

ANNEXE 5

**RÉSOLUTION MEPC.127(53)
adoptée le 22 juillet 2005**

**DIRECTIVES POUR LA GESTION DES EAUX DE BALLAST ET L'ÉLABORATION
DES PLANS DE GESTION DES EAUX DE BALLAST (G4)**

LE COMITÉ DE LA PROTECTION DU MILIEU MARIN,

RAPPELANT l'article 38 a) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions conférées au Comité de la protection du milieu marin aux termes des conventions internationales visant à prévenir et combattre la pollution des mers,

RAPPELANT AUSSI que la Conférence internationale sur la gestion des eaux de ballast des navires tenue en février 2004 a adopté la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (Convention sur la gestion des eaux de ballast) ainsi que quatre résolutions de la Conférence,

NOTANT que la règle A-2 de la Convention sur la gestion des eaux de ballast prescrit que le rejet des eaux de ballast ne doit être effectué qu'au moyen de la gestion des eaux de ballast conformément aux dispositions de l'Annexe à la Convention,

NOTANT EN OUTRE que la règle B-1 de l'Annexe à la Convention sur la gestion des eaux de ballast prévoit que chaque navire doit avoir à bord et mettre en œuvre un plan de gestion des eaux de ballast approuvé par l'Administration, compte tenu des Directives élaborées par l'Organisation,

NOTANT AUSSI que la résolution 1 adoptée par la Conférence internationale sur la gestion des eaux de ballast des navires invite l'Organisation à élaborer de toute urgence ces directives,

AYANT EXAMINÉ le projet de directives pour la gestion des eaux de ballast et l'élaboration des plans de gestion des eaux de ballast mis au point par le Groupe de travail sur les eaux de ballast ainsi que la recommandation formulée par le Sous-comité des liquides et gaz en vrac à sa neuvième session,

1. ADOPTE les Directives pour la gestion des eaux de ballast et l'élaboration des plans de gestion des eaux de ballast, dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. INVITE les gouvernements à appliquer les Directives dans les meilleurs délais ou lorsque la Convention deviendra applicable à leur égard; et
3. CONVIENT de maintenir les Directives à l'étude.

ANNEXE

DIRECTIVES POUR LA GESTION DES EAUX DE BALLAST ET L'ÉLABORATION DES PLANS DE GESTION DES EAUX DE BALLAST (G4)

1 INTRODUCTION

1.1 L'eau de ballast est indispensable au contrôle de l'assiette, de la gîte, du tirant d'eau, et de la stabilité d'un navire ainsi que des contraintes qui s'exercent sur celui-ci. Néanmoins, les eaux de ballast peuvent contenir des organismes aquatiques ou des agents pathogènes qui, s'ils sont introduits dans la mer, notamment dans les estuaires ou les cours d'eau, peuvent mettre en danger l'environnement, la santé publique, les biens ou les ressources, porter atteinte à la diversité biologique ou gêner d'autres utilisations légitimes de ces milieux.

1.2 Pour le choix des méthodes appropriées de gestion des eaux de ballast il conviendrait de veiller à ce que les pratiques en matière de gestion des eaux de ballast utilisées pour satisfaire aux dispositions de la Convention n'entraînent pas plus de dommages qu'elles n'en préviennent, à l'environnement, à la santé publique, aux biens ou aux ressources des États et à ce qu'elles ne nuisent pas davantage à la sécurité des navires.

1.3 Les présentes Directives visent à aider les gouvernements et les autorités compétentes, les capitaines, exploitants et propriétaires de navire, les autorités portuaires ainsi que les autres parties intéressées, à prévenir, réduire au minimum et éliminer à terme le risque lié à l'introduction d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes provenant des eaux de ballast de navires et des sédiments qu'elles contiennent, tout en garantissant la sécurité des navires lorsqu'ils appliquent la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (ci-après dénommée la "Convention").

1.4 Les présentes Directives comportent deux parties :

Partie A - "Directives relatives à la gestion des eaux de ballast", qui fournissent des indications sur les principes généraux de la gestion des eaux de ballast; et

Partie B - "Directives pour l'élaboration des plans de gestion des eaux de ballast", qui fournissent des indications sur la structure et la teneur des plans de gestion des eaux de ballast prescrits par la règle B-1 de la Convention.

2 DÉFINITIONS

2.1 Aux fins des présentes Directives, les définitions données dans la Convention sont applicables.

2.2 Une citerne d'eau de ballast désigne toute citerne, toute cale ou tout espace utilisé pour le transport d'eaux de ballast.

