

### Décision IG.25/17

#### **Stratégie de gestion des eaux de ballast des navires pour la mer Méditerranée (2022-2027)**

*La 22<sup>ème</sup> réunion des Parties contractantes à la Convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée (Convention de Barcelone) et à ses Protocoles,*

*Rappelant la résolution 70/1 de l'Assemblée générale du 25 septembre 2015, intitulée « Transformer notre monde : le Programme de développement durable à l'horizon 2030 »,*

*Rappelant également la résolution UNEP/EA.4/Res.21 de l'Assemblée des Nations Unies pour l'environnement adoptée le 15 mars 2019, intitulée « Vers une planète sans pollution »,*

*Tenant compte de la Convention de Barcelone, en particulier de son article 6, qui stipule que les Parties contractantes prennent toutes mesures conformes au droit international pour prévenir, réduire, combattre et dans toute la mesure du possible éliminer la pollution dans la zone de la mer Méditerranée causée par les rejets des navires et pour assurer la mise en œuvre effective, dans cette zone, des règles qui sont généralement admises sur le plan international relatives à la lutte contre ce type de pollution,*

*Tenant également compte du Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée, en particulier de son article 4 paragraphe 2, qui stipule que les Parties prennent également des dispositions en conformité avec le droit international pour prévenir la pollution de la zone de la mer Méditerranée par les navires afin d'assurer la mise en œuvre effective dans cette zone des conventions internationales pertinentes en tant qu'État du pavillon, État du port et État côtier, ainsi que leur réglementation applicable en la matière, ainsi que de son article 18, selon lequel la réunion des Parties contractantes a pour objet de formuler et d'adopter des stratégies, des plans d'action et des programmes visant à mettre en œuvre le présent Protocole,*

*Tenant en outre compte du Protocole relatif aux aires spécialement protégées et à la diversité biologique en Méditerranée, en particulier de son article 13 paragraphe 1, qui stipule que les Parties prennent toutes les mesures appropriées pour réglementer l'introduction volontaire ou accidentelle dans la nature d'espèces non indigènes ou modifiées génétiquement et interdire celles qui pourraient entraîner des effets nuisibles sur les écosystèmes, habitats ou espèces dans la zone d'application du présent Protocole,*

*Reconnaissant le rôle de l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'importance de coopérer dans le cadre de cette Organisation, en particulier pour promouvoir l'adoption et le développement des règles et normes internationales destinées à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires,*

*Tenant compte de la Convention internationale de 2004 sur le contrôle et la gestion des eaux de ballast et des sédiments des navires (la « Convention BWB »), en particulier de son article 13 paragraphe 3, qui stipule qu'afin de promouvoir les objectifs de la présente Convention, les Parties ayant un intérêt commun à protéger l'environnement, la santé humaine, les biens et les ressources d'une région géographique donnée et, en particulier, les Parties riveraines de mers fermées ou semi-fermées, s'efforcent, compte tenu des caractéristiques régionales, de renforcer la coopération régionale, notamment en concluant des accords régionaux compatibles avec la présente Convention,*

*Reconnaissant que, depuis l'adoption de la Stratégie méditerranéenne pour la gestion des eaux de ballast des navires par les Parties contractantes lors de leur 17<sup>e</sup> réunion (CdP 17) (Paris, France, 8-10 février 2012), des développements clés mondiaux et régionaux l'ont rendue obsolète à plusieurs égards, à savoir l'entrée en vigueur de la Convention BWB en 2017, l'adoption et l'entrée*

en vigueur d'un certain nombre d'amendements à la Convention BWM ainsi qu'aux Lignes directrices connexes, l'adoption du Programme de surveillance et d'évaluation intégrées de la mer et des côtes méditerranéennes et critères d'évaluation connexes (IMAP) et du Plan d'action mis à jour relatif aux introductions d'espèces et aux espèces envahissantes en Méditerranée, ainsi que l'élaboration de la Stratégie méditerranéenne pour la prévention, la préparation et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2022-2031),

*Désireuses* de continuer à faire face au risque provenant de l'introduction d'espèces exotiques envahissantes transportées dans les eaux de ballast des navires dans la région méditerranéenne, reconnue comme étant l'une des quatre principales menaces pesant sur les océans et pouvant causer des dommages extrêmement sévères et irréversibles sur l'environnement, l'économie et la santé publique,

*Notant en outre* que la réalisation d'un Bon état écologique (BEE) dans la région méditerranéenne ne peut pas se faire uniquement par le biais de la gestion des eaux de ballast des navires, mais aussi de la gestion de toutes les voies et vecteurs – y compris l'encrassement biologique des navires,

*Rappelant* les mandats du Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC) et du Centre d'activités régionales pour les aires spécialement protégées (SPA / RAC) tels que définis dans la Décision IG.19/5 sur les mandats des composantes du PAM, adoptée par les Parties contractantes lors de leur 16e réunion (CdP 16) (Marrakech, Maroc, 3-5 novembre 2009), et leur pertinence pour la mise en œuvre de la présente décision,

*Ayant examiné* les rapports de la quatorzième réunion des correspondants du REMPEC (en ligne, 31 mai-2 juin 2021) et de la quinzième réunion des points focaux ASP / DB (vidéoconférence, 23-25 juin 2021),

1. *Adopte* la Stratégie de gestion des eaux de ballast des navires pour la mer Méditerranée (2022-2027), ci-après dénommée la « Stratégie méditerranéenne BWM (2022-2027) », telle qu'elle figure en Annexe de la présente décision ;
2. *Appelle* les Parties contractantes à prendre des mesures efficaces pour mettre en œuvre la Stratégie méditerranéenne BWM (2022-2027), renforçant ainsi la mise en œuvre du Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée ainsi que du Protocole relatif aux aires spécialement protégées et à la diversité biologique en Méditerranée ;
3. *Exhorte* les Parties contractantes, qui ne l'ont pas encore fait, à ratifier le Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée, ainsi que le Protocole relatif aux aires spécialement protégées et à la diversité biologique en Méditerranée, afin d'atteindre universellement les objectifs des Protocoles dans la région méditerranéenne ;
4. *Encourage* les Parties contractantes, qui ne l'ont pas encore fait, à ratifier et à mettre en œuvre efficacement la Convention BWM, dans les plus brefs délais ; et
5. *Demande* au Secrétariat (REMPEC et SPA / RAC) de fournir un soutien technique pour la mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne BWM (2022-2027), en synergie avec l'Organisation maritime internationale (OMI), par le biais d'activités de coopération technique et de renforcement des capacités, y compris de mobilisation de ressources (internes et externes).

**ANNEXE**

**Stratégie de gestion des eaux de ballast des navires pour la mer Méditerranée (2022-2027)**

**STRATÉGIE DE GESTION DES EAUX DE BALLAST DES NAVIRES  
POUR LA MER MÉDITERRANÉE  
(2022-2027)**



*Les désignations effectuées ainsi que les documents présentés, dans le cadre de cette publication, ne sauraient aucunement impliquer l'expression d'une opinion quelconque de la part du Secrétariat des Nations-Unies (ONU), du Plan d'action pour la Méditerranée du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE / PAM), du Centre d'activités régionales pour les aires spécialement protégées (SPA / RAC), du Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC), ou de l'Organisation maritime internationale (OMI) concernant le statut juridique de tout pays, territoire, ville ou zone ou de ses autorités ou à propos de la délimitation de ses frontières ou limites.*

## TABLE DES MATIÈRES

<b>1.</b>	<b>CONTEXTE</b> .....	10
1.1	<b>Le transport maritime en tant que voie d'introduction d'espèces étrangères et envahissantes</b> .....	10
1.2	<b>La Convention de gestion des eaux de ballast</b> .....	12
1.3	<b>La Stratégie méditerranéenne pour la gestion des eaux de ballast des navires de 2012</b> 13	
1.4	<b>Principaux développements</b> .....	14
1.4.1	<i>Amendements à la Convention BWM et à ses Lignes directrices associées</i> .....	14
1.4.2	<i>Approche écosystémique et IMAP</i> .....	16
1.4.3	<i>Mise à jour du Plan d'action concernant les espèces introduites et envahissantes dans la mer Méditerranée</i> .....	18
1.4.4	<i>La Stratégie méditerranéenne pour la prévention, la préparation et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2022-2031)</i> .....	18
<b>2.</b>	<b>LA STRATÉGIE DE GESTION DES EAUX DE BALLAST DES NAVIRES POUR LA MER MÉDITERRANÉE (2022-2027)</b> .....	20
2.1	<b>Introduction</b> .....	20
2.2	<b>Portée et Objectifs</b> .....	20
2.3	<b>Définitions</b> .....	20
2.4	<b>Structure</b> .....	21
<b>3.</b>	<b>PRIORITÉS STRATÉGIQUES</b> .....	22
3.1	<b>PRIORITÉ STRATÉGIQUE 1 : Soutenir la ratification et la mise en œuvre de la Convention BWM</b> .....	22
3.2	<b>PRIORITÉ STRATÉGIQUE 2 : Contribuer à la réalisation d'un bon état écologique (BEE)</b> 23	
3.3	<b>PRIORITÉ STRATÉGIQUE 3 : Renforcer l'expertise en matière de gestion des eaux de ballast et de l'encrassement biologique dans la région méditerranéenne</b> .....	25
3.4	<b>PRIORITÉ STRATÉGIQUE 4 : Construire une volonté politique pour la mise en œuvre de mesures de gestion des eaux de ballast et de l'encrassement biologique en Méditerranée</b> .....	25
3.5	<b>PRIORITÉ STRATÉGIQUE 5 : Poursuivre l'examen de la présente Stratégie et évaluer l'état d'avancement sur une base périodique</b> .....	26
3.6	<b>PRIORITÉ STRATÉGIQUE 6 : Identifier et mobiliser les ressources adéquates pour mettre en œuvre les activités dans le cadre de la présente Stratégie</b> .....	26
<b>4.</b>	<b>PLAN D'ACTION</b> .....	27
4.1	<b>ACTION 1 : Ratification de la Convention BWM</b> .....	27
4.2	<b>ACTION 2 : Harmonisation des mesures de gestion des eaux de ballast dans la région méditerranéenne</b> .....	28
4.3	<b>ACTION 3 : Élaboration, adoption et mise en œuvre d'un protocole régional pour les enquêtes portuaires de référence et la surveillance biologique dans les ports méditerranéens</b> 29	
4.4	<b>ACTION 4 : Promotion de l'utilisation de l'évaluation des risques en tant qu'outil d'aide à la gestion et à la prise de décisions en matière d'eaux de ballast (et plus généralement d'EEE)</b> <sup>30</sup>	
4.5	<b>ACTION 5 : Alignement des mesures de gestion des eaux de ballast avec les régions voisines</b> .....	30
4.6	<b>ACTION 6 : Ratification du Protocole ASP / DB</b> .....	31
4.7	<b>ACTION 7 : Lancement d'activités préliminaires afin de gérer la menace de l'encrassement biologique des navires</b> .....	31
4.8	<b>ACTION 8 : Mise en place et entretien d'un Système d'information régional (SIR) en ligne</b> 32	

<b>4.9</b>	<b>ACTION 9 : Développement et mise en œuvre d'un programme de renforcement des capacités.....</b>	<b>33</b>
<b>4.10</b>	<b>ACTION 10 : Sensibilisation des preneurs de décision et du grand public aux ENI ..</b>	<b>34</b>
<b>4.11</b>	<b>ACTION 11 : Réalisation d'examens périodiques de la présente Stratégie .....</b>	<b>34</b>
<b>4.12</b>	<b>ACTION 12 : Élaboration et mise en œuvre d'un plan de mobilisation des ressources pour soutenir la mise en œuvre de la présente Stratégie.....</b>	<b>35</b>
<b>5.</b>	<b>APPENDICES .....</b>	<b>35</b>
	<b>Appendice 1 : Plan d'action et calendrier de mise en œuvre .....</b>	<b>36</b>
	<b>Appendice 2 : Informations supplémentaires aux fins d'une harmonisation régionale des mesures de gestion des eaux de ballast (BWM).....</b>	<b>41</b>

## TABLE DES GRAPHIQUES

**Graphique 1** : Densité annuelle (2018) des navires transitant en Méditerranée (Source : REMPEC, 2020)

**Graphique 2** : Nombre d'espèces non indigènes (ENI) déclarées en fonction de la voie / du vecteur d'introduction (Source : MAMIAS)

**Graphique 3** : Transition de la règle D-1 à la règle D-2 pour la gestion des eaux de ballast (Source : OMI)

**ABBREVIATIONS ET DÉFINITIONS**

<b>Terme</b>	<b>Explication</b>
ASP	Aire Spécialement protégée
ASP / DB	Aires Spécialement Protégées et Diversité Biologique
BEE	Bon état écologique
BSC	Commission on the Protection of the Black Sea Against Pollution or Black Sea Commission / Commission pour la protection de la mer Noire contre la pollution ou Commission de la mer Noire
BWE	Ballast Water Exchange / Renouvellement des eaux de ballast
BWM	Ballast Water Management / Gestion des eaux de ballast
BWMC	Ballast Water Management Convention / Convention sur la gestion des eaux de ballast
BWMPs	Ballast Water Management Plans / Plans de gestion des eaux de ballast
BWMS	Ballast Water Management System / Système de gestion des eaux de ballast
BWRB	Ballast Water Record Book / Registre des eaux de ballast
CDB	Convention on Biological Diversity / Convention sur la diversité biologique
CME	Compliance Monitoring and Enforcement / Surveillance de la conformité et application
CdP	Réunion ordinaire des parties contractantes à la Convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée et à ses Protocoles
DD	Dictionnaire des données
dwt	Deadweight ton / Tonne de port en lourd
EBP	Experience-building phase associated with the BWM Convention / Phase d'acquisition d'expérience associée à la Convention BWM
EcAp	Approche écosystémique
EEE	Espèce exotique envahissante
ENI	Espèce non indigène
FEM	Fonds pour l'environnement mondial
GBO	Perspectives mondiales de la diversité biologique
GISIS	Global Integrated Shipping Information System / Système Mondial intégré d'information maritime
HELCOM	Commission sur la protection de l'environnement marin pour la zone de la mer Baltique ou Commission Helsinki
IBWMC	International Ballast Water Management Certificate / Certificat international de gestion des eaux de ballast
IMAP	Programme de surveillance et d'évaluation intégrées de la mer et des côtes méditerranéennes et critères d'évaluation connexes
MAMIAS	Base de données relatives aux espèces marines non indigènes et envahissantes en Méditerranée
ND	Normes des données
OCS	Objectifs communs stratégiques
OMI	Organisation maritime internationale
ONG	Organisation non gouvernementale
PAM	Plan d'action méditerranéen
PASBIO Post-2020	Programme d'action stratégique Post-2020 pour la conservation de la biodiversité et la gestion durable des ressources naturelles dans la région de la mer Méditerranée



PERSGA	Regional Organization for the conservation of the Environment of the Red Sea and Gulf of Aden / Organisation régionale pour la conservation de l'environnement de la mer Rouge et du golfe d'Aden
PICT	Programme intégré de coopération technique
Plan d'action relatifs aux ENI	Plan d'action relatif aux introductions d'espèces et aux espèces envahissantes en mer méditerranée
PNUD	Programme des Nations Unies pour le développement
PNUE / PAM	Plan d'action pour la Méditerranée du Programme des Nations Unies pour l'environnement
PSC	Port State Control / Contrôle des navires par l'État du port
REMPEC	Centre régional Méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle
ROPME	Regional Organization for the Protection of the Marine Environment / Organisation régionale pour la protection du milieu marin
SEIS	Shared Environmental Information System / Système de partage d'informations sur l'environnement
SIR	Système d'information régional
SPA / RAC	Centre d'activités régionales pour les aires spécialement protégées
SRA	Same Risk Area / Zone d'isorisque
UCP	Unité de coordination de projet
UFC	Unité formant colonie

## 1. CONTEXTE

Le présent document est intitulé, la « *Stratégie de gestion des eaux de ballast des navires pour la mer Méditerranée (2022-2027)* » (ci-après, la « présente Stratégie »).

### 1.1 Le transport maritime en tant que voie d'introduction d'espèces étrangères et envahissantes

Les espèces exotiques ou non indigènes (ENI) sont des espèces qui ont été transloquées de leur zone de répartition naturelle vers de nouvelles zones géographiques, soit intentionnellement (par exemple à des fins de pêche), soit involontairement – par exemple dans les eaux de ballast des navires ou par encrassement biologique. Si ces espèces exotiques survivent et établissent des populations viables dans ces nouvelles zones, elles sont susceptibles de devenir « envahissantes ». Les espèces exotiques envahissantes (EEE) sont celles qui entraînent de graves répercussions sur l'économie, l'environnement et la santé humaine. Elles sont maintenant reconnues comme l'une des plus grandes menaces pour la biodiversité à l'échelle planétaire. Dans les milieux marins et côtiers, les EEE ont été identifiées comme l'une des quatre plus grandes menaces pour les océans de la planète.

Le transport maritime est particulièrement préoccupant en tant que voie d'introduction d'EEE en raison de sa nature internationale, les navires se déplaçant régulièrement entre différents environnements marins dans le monde. Les grandes quantités d'eau de ballast qui sont prises à bord dans les « ports sources » avant d'être déversées dans les « ports de destination » peuvent transloquer des milliers d'espèces étant donné que seulement un mètre cube d'eau de ballast peut contenir jusqu'à 50 000 espèces de zooplancton (Locke *et al.*<sup>1</sup> Kabler 1996<sup>2</sup>) ou 10 millions de cellules phytoplanctoniques (Subba Rao *et al* 1994<sup>3</sup>). Les sédiments qui s'accumulent dans les réservoirs d'eau de ballast sont également préoccupants car ils constituent un substrat pour une variété d'espèces marines, notamment les dinoflagellés. Les navires translocalisent également des espèces exotiques par encrassement biologique.

