 Coût de supports (communication, formation, surveillance et évaluation)

Annexe 1 : Résumé des résultats de l'évaluation nationale de l'état des eaux de ballast

Annexe 2 : Plan de gestion des Eaux de Ballast

Annexe 3 : Registre des Eaux de Ballast

Annexe 4 : Communication, stratégie de sensibilisation et de formation

Annexe 5 : Charte sur le Plan de Mise en Œuvre : Plan de travail et Budget

Annexe 5

Mise en œuvre du Plan de Travail et du Budget – Modèle de Charte

Domaine du projet	Code du Projet et Titre	Description	Sources de Modèles/ Expertise	Sources potentielles de financement	Echelle de temps (nombre d'années de financement nécessaires)	Budget Total nécessaire
Accords Institutionnels (AI)		AI1 : Responsabilités Régionales ou Nationales AI2 : Agence principale AI3 : Groupe de conseils ou Équipe spéciale AI4 : Collaboration transsectorielle				
Législation et Régulation (LR)		LR1 : Développement d'une politique LR2 : Conformité et mise en œuvre LR3 : Coordination de Juridictions Croisées LR4 : Encouragement de liens internationaux et à la coopération				
Collecte des Données et Surveillance (CDS)		CDS1 : Collecte des données pour l'évaluation nationale de l'état des eaux de ballast CDS2 : Développement des options de gestion des Eaux de Ballast, y compris des options de surveillance CDS3 : Surveillance de la la mise en œuvre de la Stratégie Nationale CDS4 : Evaluation et Revue de la Mise en œuvre de la Stratégie				
Communication, Sensibilisation et Formation (CSF)		CSF1 : Agences Gouvernementales Nationales CSF2 : Industrie CSF3 : Conventions internationales intégrées CSF4 : Public				