3 APPLICATION

3.1 Les Directives s'appliquent à tous les navires et aux Administrations du pavillon, États du port, États côtiers, propriétaires, exploitants et personnels de navires participant à la gestion des eaux de ballast, aux concepteurs et constructeurs de navires et aux sociétés de classification et autres parties intéressées.

PARTIE A - DIRECTIVES POUR LA GESTION DES EAUX DE BALLAST

1 PROCÉDURES D'EXPLOITATION DU NAVIRE

1.1 Pratiques fondées sur la précaution

Éviter les rejets inutiles d'eaux de ballast

1.1.1 S'il est nécessaire de charger et décharger de l'eau de ballast dans le même port pour faciliter les opérations liées à la cargaison sans compromettre la sécurité, il faudrait prendre soin d'éviter de rejeter inutilement l'eau de ballast qui a été embarquée dans un autre port.

1.1.2 Les eaux de ballast traitées qui sont mélangées à des eaux de ballast non traitées ne satisfont plus aux prescriptions des règles D-1 et D-2 de l'Annexe de la Convention.

Réduire au minimum l'admission d'organismes aquatiques nuisibles, d'agents pathogènes et de sédiments

1.1.3 Lors du chargement du ballast, il conviendrait de s'efforcer dans toute la mesure du possible d'empêcher l'admission d'organismes aquatiques et d'agents pathogènes potentiellement nuisibles ainsi que de sédiments susceptibles de contenir de tels organismes. L'admission d'eau de ballast devrait être limitée au minimum ou, lorsque cela est possible dans la pratique, être évitée dans les zones et les situations ci-après :

- .1 zones identifiées par l'État du port d'après les indications données au paragraphe 2.2.2;
- .2 périodes d'obscurité, lorsque les organismes peuvent remonter dans la colonne d'eau;
- .3 les eaux très peu profondes;
- .4 lorsque les hélices peuvent remuer les sédiments; ou
- .5 si une opération de dragage est en cours ou vient d'avoir lieu.

1.2 Options de gestion des eaux de ballast

1.2.1 Renouvellement des eaux de ballast

1.2.1.1 Le renouvellement des eaux de ballast doit être effectué conformément aux dispositions de la règle B-4 de la Convention et conformément aux Directives relatives au renouvellement des eaux de ballast.

1.2.1.2 Il faudrait planifier le voyage en tenant compte des moments où le renouvellement des eaux de ballast conformément à la règle B-4 de la Convention peut être effectué.

1.2.1.3 Du fait de la possibilité qu'un renouvellement partiel favorise la reprise de la croissance des organismes, le renouvellement des eaux de ballast d'une citerne ne devrait débuter que si l'on dispose d'assez de temps pour terminer l'opération en satisfaisant à la norme décrite à la règle D-1 et si la distance du navire par rapport à la terre et la profondeur d'eau minimale répondent aux critères de la règle B-4. Il conviendrait de procéder au renouvellement des eaux de ballast et d'achever l'opération selon la norme décrite à la règle D-1 dans autant de citernes que le temps le permet, mais si cette norme ne peut pas être entièrement respectée pour une citerne donnée, il faudrait renoncer à entreprendre le renouvellement des eaux de ballast de la citerne en question.

1.2.1.4 Si le renouvellement des eaux de ballast n'est pas effectué pour les raisons indiquées à la règle B-4, paragraphe 4, autrement dit, si le capitaine décide raisonnablement qu'une telle opération compromettrait la stabilité ou la sécurité du navire, de son équipage ou de ses passagers du fait de conditions météorologiques défavorables, de la conception du navire ou des efforts auxquels il est soumis, d'une défaillance de l'équipement ou de toute autre circonstance exceptionnelle, les raisons pour lesquelles le navire n'a pas procédé au renouvellement des eaux de ballast doivent être consignées sur le registre des eaux de ballast.

1.2.1.5 Un État du port peut désigner des zones dans lesquelles il peut être procédé au renouvellement des eaux de ballast en tenant compte des Directives sur la désignation des zones pour le renouvellement des eaux de ballast. Les zones désignées ne devraient être utilisées que pour les eaux de ballast qui sont destinées à être déchargées dans le port de cet État et qui ne pourraient être renouvelées conformément à la règle B-4.1 de la Convention.

1.2.2 Système de gestion des eaux de ballast

1.2.2.1 Les systèmes de gestion des eaux de ballast installés pour satisfaire à la règle B-3 doivent être approuvés en application de la règle D-3. Ces systèmes doivent être utilisés conformément à leurs critères de conception et aux instructions du fabricant concernant leur utilisation et leur entretien. Le plan de gestion des eaux de ballast du navire devrait décrire dans le détail l'utilisation de ces systèmes. Toutes les pannes et tous les défauts du fonctionnement du système doivent être consignés dans le registre des eaux de ballast.