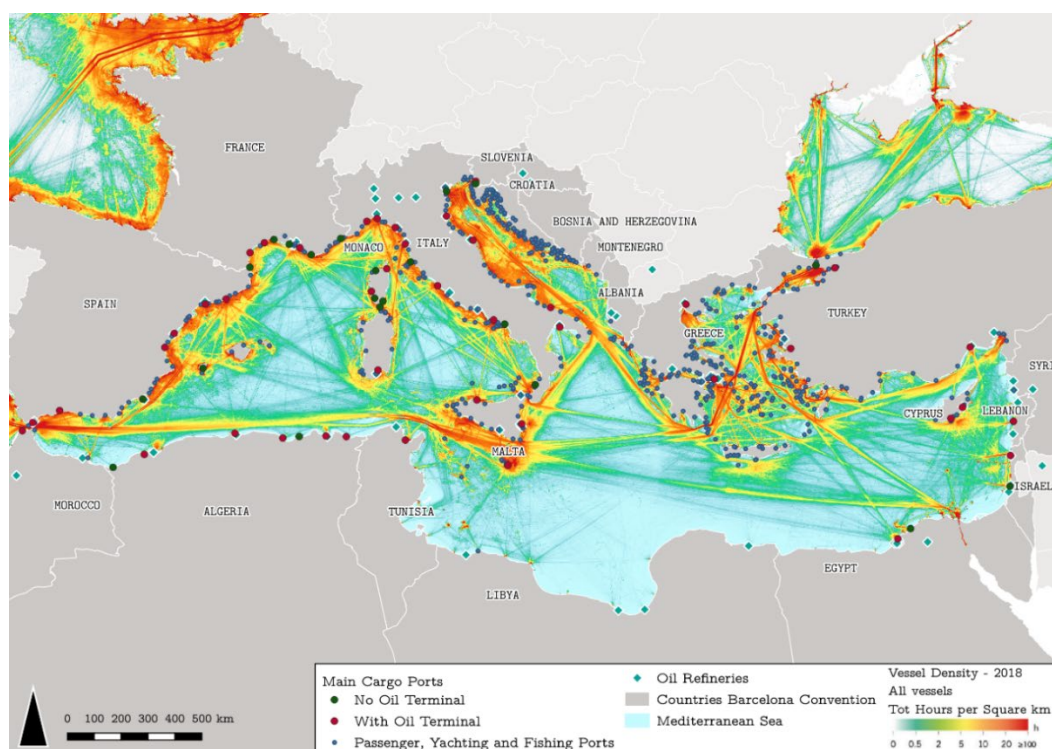
La mer Méditerranée comprend moins de 1% des océans mondiaux mais, en raison de sa situation stratégique, elle a un volume important de trafic maritime. Les navires à passagers et marchands faisant escale, ainsi que les navires qui ne font que transiter dans la zone, représentent un peu plus de 24 % du transport maritime mondial. En 2019, cela comprenait environ 27 % de la flotte mondiale de pétroliers et de chimiquiers et 17,3 % des croisières mondiales, tandis que le nombre d'escales portuaires était de 453 000 effectuées par 14 403 navires. La même année, les navires transitant dans la zone étaient au nombre de 5 251. Il est important de noter que la majorité du trafic maritime commercial est intra-méditerranéen (REMPEC, 2020<sup>4</sup>). Le **Graphique 1** ci-dessous illustre la densité annuelle du trafic maritime pour 2018.

<sup>1</sup> Locke, A. ; Reid, D.M. ; van Leeuwen, H.C. ; Sprules, W.G. Et Carlton, J.T. 1993. L'échange des eaux de ballast comme moyen pour contrôler la dispersion des organismes d'eau douce par les navires. *CAN. J. Fish. Aquat. Sci.* 50, 2086-2093.

<sup>2</sup> Kabler, L.V. 1996. Envahisseurs d'eau de ballast : brèches dans le rempart. BD 1, *Bréviaire des espèces aquatiques nuisibles*, 1, pp. 34-35.

<sup>3</sup> Subba Rao, D.V. ; Sprules, W.G. ; Locke, A. & Carlton, J.T. 1994. Phytoplancton exotique provenant des eaux de ballast des navires : risque de propagation éventuelle vers les sites de mariculture sur la côte est du Canada. *Can.Data Rep. Fish. Aquatic. Sci.*, 937 : P. 1-51.

<sup>4</sup> REMPEC 2020. Étude sur les tendances et les perspectives de la pollution marine provenant des navires ainsi que du trafic maritime et des activités offshore en Méditerranée.



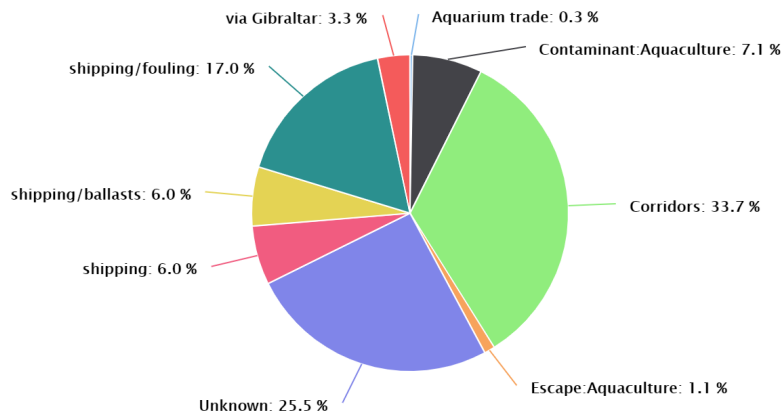
**Graphique 1 : Densité annuelle (2018) des navires transitant en Méditerranée (Source : REMPEC, 2020)**

Les données relatives aux ENI au sein de la mer Méditerranée varient considérablement en fonction de la source, que ce soit concernant les quantités introduites ou l'importance des voies d'introduction. Concernant ces dernières, ceci découle de plusieurs raisons : différentes terminologies sont utilisées dans le cadre des analyses en la matière, l'importance d'une voie est susceptible d'évoluer au fil du temps, et peut également différer d'une sous-région à l'autre. Les couloirs, par exemple, sont d'une importance particulière pour les introductions en Méditerranée orientale, alors qu'en Méditerranée occidentale la plupart des introductions sont liées au transport maritime (au titre d'une migration clandestine via les eaux de ballast ou d'un encrassement biologique) (Tsiamis et al. 2018<sup>5</sup>). Les données les plus à jour disponibles à travers la Base de données relatives aux espèces marines non indigènes et envahissantes en Méditerranée (MAMIAS)<sup>6</sup> suggèrent – bien que les quantités exactes ne soient pas connues avec certitude – qu'une migration clandestine dans les navires représente plus de 70 % des ENI enregistrées (voir le **Graphique 2**, ci-dessous).

<sup>5</sup> Tsiamis et al. (2018). L'aire de distribution naturelle des espèces non indigènes marines européennes. *Aquatic invasions*. Vol. 13. <https://doi.org/10.3391/ai.2018.13.2.01>.

<sup>6</sup> Disponibles à l'adresse suivante : <http://dev.mamias.org/services/dash/med> et bientôt publiées à l'adresse suivante : <http://www.mamias.org>.

Number of Reported NIS per Pathway/Vector



www.mamias.org

**Graphique 2 : Nombre d'espèces non indigènes (ENI) déclarées en fonction de la voie / du vecteur d'introduction (Source : MAMIAS)**

Quelle que soit leur origine, les espèces exotiques ou non indigène (ENI) qui deviennent envahissantes constituent l'une des principales menaces pour la biodiversité marine et côtière de la Méditerranée. On dénombre actuellement plus de 1 000 ENI au sein de la mer Méditerranée, dont deux tiers ont établi des populations viables (Zenetos & Galadini<sup>7</sup>). Elles sont donc considérées comme une priorité élevée pour le Programme d'action stratégique post-2020 pour la conservation de la biodiversité et la gestion durable des ressources naturelles dans la région de la mer Méditerranée (PASBIO Post-2020), développé dans le cadre du Plan d'action pour la Méditerranée du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE / PAM). Le PASBIO post-2020 s'aligne sur les Objectifs de développement durable et le Cadre mondial de la biodiversité pour l'après 2020 de la Convention sur la diversité biologique (CDB).

## 1.2 La Convention de gestion des eaux de ballast

Les États membres de l'Organisation maritime internationale (OMI), l'institution spécialisée des Nations Unies chargée de la réglementation du transport maritime, ont fait part de leurs préoccupations au sujet de l'introduction d'espèces exotiques envahissantes (EEE) par l'intermédiaire des eaux de ballast lors d'une réunion du Comité de la protection du milieu marin (MEPC) à la fin des années 1980<sup>8</sup>. Cela a conduit à la création d'un groupe de travail sur les eaux de ballast sous la direction du Comité de protection du milieu marin (MEPC) de l'OMI. Les activités de ce groupe ont abouti à la mise au point d'un instrument juridique international : la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et des sédiments des navires – communément appelée Convention sur la gestion des eaux de ballast (Convention BWM). Elle a été adoptée par consensus lors d'une conférence diplomatique tenue au siège de l'OMI à Londres le 13 février 2004 et est entrée en vigueur le 8 septembre 2017. À ce jour, elle a été ratifiée par quatre-vingt-six (86) États, dont la flotte marchande

<sup>7</sup> Zenetos A. et Galadini, M. (2020). Espèces non indigènes méditerranéennes au début de l'année 2020 : changements récents. Marine Biodiversity Records 13(10). Disponible à l'adresse suivante : <https://doi.org/10.1186/s41200-020-00191-4>.

<sup>8</sup> De plus amples informations sont disponibles à l'adresse suivante : <https://www.imo.org/fr/OurWork/Environment/Pages/BallastWaterManagement.aspx>.

combinée représente approximativement 91,12 % du tonnage brut de la flotte marchande mondiale et parmi lesquels on compte treize (13) États riverains de la mer Méditerranée qui sont également Parties contractantes à la Convention pour la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée (La « Convention de Barcelone »).

La Convention BWM énonce dans son préambule et ses articles les droits et responsabilités généraux des Parties contractantes, les dispositions de l'Annexe régissant des points plus spécifiques (par exemple, l'application de la Convention et ses exceptions, les normes BWM, les plans de gestion des eaux de ballast (BWMP), les exigences en matière d'enregistrement, ainsi que la désignation de zones spéciales avec des exigences différentes).

Le paragraphe 13 de l'article 3 de la Convention BWM encourage expressément la coopération régionale dans sa mise en œuvre, en précisant que : « ...*Les Parties ayant un intérêt commun à protéger l'environnement, la santé humaine, les biens et les ressources d'une région géographique donnée et, en particulier, les Parties riveraines de mers fermées ou semi-fermées, s'efforcent, compte tenu des caractéristiques régionales, de renforcer la coopération régionale, notamment en concluant des accords régionaux compatibles avec la présente Convention. Les Parties s'efforcent de coopérer avec les Parties à des accords régionaux en vue d'élaborer des procédures harmonisées.* ».

### **1.3 La Stratégie méditerranéenne pour la gestion des eaux de ballast des navires de 2012**

Conformément à ce qui précède, la CdP 17<sup>9</sup> de la Convention de Barcelone a adopté en 2012 la Stratégie méditerranéenne pour la gestion des eaux de ballast des navires, y compris son Plan d'action et son Échéancier d'exécution<sup>10</sup> (la Stratégie méditerranéenne BWM de 2012), qui de façon générale vise à établir un cadre pour une approche régionale harmonisée en Méditerranée en matière de contrôle et de gestion des eaux de ballast des navires, conforme aux exigences et aux normes de la Convention internationale de 2004 sur le contrôle et la gestion des eaux de ballast et des sédiments des navires (Convention BWM).

La CdP 17 a demandé au Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC) ainsi qu'au Centre d'activités régionales pour les aires spécialement protégées (SPA / RAC) d'assister les Parties contractantes à la Convention de Barcelone dans le cadre de la mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne BWM de 2012.

La priorité stratégique 7 de la Stratégie méditerranéenne BWM de 2012 stipule que « *la Stratégie et le Plan d'action doivent faire l'objet d'un examen périodique pour tenir compte des questions émergentes, des résultats des activités de recherche et développement (R&D) et de l'expérience acquise* ». Dans ce contexte, la onzième réunion des correspondants du REMPEC (Attard, Malte, 15-17 juin 2015) a convenu que la pertinence<sup>10</sup> et l'efficacité de la Stratégie méditerranéenne BWM de 2012 devaient être examinées. La réunion a de même estimé que les Parties contractantes à la Convention de Barcelone devaient continuer à mettre en œuvre ladite stratégie, y compris son Plan d'action indépendamment de son Échéancier d'exécution initial.

Une évaluation de l'état de mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne BWM de 2012 a été effectuée en 2016, dont les conclusions<sup>11</sup> ont été présentées lors de la douzième réunion des correspondants du REMPEC (St. Julian's, Malte, 23-25 mai 2017) aux fins d'examen. Lors de cette réunion, il a été reconnu que la Stratégie méditerranéenne BWM de 2012 était toujours pertinente et que les activités réalisées conformément à son Plan d'action avaient été efficaces. Il a été considéré fondamental

<sup>9</sup> Dix-septième réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et à son Protocole (Paris, France, 8 – 10 février 2012).

<sup>10</sup> UNEP(DEPI)/MED IG.20/8, Décision IG.20/11.

<sup>11</sup> REMPEC/WG.41/7.

d'apporter un soutien technique aux Parties contractantes à la Convention de Barcelone afin de poursuivre le processus de ratification de la Convention BWM ainsi que sa mise en œuvre, étant donné notamment la disponibilité des ressources développées par le Projet de partenariat GloBallast du Fonds pour l'environnement mondial (FEM)-Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD)-OMI. La réunion a en outre estimé que le moment n'était pas propice pour une révision formelle de la Stratégie méditerranéenne BWM de 2012, qui aurait été chronophage et coûteuse pour le Secrétariat et les Parties contractantes à la Convention de Barcelone sans apporter de réelle valeur ajoutée vis-à-vis de sa mise en œuvre effective.

Ceci a toutefois été reconsidéré, lors de la CdP 21<sup>12</sup>, en 2019, et l'activité suivante a été inscrite dans le Programme de travail et budget 2020-2021<sup>13</sup> du PNUE / PAM : 3.2.1.3 (a) "Stratégie méditerranéenne et Plan d'action sur la gestion des eaux de ballast des navires mis à jour pour atteindre un BEE".

## 1.4 Principaux développements

Depuis 2016, on relève un certain nombre de développements clés qui sont directement pertinents pour la BWM en Méditerranée et notamment : l'entrée en vigueur de la Convention BWM (2017), la promulgation de plusieurs amendements à la Convention BWM et aux lignes directrices associées (2019) ; l'adoption du Programme de surveillance et d'évaluation intégrées de la mer et des côtes méditerranéennes et critères d'évaluation connexes (IMAP) pour la Méditerranée en 2016 ; l'adoption du Plan d'action mis à jour relatif aux introductions d'espèces et aux espèces envahissantes en mer Méditerranée en 2016 et l'adoption de la Stratégie méditerranéenne pour la prévention, la préparation et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2022-2031) en 2021.

### 1.4.1 Amendements à la Convention BWM et à ses Lignes directrices associées

Un certain nombre d'amendements à la Convention BWM ont été adoptés lors de la soixante-douzième session du Comité pour la protection du milieu marin (MEPC) de l'OMI (MEPC 72) en 2018 ainsi que d'autres lors de la soixante-quinzième session du MEPC de l'OMI en 2020 (MEPC 75). Les amendements adoptés en 2018 sont entrés en vigueur en octobre 2019 alors que ceux de 2020 devraient entrer en vigueur en juin 2022.<sup>14</sup> En outre, des amendements ont été apportés à certains points des Lignes directrices ainsi qu'à d'autres documents d'orientation qui jouent un rôle clé dans le cadre de la mise en œuvre de la Convention BWM.

Il convient également de noter que la Phase d'acquisition d'expérience associée à la Convention BWM (EBP) qui a été instaurée par l'OMI en 2017 par le biais de la résolution MEPC.290(71), comprend un processus systématique et fondé sur des données probantes aux fins d'examen et d'amélioration de la Convention BWM.

Les amendements à la Convention BWM, entrés en vigueur en 2018, comprennent les :

- Amendements aux règles A-1 et D-3 de la Convention BWM qui rendent obligatoire le Code du système de gestion des eaux de ballast (BWMS) (résolution MEPC.296(72))<sup>15</sup> ;
- Amendements à la règle B-3 de la convention BWM concernant le calendrier de mise en œuvre de la gestion des eaux de ballast pour les navires (résolution MEPC.297(72)) ;

<sup>12</sup> Vingt et unième réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone (Naples, Italie, 2-5 décembre 2019).

<sup>13</sup> UNEP/MED IG.24/22, Décision IG.24/14.

<sup>14</sup> De plus amples informations sont disponibles à l'adresse suivante :

<https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/BWMConventionandGuidelines.aspx>.

<sup>15</sup> Le code BWMS présente des exigences spécifiques pour les tests BWMS, les rapports de test, les certificats d'approbation de type, ainsi que le contrôle et la surveillance. Tous les BWMS installés à bord des navires à partir du 28 octobre 2020 devront être approuvés conformément au code BWMS.

- Amendements aux règles E-1 et E-5 de la Convention BWM concernant l'approbation d'enquêtes supplémentaires sur le certificat international de gestion des eaux de ballast (MEPC.299(72)).

Le MEPC 72 a également adopté deux résolutions qui concernent la Gestion des eaux de ballast :

- La Résolution MEPC.298(72) qui traite de la détermination de l'enquête visée par la règle B-3 de la Convention BWM, telle qu'amendée ; et
- La Résolution MEPC.300(72) dans le cadre de laquelle le Code BWMS a été adopté et qui a prévu la révocation des lignes directrices de 2016 pour l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast (G8) (résolution MEPC279(70)) à compter du moment où le Code BWMS entrerait en vigueur (13 octobre 2019).

