

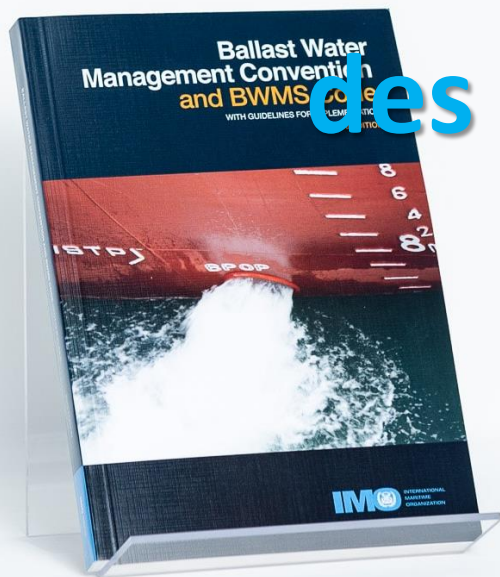
# Organismes aquatiques nuisibles dans les eaux de ballast



**SECRÉTARIAT D'ÉTAT  
CHARGÉ DE LA MER**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Margot Parcaroli-Ruiz, chargée de mission Environnement  
Bureau de la transition écologique des navires  
[margot.parcaroli-ruiz@mer.gouv.fr](mailto:margot.parcaroli-ruiz@mer.gouv.fr)



# Convention sur la gestion des eaux de ballast



**Adoptée** par consensus le 13 février 2004 après plus de 14 ans de négociations complexes

**Entrée en vigueur** le 8 septembre 2017, après avoir été ratifiée par 70% du tonnage de la flotte mondiale des navires de commerce (+ 60 Etats)

La Convention prévoit dans un premier temps une mesure d'intérim, **la norme D-1**, pour les navires existants, qui, jusqu'au 8 septembre 2024, sont tenus de renouveler leurs eaux de ballast dans les zones éloignées des côtes (à au moins 200 miles marins et 200 mètres de profondeur)

Les navires neufs, et l'ensemble des navires à partir du 8 septembre 2024, doivent respecter **la norme D-2** qui vient spécifier la quantité maximale d'organismes viables autorisés à être rejetés, y compris les agents microbiens indicateurs nuisibles à la santé humaine.



# Organisation Maritime Internationale (OMI)

- Sous-Comité de la prévention de la pollution et de l'intervention (PPR) + Comité de la protection du milieu marin (MEPC)

## **Ballast (MEPC 80, juillet 2023)**

- Finalisation du plan de révision de la Convention BWM dans le cadre de la phase d'acquisition d'expérience : 14 aspects qui feront l'objet d'amendements (améliorer performance/fiabilité des BWMS, manque de méthodes d'échantillonnage dans un contexte PSC, qualité de l'eau problématique, etc.) ;

Adoption des amendements prévue à l'automne 2026.

- Établir des recommandations pour les navires exploités dans des eaux dont la qualité posait problème ;

## **Encrassement biologique (PPR 10, avril 2023)**

- Finalisation du projet de révision des Directives 2011 pour le contrôle et la gestion de l'encrassement biologique des navires en vue de réduire au minimum le transfert des espèces aquatiques envahissantes.



# Champ d'application international VS national

Bien que la Convention prévoit qu'elle ne s'applique pas « aux navires d'une Parties qui sont exploités uniquement dans les eaux relevant de la juridiction de cette Partie »

## Article 3 *Champ d'application*

2 La présente Convention ne s'applique pas :

- b) aux navires d'une Partie qui sont exploités uniquement dans les eaux relevant de la juridiction de cette Partie, à moins que celle-ci ne décide que le rejet d'eaux de ballast par de tels navires porterait atteinte ou nuirait à son environnement, à la santé humaine, aux biens ou aux ressources, ou à ceux d'États adjacents ou d'autres États;

La France a décidé d'étendre l'application des règles de la Convention à ses navires en navigation nationale, du fait de la grande diversité de son territoire maritime.

## Article 218-1.02 Champ d'application - Article 3

1. Sauf disposition expresse contraire, les dispositions de la présente division s'appliquent à tous les navires pénétrant ou naviguant dans les eaux sous souveraineté ou sous juridiction françaises.

# Les demandes d'exemption d'installation d'un système de traitement ballast

**Dérogations** prévues par la Division 218 pour les navires exploités dans des zones de navigation côtières réduites ne présentant pas de risques d'introduction d'espèces non-indigènes :

1. Champ d'application : L navire < 50m + capacité max ballast 8m<sup>3</sup> + uniquement des voyages en ligne régulière dans les eaux FR et, le cas échéant, en haute mer.
2. La règle A-4 reconnaît les « zones de même risque » (*Same risk area*) : les risques générés par le transport maritime ne sont pas considérés comme élevés par rapport à la dispersion naturelle des espèces.

Évaluation du risque de transfert d'espèces réalisée conformément aux lignes directrices sur l'évaluation des risques (G7)