1.2.3 Rejet dans des installations de réception des eaux de ballast

1.2.3.1 Si des installations de réception des eaux de ballast mises en place par un État du port sont utilisées, la règle B-3.6 s'applique.

1.2.4 Prototypes de technologies de traitement des eaux de ballast

1.2.4.1 Les prototypes de technologies de traitement des eaux de ballast devraient être utilisés dans le cadre d'un programme approuvé par l'Administration conformément à la règle D-4, à titre de variante aux systèmes mentionnés au paragraphe 1.3 ci-dessus.

1.3 Gestion des sédiments

1.3.1 La règle B-5 exige que tous les navires éliminent et évacuent les sédiments des espaces destinés aux eaux de ballast, conformément au plan de gestion des eaux de ballast.

1.3.2 Il faudrait faire tout son possible dans la pratique pour éviter l'accumulation de sédiments lors du chargement du ballast; toutefois, des sédiments seront inévitablement embarqués et se déposeront sur la surface des citernes. Lorsque des sédiments se sont accumulés, le navire devrait veiller à nettoyer par chasse d'eau le fond des citernes et autres surfaces lorsqu'il se trouve dans des zones appropriées, c'est-à-dire dans des zones satisfaisant aux critères de distance et de profondeur minimales décrits dans les règles B-4.1.1 et B-4.1.2.

1.3.3 Il faudrait surveiller de façon continue et régulière le volume des sédiments se trouvant dans une citerne à ballast.

1.3.4 Il faudrait éliminer les sédiments présents dans les citernes à ballast en temps utile, conformément au plan de gestion des eaux de ballast et lorsque cela est jugé nécessaire. La fréquence et le moment choisi pour leur élimination dépendront de facteurs tels que l'accumulation des sédiments, les itinéraires commerciaux du navire, la présence d'installations de réception, la charge de travail du personnel du navire et les aspects liés à la sécurité.

1.3.5 L'élimination des sédiments des citernes à ballast devrait être effectuée de préférence dans des conditions contrôlées au port, dans une installation de réparation ou en cale sèche. Les sédiments éliminés devraient de préférence être évacués dans une installation de réception pour sédiments, s'il en existe, et si cela est raisonnable et possible dans la pratique.

1.3.6 Lorsque des sédiments éliminés des citernes à ballast d'un navire doivent être rejetés à la mer par ce navire, ce rejet ne devrait avoir lieu qu'à plus de 200 milles marins de la terre et par plus de 200 mètres de fond.

1.3.7 En vertu de la règle B-5, les navires construits en 2009 ou après cette date devraient, sans que cela porte atteinte à la sécurité ou à l'efficacité de l'exploitation, être conçus et construits de manière à réduire au minimum la prise et la rétention indésirable de sédiments, à faciliter leur élimination et à permettre un accès sans danger pour procéder à l'élimination et l'échantillonnage des sédiments, compte tenu des Directives pour le contrôle des sédiments à bord des navires (G 12). Cette disposition s'applique également aux navires construits avant 2009, dans la mesure où cela est possible dans la pratique.

1.4 Mesures supplémentaires

1.4.1 Les navires auxquels s'appliquent les mesures supplémentaires prévues à la règle C-1, devraient en tenir compte dans la planification de leur voyage. Les mesures prises pour satisfaire aux mesures supplémentaires devraient être consignées dans le registre des eaux de ballast.

1.5 Exemptions

1.5.1 En vertu de la règle A-4, une Partie ou des Parties peuvent exempter un navire de l'application des dispositions des règles B-3 ou C-1 dans des circonstances particulières. Les dispenses devraient être demandées et accordées conformément aux Directives pour l'évaluation des risques en vertu de la règle A-4 (G7).

1.5.2 Les navires bénéficiant d'une telle dispense devraient le mentionner dans le registre des eaux de ballast, de même que les mesures prises en ce qui concerne les eaux de ballast du navire.

2 PROCÉDURES POUR LA TENUE DES REGISTRES

2.1 Procédures applicables aux navires

2.1.1 Afin de faciliter l'administration des procédures de gestion et de traitement des eaux de ballast à bord de chaque navire, il convient de désigner, conformément à la règle B-1, un officier responsable chargé de tenir des registres appropriés et de veiller à ce que les procédures de gestion et/ou de traitement des eaux de ballast soient respectées et consignées.

2.1.2 Les détails de chaque opération concernant la gestion des eaux de ballast doivent être consignés dans le registre des eaux de ballast, de même que toute exemption accordée en application de la règle B-3 ou C-1.