La réunion MEPC 75 a adopté des amendements à la règle E-1 et à l'appendice I de la Convention BWM concernant les essais de mise en service des systèmes de gestion des eaux de ballast et le modèle du Certificat international de gestion des eaux de ballast (résolution MEPC 325(75)). Ladite réunion a également approuvé les Lignes directrices de 2020 pour les essais de mise en service des systèmes de gestion des eaux de ballast (BWM.2/Circ.70/Rev.1) ainsi que les Lignes directrices sur l'échantillonnage et l'analyse des eaux de ballast à des fins d'essai conformément à la Convention BWM (G2) (BWM.2/Circ.42/Rev.2).

Les principales Lignes directrices qui ont fait l'objet d'amendements sont les suivantes :

- Les Lignes directrices pour le renouvellement des eaux de ballast (G6) (résolution MEPC.124(53)), qui ont été révoquées et remplacées par les Lignes directrices de 2017 pour le renouvellement des eaux de ballast (G6) (résolution MEPC.288(71)) (les « Lignes directrices de 2017 (G6) ») ;
- Les Lignes directrices sur l'évaluation des risques dans le cadre de la règle A-4 de la Convention BWM (G7) (résolution MEPC.162(56) qui ont été remplacées par les Lignes directrices de 2017 sur l'évaluation des risques dans le cadre de la règle A-4 de la Convention BWM (G7) (résolution MEPC.299(71)) (Les « Lignes directrices de 2017 (G7) ») ; et
- Les Lignes directrices pour la gestion des eaux de ballast et le développement des plans de gestion des eaux de ballast (G4) (résolution MEPC 127(53), telles qu'amendées par la résolution MEPC306(73)).

L'amendement apporté à la règle B-3 de la Convention BWM qui formalise le calendrier de transition de la Règle D-1 (Norme de renouvellement des eaux de ballast (BWE)) vers la Règle D-2 (imposant aux eaux de ballast la réunion de critères biologiques spécifiques avant l'évacuation) revête une importance particulière pour la présente Stratégie. Cela débouchera sur l'élimination progressive de la Règle D1 d'ici à 2024 (donc au cours de la période de la présente Stratégie – voir le **Graphique 3** ci-dessous). Il s'agit d'un développement fondamental, dans la mesure où, bien que cela ne soit pas prescrit dans la Convention BWM, en pratique, la plupart des navires choisiront certainement d'installer des équipements de gestion des eaux de ballast afin de se conformer à la règle D-2, à moins de bénéficier d'une exemption. Il est donc probable qu'il y ait une augmentation des demandes de telles exemptions.





**Graphique 3 : Transition de la règle D-1 à la règle D-2 pour la gestion des eaux de ballast (Source OMI)**

#### 1.4.2 Approche écosystémique et IMAP

L'Approche écosystémique (EcAp) en Méditerranée est mise en œuvre conformément à une feuille de route en sept étapes. Elle est à présent complètement intégrée dans le cadre de travail du PAM et de la Convention de Barcelone et est en ligne avec la Directive 2008/56/EC du Parlement Européen et du Conseil du 17 juin 2008, établissant un cadre d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin (Directive-cadre stratégie pour le milieu marin), telle qu'amendée et les décisions de la CDB relatives à l'approche écosystémique et aux « Objectifs d'Aichi pour la biodiversité ».

La surveillance et l'évaluation de la mer et des côtes, en se fondant sur les connaissances scientifiques, représentent la base indispensable pour la gestion des activités humaines, afin de promouvoir une utilisation durable des mers et des côtes, conserver les écosystèmes marins et pérenniser leur développement.

La CdP 19<sup>16</sup> en 2016 a adopté le Programme de surveillance et d'évaluation intégrées de la mer et des côtes méditerranéennes et critères d'évaluation connexes (IMAP)<sup>17</sup>. L'IMAP découle du processus d'approche écosystémique qui a été au centre de la vision pour la Méditerranée dès 2008. Il a introduit un mécanisme quantitatif et intégré pour l'analyse de l'état de l'environnement marin et côtier, avec des critères couvrant la pollution, la litière marine, la biodiversité, les espèces non indigènes, les perturbations côtières et l'hydrographie. Les descriptions de ces critères ont évolué à travers le temps. La Liste intégrée du Bon état écologique méditerranéen et des cibles correspondantes<sup>18</sup> adoptée à la

<sup>16</sup> Dix-neuvième réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et à ses Protocoles (Athènes, Grèce, 9-12 février 2016).

<sup>17</sup> UNEP(DEPI)/MED IG.22/28, Décision IG.22/7.

<sup>18</sup> UNEP(DEPI)/MED IG.21/9, Décision IG.21/3.



CdP 18<sup>19</sup> fixe un Bon état écologique (BEE) et des cibles spécifiques pour la Méditerranée en relation avec les objectifs opérationnels spécifiques et indicateurs des objectifs écologiques liés aux ENI, de la manière suivante :

- Objectifs opérationnels :
  - *Les introductions d'espèces non indigènes invasives sont réduites au minimum.*
  - *L'impact des espèces indigènes particulièrement invasives sur les écosystèmes est limité.*
  
- Indicateurs :
  - *Répartition spatiale, origine et statut (erratique ou installé) des populations d'espèces non indigènes (ENI).*
  - *Tendances de l'abondance des espèces introduites, notamment dans les zones à risque.*
  - *Impacts des espèces particulièrement invasives sur les écosystèmes.*
  - *Rapport entre les espèces invasives et les espèces indigènes chez certains groupes taxonomiques bien étudiés.*
  
- Définition du Bon état écologique (BEE) :
  - *L'introduction et la propagation d'ENI associées aux activités humaines sont réduites au minimum, en particulier pour les EEE (espèces exotiques envahissantes) potentielles.*
  - *Baisse de l'abondance des ENI introduites dans les zones à risque.*
  - *Pas de baisse de l'abondance des espèces indigènes, pas de régression des habitats ou de modification de la structure de la communauté provoquées par les EEE du fait de la compétition, de la prédation ou d'autres effets directs ou indirects.*
  - *Proportion stable ou en diminution des ENI dans les différents habitats.*
  
- Cibles proposées :
  - *État (1) : Le nombre d'espèces et l'abondance des EEE introduites par suite d'activités humaines sont réduits.*
  - *Pression / Réponse (1) : (i) Meilleure gestion des principales voies et vecteurs d'introduction en rapport avec l'homme d'ENI (stratégie méditerranéenne pour la gestion des eaux de ballast, systèmes d'alerte précoce, etc.) et (ii) Plans d'action élaborés pour faire face aux ENI à haut risque si elles devaient apparaître en Méditerranée.*
  - *État (2) L'abondance des ENI introduites par les activités humaines est réduite à des niveaux n'occasionnant aucun impact décelable.*
  - *Pression / réaction : Les impacts des ENI sont réduits au minimum possible.*

La mise en œuvre de l'IMAP est en ligne avec l'article 12 de la Convention de Barcelone et plusieurs dispositions de contrôle connexes en vertu de différents protocoles de ladite convention avec pour principal objectif d'évaluer le BEE sur la base de vingt-sept (27) indicateurs communs. Celui traitant des ENI au titre de l'Objectif écologique (OE) 2 (Les espèces non indigènes introduites par les activités humaines sont à des niveaux qui ne modifient pas l'écosystème) est « L'indicateur commun 6 : Tendances en abondance, occurrence temporelle et répartition spatiale des espèces envahissantes non indigènes (ENI), notamment dans les zones à risque (OE2, concernant les principaux vecteurs et voies de propagation de ces espèces) ».

Le Programme de surveillance de l'IMAP pour l'Indicateur commun 6 au titre de l'OE2 s'aligne sur la Directive cadre stratégie pour le milieu marin.

<sup>19</sup> Dix-huitième réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et à ses Protocoles (Istanbul, Turquie, 3-6 décembre 2013).

L'IMAP envisage également la mise en place d'un système d'information basé sur un pool régional de données ainsi que les principes du système de partage d'informations sur l'environnement (SEIS) qui permettra la production de rapports communs d'évaluation des indicateurs, de manière intégrée, en tenant compte des spécificités liées à la surveillance et des données communiquées, ce qui assure la comparabilité dans toute la région méditerranéenne.

#### *1.4.3 Mise à jour du Plan d'action concernant les espèces introduites et envahissantes dans la mer Méditerranée*

En 2016, la CdP 19 a adopté le Plan d'action mis à jour relatif aux introductions d'espèces et aux espèces envahissantes en mer Méditerranée<sup>20</sup> (le Plan d'action mis à jour relatif aux ENI). L'objectif principal du Plan d'action mis à jour relatif aux ENI est de promouvoir le développement d'efforts coordonnés et de mesures de gestion dans toute la région méditerranéenne afin de prévenir, de minimiser et limiter, de surveiller et de contrôler les invasions biologiques marines et leurs impacts sur la biodiversité, la santé humaine et les services écosystémiques, notamment en :

- augmentant la capacité des pays méditerranéens à traiter la question des espèces exotiques, dans le cadre de l'EcAp ;
- soutenant un réseau régional d'information pour l'exploitation efficace des données sur les espèces exotiques et en appuyant les politiques régionales sur les invasions biologiques ;
- poursuivant le développement de MAMIAS, une plate-forme en ligne pour la collecte, l'exploitation et la diffusion d'informations sur les invasions biologiques marines dans la mer Méditerranée afin de soutenir les politiques régionales et internationales pertinentes ;
- renforçant les cadres institutionnels et législatifs au niveau des pays de la région ;
- réalisant des études de référence et en établissant des programmes de surveillance, dans le cadre de l'IMAP, afin de collecter des données scientifiques fiables et pertinentes qui peuvent être utilisées pour la prise de décisions, le cas échéant ;
- instaurant des mécanismes de coopération et d'échange d'informations entre les pays méditerranéens ; et
- élaborant des lignes directrices ainsi que toute autre documentation technique.

Le Plan d'action mis à jour relatif aux ENI élabore un certain nombre d'actions aux niveaux national et régional visant à atteindre ces objectifs, dont certaines sont pertinentes pour la présente Stratégie. Par conséquent, la présente Stratégie devrait donc être étroitement alignée sur le Plan d'action mis à jour relatif aux ENI. Ceci doit être pris en considération au cours de la prochaine révision du Plan d'action mis à jour relatif aux ENI sur la période 2022-2023 afin qu'il vienne en complément des dispositions de la présente Stratégie.

#### *1.4.4 La Stratégie méditerranéenne pour la prévention, la préparation et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2022-2031)*

En 2021, la CdP 22<sup>21</sup> a adopté la Stratégie méditerranéenne pour la prévention, la préparation et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2022-2031) (« la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) », faisant suite à la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2016-2021)<sup>22</sup> adoptée par la CdP 19 en 2016. La Stratégie méditerranéenne (2022-2031) a été élaborée sur la base d'un processus d'analyse et de consultation approfondi, suite à des discussions lors de la réunion régionale des experts nationaux sur la Stratégie pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2022-2031) (en ligne, 10 mars 2021), de la

<sup>20</sup> UNEP(DEPI)/MED IG.22/28, Décision IG.22/12.

<sup>21</sup> Vingt-deuxième réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et à ses Protocoles (Antalya, Turquie, 7-10 décembre 2021).

<sup>22</sup> UNEP(DEPI)/MED IG.22/28, Décision IG.22/4.

quatorzième réunion des correspondants du REMPEC (en ligne 31 mai-2 juin 2021) et de la réunion des points focaux du PAM (Téléconférence, 10-17 septembre 2021).

La Stratégie méditerranéenne (2022-2031) comprend un objectif stratégique commun (OSC) lié aux ENI à savoir l'OSC 5 (Éliminer l'introduction d'espèces non indigènes introduites par les activités de navigation). Il convient de noter que le Plan d'action associé à la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) comprend de nombreuses activités relevant de l'OSC 5, qui chevauchent directement la présente Stratégie.

## 2. LA STRATÉGIE DE GESTION DES EAUX DE BALLAST DES NAVIRES POUR LA MER MÉDITERRANÉE (2022-2027)

### 2.1 Introduction

La Stratégie méditerranéenne BWM de 2012 couvrait initialement la période 2011-2015, mais sa mise en œuvre a été prorogée à la suite de discussions lors de la onzième réunion des correspondants du REMPEC (Attard, Malte, 15-17 juin 2015) et de la douzième réunion des correspondants du REMPEC (St Julian's, Malte, 23-25 mai 2017), tel que décrit dans la Section 1.3 ci-dessus. Néanmoins, les principaux développements décrits dans la Section 1.4 ci-dessus les ont rendus obsolètes à plusieurs titres et la CdP 21 en 2019 a décidé de la mise à jour de la Stratégie méditerranéenne BWM de 2012, dans le cadre du Programme de travail et de budget 2020-2021 du PNUE / PAM, en vue de l'élaboration d'une « *Stratégie méditerranéenne et d'un Plan d'action sur la gestion des eaux de ballast des navires mis à jour pour atteindre un BEE* ». Le présent document découle de cette initiative.

### 2.2 Portée et Objectifs

Tel que précédemment exposé, la décision de la CdP ayant débouché sur la mise à jour de la présente Stratégie, a spécifié qu'elle devait atteindre un BEE. Tel que détaillé dans la Section 1.4.2, les descriptions du BEE incluent une cible sur les voies et les vecteurs dont le libellé est le suivant : « *Meilleure gestion des principales voies et vecteurs d'introduction en rapport avec l'homme d'ENI* ». Le **Graphique 2** indique que le transport clandestin (c. à d. des espèces exotiques dans les eaux de ballast des navires et l'encrassement biologique) représente 70 % des introductions en mer Méditerranée. Pour atteindre le BEE, il est par conséquent essentiel d'améliorer la gestion des voies d'introduction par les navires – plutôt que d'un seul des vecteurs associés. Dans ces conditions, si la présente Stratégie continue de focaliser sur les eaux de ballast, sa portée a néanmoins été étendue pour inclure certaines activités préliminaires sur l'encrassement biologique. Ceci permettra également aux pays exécutant la présente Stratégie de récolter certains bénéfices du Projet FEM-PNUD-OMI Partenariats GloFouling, actuellement mis en œuvre par l'OMI.

Les objectifs généraux de cette stratégie sont les suivants :

- Établir un cadre pour une approche régionale harmonisée en Méditerranée en matière de contrôle et de gestion des eaux de ballast des navires, qui soit conforme aux exigences et aux normes de la Convention sur la gestion des eaux de ballast, telles que définies dans son article 13.3 ;
- Engager certaines activités préliminaires liées à la gestion de l'encrassement biologique des navires dans la région méditerranéenne ; et
- Contribuer à la réalisation d'un Bon état écologique (BEE) en ce qui concerne les ENI, tels que définis dans l'IMAP.

### 2.3 Définitions

La **mer Méditerranée** renvoie à la zone définie à l'article 1 de la Convention de Barcelone.

De nombreux termes sont utilisés dans le contexte des espèces exotiques et envahissantes. La Convention BWM, par exemple, utilise dans son article 1.8, l'expression « *Organismes aquatiques nuisibles et agents pathogènes* » qui désigne « *les organismes aquatiques et agents pathogènes qui, s'ils sont introduits dans la mer, les estuaires ou les cours d'eau, peuvent mettre en danger l'environnement, la santé humaine, les biens ou les ressources, porter atteinte à la diversité biologique ou gêner toute autre utilisation légitime de ces milieux* ». Les Lignes directrices de 2011 sur le contrôle et la gestion de l'encrassement biologique des navires afin de minimiser le transfert d'espèces exotiques

envahissantes (résolution MEPC.207(62)) (Les « Lignes directrices relatives à l'encrassement biologique ») utilisent l'expression « *Espèces exotiques envahissantes* » qui sont définies comme des « *espèces susceptibles de représenter un danger pour la vie humaine, animale ou végétale, les activités économiques et culturelles et l'environnement aquatique* ».

La CDB utilise les termes « Exotique » et « Envahissante ». Une « **Espèce exotique** » renvoie à une « *espèce, une sous-espèce ou un taxon inférieur introduit à l'extérieur de sa distribution passée ou présente ; y compris une partie, des gamètes, des graines, des œufs, ou des propagules d'espèces qui risquent de survivre et de se reproduire* ». La CDB définit une « Espèce exotique envahissante » (EEE) comme une espèce exotique dont « *l'introduction et / ou la propagation menace les écosystèmes, les habitats ou les espèces indigènes avec des conséquences écologiques et / ou économiques et / ou sanitaires négatives* ».

Le Plan d'action mis à jour relatif aux ENI et l'IMAP utilisent l'expression « **Espèces non indigènes** » (ENI) qu'ils définissent comme des espèces, sous-espèces ou taxon inférieur introduits en dehors de leur aire de répartition naturelle (passée ou présente) et de leur aire naturelle de dispersion potentielle tout en soulignant que les termes « étrangères », « exotiques », « non natives » sont des synonymes.

L'IMAP définit les « **Espèces exotiques envahissantes** » (EEE) comme un sous-ensemble des ENI établies qui se sont répandues, se répandent ou ont démontré leur potentiel de propagation ailleurs, et qui ont un impact sur la diversité biologique et le fonctionnement des écosystèmes (en concurrençant et en remplaçant parfois les espèces indigènes), les valeurs socio-économiques et / ou la santé humaine dans les régions envahies.

Aux fins de la présente Stratégie :

- Les expressions « espèces non indigènes » (ENI) et « espèces exotiques » sont utilisées indifféremment ; et
- L'expression « **espèces exotiques envahissantes** » englobe l'expression « organismes aquatiques et pathogènes nocifs », telle que définie par la Convention BWM et les Lignes directrices sur l'encrassement biologique, respectivement.

Une **voie** est généralement définie comme le moyen (par exemple, un aéronef, un navire ou une personne), le but ou l'activité (par exemple, la mariculture, le transport maritime ou le commerce d'aquarium), ou les denrées (par exemple, les produits de la pêche) par lequel une espèce étrangère peut être transportée vers un nouvel emplacement, intentionnellement ou non. Le mécanisme plus spécifique de transfert d'espèces - lié à la voie - est appelé **vecteur**. Ainsi, par exemple, la navigation est une voie, qui est liée à un certain nombre de vecteurs différents, y compris les eaux de ballast, l'encrassement de la coque et la cargaison.