2.1.3 Lorsqu'un État du port requiert des renseignements sur les opérations de ballastage ou de déballastage d'un navire, les documents pertinents, qui tiennent compte des renseignements prescrits par la Convention, devraient lui être communiqués.

2.2 Procédures applicables aux États du port

2.2.1 Les États du port devraient fournir aux navires des précisions sur leurs prescriptions concernant la gestion des eaux de ballast, notamment :

- .1 l'emplacement et les conditions d'utilisation des zones désignées pour le renouvellement des eaux de ballast en vertu de la règle B-4.2 de la Convention;
- .2 toutes mesures supplémentaires introduites en vertu de la règle C-1 de la Convention;
- .3 les avertissements concernant la prise de ballast et autres dispositions portuaires pour faire face aux imprévus en cas de situation d'urgence; et
- .4 la disponibilité, l'emplacement et la capacité des installations de réception prévues pour l'évacuation sans danger pour l'environnement des eaux de ballast et/ou sédiments conformément à l'article 5 et à la règle B-3.6.

2.2.2 Pour aider les navires à appliquer les mesures de précaution décrites dans la section 1.1 de la partie A, les États du port sont tenus, en vertu de la règle C-2 de la Convention, de s'efforcer de diffuser des avis aux navigateurs au sujet des zones dans lesquelles les navires ne devraient pas

prendre d'eaux de ballast en raison de conditions connues. De même, les navigateurs devraient être informés des zones dans lesquelles la prise d'eaux de ballast devrait être limitée au minimum, comme par exemple :

- .1 zones où il existe des foyers, des infestations ou des populations connues d'organismes nuisibles et d'agents pathogènes;
- .2 zones où il existe des efflorescences phytoplanctoniques (efflorescences algales telles que les marées rouges);
- .3 proximité de points de rejet d'eaux usées;
- .4 zones connues pour la turbidité plus importante des courants de marée;
- .5 zones connues pour l'insuffisance de l'action de chasse des marées;
- .6 opérations de dragage à proximité; et
- .7 à proximité ou à l'intérieur de zones maritimes vulnérables ou d'estuaires.

3 FORMATION ET ENSEIGNEMENT

3.1 La règle B-6 stipule que les officiers et les membres d'équipage doivent être familiarisés avec les tâches afférentes à la gestion des eaux de ballast spécifique au navire à bord duquel ils servent. Les propriétaires, les armateurs-gérants, les exploitants et autres parties appelés à former les officiers et les membres d'équipage à la gestion des eaux de ballast devraient tenir compte de ce qui suit.

3.2 La formation des capitaines et des équipages des navires devrait comprendre, selon qu'il convient, un enseignement qui porte sur les prescriptions de la Convention, les méthodes de gestion des eaux de ballast et sédiments et le registre des eaux de ballast, eu égard, en particulier, à la sécurité du navire, à la tenue des registres et aux prescriptions en matière de notification, conformément aux renseignements figurant dans les présentes Directives.

3.3 Le plan de gestion des eaux de ballast devrait comprendre une formation et un enseignement sur les pratiques de gestion des eaux de ballast et les systèmes et procédures utilisés à bord du navire.

PARTIE B - DIRECTIVES POUR L'ÉLABORATION DES PLANS DE GESTION DES EAUX DE BALLAST

1 INTRODUCTION

1.1 Les présentes Directives ont été élaborées en vue d'aider à mettre au point un plan de gestion des eaux de ballast d'un navire (ci-après dénommé le "plan"). Le plan doit être approuvé par l'Administration conformément à la règle B-1 de la Convention.

1.2 La présente partie comprend trois sections principales :

- .1 Généralités : cette section énonce les objectifs et donne un aperçu général du sujet traité et présente au lecteur le concept de base des Directives et du plan qui est censé être élaboré à partir de celles-ci. Cette section contient également des indications pour la mise à jour et l'utilisation du plan.
- .2 Dispositions obligatoires : cette section fournit des indications sur la manière de veiller au respect des dispositions obligatoires de la règle B-1 de l'Annexe de la Convention.
- .3 Dispositions non obligatoires : cette section fournit des indications sur l'inclusion d'autres renseignements dans le plan. Bien qu'ils ne soient pas requis en vertu de la règle B-1 de la Convention, ces renseignements peuvent être jugés utiles par les autorités locales des ports dans lesquels le navire fait escale, ou peuvent fournir une assistance complémentaire au capitaine du navire.