## 2.4 Structure

La présente Stratégie comprend six (6) priorités stratégiques décrites en section 3, chacune se fondant sur un certain nombre d'actions et d'activités qui sont décrites plus en détail dans le Plan d'Action (section 4). L'Appendice 1 fournit un plan de travail et un calendrier de mise en œuvre, l'Appendice 2 contient des informations supplémentaires aux fins d'une harmonisation régionale des mesures de gestion des eaux de ballast.

### 3. PRIORITÉS STRATÉGIQUES

Les objectifs de la présente Stratégie seront atteints grâce à la mise en œuvre des priorités stratégiques suivantes :

1. Soutenir la ratification et la mise en œuvre de la Convention BWM ;
2. Contribuer à la réalisation d'un Bon état écologique (BEE) ;
3. Renforcer l'expertise en matière de gestion des eaux de ballast et de l'encrassement biologique dans la région méditerranéenne ;
4. Construire une volonté politique pour la mise en œuvre de mesures de gestion des eaux de ballast et de l'encrassement biologique en Méditerranée ;
5. Poursuivre l'examen de la présente Stratégie et évaluer l'état d'avancement sur une base périodique ; et
6. Identifier et mobiliser les ressources adéquates pour mettre en œuvre les activités dans le cadre de la présente Stratégie.

#### 3.1 PRIORITÉ STRATÉGIQUE 1 : Soutenir la ratification et la mise en œuvre de la Convention BWM

Les données les plus à jour disponibles par le biais de MAMIAS<sup>23</sup> indiquent que les migrations clandestines liées au transport maritime (à savoir les espèces exotiques dans les eaux de ballast et l'encrassement biologique) représentent plus de 70 % des ENI enregistrées en mer Méditerranée (tel qu'indiqué par le **Graphique 2**). En outre, le Rapport sur la qualité de la Méditerranée de 2017 (MED QSR 2017) a relevé une tendance croissante à l'introduction de nouvelles espèces exotiques dans la mer Méditerranée et Zenetos et Galandi (2020)<sup>24</sup> ont rapporté qu'actuellement on relevait approximativement 1 000 ENI en Méditerranée, dont deux tiers ont établi des populations viables. Il est donc urgent d'intensifier les efforts pour gérer les voies et les vecteurs qui conduisent à ces introductions, y compris les eaux de ballast et les vecteurs d'encrassement biologique associés à l'expédition.

En date du 21 avril 2021, seulement treize (13) des États riverains de la mer Méditerranée qui sont Parties contractantes à la Convention de Barcelone avaient ratifié la Convention BWM. En outre, l'évaluation de l'état de mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne BWM de 2012, réalisée en 2016 a mis en lumière que seuls cinq (5) des pays ayant répondu avaient élaboré une législation nationale à cet effet. Par conséquent, Il est encore nécessaire de fournir une assistance aux pays qui sont en cours de ratification ou qui l'envisagent. De plus, un soutien peut être nécessaire pour faciliter l'incorporation de ces dispositions dans la législation nationale. Lorsqu'une législation nationale est nécessaire afin de transposer les obligations stipulées dans une convention, les pays doivent veiller à ce que soit fait. Ces derniers risquent autrement de manquer à leurs obligations conventionnelles et d'être responsables en vertu du droit international. En outre, la défaillance exécutoire d'une Partie contractante met à mal le régime international de la Convention BWM visant à protéger l'environnement marin contre la menace d'introduction d'EEE via les eaux de ballast. Par conséquent, l'ensemble des Parties à la Convention BWM ont un intérêt mutuel à garantir sa complète mise en œuvre.

En même temps, avec l'entrée en vigueur de la Convention BWM en 2017 et de ses amendements en 2019 – et en gardant à l'esprit les amendements supplémentaires adoptés et anticipés - il est nécessaire de prendre les mesures adéquates afin de renforcer la mise en œuvre de la Convention BWM de façon harmonieuse dans toute la région.

<sup>23</sup> Disponibles à l'adresse suivante : <http://dev.mamias.org/services/dash/med> et bientôt publiées à l'adresse suivante : <http://www.mamias.org>.

<sup>24</sup> Zenetos A., et Galadini M. (2020) – Les espèces non indigènes méditerranéennes au début de l'année 2020 : changements récents. Marine Biodiversity Records 13(10). Disponible à l'adresse suivante : <https://doi.org/10.1186/s41200-020-00191-4>.

- **Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone soutiennent le travail de minimisation des introductions d'EEE, effectué par les différentes organisations et forums, notamment le travail de l'OMI et s'engagent à réaliser toutes les actions nécessaires en vue de la ratification et de la mise en œuvre de la Convention BWM en Méditerranée.**

Les actions connexes sont les suivantes :

- ❖ **Action 1** : Ratification de la Convention BWM ;
- ❖ **Action 2** : Harmonisation des mesures de gestion des eaux de ballast dans la région méditerranéenne ;
- ❖ **Action 3** : Élaboration, adoption et mise en œuvre d'un protocole régional pour les enquêtes portuaires de référence et la surveillance biologique dans les ports méditerranéens ;
- ❖ **Action 4** : Promotion de l'utilisation de l'évaluation des risques en tant qu'outil d'aide à la gestion et à la prise de décisions en matière d'eaux de ballast (et plus généralement d'EEE) ; et
- ❖ **Action 5** : Alignement des mesures de gestion des eaux de ballast avec les régions voisines.

### 3.2 PRIORITÉ STRATÉGIQUE 2 : Contribuer à la réalisation d'un bon état écologique (BEE)

Le transport maritime ne représente que l'une des nombreuses voies d'introduction des ENI en Méditerranée. En outre, les eaux de ballast ne sont pas l'unique vecteur d'introduction des ENI par le biais du transport maritime. Ainsi, alors que la gestion des eaux de ballast des navires par la ratification et la mise en œuvre de la Convention BWM contribuera à la réalisation du BEE, il est important de reconnaître que pour atteindre l'objectif écologique pour les ENI, tous les vecteurs associés au transport maritime ainsi que toutes les voies doivent être gérés efficacement. En outre les espèces déjà établies doivent être éradiquées dans la mesure du possible, ou du moins contrôlées.

Un cadre juridique solide est déjà en place pour la gestion plus large des ENI tant au niveau international qu'au niveau régional. L'article 8(h) de la Convention sur la diversité biologique (CDB) de 1992, par exemple, fournit la base des mesures visant à protéger la biodiversité contre les EEI (Article 8(h)) et les principes directeurs globaux pour la mise en œuvre dudit article ont été adoptés en 2002. Le Plan stratégique de la C pour la biodiversité 2011 – 2020 comprend les « Objectifs d'Aichi de biodiversité » dont le neuvième indique : « *d'ici 2020, les espèces exotiques envahissantes et les voies d'accès seront identifiées et priorisées, les espèces prioritaires seront contrôlées ou éradiquées et des mesures seront en place pour gérer les voies d'accès afin d'empêcher leur introduction et leur établissement* ». Aux termes des Perspectives mondiales de la biodiversité 5 (GBO 5), cet objectif n'a été que partiellement atteint. Il sera en tout état de cause remplacé par une nouvelle cible dans le cadre mondial de la biodiversité pour l'après 2020 de la CDB, devant être adopté lors de la quinzième réunion de la conférence des parties à la CDB. De nombreuses propositions ont été avancées à ce titre, notamment de la part de L'Union internationale pour la conservation de la nature qui a suggéré que la cible devait viser les voies d'introduction, les espèces et les sites, qu'elle devait être quantitative et complétée par un ensemble d'indicateurs pouvant être appliqués afin de suivre les progrès et qu'elle devait être évaluée à moyen-terme (2030) et à long terme (Essl et al. 2020<sup>25</sup>).

<sup>25</sup> Essl et al (2020). Les cibles post-2020 de la Convention sur la diversité biologique (CDB) sur les espèces indigènes envahissantes – que doivent-elles inclure et comment les contrôler ? *Neobiota* 62 : 99-121 (2020). Disponible à l'adresse suivante : <https://doi.org/10.3897/neobiota.62.53972>.

Au niveau régional, l'article 13.1 du Protocole de 1995 relatif aux aires spécialement protégées et à la diversité biologique en Méditerranée – un Protocole à la Convention de Barcelone – (le « Protocole ASP / DB »), qui a été adopté en 1995 et est entré en vigueur en 1999, prévoit que les Parties contractantes « prennent toutes les mesures appropriées pour réglementer l'introduction volontaire ou accidentelle dans la nature d'espèces non indigènes ou modifiées génétiquement et interdire celles qui pourraient entraîner des effets nuisibles sur les écosystèmes, habitats ou espèces dans la zone d'application du présent Protocole »<sup>26</sup>. Le Protocole ASP / DB est complété par le Plan d'action mis à jour relatif aux ENI, dont le principal objectif est de promouvoir le développement coordonné d'efforts et de mesures de gestion au sein de la Méditerranée afin de prévenir, minimiser, surveiller et contrôler les invasions biologiques et leurs impacts. Les objectifs déclarés incluent le renforcement des capacités, le soutien à des réseaux régionaux de communication d'informations, la poursuite du développement de la base de données MAMIAS, le renforcement des cadres institutionnels et législatifs au niveau national, la réalisation d'études de référence, la mise en place de programmes de surveillance et le développement de lignes directrices. On relève également divers critères portant sur les ENI dans l'IMAP, tel que décrit dans la Section 1.4.2. Enfin, les ENI représentent l'une des principales priorités du PASBIO Post 2020 qui doit s'aligner sur les Objectifs de développement durables et le cadre mondial de la biodiversité pour l'après 2020 de la CDB.

On note donc un risque important de chevauchement entre le Plan d'action mis à jour relatif aux ENI et la présente Stratégie ainsi qu'avec l'IMAP dans le cadre de sa mise en œuvre. Il convient donc de veiller à aligner ces initiatives et à éviter la duplication des efforts. Les actions proposées à l'appui de cette priorité stratégique sont donc axées sur les voies d'introduction maritime, y compris la gestion de l'encrassement biologique, les enquêtes portuaires de référence, etc. En ce qui concerne l'encrassement biologique, l'OMI a élaboré les Lignes directrices sur l'encrassement biologique. Le REMPEC a organisé en coopération avec l'OMI, l'Atelier régional de l'OMI sur la Convention internationale relative au contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires, (Convention AFS) de 2001 et les Lignes sur l'encrassement biologique, en novembre 2019. L'atelier avait – entre autres - pour but de fournir les connaissances et les informations nécessaires pour soutenir les nouvelles mesures prises par les gouvernements de la région en vue de la mise en œuvre des lignes directrices sur l'encrassement biologique. La présente Stratégie s'appuiera sur les résultats de cet atelier<sup>27</sup>.

- **Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone soutiennent le travail de minimisation de l'introduction des EEE réalisé dans le cadre de la Convention de Barcelone par le biais du Protocole ASP / DB. L'IMAP et le Plan d'action mis à jour relatif aux ENI ainsi que le travail sur le contrôle et la gestion des eaux de ballast des navires et l'encrassement biologique effectué par l'OMI et s'engagent à réaliser toutes les actions nécessaires afin d'atteindre tous les objectifs liés aux ENI dans la région.**

Les actions connexes sont les suivantes :

- ❖ **Action 6** : Ratification du Protocole ASP / DB ;
- ❖ **Action 7** : Lancement d'activités préliminaires afin de gérer la menace de l'encrassement biologique des navires ; et
- ❖ **Action 8** : Mise en place et entretien d'un Système d'information régional (SIR) en ligne.

<sup>26</sup> L'article 7 e) du Protocole de 1982 interdit également l'introduction d'espèces exotiques.

<sup>27</sup> Il convient de noter que si l'Atelier régional a également abordé le thème de la ratification et de la mise en œuvre de la Convention AFS, cette convention traite en premier lieu des problèmes de toxicité des systèmes anti-salissures et par conséquent, n'est pas traitée ici.



### 3.3 PRIORITÉ STRATÉGIQUE 3 : Renforcer l'expertise en matière de gestion des eaux de ballast et de l'encrassement biologique dans la région méditerranéenne

Il est impérieux de poursuivre les efforts déployés dans la région pour renforcer les capacités, le transfert des connaissances et la formation du personnel, en mettant particulièrement l'accent sur les activités nécessaires pour soutenir la ratification et la mise en œuvre de la Convention BWM et les autres actions identifiées dans le cadre de la présente Stratégie. Cette formation doit s'étendre à tout le personnel pertinent y compris celui relevant de l'administration environnementale et maritime ainsi que des autorités portuaires. Ces initiatives devraient impliquer des mécanismes de coopération internationaux et régionaux adéquats, des organisations non gouvernementales ainsi que des associations et promouvoir l'utilisation de nouvelles technologies d'information et de communication.

Si de nombreuses organisations sont susceptibles d'apporter leur soutien à des initiatives de renforcement des capacités, l'OMI a néanmoins joué – et continuera sans nul doute à jouer – un rôle clé dans ce domaine en matière de gestion des navires en tant que voie d'introduction. Il convient de noter que, bien que le Projet FEM-PNUD-OMI Partenariats GloBallast ait pris fin en juin 2017, une assistance est toujours mise à disposition par le biais de la Division de coopération technique. En outre, un projet axé sur l'encrassement biologique – le Projet FEM-PNUD-OMI Partenariats GloFouling<sup>28</sup> a été lancé en décembre 2018 et se terminera en décembre 2023. Les activités du projet comprennent l'identification de stratégies appropriées pour une réforme juridique, politique et institutionnelle en vue de la mise en œuvre des directives de l'OMI sur l'encrassement biologique et d'autres codes de conduite ou normes du secteur pertinents.

- **Les Parties à la Convention de Barcelone soulignent la nécessité de poursuivre les efforts dans la région pour renforcer les capacités, transmettre les connaissances, former le personnel et impliquer les mécanismes de coopération, les organisations non gouvernementales et les associations internationaux et régionaux pertinents.**

L'action connexe est la suivante :

- ❖ **Action 9** : Développement et mise en œuvre d'un programme de renforcement des capacités.

### 3.4 PRIORITÉ STRATÉGIQUE 4 : Construire une volonté politique pour la mise en œuvre de mesures de gestion des eaux de ballast et de l'encrassement biologique en Méditerranée

L'appui des preneurs de décisions ainsi que du grand public et surtout des parties prenantes qui s'intéressent aux questions environnementales est essentiel pour obtenir l'engagement et le financement du gouvernement sur des questions telles que la gestion des ENI. Les parties prenantes peuvent également jouer un rôle clé dans l'identification des nouvelles introductions, le suivi des introductions existantes par le biais d'initiatives scientifiques citoyennes et l'encouragement de la mise en œuvre de mesures de gestion (par exemple, la gestion des eaux de ballast et / ou de l'encrassement biologique sur les bateaux de plaisance). Les activités de sensibilisation sur ce thème sont donc importantes aux fins de mise en œuvre de la présente Stratégie.

- **Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone conviennent de promouvoir, individuellement ou par le biais d'une coopération régionale, des efforts de sensibilisation des preneurs de décision et du grand public sur les impacts des ENI en Méditerranée et la nécessité de les gérer efficacement.**

<sup>28</sup> De plus amples informations sont disponibles à l'adresse suivante : <https://www.glofouling.imo.org>.

L'action connexe est la suivante :

- ❖ **Action 10** : Sensibilisation des preneurs de décision et du grand public aux ENI.

### **3.5 PRIORITÉ STRATÉGIQUE 5 : Poursuivre l'examen de la présente Stratégie et évaluer l'état d'avancement sur une base périodique**

La présente Stratégie doit faire l'objet d'un examen périodique afin de prendre en compte les problèmes émergents, les résultats des activités de recherche et développement (R&D) et recueillir les bénéfices de ses opérations et de sa mise en œuvre. Une attention particulière doit être accordée aux amendements prévus de la Convention BWM, y compris ceux qui ne sont pas encore entrés en vigueur et ceux qui sont susceptibles de découler de l'EBP.

Les progrès en termes de mise en œuvre de la présente Stratégie doivent être évalués lors des réunions des correspondants du REMPEC et des points focaux ASP / DB, le cas échéant.

- **Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone préconisent la mise en place d'un mécanisme d'examen et d'évaluation du caractère pertinent de la présente Stratégie et de son état d'avancement.**

L'action connexe est la suivante :

- ❖ **Action 11** : Réalisation d'examens périodiques de la présente Stratégie.

### **3.6 PRIORITÉ STRATÉGIQUE 6 : Identifier et mobiliser les ressources adéquates pour mettre en œuvre les activités dans le cadre de la présente Stratégie**

Les ressources nécessaires à la mise en œuvre de la Stratégie et du Plan d'action doivent être identifiées et mobilisées. Les sources potentielles de financement incluent le Fonds pour l'environnement mondial (FEM), le Programme intégré de coopération technique (PICT) de l'OMI, les industries maritimes et portuaires régionales et internationales, les donateurs bilatéraux et multilatéraux ainsi que les autres programmes de coopération technique.

- **Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone s'engagent à assurer la pérennité et la continuité des activités par le biais de sources d'autofinancement dans la région à plus long terme.**

L'action connexe est la suivante :

- ❖ **Action 12** : Élaboration et mise en œuvre d'un plan de mobilisation des ressources pour soutenir la mise en œuvre de la présente Stratégie.

#### 4. PLAN D'ACTION

Le présent Plan d'action identifie douze (12) principales actions devant être réalisées ainsi que trente-neuf (39) activités associées à mettre en œuvre au niveau régional, sous-régional ou national conformément aux Priorités stratégiques et inclut un plan de travail ainsi qu'un calendrier de mise en œuvre (Appendice 1).

##### 4.1 ACTION 1 : Ratification de la Convention BWM

En date du 1<sup>er</sup> avril 2021, douze (12) des vingt-et-un (21) États riverains de la mer Méditerranée qui sont Parties contractantes à la Convention de Barcelone avaient ratifié la Convention BWM. Dans la mesure où la Convention BWM est entrée en vigueur en 2017 – certains amendements ayant été rajoutés en 2019 – les pays qui l'ont déjà ratifiée devraient l'avoir transposée dans leur législation nationale et l'appliquer. D'un autre côté, son efficacité au niveau régional dépend de la mise en œuvre des mêmes mesures par tous les pays de la région. Il est donc important que :

- Les pays de la région qui n'ont pas encore ratifié la Convention BWM bénéficient de l'appui nécessaire pour ce faire ;
- Les pays de la région qui ont ratifié la Convention BWM mais qui ne l'ont pas encore transposée dans leur législation nationale bénéficient de l'appui nécessaire pour ce faire. Les pays qui ratifient la Convention BWM au cours de la période couverte par la présente Stratégie devraient également recevoir ce soutien ; et
- Au cours de ce processus, les pays doivent également prendre connaissance des amendements – en vigueur et prévus – à la Convention BWM ainsi que des actions requises pour les exécuter sur le plan national.

Étant donné que tous les navires devront se conformer à la norme D2 de la Convention BWM d'ici le 8 septembre 2024, la date cible pour l'achèvement de la ratification de la Convention BWM et son incorporation dans la législation nationale devrait être août 2024.

***Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone, s'engagent à :***

Au niveau régional :

- i) Distribuer un questionnaire aux Parties contractantes à la Convention de Barcelone afin de confirmer l'état de ratification de la Convention BWM – et son incorporation dans le droit national – dans chaque pays<sup>29</sup> ;
- ii) Rédiger des lignes directrices pour l'élaboration du droit national afin de donner effet à la Convention BWM une fois ratifiée, ainsi que des règlements secondaires et des dispositions techniques aux fins de son application ;

Au niveau national (si nécessaire) :

- iii) Établir des groupes de travail sur les politiques nationales pour mener le processus de ratification de la Convention BWM, y compris la rédaction de l'instrument de ratification ; et
- iv) Rédiger le droit national afin de donner effet à la Convention BWM une fois ratifiée, ainsi qu'aux règlements secondaires et aux dispositions techniques aux fins de son application, et soumission par les canaux gouvernementaux pertinents pour approbation.

<sup>29</sup> Les informations peuvent être utilisées afin de déterminer l'ampleur du soutien requis pour parvenir à une ratification par la totalité des Parties contractantes à la Convention de Barcelone ainsi qu'une incorporation des dispositions pertinentes dans le droit national.

## 4.2 ACTION 2 : Harmonisation des mesures de gestion des eaux de ballast dans la région méditerranéenne

Comme pour la plupart des accords internationaux, la mise en œuvre de la Convention BWM doit se faire pour la majeure partie au niveau national – par le biais de la législation nationale – avec des Parties contractantes ayant des obligations en tant qu'États du pavillon et / ou côtiers ou du port. Les États du port ou côtiers ont également le droit d'intervenir à bord de navires étrangers dans leurs eaux ou leurs ports et peuvent – individuellement ou conjointement à d'autres Parties à la Convention BWM - imposer des exigences plus strictes que celles de la Convention BWM.

Toutefois, comme indiqué précédemment, l'article 13, paragraphe 3, de la Convention BWM encourage expressément la coopération régionale dans sa mise en œuvre, en précisant que : « ...*Les Parties ayant un intérêt commun à protéger l'environnement, la santé humaine, les biens et les ressources dans une zone géographique donnée, en particulier les Parties bordant les mers fermées et semi-fermées, s'efforcent, compte tenu des caractéristiques régionales, de renforcer la coopération régionale, y compris par la conclusion d'accords régionaux compatibles avec la présente Convention. Les Parties s'efforcent de coopérer avec les Parties aux accords régionaux pour élaborer des procédures harmonisées.* ».

Compte tenu de la nature internationale du transport maritime, du fait qu'environ 58 % du trafic maritime commercial en mer Méditerranée est interne (REMPEC, 2020) et de la nature semi-fermée de la Méditerranée, l'harmonisation des mesures de BWM dans la région est particulièrement importante. Des informations complémentaires à cet égard sont fournies à l'Appendice 2.

Les Mémoires d'ententes (MoU) pertinents en matière de contrôle des navires par l'État du port (PSC) dans la région de la Méditerranée sont le Mémoire d'entente méditerranéenne sur le contrôle des navires par l'État du port (Med MoU) et le Mémoire d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port (Paris MoU).

### ***Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone s'engagent à :***

- i) Établir un groupe de travail régional en ligne de gestion des eaux de ballast, coordonné par le REMPEC en coopération avec le SPA / RAC, afin de piloter le processus d'harmonisation des mesures BWM dans la région ;
- ii) Organiser un atelier régional concernant le contrôle des navires par l'État du port (PSC) en relation avec la Convention BWM, en collaboration avec les organes PSC existants (par exemple, le Med MoU, et le Paris MoU) ;
- iii) Développer et mettre en œuvre un système régional harmonisé obligatoire de déclaration des eaux de ballast pour les navires arrivant dans les ports méditerranéens<sup>30</sup> ;
- iv) Développer et mettre en place un système de communication régional permettant l'échange de données, d'expériences et le suivi des violations aux fins de PSC ;
- v) Élaborer et adopter un protocole régional pour l'échantillonnage des eaux de ballast aux fins de PSC ;
- vi) Évaluer le niveau de renouvellement des eaux de ballast en Méditerranée (y compris des informations sur les zones désignées de renouvellement des eaux de ballast dans les eaux nationales) ;
- vii) Élaborer, adopter, et mettre en œuvre une procédure régionale globale pour l'octroi d'exemptions au titre de la Convention BWM ; et
- viii) Élaborer un plan d'action régional pour la mise à disposition d'installations de réception portuaires pour les sédiments (devant être éclairé par une étude sur le trafic maritime).

<sup>30</sup> De préférence sous l'égide du MoU sur le PSC pertinent, à savoir le Med MoU, en coopération avec le Paris MoU.

### 4.3 ACTION 3 : Élaboration, adoption et mise en œuvre d'un protocole régional pour les enquêtes portuaires de référence et la surveillance biologique dans les ports méditerranéens

Les enquêtes portuaires de référence représentent un outil fondamental dans le cadre du processus de prise de décision liés à la gestion des eaux de ballast. L'objectif premier de ces enquêtes est de fournir des inventaires de la vie marine dans et autour des ports commerciaux fréquentés par les navires transportant des eaux de ballast (bien qu'elles puissent également être utilisées pour la gestion d'autres vecteurs ou voies qui introduisent des ENI dans les environnements portuaires). Un objectif clé consiste à déterminer la présence, l'abondance et la répartition des espèces non indigènes (ENI) qui peuvent avoir été introduites par la navigation, soit dans les eaux de ballast, soit attachées aux coques, ou par d'autres vecteurs. Ces enquêtes fournissent également une base de données biologiques grâce à laquelle les changements futurs dans la structure et la fonction des communautés marines peuvent être mesurés. L'information générée par les enquêtes portuaires est également cruciale afin d'évaluer les risques.

Étant donné que le trafic maritime entre et sort quotidiennement des ports, la menace liée à l'introduction de nouvelles ENI est permanente. Par conséquent, des enquêtes et une surveillance régulières sont nécessaires. Les fiches descriptives d'orientation des indicateurs communs de l'IMAP (Biodiversité et pêche) proposent de renforcer la surveillance de tous les « points chauds » et des « aires de relais » pour l'introduction des ENI, par exemple en prélevant des échantillons au moins une fois par an dans les ports et leur aire plus ample et tous les deux ans dans des ports, marinas et sites d'aquaculture plus petits.

L'évaluation du niveau d'avancement de la Stratégie méditerranéenne BWM effectuée en 2016 a indiqué que, bien que certaines sous-régions aient été assez bien étudiées, un inventaire complet des espèces marines n'était pas disponible pour d'autres. Le rapport d'évaluation a également souligné qu'il existe plusieurs lignes directrices ou protocoles différents pour l'échantillonnage biologique et la surveillance des espèces envahissantes en Méditerranée. Ils devraient être standardisés pour une utilisation dans toute la région.

#### *Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone s'engagent à :*

- i) Distribuer aux Parties contractantes à la Convention de Barcelone un questionnaire afin d'obtenir des informations à jour sur le statut des enquêtes portuaires dans la région ;
- ii) En fonction des réponses du questionnaire, identifier les ports clés devant faire l'objet d'une enquête et fournir un soutien aux autorités compétentes pour entreprendre de telles enquêtes afin de combler les lacunes ;
- iii) Élaborer un protocole régional pour les enquêtes portuaires en tenant compte des Lignes directrices relatives aux enquêtes portuaires de référence biologique préparées dans le cadre du Projet FEM-PNUD-OMI Partenariats GloBallast<sup>31</sup>, de l'orientation régionale de standardisation des approches d'enquête et de surveillance par le biais du SPA / RAC via la feuille de route de l'EcAp et de l'IMAP, ainsi que de la procédure harmonisée conjointe HELCOM-OSPAR pour les exemptions à la règle A-4<sup>32</sup> de la BWMC qui comprend un protocole sur les enquêtes portuaires ; et
- iv) Réviser et adapter les fiches descriptives d'orientation du Programme de surveillance et d'évaluation intégrées (IMAP) relatives à l'Indicateur Commun 6 conformément à l'OE 2 et

<sup>31</sup> Awad, A., Haag, F., Anil, A.C., Abdulla, A. 2014. Projet FEM-PNUD-OMI Partenariats GloBallast, IOI, CSIR-NIO et UICN. Lignes directrices sur les enquêtes portuaires de référence biologique. Projet FEM-PNUD-OMI Partenariats GloBallast, Londres, Royaume-Uni. Monographie GloBallast no 22.

<sup>32</sup> Procédure conjointe harmonisée pour les Parties contractantes à la Convention d'Helsinki et à la Convention OSPAR relative à l'octroi d'exemptions en vertu de la règle 4 de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires.

définir les Normes de données (ND) et les Dictionnaires de données (DD) connexes afin d'assurer l'intégration des données dans le Système d'Information IMAP<sup>33</sup>.

#### **4.4 ACTION 4 : Promotion de l'utilisation de l'évaluation des risques en tant qu'outil d'aide à la gestion et à la prise de décisions en matière d'eaux de ballast (et plus généralement d'EEE)**

L'évaluation des risques représente un outil clé dans l'application des mesures de gestion des eaux de ballast et est utilisée afin :

- D'identifier les navires présentant un risque élevé afin qu'ils puissent être ciblés aux fins de contrôle par l'État du port (évaluation des risques avant l'arrivée, qui repose en grande partie sur les renseignements fournis dans les formulaires de déclaration) ; et
- D'octroyer des exemptions au titre de la Convention BWM.

Trois méthodes d'évaluation des risques ont été établies afin de fonder les décisions d'exemptions prévues par la règle A-4 de la Convention BWM : évaluation des risques de concordance environnementale, évaluation des risques biogéographique des espèces et évaluation des risques spécifiques à chaque espèce. Les méthodes peuvent être combinées pour améliorer la qualité de l'Évaluation des risques.

Les Lignes directrices de 2017 décrivent les méthodes d'évaluation des risques et expliquent la relation entre l'évaluation des risques et l'approche « zone d'isorisque » (SRA). Une SRA représente une aire géographique convenue déterminée à la suite de la réalisation d'une évaluation des risques et qui est définie par l'ampleur de connectivité des populations d'espèces cibles. Elle se fonde sur l'hypothèse que les navires opérant dans cette zone ne sont pas considérés à haut risque. Le concept de SRA est en ligne avec les Lignes directrices de 2017.

##### ***Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone s'engagent à :***

- i) Élaborer et adopter un protocole d'évaluation des risques ; et
- ii) Réaliser une évaluation des risques régionale des ports clés de la mer Méditerranée.

#### **4.5 ACTION 5 : Alignement des mesures de gestion des eaux de ballast avec les régions voisines**

L'harmonisation des approches de la gestion des eaux de ballast dans les mers régionales est essentielle pour aider à atteindre les objectifs de la Convention BWM. La communication et l'alignement avec les régions voisines - étroitement interconnectées géographiquement, politiquement et / ou en raison d'échanges commerciaux et de déplacements de leurs populations - et leurs structures de gestion des eaux de ballast favorisent la cohérence entre les régimes et le partage de l'information ainsi que des expériences. Les régions concernées comprennent la mer Rouge et le golfe d'Aden<sup>34</sup>, la mer Noire<sup>35</sup>, l'Atlantique du Nord-est<sup>36</sup>, la mer du Nord<sup>37</sup>, la mer Baltique<sup>38</sup> et la zone de la mer ROPME<sup>39</sup>.

<sup>33</sup> Disponible à l'adresse suivante : [http://www.info-rac.org/fr/systeme-infomap/imap-plateforme-pilote?set\\_language=fr](http://www.info-rac.org/fr/systeme-infomap/imap-plateforme-pilote?set_language=fr).

<sup>34</sup> L'Organisation régionale pour la conservation de l'environnement de la mer Rouge et du golfe d'Aden (PERSGA) a été créée par la Convention régionale pour la protection de la mer Rouge et du golfe d'Aden (la « Convention de Djeddah »).

<sup>35</sup> La Commission de protection de la mer Noire contre la pollution (la Commission de la mer Noire ou BSC) a été créée par la Convention sur la protection de la mer Noire (la « Convention de Bucarest »).

<sup>36</sup> La Commission OSPAR a été créée par la Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est (la « Convention OSPAR »).

<sup>37</sup> Accord de 1983 concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer du Nord par les hydrocarbures et autres substances dangereuses (l'« Accord de Bonn »).

<sup>38</sup> La Commission de protection du milieu marin dans la zone de la mer du Nord (Commission Helsinki ou HELCOM) a été créée par la Convention pour la protection du milieu marin dans la zone de la mer Baltique (la « Convention d'Helsinki »).

<sup>39</sup> L'Organisation régionale pour la protection du milieu marin (ROPME) a été créée par la Convention régionale du Koweït pour la coopération en vue de la protection du milieu marin contre la pollution (la « Convention du Koweït »).

***Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone s'engagent à :***

- i) Organiser une Conférence conjointe sur la gestion des eaux de ballast avec les régions voisines pour partager leur expérience et promouvoir un alignement plus poussé.

**4.6 ACTION 6 : Ratification du Protocole ASP / DB**

L'article 13.1 du Protocole ASP / DB prévoit que les Parties contractantes « *prennent toutes les mesures appropriées pour réglementer l'introduction volontaire ou accidentelle dans la nature d'espèces non indigènes ou modifiées génétiquement et interdire celles qui pourraient entraîner des effets nuisibles sur les écosystèmes, habitats ou espèces dans la zone d'application du présent Protocole* ». Le Protocole ASP / DB est complété par le Plan d'action mis à jour relatif aux ENI, dont le principal objectif est de promouvoir le développement d'efforts coordonnés et de mesures de gestion dans toute la Méditerranée pour prévenir, minimiser, surveiller et contrôler les invasions biologiques et leurs impacts.

En date du 21 avril 2021, cinq (5) Parties contractantes à la Convention de Barcelone n'ont pas encore ratifié le Protocole ASP / DB et bien qu'elles aient ratifié le Protocole ASP - dont l'article 7 e) interdit l'introduction d'espèces exotiques - la ratification complète du Protocole ASP / DB renforcera la base juridique et, espérons-le, l'engagement à mettre en œuvre des mesures visant à prévenir et à répondre aux invasions biologiques marines et côtières dans la région. Il convient toutefois de noter que le Protocole ASP / DB ne vise pas seulement les ENI. Par conséquent, sa ratification dans le cadre de la présente Stratégie dépendra du fait de savoir si les barrières à cet objectif sont liées ou non aux ENI.

***Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone, s'engagent à :***

- i) Distribuer aux Parties contractantes à la Convention de Barcelone qui n'ont pas encore ratifié le Protocole ASP / DB un questionnaire, afin de mieux comprendre les barrières entravant sa ratification ; et
- ii) Organiser un atelier visant à résoudre ces problèmes.

**4.7 ACTION 7 : Lancement d'activités préliminaires afin de gérer la menace de l'encrassement biologique des navires**

Le **Graphique 2** montre que le transport maritime – via les vecteurs des eaux de ballast et de l'encrassement biologique – représente la voie d'introduction de la majorité des espèces exotiques. En même temps, la Priorité stratégique 2 reconnaît que pour atteindre l'objectif opérationnel relatif aux NIE, l'ensemble des voies et vecteurs d'introduction doivent être gérés efficacement. Dans ces conditions, la portée de la présente Stratégie a été étendue afin d'inclure des activités préliminaires portant sur l'encrassement biologique des navires.

Ceci reflète les derniers développements au niveau international, le MEPC de l'OMI ayant adopté les Lignes directrices sur l'encrassement biologique qui sont actuellement analysées et évaluées.

Les préoccupations au sujet de l'encrassement biologique ont également conduit à la mise en place du Projet FEM-PNUD-OMI Partenariats GloFouling en décembre 2018, qui durera jusqu'en décembre 2023. En 2021, ce projet de partenariat a préparé deux documents d'orientation afin d'assister les pays dans le cadre d'une évaluation nationale de la situation et du développement de plans d'action et de stratégies nationales afin de gérer le problème de l'encrassement biologique.

Bien qu'aucun pays méditerranéen ne soit directement associé au Projet FEM-PNUD-OMI Partenariats GloFouling, ces documents d'orientation seront mis à la disposition de tous les pays. De plus, il est possible que les pays s'engagent avec l'unité de coordination des projets (UCP) en tant que pays « secondaires ».

***Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone s'engagent à :***

- i) Organiser un atelier régional pour lancer dans la région des activités sur le thème de l'encrassement biologique ;
- ii) Réaliser une évaluation de la situation nationale en matière d'encrassement biologique ; et
- iii) Élaborer des stratégies et des plans d'actions régionaux pour gérer le problème de l'encrassement biologique.