1.3 On trouvera à l'appendice un modèle de plan de gestion des eaux de ballast.

2 GÉNÉRALITÉS

2.1 Concept des Directives

2.1.1 Les présentes Directives visent à servir de base à l'élaboration de plans destinés aux différents navires. La vaste gamme de navires pour lesquels des plans sont requis ne permet pas, en pratique, de fournir des directives spécifiques à chaque type de navire. Pour qu'un plan soit efficace et satisfasse à la règle B-1 de l'Annexe de la Convention, il doit être soigneusement adapté au navire particulier auquel il est destiné. Convenablement utilisées, les Directives garantiront que tous les aspects appropriés, susceptibles de s'appliquer à un navire particulier, seront pris en compte lors de l'élaboration du plan.

2.1.2 Les aspects dont il faudra sans doute tenir compte comprennent notamment, sans pour autant s'y limiter : le type et les dimensions du navire, le volume de ballast transporté et la capacité totale des citernes utilisées pour le ballast, la capacité de pompage du ballast, les aspects liés à la sécurité du navire et de l'équipage, la nature du voyage et sa durée, les besoins types liés à l'exploitation du navire et les techniques de gestion des eaux de ballast utilisées à bord.

2.2 Concept du plan

2.2.1 Le plan doit se trouver à bord du navire et est destiné à servir de guide au personnel pour une exploitation sûre du système de gestion des eaux de ballast utilisé à bord d'un navire particulier. Une planification efficace garantit que les mesures nécessaires sont prises d'une manière structurée, logique et sûre.

2.2.2 Pour que le plan atteigne son objectif, il doit être :

- .1 être réaliste, pratique, et facile à utiliser;
- .2 être compris par le personnel du navire s'occupant de la gestion des eaux de ballast, tant à bord qu'à terre;

- .3 être évalué, révisé et mis à jour si nécessaire; et
- .4 correspondre aux besoins opérationnels du navire en matière de ballastage.

2.2.3 Le plan prévu par la règle B-1 de l'Annexe de la Convention devrait être un document simple. Il convient d'éviter d'y inclure des informations générales détaillées sur le navire, sa structure, etc., du fait qu'elles sont généralement disponibles ailleurs. Si de telles informations sont pertinentes, elles devraient être jointes en annexe, sinon il faudrait renvoyer au document ou manuel dans lequel elles se trouvent.

2.2.4 Le plan est un document qui doit être utilisé à bord par le personnel du navire s'occupant de la gestion des eaux de ballast. Il doit, par conséquent, être disponible dans l'une des langues de travail utilisées par le personnel. Un changement de personnel et/ou de la langue de travail exigerait de rédiger le plan dans la ou les nouvelles langues.

2.2.5 Le plan devrait être facilement accessible aux fins d'inspection par des agents habilités par une Partie à la Convention.

2.3 Exemptions

2.3.1 La règle A-4 permet d'exempter un navire de l'application des dispositions des règles B-3 ou C-1.

2.3.2 Les détails des exemptions devraient être conservés avec le plan.

2.3.3 Toute exemption qui a été accordée doit être consignée dans le registre des eaux de ballast.

2.4 Mesures supplémentaires

2.4.1 La règle C-1 de la Convention, intitulée *Mesures supplémentaires*, donne à une Partie, individuellement ou de concert avec d'autres Parties, le droit de prendre des mesures en plus de celles indiquées dans la section B. De telles mesures supplémentaires doivent être communiquées à l'Organisation au moins 6 mois avant la date prévue de leur mise en œuvre.

2.4.2 Le plan devrait être accompagné de la dernière liste des mesures supplémentaires qui a été communiquée à l'Organisation pour les voyages que le navire est appelé à effectuer. Le plan devrait fournir des détails et des conseils sur les mesures qu'un navire doit prendre pour satisfaire à toutes mesures supplémentaires qui pourraient être requises en application de la règle C-1 et en cas de situation d'urgence ou d'épidémie.]

2.5 Révision du plan

2.5.1 Le propriétaire, l'exploitant ou le capitaine devrait réviser périodiquement le plan pour garantir que les informations qu'il contient sont exactes et à jour. Il faudrait utiliser un système d'information en retour qui permette d'avoir rapidement accès aux informations nouvelles et de les incorporer dans le plan.

2.5.2 Les modifications aux dispositions de ce plan devront être soumises à l'approbation de l'Administration.

3 DISPOSITIONS OBLIGATOIRES

3.1 La présente section fournit des directives pour chacune des sept dispositions obligatoires de la règle B-1 de l'Annexe de la Convention. En outre, elle fournit des informations destinées au personnel du navire pour faciliter la gestion des eaux de ballast et sédiments.