**4.8 ACTION 8 : Mise en place et entretien d'un Système d'information régional (SIR) en ligne**

Une grande variété d'informations est requise aux fins d'une gestion efficace des eaux de ballast, allant des données environnementales et biologiques provenant des ports locaux et des ports sources jusqu'aux informations sur les pratiques de gestion des eaux de ballast à bord des navires arrivant. Ces données peuvent être collectées par le biais d'activités telles que le dépôt de déclarations par les navires arrivant, l'échantillonnage des eaux de ballast, les enquêtes portuaires et la surveillance.

Il est essentiel que ces informations soient accessibles dans toute la région et l'Article 4 de la Stratégie méditerranéenne BWM de 2012 a formulé des propositions détaillées concernant la mise en place d'un mécanisme approprié d'échange d'informations par le biais d'un Système d'information régional (SIR) en ligne qui couvre tous les types d'informations à collecter par le biais de contributions des Parties contractantes à la Convention de Barcelone.

L'évaluation de l'état de mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne BWM de 2012, effectuée en 2016 a conclu que, bien que le système centralisé proposé n'ait pas encore été réalisé, certains éléments avaient été incorporés dans les approches nationales et sous régionales. En outre, le SPA / RAC a réalisé une étude de faisabilité pour un mécanisme régional de collecte, de compilation et de circulation d'informations sur les espèces exotiques marines en Méditerranée – le Système d'Information IMAP (Base de données MAMIAS). La base de données MAMIAS se trouve actuellement dans sa phase finale de développement et sera disponible en ligne très prochainement<sup>40</sup>. Ainsi, des données essentielles aux fins d'assistance dans le cadre de la gestion des eaux de ballast viendront compléter le SIR.

***Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone s'engagent à :***

- i) Entreprendre une étude visant à :
  - évaluer les besoins d'information spécifiques par rapport aux divers aspects de la gestion des eaux de ballast ;
  - identifier les sites internet existants, etc., qui fournissent le type d'information requis (y compris les systèmes internet nationaux et sous-régionaux ou les systèmes apparentés) ; et
  - élaborer des recommandations mises à jour et revues pour un système ou un outil régional d'information et d'aide à la prise de décision, tenant compte des développements récents,

<sup>40</sup> Disponible à l'adresse suivante : <http://www.mamias.org>. En attendant, la version beta de MAMIAS est disponible à l'adresse suivante : <http://dev.mamias.org>.



et focalisant sur les domaines identifiés comme prioritaires pour aider à une approche standardisée de la gestion des eaux de ballast<sup>41</sup>.

- ii) Mettre en place et entretenir le SIR sur la base des informations découlant de l'étude.

#### **4.9 ACTION 9 : Développement et mise en œuvre d'un programme de renforcement des capacités**

Étant donné qu'un certain nombre d'États méditerranéens n'ont pas encore ratifié la Convention BWM, que dans certains cas, même lorsqu'ils l'ont ratifiée, elle n'a pas été transposée dans la législation nationale, et que l'on relève relativement peu d'initiatives techniques liées à la BWM, le besoin actuel de renforcement des capacités se fait clairement ressentir. Un programme de renforcement des capacités devrait donc être développé et mis en œuvre pour accompagner la réalisation des activités qui favoriseront la mise en œuvre de la présente Stratégie. Ce programme doit être mis à la disposition de tout personnel pertinent, y compris celui relevant de l'administration environnementale ou maritime ainsi que des autorités portuaires.

Les activités de renforcement des capacités doivent couvrir les éléments suivants :

- élaboration des instruments de ratification, de la législation et des règlements nationaux sur les eaux de ballast ;
- activités de communication et de sensibilisation ;
- enquêtes portuaires de référence de biota, surveillance et évaluation des risques liés aux eaux de ballast ;
- évaluation et gestion de l'encrassement biologique ;
- projets de recherche et de développement ;
- PSC aux fins de BWM ;
- développement de stratégies et de plans d'action nationaux de BWM ; et
- développement de mécanismes d'autofinancement.

Il convient de noter que des documents existent déjà sur la plupart de ces thèmes.

Des programmes de formation ainsi que d'autres activités de renforcement des capacités devraient être inclus dans le programme de travail habituel des Centres d'activités régionaux du PAM concernés. Cela devrait être organisé au niveau régional et sous-régional en tenant compte des similitudes telles que les zones géographiques concernées (c'est-à-dire Pays de la Méditerranée orientale et occidentale), la langue, le statut de ratification, etc. La formation doit être dispensée à l'ensemble du personnel pertinent, y compris celui relevant de l'administration environnementale ou maritime ainsi que des autorités portuaires. En outre, ces activités de formation devraient, le cas échéant, être menées dans le cadre d'une « approche de formation des formateurs » et reproduites par les pays au niveau national. De plus, les « centres d'expertise » sur les enquêtes et le suivi portuaires identifiés dans le rapport d'évaluation devraient être mis à disposition pour aider dans d'autres sous-régions, dans la mesure du possible.

#### ***Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone s'engagent à :***

- i) Évaluer les besoins en formation afin de déterminer quel type de formation est le plus nécessaire et à quel endroit ;

<sup>41</sup> Cela devrait inclure des propositions concernant l'organisme qui sera responsable de l'hébergement et de la maintenance du SIR en ligne. Les propositions qui ont été faites dans la Stratégie Méditerranéenne BWM de 2012 devraient servir de point de départ pour cette étude. Il est également recommandé que les résultats de l'atelier d'experts de l'OMI / GloBallast sur le développement d'un système d'aide à la décision basé sur les risques pour la surveillance de la conformité et l'application (CME) rentables de la Convention BWM (Londres, Royaume-Uni, 25-26 avril 2016) liés à l'appui aux systèmes d'information à la fois au niveau mondial et dans la région soit pris en considération.

- ii) Organiser des ateliers régionaux de formation sur la base des conclusions de l'évaluation des besoins ;
- iii) Reproduire ces ateliers régionaux au niveau national ;
- iv) Diffuser des protocoles et des outils de standardisation des approches techniques qui pourraient être utilisés pour mener des activités régionales et nationales ; et
- v) Promouvoir des opportunités de formation en ligne.

#### **4.10 ACTION 10 : Sensibilisation des preneurs de décision et du grand public aux ENI**

Le soutien des preneurs de décision ainsi que grand public et en particulier des parties prenantes qui s'intéressent aux questions environnementales ou qui participent à des activités susceptibles de déboucher sur la translocation d'espèces envahissantes (comme la navigation de plaisance) est essentiel pour obtenir l'engagement du gouvernement et le financement de questions comme la gestion des ENI. Les parties prenantes peuvent également jouer un rôle important dans l'identification des nouvelles introductions, le suivi des introductions existantes par le biais d'initiatives scientifiques citoyennes et l'encouragement de la mise en œuvre de mesures de gestion (par exemple, la gestion de l'encrassement biologique sur les bateaux de plaisance). Les activités de sensibilisation sur ce thème sont donc importantes aux fins de mise en œuvre de la présente Stratégie.

Certains documents de sensibilisation sont déjà disponibles dans le cadre de projets existants mais devraient, si nécessaire, être traduits dans les langues locales. Dans la mesure du possible, des partenariats de collaboration devraient être établis entre les pays, ainsi qu'avec les Organisations non gouvernementales (ONG) et d'autres organismes d'intérêt public afin de contribuer à l'organisation de campagnes ciblées de sensibilisation du public.

##### ***Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone s'engagent à :***

- i) Organiser un séminaire de haut niveau sur les eaux de ballast et l'encrassement biologique pour les preneurs de décision de la région (p.ex. lors d'une CdP) ;
- ii) Produire et / ou diffuser tout document pertinent, portant notamment sur les projets de l'OMI<sup>42</sup> et les traduire aux fins d'une diffusion sur le plan national ;
- iii) Organiser des séminaires et des ateliers nationaux pour sensibiliser les différentes parties prenantes sur ce thème ; et
- iv) Réaliser des études de cas locales susceptibles d'être utilisées dans le cadre de campagnes de sensibilisation et à des fins de soutien au sein de la région méditerranéenne et ses sous-régions<sup>43</sup>.

#### **4.11 ACTION 11 : Réalisation d'examens périodiques de la présente Stratégie**

La mise en œuvre de la présente Stratégie doit être coordonnée par le REMPEC en collaboration avec le SPA / RAC et fixée à l'ordre du jour des réunions des correspondants du REMPEC et des points focaux ASP / DB, le cas échéant, afin d'évaluer le caractère pertinent de la présente Stratégie et son état de mise en œuvre.

En outre, compte tenu des développements en cours sur le terrain – ainsi que des amendements spécifiques apportés à la Convention BWM – la présente Stratégie doit faire l'objet d'un examen à mi-parcours ainsi que d'un examen final. Un processus de mise à jour ou de révision de la présente Stratégie pour refléter les amendements apportés à la Convention BWM et notamment clairement couvrir les

<sup>42</sup> Les documents élaborés dans le cadre du projet de partenariat FEM-PNUD-OMI sont disponibles à l'adresse suivante : <http://archive.iwlearn.net/globalast.imo.org/index.html>.

<sup>43</sup> Ceci peut inclure une sensibilisation portant sur des espèces spécifiques et / ou des plans de gestion.

thèmes des eaux de ballast et de l'encrassement biologique doit être amorcé en temps utile, avant l'expiration de la période de mise en œuvre.

***Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone, s'engagent à :***

- i) Évaluer l'état de mise en œuvre de la présente Stratégie lors des réunions des correspondants du REMPEC et des points focaux ASP / DB, le cas échéant ;
- ii) Entreprendre un examen à mi-parcours ainsi qu'un examen final de la présente Stratégie ; et
- iii) Mettre à jour ou réviser la présente Stratégie afin de prendre en compte les nouveaux développements et notamment les amendements apportés à la Convention BWM.

**4.12 ACTION 12 : Élaboration et mise en œuvre d'un plan de mobilisation des ressources pour soutenir la mise en œuvre de la présente Stratégie**

Afin que la présente Stratégie soit bien mise en œuvre, il est fondamental de déterminer les ressources nécessaires aux fins de réalisation des activités proposées. À ce titre, le coût des activités devrait être estimé et un plan de mobilisation des ressources devrait être élaboré pour couvrir ces coûts. Les ressources pourraient être financières mais également inclure des contributions en nature, telles que l'expertise technique. Par exemple, les pays de la région qui possèdent déjà une expertise spécifique en matière de gestion des eaux de ballast ou de l'encrassement biologique pourraient soutenir les activités pertinentes en mettant ces connaissances à disposition dans le cadre de sessions de formation nationales, sous régionales ou régionales. Le FEM ou le PICT représentent, entre autres, des sources potentielles de financement.

***Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone s'engagent à :***

- i) Développer et mettre en œuvre un plan de mobilisation des ressources comprenant une estimation des coûts, une analyse des opportunités de financement et la détermination de sources potentielles d'expertise technique au sein de la région, susceptibles d'être disponibles à titre d'apports en nature.

**5. APPENDICES**

**Appendice 1 : Plan d'action et calendrier de mise en œuvre**

Actions	Activités	Année					
		2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>1. Ratification de la Convention BWM</b>	i) Distribuer un questionnaire aux Parties contractantes à la Convention de Barcelone afin de confirmer l'état de ratification de la Convention BWM – et son incorporation dans le droit national – dans chaque pays ;	✓					
	ii) Rédiger des lignes directrices pour l'élaboration du droit national afin de donner effet à la Convention BWM une fois ratifiée, ainsi que des règlements secondaires et des dispositions techniques aux fins de son application ;	✓	✓				
	iii) Établir des groupes de travail sur les politiques nationales pour mener le processus de ratification de la Convention BWM, y compris la rédaction de l'instrument de ratification ; et	✓	✓	✓			
	iv) Rédiger le droit national afin de donner effet à la Convention BWM une fois ratifiée, ainsi qu'aux règlements secondaires et aux dispositions techniques aux fins de son application, et soumission par les canaux gouvernementaux pertinents pour approbation.	✓	✓	✓			
<b>2. Harmonisation des mesures de gestion des eaux de ballast dans la région méditerranéenne</b>	i) Établir un groupe de travail régional en ligne de gestion des eaux de ballast, coordonné par le REMPEC en coopération avec le SPA / RAC, afin de piloter le processus d'harmonisation des mesures BWM dans la région ;	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	ii) Organiser un atelier régional concernant le contrôle des navires par l'État du port (PSC) en relation avec la Convention BWM, en collaboration avec les organes PSC existants (par exemple, le Med MoU, et le Paris MoU) ;		✓				
	iii) Développer et mettre en œuvre un système régional harmonisé obligatoire de déclaration des eaux de ballast pour les navires arrivant dans les ports méditerranéens ;	✓	✓	✓	✓	✓	✓

	iv) Développer et mettre en place un système de communication régional permettant l'échange de données, d'expériences et le suivi des violations aux fins de PSC ;		✓	✓	✓	✓	✓
	v) Élaborer et adopter un protocole régional pour l'échantillonnage des eaux de ballast aux fins de PSC ;	✓	✓				
	vi) Évaluer le niveau de renouvellement des eaux de ballast en Méditerranée (y compris des informations sur les zones désignées de renouvellement des eaux de ballast dans les eaux nationales) ;	✓	✓				
	vii) Élaborer, adopter, et mettre en œuvre une procédure régionale globale pour l'octroi d'exemptions au titre de la Convention BWM ; et	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	viii) Élaborer un plan d'action régional pour la mise à disposition d'installations de réception portuaires pour les sédiments (devant être éclairé par une étude sur le trafic maritime).		✓	✓	✓		
<b>3. Élaboration, adoption et mise en œuvre d'un protocole régional pour les enquêtes portuaires de référence et la surveillance biologique dans les ports méditerranéens</b>	i) Distribuer aux Parties contractantes à la Convention de Barcelone un questionnaire afin d'obtenir des informations à jour sur le statut des enquêtes portuaires dans la région ;	✓					
	ii) En fonction des réponses du questionnaire, identifier les ports clés devant faire l'objet d'une enquête et fournir un soutien aux autorités compétentes pour entreprendre de telles enquêtes afin de combler les lacunes ;		✓	✓	✓	✓	✓
	iii) Élaborer un protocole régional pour les enquêtes portuaires en tenant compte des Lignes directrices relatives aux enquêtes portuaires de référence biologique préparées dans le cadre du Projet FEM-PNUD-OMI Partenariats GloBallast, de l'orientation régionale de standardisation des approches d'enquête et de surveillance par le biais du SPA / RAC via la feuille de route de l'EcAp et de l'IMAP, ainsi que de la procédure harmonisée conjointe HELCOM-	✓	✓				

	OSPAR pour les exemptions à la règle A-4 de la BWMC qui comprend un protocole sur les enquêtes portuaires ; et						
	iv) Réviser et adapter les fiches descriptives d'orientation du Programme de surveillance et d'évaluation intégrées (IMAP) relatives à l'Indicateur Commun 6 conformément à l'OE 2 et définir les Normes de données (ND) et les Dictionnaires de données (DD) connexes afin d'assurer l'intégration des données dans le Système d'Information IMAP.	✓	✓				
<b>4. Promotion de l'utilisation de l'évaluation des risques en tant qu'outil d'aide à la gestion et à la prise de décisions en matière d'eaux de ballast (et plus généralement d'EEE)</b>	i) Élaborer et adopter un protocole d'évaluation des risques ; et	✓	✓				
	ii) Réaliser une évaluation des risques régionale des ports clés de la mer Méditerranée.		✓	✓	✓		
<b>5. Alignement des mesures de gestion des eaux de ballast avec les régions voisines</b>	i) Organiser une conférence conjointe sur la gestion des eaux de ballast avec les régions voisines pour partager leur expérience et promouvoir un alignement plus poussé.		✓				
<b>6. Ratification du Protocole ASP / DB</b>	i) Distribuer aux Parties contractantes à la Convention de Barcelone qui n'ont pas encore ratifié le Protocole ASP / DB un questionnaire, afin de mieux comprendre les barrières entravant sa ratification ; et	✓					
	ii) Organiser un atelier visant à résoudre ces problèmes.		✓				
<b>7. Lancement d'activités préliminaires afin de gérer la menace de</b>	i) Organiser un atelier régional pour lancer dans la région des activités sur le thème de l'encrassement biologique ;	✓					
	ii) Réaliser une évaluation de la situation nationale en matière d'encrassement biologique ; et		✓	✓	✓		

<b>l'encrassement biologique des navires</b>	iii) Élaborer des stratégies et des plans d'actions régionaux pour gérer le problème de l'encrassement biologique.				✓	✓	✓
<b>8. Mise en place et entretien d'un Système d'information régional (SIR) en ligne</b>	i) Entreprendre une étude visant à : <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ évaluer les besoins d'information spécifiques par rapport aux divers aspects de la gestion des eaux de ballast ;</li> <li>➤ identifier les sites internet existants, etc., qui fournissent le type d'information requis (y compris les systèmes internet nationaux et sous-régionaux ou les systèmes apparentés) ; et</li> <li>➤ élaborer des recommandations mises à jour et revues pour un système ou un outil régional d'information et d'aide à la prise de décision, tenant compte des développements récents, et focalisant sur les domaines identifiés comme prioritaires pour aider à une approche standardisée de la gestion des eaux de ballast.</li> </ul>	✓	✓				
	ii) Mettre en place et entretenir le SIR sur la base des informations découlant de l'étude.		✓	✓	✓	✓	✓
<b>9. Développement et mise en œuvre d'un programme de renforcement des capacités</b>	i) Évaluer les besoins en formation afin de déterminer quel type de formation est le plus nécessaire et à quel endroit ;	✓					
	ii) Organiser des ateliers régionaux de formation sur la base des conclusions de l'évaluation des besoins ;	✓	✓	✓	✓	✓	
	iii) Reproduire ces ateliers régionaux au niveau national ;		✓	✓	✓	✓	
	iv) Diffuser des protocoles et des outils de standardisation des approches techniques qui pourraient être utilisés pour mener des activités régionales et nationales ; et	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	v) Promouvoir des opportunités de formation en ligne.	✓	✓	✓	✓	✓	✓
<b>10. Sensibilisation des preneurs de décision et du grand public aux ENI</b>	i) Organiser un séminaire de haut niveau sur les eaux de ballast et l'encrassement biologique pour les preneurs de décision de la région (p.ex. lors d'une CdP) ;		✓				

	ii) Produire et / ou diffuser tout document pertinent, portant notamment sur les projets de l'OMI et les traduire aux fins d'une diffusion sur le plan national ;	✓	✓	✓	✓	✓	
	iii) Organiser des séminaires et des ateliers pour sensibiliser les différentes parties prenantes sur ce thème ; et		✓	✓	✓	✓	
	iv) Réaliser des études de cas locales susceptibles d'être utilisées dans le cadre de campagnes de sensibilisation et à des fins de soutien au sein de la région méditerranéenne et ses sous-régions.		✓	✓	✓	✓	
<b>11. Réalisation d'examens périodiques de la présente Stratégie</b>	i) Évaluer l'état de mise en œuvre de la présente Stratégie lors des réunions des correspondants du REMPEC et des points focaux ASP / DB, le cas échéant ;		✓		✓		✓
	ii) Entreprendre un examen à mi-parcours ainsi qu'un examen final de la présente Stratégie ; et			✓		✓	
	iii) Mettre à jour ou réviser la présente Stratégie afin de prendre en compte les nouveaux développements et notamment les amendements apportés à la Convention BWM.					✓	✓
<b>12. Élaboration et mise en œuvre d'un plan de mobilisation des ressources pour soutenir la mise en œuvre de la présente Stratégie</b>	i) Développer et mettre en œuvre un plan de mobilisation des ressources comprenant une estimation des coûts, une analyse des opportunités de financement et la détermination de sources potentielles d'expertise technique au sein de la région, susceptibles d'être disponibles à titre d'apports en nature.	✓	✓	✓	✓	✓	✓



## **Appendice 2 : Informations supplémentaires aux fins d'une harmonisation régionale des mesures de gestion des eaux de ballast (BWM)**

### **1. INTRODUCTION**

Comme pour la plupart des accords internationaux, la mise en œuvre et l'exécution de la Convention BWM doit se faire pour la majeure partie au niveau national – par le biais de la législation nationale – avec les Parties contractantes ayant des obligations en tant qu'États du pavillon et / ou côtiers ou du port. Les États du port ou côtiers – individuellement ou conjointement à d'autres Parties contractantes à la Convention BWM - peuvent imposer des exigences plus strictes que celles de la Convention BWM.

Toutefois, l'article 13, paragraphe 3, de la Convention BWM encourage expressément la coopération régionale dans sa mise en œuvre, en précisant que : « ... *Les Parties ayant un intérêt commun à protéger l'environnement, la santé humaine, les biens et les ressources d'une région géographique donnée et, en particulier, les Parties riveraines de mers fermées ou semi-fermées, s'efforcent, compte tenu des caractéristiques régionales, de renforcer la coopération régionale, notamment en concluant des accords régionaux compatibles avec la présente Convention. Les Parties s'efforcent de coopérer avec les Parties à des accords régionaux en vue d'élaborer des procédures harmonisées.* ».

Compte tenu de la nature internationale du transport maritime, du fait qu'environ 58 % du trafic maritime commercial en mer Méditerranée est interne (REMPEC, 2020) et de la nature semi-fermée de la Méditerranée, l'harmonisation des mesures de BWM dans la région est particulièrement importante.

Il existe déjà une base solide pour une coopération régionale en matière de mesures de BWM. L'article 13.1 du Protocole ASP / DB prévoit que les Parties contractantes « *prennent toutes les mesures appropriées pour réglementer l'introduction volontaire ou accidentelle dans la nature d'espèces non indigènes ou modifiées génétiquement et interdire celles qui pourraient entraîner des effets nuisibles sur les écosystèmes, habitats ou espèces dans la zone d'application du présent Protocole* ». Le Protocole ASP / DB est complété par un Plan d'action mis à jour relatif aux ENI ainsi que par i) des Lignes directrices pour le contrôle des vecteurs d'introduction en Méditerranée d'espèces non indigènes et des espèces envahissantes marines<sup>44</sup> ; et ii) un Guide pour l'analyse des risques et l'évaluation des impacts des introductions d'espèces non-indigènes<sup>45</sup>.

Bien que le Plan d'action mis à jour relatif aux ENI, traite des espèces exotiques et envahissantes d'une manière plus générique, les Lignes directrices pour le contrôle des vecteurs d'introduction en Méditerranée d'espèces non indigènes ont expressément recommandé que les questions suivantes relatives aux eaux de ballast soient abordées au niveau régional :

- Désignation des aires de renouvellement des eaux de ballast (BWE / Ballast Water Exchange) ;
- Exemptions (pour les voyages intra-méditerranéens) ; et
- Mise en place d'un système d'alerte précoce pour informer la désignation des zones de non-absorption.

En outre, une harmonisation au niveau régional des activités nécessairement mises en œuvre au niveau national, est recommandée ici concernant :

- Les mesures de PSC ;
- Les mesures supplémentaires ; et

<sup>44</sup> PNUE / PAM-SPA / RAC. 2008. Lignes directrices pour le contrôle des vecteurs d'introduction en Méditerranée d'espèces non indigènes et des espèces envahissantes marines.

<sup>45</sup> PNUE / PAM-SPA / RAC. 2008. Guide pour l'analyse des risques et l'évaluation des impacts des introductions d'espèces non indigènes. Ed. SPA / RAC, Tunis. 30 pp.

- L'établissement de rapports et la collecte de données – qui devraient être consolidés dans le cadre d'un « mécanisme de centre d'échange » régional ou un centre d'information régional afin qu'ils soient disponibles à des fins d'aide à la prise de décision.

## **2. OBLIGATIONS DES PARTIES CONTRACTANTES À LA CONVENTION BWM**

Conformément à l'article 2 de la Convention BWM, les Parties s'engagent à donner pleinement effet aux dispositions spécifiées dans la Convention BWM et dans l'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 de navire. Les Parties à la Convention BWM ont également le droit de prendre, individuellement ou conjointement avec d'autres Parties, et sous réserve de certaines conditions, des mesures plus strictes à cette fin. Les obligations plus spécifiques des Parties contractantes à la Convention BWM peuvent être séparées en obligations de l'État du pavillon (le cas échéant) et en obligations de l'État du port ou de l'État côtier.

La principale obligation des États du pavillon est de veiller à ce que les navires battant leur pavillon soient conformes à la Convention BWM. Ceci inclut :

- i) L'inspection des navires et la délivrance de certificats de gestion des eaux de ballast ;
- ii) L'approbation des BWMP et des Registres des eaux de ballast (BWRB) ;
- iii) La mise en œuvre de mesures lorsqu'une violation par un navire battant leur pavillon est signalée ;
- iv) La formation de leurs agents à la mise en œuvre et à l'application de la Convention BWM ; et
- v) L'évaluation de la performance des mesures de conformité dont est responsable l'État du pavillon.

L'obligation première des États côtiers ou du port est d'appliquer la Convention BWM en vue de protéger leurs eaux côtières. Ceci inclut :

- i) La réalisation d'inspections de Contrôle par l'État du port pour s'assurer que les navires de passage sont conformes à la Convention BWM ;
- ii) La mise à disposition d'installations de réception des sédiments (dans les ports et les terminaux où les citernes de ballast sont nettoyées ou réparées) (article 5) ;
- iii) La mise en œuvre de mesures lorsqu'une violation par un navire dans un port ou sur leur territoire est détectée (avertissement, détention, etc.) ; et
- iv) Les États sont également tenus de notifier à l'OMI et aux autres Parties à la Convention BWM leurs exigences et procédures nationales en matière de Gestion des eaux de ballast, y compris l'emplacement des installations de réception et toute exigence pour les navires incapables de se conformer à la Convention.

Les États du port ou côtiers ont également le droit d'imposer – individuellement ou conjointement à d'autres Parties contractantes à la Convention BWM et sous réserve de certaines conditions - des exigences plus strictes (règle C-1 de la Convention BWM) dans leurs eaux territoriales où elles sont justifiées, à condition que l'OMI et les autres Parties soient notifiées.

Afin de donner effet aux dispositions de la Convention BWM dans leurs eaux territoriales, et sur les bateaux battant leur pavillon, les Parties contractantes doivent promulguer une législation nationale. La législation nationale doit donc inclure des dispositions régissant les points suivants

- Obligations de l'État du pavillon telles que l'enquête et la certification ;
- Inspections de l'État du port ;
- Rapports déposés par les navires arrivant dans les ports de la Partie contractante ;
- Désignation des zones de renouvellement des eaux de ballast (BWE), de décharge et / ou d'absorption des eaux de ballast ;
- Exceptions et exemptions ;
- Prélèvement d'échantillons d'eau de ballast ;

- Désignation des zones sensibles ; et
- Procédures ou autres méthodes d'élimination des eaux de ballast ne pouvant être évacuées.

La législation nationale doit également prévoir des infractions et des sanctions.

### 3. MESURES DE CONTRÔLE DE L'ÉTAT DU PORT (PSC)

Aux termes de la Convention BWM (article 3), les navires doivent (entre autres) :

- Évacuer les eaux de ballast conformément aux dispositions de l'Annexe de la Convention BWM ;
- Disposer d'un certificat international de gestion des eaux de ballast (IBWMC) ;
- Disposer à bord et mettre en œuvre un plan de gestion des eaux de ballast (BWMP) approuvé (Règle B-1) avec une description détaillée des mesures de gestion à prendre pour satisfaire aux critères de la Convention BWM y compris les normes d'eaux de ballast (D-1 ou D-2) ; et
- Disposer d'un Registre des eaux de ballast (BWRB) (Règle B-2) pour consigner les informations relatives à l'absorption, la gestion et à l'évacuation des eaux de ballast.

Les mesures de gestion doivent être telles que les eaux de ballast renouvelées avec de l'eau de mer naturelle ou évacuées dans la mer répondent aux règles D-1 ou D2, en fonction de la date de construction du navire et de renouvellement de son Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (IOPPC / International Oil Pollution Prevention Certificate) (pour les navires existants. Il convient toutefois de noter qu'en vertu des modifications apportées à la règle B-3 en 2019, tous les navires devront satisfaire à la règle D-2 d'ici au 8 septembre 2024, à moins qu'ils ne bénéficient d'une exemption conformément à la Règle A-4 de la Convention BWM (voir le **Graphique A** ci-dessous).

Les dispositions au niveau national doivent couvrir les inspections visant à déterminer le respect de ces exigences ainsi que les sanctions et pénalités en cas de violation.

Les dispositions nationales relatives aux inspections de Contrôle de l'État du port (PSC) doivent être conformes aux Lignes directrices pour le Contrôle de l'État du port conformément à la Convention BWM (résolution MEPC.252(67)). Elles doivent comprendre une inspection en 4 étapes :

1. Étape 1 – Il s'agit à ce stade de déterminer si le navire dispose ou non de la documentation appropriée (telle que décrite ci-dessus) ;
2. Étape 2 – Examen des indicateurs de fonctionnement liés au système de gestion des eaux de ballast ;
3. Étape 3 – Comprend un échantillonnage des eaux de ballast et une analyse indicative pour déterminer la conformité à la règle D-2 ; et
4. Étape 4- Échantillonnage des eaux de ballast avec une analyse détaillée pour vérifier la conformité à la règle D-2.

Lorsqu'un échantillonnage est effectué, il doit respecter les lignes directrices pour l'échantillonnage des eaux de ballast (G2) (résolution MEPC.173(58)).

Les situations de non-conformité (violations) peuvent être divisées en deux types :

1. Non-conformité entraînant des risques potentiels, susceptible d'être caractérisée par :
  - une situation échappant au contrôle du navire, par exemple lorsque des conditions météorologiques extrêmes ont empêché un navire de gérer ses eaux de ballast comme l'exige l'État du port ; ou
  - le non-respect délibéré des exigences de gestion des eaux de ballast de l'État du port.

2. Non-conformité n'entraînant PAS de risques potentiels, comme par exemple :

- La tenue de dossiers incomplets par un navire jouissant d'une solide réputation de conformité.

Chaque situation de non-conformité doit être traitée sur le fond, en tenant compte de tous les facteurs, avant de prendre des mesures d'exécution. Des sanctions et des pénalités peuvent être appliquées avec un degré variant en fonction de la situation : nulles en cas de situations échappant au contrôle du navire - très élevées en cas de non-conformité délibérée, comme par exemple le déversement délibéré d'eaux de ballast non traitées / non échangées en violation des exigences connues de l'État du port en matière de gestion des eaux de ballast.

Des mesures d'exécution devraient être appliquées au cas la non-conformité d'un navire est établie, c'est-à-dire lorsque le navire viole les exigences de la Convention BWM et / ou toute autre exigence de l'État du port, comme les mesures d'urgence concernant les eaux de ballast, les aires de renouvellement des eaux de ballast ou des mesures supplémentaires (sous réserve que ces exigences aient été communiquées au navire avant l'arrivée à l'État du port).

Dans le cas où des échantillons ne seraient pas conformes aux règles D1 ou D2 de la Convention BWM lors du PSC, soit en raison de « motifs évidents » identifiés dans le cadre du contrôle de l'État du port, ou en vertu d'une analyse indicative ou d'un échantillonnage à pleine échelle / indicatif, le navire peut être tenu d'arrêter l'évacuation des eaux de ballast dans un port. Si c'est le cas, le navire devrait alors résoudre le problème avant de continuer à évacuer les eaux de ballast.

Harmonisation régionale : L'approche des mesures de Contrôle de l'État du port devrait être harmonisée dans l'ensemble de la région. Il est recommandé que le régime de sanctions et de pénalités établi par la Convention BWM soit aligné sur toutes les sanctions et pénalités existantes appliquées au transport maritime pour les violations de la Convention MARPOL.

#### **4. RENOUELEMENT DES EAUX DE BALLAST**

De façon générale, il existe deux approches principales pour l'évacuation des eaux de ballast dans l'environnement, à savoir i) le renouvellement des eaux de ballast dans l'océan ; ii) l'évacuation des eaux de ballast après traitement pour répondre aux règles établies (règle D-2). Les eaux de ballast peuvent également être déversées en mer en cas d'urgence (exceptions) ou dans les installations de réception portuaires si elles sont disponibles.

Le renouvellement des eaux de ballast a été inclus dans la Convention BWM comme mesure provisoire, pour permettre aux navires en activité de continuer à opérer jusqu'à ce qu'il soit possible de répondre aux critères de la règle D-2. Cela est dû au fait que le renouvellement des eaux de ballast ne produit pas d'eaux de ballast qui répondent aux normes de la règle D-2 (qui représente l'objectif privilégié) et, bien que le risque soit ainsi réduit, des introductions d'espèces exotiques peuvent encore se produire. Cela peut également compromettre la sécurité du navire. Ainsi, avec les progrès dans le développement de systèmes de traitement rentables, le renouvellement des eaux de ballast va progressivement être éliminé et ne sera plus accepté par la Convention BWM à partir de 2024 (voir le **Graphique A** ci-dessous).

Tant que le renouvellement des eaux de ballast reste en vigueur, ses modalités sont prévues par la règle B-4 de l'Annexe de la Convention BWM qui exige que les navires renouvellent leurs eaux de ballast à au moins 200 milles marins du terrain le plus proche dans des eaux d'au moins 200 mètres de profondeur. Lorsque cela n'est pas possible : à au moins 50 milles marins de la rive dans des eaux d'au moins 200 mètres de profondeur. Dans les aires où aucun de ces paramètres ne peut être respecté – mers généralement fermées ou semi-fermées –, les États du port concernés peuvent désigner des aires de renouvellement des eaux de ballast.

La règle B-4 de la Convention BWM prévoit également que i) les navires puissent être exemptés de l'obligation d'entreprendre un échange d'eaux de ballast lorsque la sécurité du navire est menacée ; ii) les motifs de non-conformité doivent être consignés dans le Registre des eaux de ballast (BWRB) ; et iii) les navires ne devraient normalement pas être tenus de s'écarter de leur itinéraire prévu de voyage ou de retarder indûment leur arrivée afin de satisfaire à ces exigences.

Les Lignes directrices de 2017 (G6) visent à fournir aux armateurs et opérateurs des instructions d'ordre général sur le développement de procédures spécifiques aux navires afin de procéder à un renouvellement des eaux de ballast.

L'annexe 2 de la Stratégie méditerranéenne BWM de 2012 proposait des « *arrangements volontaires harmonisés pour la gestion des eaux de ballast dans la région méditerranéenne* »<sup>46</sup>. Bien qu'avec l'entrée en vigueur de la Convention BWM, ils doivent à présent être considérés comme obsolètes, ceux qui sont pertinents eu égard à la régulation du renouvellement des eaux de ballast sont résumés ci-dessous, en tant que possible base d'arrangements aux fins de régulation des renouvellements des eaux de ballast au cours de la période intérimaire jusqu'à 2024, lorsque le renouvellement aura été supprimé.