3.2 La règle B-1 de l'Annexe de la Convention stipule que le plan doit être spécifique à chaque navire et doit au moins :

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

3.3 Le plan de gestion des eaux de ballast devrait fournir des directives sur les procédures à suivre pour la manutention du ballast, notamment :

- .1 la prise d'eau de ballast;
- .2 les procédures graduelles et les séquences à suivre pour le système de gestion des eaux de ballast utilisé; et
- .3 toutes les restrictions en matière d'exploitation ou de sécurité, y compris celles qui sont liées au système de gestion utilisé. Le plan aidera également le personnel du navire lorsqu'il devra répondre à une demande de renseignements de la part d'inspecteurs habilités par une Partie.

3.4 Outre les aspects liés à la sécurité du système de gestion des eaux de ballast, il conviendrait aussi, selon qu'il convient, de donner des indications sur :

- .1 la stabilité devant être maintenue en permanence à un niveau correspondant à des valeurs qui ne soient pas inférieures à celles recommandées par l'Organisation (ou prescrites par l'Administration);
- .2 les valeurs des contraintes longitudinales approuvées et, le cas échéant, des contraintes de torsion, celles-ci ne devant pas dépasser les valeurs autorisées;
- .3 le transfert ou le renouvellement des eaux de ballast qui peut engendrer des charges importantes sur la structure par l'effet de ballottage dans les citernes partiellement remplies. Si ces opérations impliquent un remplissage partiel des citernes, il conviendrait d'envisager de les effectuer lorsque l'état de la mer et la houle sont favorables, de manière à réduire au minimum les risques d'avarie de structure;
- .4 les vibrations de la coque dues à la houle lorsque le navire procède au renouvellement des eaux de ballast;
- .5 les tirants d'eau avant et arrière et l'assiette, eu égard en particulier à la visibilité à la passerelle, au martèlement et au tirant d'eau minimal à l'avant;
- .6 les effets de dangers possibles sur le plan de la sécurité et de l'hygiène du travail qui risquent d'affecter le personnel du navire devront aussi être identifiés, de même que toutes les précautions à prendre sur le plan de la sécurité; et
- .7 les effets potentiels d'une surpression dans une citerne.

3.5 Si un navire est en mesure d'obtenir un renouvellement volumétrique d'au moins 95 % des eaux de ballast moyennant le pompage de moins de trois fois le volume de la citerne, le plan doit contenir le document attestant que ce procédé de renouvellement des eaux de ballast a été accepté conformément à la règle D-1.2.

3.6 Le plan devrait également décrire les procédures pour l'évacuation des sédiments, et en particulier les aspects suivants :

- .1 l'élimination ou la réduction des sédiments en mer, et le moment où il faudrait procéder au nettoyage des citernes à ballast pour éliminer les sédiments;
- .2 les précautions à prendre s'il faut entrer dans la citerne pour enlever les sédiments; et
- .3 l'utilisation des installations portuaires de réception des sédiments.

3.7 Le plan devrait identifier clairement l'officier chargé de la gestion des eaux de ballast et décrire sa ou ses tâches, lesquelles devraient notamment consister à :

- .1 s'assurer qu'il est procédé à la gestion des eaux de ballast conformément aux procédures décrites dans le plan;

- .2 veiller à la tenue du registre des eaux de ballast et de tout autre document requis; et
- .3 être disponible pour faciliter la tâche des inspecteurs habilités par une Partie au cas où un échantillonnage serait nécessaire.

3.8 Le plan devrait fournir des indications sur les renseignements à consigner conformément au registre des eaux de ballast prévu en vertu de la Convention, y compris les détails des exemptions accordées au navire.

3.9 Outre ce qui précède, le plan devrait comprendre les éléments suivants :

- .1 Une introduction expliquant à l'équipage du navire la nécessité d'une gestion des eaux de ballast et de la tenue d'un registre. L'introduction devrait inclure un énoncé indiquant que : "Le présent plan doit rester accessible pour être inspecté, sur demande, par une autorité habilitée."
- .2 Les caractéristiques du navire, notamment :
 - .1 nom du navire, pavillon, port d'immatriculation, jauge brute, numéro OMI*, longueur (Lpp), largeur, indicatif d'appel international, tirants d'eau les plus élevés (par temps normal et par gros temps);
 - .2 capacité de ballastage totale du navire, en mètres cubes et autres unités, le cas échéant;
 - .3 une description succincte de la ou des méthodes principales de gestion des eaux de ballast utilisées à bord du navire; et
 - .4 l'identification (rang) de l'officier chargé de la mise en oeuvre du plan.
- .3 Des informations sur le système de gestion des eaux de ballast utilisé à bord, notamment :
 - .1 agencement des citernes à ballast;
 - .2 plan des capacités de ballastage;
 - .3 circuit de tuyautages et de pompage des eaux de ballast, y compris conduits d'aération et dispositifs de sondage;
 - .4 capacités de pompage des eaux de ballast;
 - .5 système de gestion des eaux de ballast utilisé à bord, et indication des manuels d'exploitation et d'entretien conservés à bord;
 - .6 systèmes de traitement des eaux de ballast installés à bord; et

* Conformément à la résolution A.600(15) – Système de numéros OMI d'identification des navires.

- .7 plan et profil du navire, ou un schéma de l'agencement des citernes à ballast.
- .4 Des informations sur les points d'échantillonnage des eaux de ballast, notamment :
 - .1 des listes ou des schémas qui indiquent les points d'accès et d'échantillonnage dans les tuyautages et les citernes à ballast, de sorte que les membres de l'équipage puissent aider les agents autorisés d'une Partie qui souhaitent obtenir des échantillons;
 - .2 il devrait être bien précisé dans cette section qu'il appartient principalement aux inspecteurs habilités de procéder à l'échantillonnage des eaux de ballast, et qu'il est peu probable que les membres de l'équipage aient à prélever des échantillons, sauf à la demande expresse de ces agents inspecteurs sous leur supervision; et
 - .3 les inspecteurs habilités devraient être informés de toutes les procédures de sécurité à observer lors de l'entrée dans des espaces clos.
- .5 Les dispositions concernant la familiarisation de l'équipage, notamment :
 - .1 les prescriptions d'ordre général en ce qui concerne la gestion des eaux de ballast;
 - .2 les pratiques de gestion des eaux de ballast;
 - .3 le renouvellement des eaux de ballast;
 - .4 les systèmes de traitement des eaux de ballast;
 - .5 les considérations générales de sécurité;
 - .6 le registre des eaux de ballast et la tenue des registres;
 - .7 le fonctionnement et l'entretien des systèmes de traitement des eaux de ballast qui ont été installés;
 - .8 les aspects liés à la sécurité des systèmes et procédures spécifiques utilisés à bord du navire qui affectent la sécurité ou la santé de l'équipage et des passagers et/ou la sécurité du navire.
 - .9 les précautions à prendre pour entrer dans les citernes afin d'en retirer les sédiments;
 - .10 les procédures à suivre pour manipuler et emballer les sédiments en toute sécurité; et
 - .11 le stockage des sédiments.

4 INFORMATIONS FACULTATIVES

4.1 Outre les dispositions obligatoires prévues par les articles et les règles de la Convention, le propriétaire/exploitant peut faire figurer dans le plan d'autres renseignements sous la forme d'appendices, notamment des schémas et dessins supplémentaires, des renseignements sur l'équipement à bord du navire et les documents de référence. Les prescriptions nationales ou régionales qui diffèrent de la Convention peuvent également être consignées à titre de référence.

4.2 Les renseignements facultatifs peuvent comprendre en outre les manuels des fabricants (soit des extraits, soit le texte intégral) ou la mention de l'endroit où se trouvent à bord ces manuels et autres ouvrages pertinents.

APPENDICE

MODÈLE NORMALISÉ DE PLAN DE GESTION DES EAUX DE BALLAST**PRÉAMBULE**

Le plan de gestion des eaux de ballast devrait contenir les renseignements prescrits par la règle B-1 de la Convention.

Il convient d'inclure les renseignements ci-après, destinés à servir de guide lors de l'élaboration du plan.

Le plan devrait être spécifique à chaque navire.

INTRODUCTION

Au début de chaque plan, il conviendrait d'inclure un énoncé qui reflète l'esprit du texte qui suit :

1 Le présent plan est rédigé conformément aux prescriptions de la règle B-1 de la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (la Convention) et des Directives connexes.

2 Ce plan a pour but de répondre aux prescriptions relatives au contrôle et à la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires conformément à la résolution MEPC.XX(YY), intitulée Directives pour la gestion des eaux de ballast et l'élaboration des plans de gestion des eaux de ballast (Les Directives). Il énonce des principes types d'exploitation concernant la planification et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires et décrit les procédures de sécurité à observer.

3 Le présent plan a été approuvé par l'Administration et aucune de ses parties ne pourra être modifiée ou révisée sans l'accord préalable de l'Administration.

4 Ce plan pourra être inspecté à la demande d'une autorité compétente.

Note : Le plan doit être rédigé dans la langue de travail de l'équipage; si la langue utilisée n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, il doit être accompagné d'une traduction dans l'une de ces langues.

CARACTÉRISTIQUES DU NAVIRE

Il conviendrait de fournir au moins les précisions suivantes:

Nom du navire;
Pavillon;
Port d'immatriculation;
Jauge brute;
Numéro OMI*;

* Conformément à la résolution A.600(15) - Système de numéros OMI d'identification des navires.

Longueur (Lpp);
Largeur;
Indicatif d'appel international;
Tirants d'eau les plus élevés (par temps normal et par gros temps)
Capacité totale en eaux de ballast du navire, en mètres cubes et autres unités, le cas échéant;
Description succincte de la ou des méthodes principales de gestion des eaux de ballast utilisées à bord du navire;
Identification (rang) de l'officier chargé de la gestion des eaux de ballast.

INDEX

Il conviendrait de prévoir un index des sections qui renvoie au contenu du plan.

OBJET

Cette section devrait comporter une brève introduction à l'intention de l'équipage du navire, expliquant la nécessité de la gestion des eaux de ballast et de l'importance de l'exactitude des renseignements consignés sur le registre.

PLANS/DESSINS DU SYSTÈME DE BALLAST

Plans ou dessins du système de ballast, par exemple :

- 1) agencement des citernes de ballast;
- 2) plan des capacités en eaux de ballast;
- 3) dispositifs de tuyautages et de pompage des eaux de ballast, y compris les conduits d'aération et les dispositifs de sondage;
- 4) capacité de pompage des eaux de ballast;
- 5) système de gestion des eaux de ballast utilisé à bord, avec l'indication des manuels d'exploitation et d'entretien détaillés conservés à bord;
- 6) systèmes de traitement des eaux de ballast installés; et
- 7) plan et profil du navire, ou un schéma de l'agencement des citernes de ballast.

DESCRIPTION DU SYSTÈME DE BALLAST

Une description du système de ballast.

POINTS D'ÉCHANTILLONNAGE DES EAUX DE BALLAST

Listes et/ou schémas indiquant les points d'accès et d'échantillonnage dans les tuyautages et les citernes d'eaux de ballast.

Une note indiquant que l'échantillonnage des eaux de ballast est principalement une mesure de l'autorité compétente et qu'il est peu probable que les membres de l'équipage aient à prélever des échantillons, sauf à la demande expresse de l'autorité compétente et sous sa supervision.

FONCTIONNEMENT DU SYSTÈME DE GESTION DES EAUX DE BALLAST

Une description détaillée du fonctionnement du (des) système(s) de gestion des eaux de ballast utilisé(s) à bord.

Des renseignements sur les mesures de précaution générales à prendre en matière de gestion des eaux de ballast.

PROCÉDURES DE SÉCURITÉ POUR LE NAVIRE ET L'ÉQUIPAGE

Précisions sur les aspects spécifiques liés à la sécurité du système de gestion des eaux de ballast utilisé.

RESTRICTIONS SUR LE PLAN DE LA SÉCURITÉ OU DE L'EXPLOITATION

Précisions sur les restrictions spécifiques, sur le plan de l'exploitation ou de la sécurité, y compris celles qui sont liées au système de gestion et qui affectent le navire et ou l'équipage, notamment mention des procédures à observer pour pénétrer sans danger dans les citernes.

DESCRIPTION DE LA OU DES MÉTHODES UTILISÉES À BORD POUR LA GESTION DES EAUX DE BALLAST ET LE CONTRÔLE DES SÉDIMENTS

Précisions sur la ou les méthodes utilisées à bord pour la gestion du ballast et le contrôle des sédiments, notamment description étape par étape des procédures d'exploitation.

PROCÉDURES D'ÉVACUATION DES SÉDIMENTS

Procédures d'évacuation des sédiments en mer et à terre.

MÉTHODES DE COMMUNICATION

Précisions sur les procédures en place pour la coordination du rejet du ballast dans les eaux d'un État côtier.

TÂCHES DE L'OFFICIER CHARGÉ DE LA GESTION DES EAUX DE BALLAST

Description des tâches de l'officier désigné.

PRESCRIPTIONS EN MATIÈRE DE NOTIFICATION

Précisions sur les prescriptions de la Convention en matière de tenue des registres.

FORMATION ET FAMILIARISATION DE L'ÉQUIPAGE

Renseignements sur les dispositions prises pour la formation et la familiarisation de l'équipage.

EXEMPTIONS

Précisions sur les dispenses accordées au navire en vertu de la règle A-4.

AUTORITÉ RESPONSABLE DE L'APPROBATION

Coordonnées et cachet de l'autorité responsable de l'approbation.