#### Arrangements proposés pour la régulation du renouvellement des eaux de Ballast dans la Méditerranée

Les navires entrant dans les eaux de la zone de la mer Méditerranée depuis l'océan Atlantique (déroit de Gibraltar), ou depuis l'océan Indien à travers la mer Rouge (canal de Suez) ou quittant les eaux de la zone de la mer Méditerranée vers l'océan Atlantique (déroit de Gibraltar) ou vers l'océan Indien à travers la mer Rouge (canal de Suez), doivent :

- (a) procéder à un renouvellement des eaux de ballast avant d'entrer dans la zone de la mer Méditerranée, ou après avoir quitté la zone de la mer Méditerranée, selon le cas, conformément à la règle D-1 de la Convention BWM, et à au moins 200 milles marins de la terre la plus proche et dans des eaux d'au moins 200 mètres de profondeur<sup>47</sup> ; et
- (b) dans les situations où cela n'est pas possible, soit en raison d'une déviation du navire par rapport à son itinéraire prévu, soit en raison d'un retard du navire, soit pour des raisons de sécurité, un tel échange devrait être entrepris avant d'entrer dans la zone de la mer Méditerranée, ou après avoir quitté la zone de la mer Méditerranée, selon le cas, conformément à la règle D-1 de la Convention BWM, aussi loin que possible des terres les plus proches, et en tout état de cause dans des eaux à au moins 50 milles marins de la terre la plus proche et d'au moins 200 mètres de profondeur<sup>48</sup>.

Les navires doivent, lorsqu'ils circulent entre :

- des ports se trouvant dans la région de la mer Méditerranée ; ou
- un port se trouvant dans la région de la mer Noire<sup>49</sup> et un port se trouvant dans la région de la mer Rouge<sup>50</sup> ; ou
- un port se trouvant dans la région de la mer Noire et un port se trouvant dans la région de la mer Méditerranée ; ou
- un port se trouvant dans la région de la mer Rouge et un port se trouvant dans la région de la mer Méditerranée.

<sup>46</sup> Ils ont été communiqués à l'OMI par le REMPEC à la suite de la dixième réunion des correspondants du REMPEC (Malte, 3-5 mai 2011) et par la suite diffusés par l'OMI (BWM/2/Circ.35) le 15 août 2011.

<sup>47</sup> Ces paramètres géographiques sont ceux fixés par le Règle B-4.1.1 de la Convention BWM.

<sup>48</sup> Ces paramètres géographiques sont ceux fixés par le Règle B-4.1.2 de la Convention BWM.

<sup>49</sup> L'expression « Zone de la mer Noire » désigne la mer Noire proprement dite à la frontière entre la Méditerranée et la mer Noire constituée par le parallèle 41.

<sup>50</sup> L'expression « Zone de la mer Rouge » désigne la mer Rouge proprement dite, y compris les golfs de Suez et d'Aqaba, délimitée au sud par la ligne de Rhumb entre Ras si Ane (12°28'.5 N, 043°19'.6 E) et Husn Murad (12°40'.4 N, 043°30'.2 E).

- (a) procéder à un renouvellement des eaux de ballast aussi loin que possible de la terre la plus proche et, en tout état de cause, dans des eaux situées à au moins 50 milles marins de la terre la plus proche et à au moins 200 mètres de profondeur. Les zones où de telles exigences sont satisfaites dans la zone de la mer Méditerranée, figurent sur la carte exposée dans le **Graphique B** ci-dessous ;
- (b) lorsque cela n'est pas possible, soit en raison d'une déviation du navire par rapport à son itinéraire prévu, soit en raison d'un retard du navire, soit pour des raisons de sécurité, un tel renouvellement des eaux de ballast devrait être entrepris dans les zones désignées par l'État du port à cette fin<sup>51</sup> ;

Et, si un État du port décide de désigner des zones de renouvellement d'eaux de ballast,

- (c) ces zones sont évaluées conformément aux *lignes directrices sur la désignation des lieux d'échange des eaux de ballast des navires (G14) (résolution MEPC.151(55))* (les « Lignes directrices (G14) »), élaborées par l'Organisation maritime internationale<sup>52</sup>, et en consultation avec les États voisins et tous les États intéressés.

Conformément à la Règle B-4 de la Convention BWM, si la sécurité ou la stabilité du navire est menacée par une opération d'échange d'eaux de ballast, cette opération ne devrait pas être entreprise. Les motifs devraient être consignés dans le Registre des eaux de ballast (BWEB) et un rapport devrait être soumis aux autorités maritimes du port de destination.

Il convient de noter que si les Parties contractantes à la Convention de Barcelone souhaitent désigner des zones pour le renouvellement des eaux de ballast en vertu de la règle B-4.2 de la Convention BWM, cette volonté doit être communiquée à l'OMI avant la mise en œuvre de la zone désignée aux fins de renouvellement des eaux de ballast.

## **5. RESPECT DES CRITÈRES DE LA RÈGLE D-2**

À partir de 2024, sauf octroi d'une exemption, seuls les navires répondant aux critères de la règle D-2 pourront évacuer leurs eaux de ballast.

Pour satisfaire à la règle D-2, les eaux de ballast doivent contenir :

- moins de 10 organismes viables par mètre cube dont la dimension minimale est supérieure ou égale à 50 micromètres ;
- moins de 10 organismes viables par millilitre dont la dimension minimale est inférieure à 50 micromètres et la dimension minimale est supérieure ou égale à 10 micromètres ; et
- les microbes indicateurs ne doivent pas dépasser les concentrations spécifiées.

Les organismes microbiens indicateurs, en tant que norme de santé humaine, comprennent, sans s'y limiter :

- Le vibrio cholerae toxigénique (O1 et O139) avec moins d'une unité formant colonie (UFC) par 100 millilitres ou moins d'une UFC par gramme (poids humide) d'échantillons de zooplancton ;
- L'*Escherichia coli* – moins de 250 UFC par 100 millilitres ; et
- Les entérocoques intestinaux – moins de 100 UFC par 100 millilitres.

<sup>51</sup> Règle B-4.2 de la Convention BWM.

<sup>52</sup> Lignes directrices sur la désignation des lieux d'échange des eaux de ballast des navires (G14), adoptées le 13 octobre 2006. Résolution MEPC.151(55).

En pratique, afin de répondre aux critères de la règle D-2, la plupart des navires devront installer un système de gestion des eaux de ballast (BWMS) à bord, incluant une forme de traitement.

## **6. EXEMPTIONS**

La règle A-4 de la Convention BWM permet aux Parties contractantes d'exempter certains navires de l'obligation de réunir les critères susmentionnés afin de procéder au renouvellement de leurs eaux de ballast (conformément à la règle B-3 de ladite convention) ou de l'exécution de toute autre mesure supplémentaire (conformément à la règle C-1 de ladite convention). Toutefois, ces exemptions ne peuvent être accordées qu'à des navires transitant entre des ports ou des emplacements spécifiés, ou à un navire opérant exclusivement entre des ports ou des emplacements spécifiés.

En outre, les exemptions :

- Ne doivent être en vigueur que pour une période de 5 ans ou moins ;
- Ne doivent être accordés qu'aux navires qui ne mélangent pas d'eaux de ballast ou de sédiments autres que ceux des ports ou des emplacements spécifiés ; et
- Doivent se fonder sur les Lignes directrices de 2017 (G7).

Les Lignes directrices de 2017 (G7) décrivent les méthodes d'évaluation des risques et détaillent la relation entre l'évaluation des risques et l'approche « zone isorisque » (SRA). Une SRA représente une aire géographique convenue en se basant sur la réalisation d'un risque et qui se définit par le degré de connectivité des populations d'espèces cibles. Cela se fonde sur le postulat que les navires opérant exclusivement au sein de cette zone ne sont pas considérés à haut risque. La notion de SRA est en ligne avec les Lignes directrices de 2017 (G7).

L'entrée en vigueur de la règle D-2 pour tous les navires en 2024 entraînera certainement une hausse des demandes d'exemption. Le processus d'octroi des exemptions est exhaustif, prend beaucoup de temps et comprend une évaluation des risques qui, à son tour, nécessite une quantité importante de données. Il est par conséquent recommandé d'élaborer une procédure d'exemption harmonisée au niveau régional pour les navires opérant en Méditerranée. À ce titre, il serait possible d'utiliser comme point de départ, la procédure harmonisée conjointe HELCOM-OSPAR pour les exemptions à la règle A-4 de la Convention BWMC, adoptée initialement en 2013 et modifiée en 2015 et 2020<sup>53</sup>. Cette procédure comprend les éléments suivants :

- Protocole sur les enquêtes portuaires ;
- Espèces cibles ;
- Stockage de données ;
- Évaluation des risques ;
- Outil d'aide à la prise de décision ; et
- Procédures administratives.

## **7. SÉDIMENTS DES EAUX DE BALLAST**

Les sédiments qui s'accumulent dans les citernes de ballast contiennent une variété d'espèces qui pourraient devenir envahissantes si elles étaient déversées dans de nouvelles aires géographiques. Les Dinoflagellés sont particulièrement préoccupants, beaucoup d'entre eux générant une prolifération d'algues nuisible. Ainsi, le dépôt de ces sédiments a potentiellement des implications régionales et doit être soigneusement géré. Il est par conséquent recommandé de développer un plan de gestion des dépôts de sédiments.

<sup>53</sup> Et / ou une quelconque version mise à jour.

L'article 5 de la Convention BMW prévoit que les Parties contractantes doivent mettre à disposition des installations adéquates de réception des sédiments recueillis au cours des opérations de nettoyage ou de réparation des citernes de ballast. Une première étape vers l'élaboration d'un plan de gestion des dépôts de sédiments devrait donc consister à collecter les données relatives aux installations de réception des sédiments dans la région.

Les Lignes directrices relatives aux installations de réception des sédiments (G1) (résolution MEPC.152(55)) (Les « Lignes directrices (G1) ») visent à fournir des instructions pour la mise à disposition d'installation de réception des sédiments conformément à l'article 5 de la Convention BMW. Elles visent également à encourager une interface mondiale uniforme entre ces installations et les navires sans prescrire des réceptions d'installations dédiées sur le rivage.

Entre-temps, en l'absence de telles installations, la Stratégie méditerranéenne BMW de 2021 propose que les sédiments soient déversés à plus de 200 miles nautiques de terrain ou rivage le plus proche lorsque le navire navigue dans la zone de la mer Méditerranée.

## **8. DÉCLARATIONS ET COLLECTE DE DONNÉES DES NAVIRES**

Une gestion efficace des impacts potentiels découlant d'un déversement d'eaux de ballast dépend dans une large mesure de la disponibilité de données et d'informations fiables pour appuyer les processus décisionnels, en particulier les évaluations des risques. Les données peuvent être recueillies au moyen de diverses activités, y compris la déclaration obligatoire par les navires à leur arrivée dans les ports, l'échantillonnage des eaux de ballast, les enquêtes portuaires et la surveillance.

Déclaration obligatoire : les ports de la Méditerranée devraient mettre en œuvre une obligation de déclaration obligatoire pour les navires arrivant. Elle peut servir à recueillir des données du navire, comme le port d'origine des eaux de ballast, les registres d'échange d'eaux de ballast, le régime de traitement des eaux de ballast, le volume d'eau traitée ou non traitée à évacuer, où et quand l'évacuation est susceptible d'avoir lieu, etc. Cela peut aider à :

- Évaluer le risque d'introduction d'organismes aquatiques nuisibles dans une zone par les déversements d'eaux de ballast d'un navire ;
- Identifier le phytoplancton ou d'autres organismes potentiellement toxiques qui pourraient être dangereux pour la santé publique (par exemple, les toxines de la coquille du poisson) et qui pourraient être importés dans la région par l'eau de ballast ; et
- Élaborer la base d'information nécessaire pour l'octroi des exemptions et l'élaboration de mesures supplémentaires.

Si les déclarations aux ports se fait auprès des autorités portuaires nationales, un modèle commun de déclaration doit être mis à disposition et les informations collectées au niveau régional.

Échantillonnage des eaux de ballast : lorsque l'échantillonnage des eaux de ballast a été effectué dans le cadre de l'inspection de la CFP, l'information obtenue peut être ajoutée à une base de données centralisée de l'information pertinente. L'échantillonnage pourrait également être effectué à des fins de recherche, mais il faudrait le faire avec le consentement du / des navire(s) concerné(s).

Enquêtes portuaires de référence biologique : il s'agit d'enquêtes scientifiques menées sur les ports qui mettent l'accent sur l'obtention d'un aperçu détaillé de la biologie des ports. Au mieux, tous les habitats portuaires devraient être échantillonnés, y compris les organismes de la colonne d'eau et les organismes vivants au fond dans les sédiments mous, ainsi que la communauté d'encrassement sur les substrats durs. Lors de la réalisation d'une telle enquête, les espèces doivent être enregistrées à la fois sur des habitats naturels et modifiés, tels que les structures de défense côtières, les quais, les murs de port, les



jetées, les épaves de navires, les abattements de ponts, etc. Les évacuations dans le port – par exemple, l'eau de refroidissement des centrales électriques – devraient également être enregistrées car elles peuvent fournir des occasions pour les espèces introduites de s'établir. L'enquête initiale de référence devrait être répétée environ tous les cinq ans.

Un protocole régional pour les enquêtes portuaires devrait être élaboré. Des Lignes directrices sur les enquêtes portuaires de référence biologique<sup>54</sup> ont été préparées dans le cadre du Projet FEM-PNUD-OMI Partenariats GloBallast. En outre, la procédure harmonisée conjointe HELCOM-OSPAR pour les exemptions à la règle A-4 de la BWMC comprend un protocole sur les enquêtes portuaires.

Surveillance : Des programmes de surveillance devraient également être mis en place, en particulier dans les zones à risque élevé telles que les ports, afin de détecter rapidement les espèces nouvellement introduites et prévenir les incursions à grande échelle.

Toutes les informations générées par les activités précédentes devraient être mises à disposition au niveau régional par le biais d'un mécanisme centralisé d'échange d'informations / de centre d'échange d'informations.

## **9. OBLIGATIONS DE DÉCLARATION EN VERTU DE LA CONVENTION BWM**

On relève plusieurs obligations de déclaration en vertu de la Convention BWM et les Parties contractantes sont tenues de communiquer des informations à l'OMI concernant un certain nombre d'éléments, tel qu'exposé ci-après. Les informations requises sont transmises à l'OMI par le biais du Système mondial intégré d'information maritime (GISIS), à l'exception du dernier élément décrit ci-dessous qui doit l'être à travers la soumission de documents informatifs au MEPC de l'OMI.

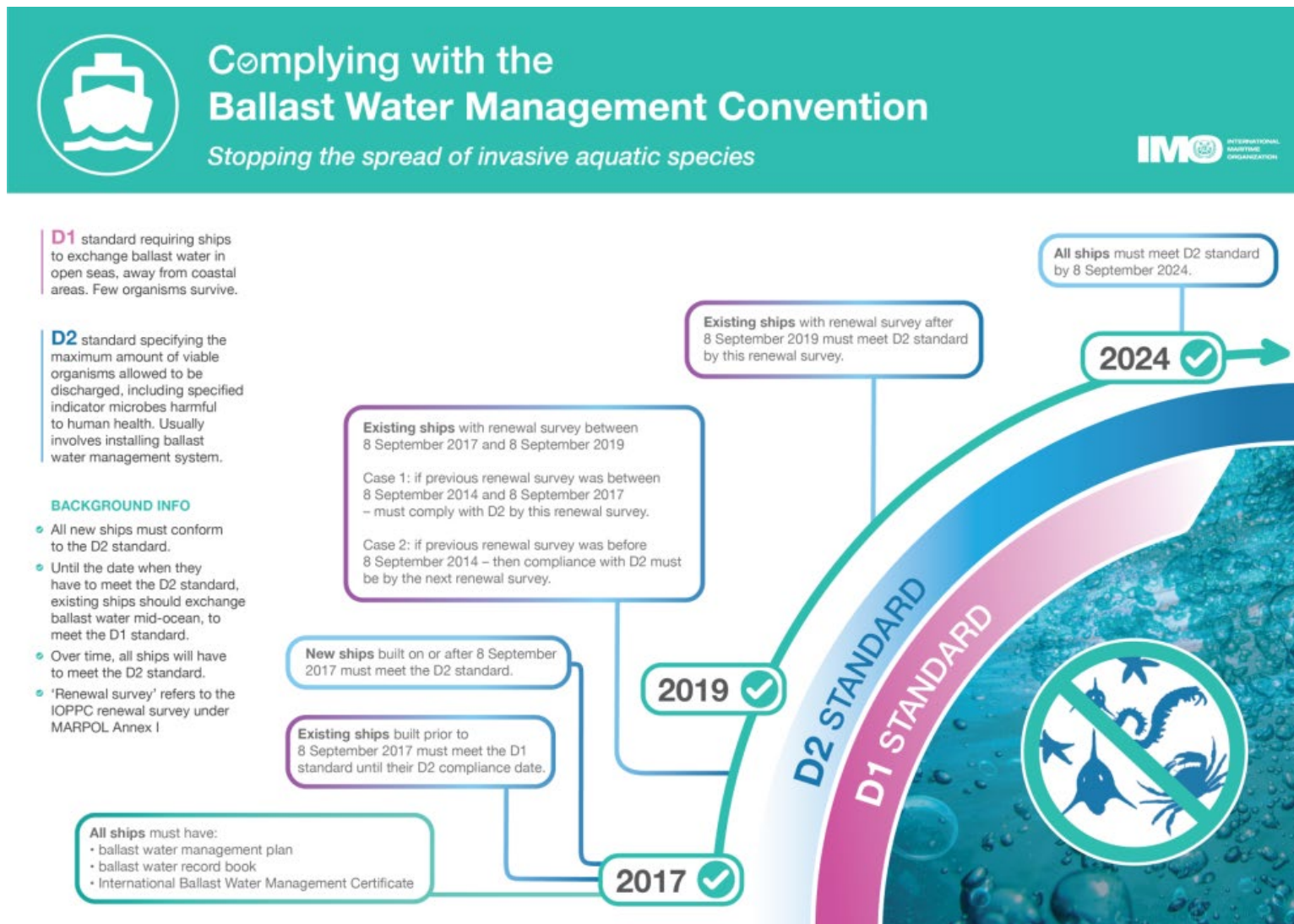
- **Exemptions octroyées aux navires en vertu de la règle A-4 de la Convention BWM.** Les Parties à la Convention BWM, dans leurs eaux territoriales, peuvent octroyer des exemptions à l'une quelconque des obligations d'application des règles B-3 ou C-1, sous certaines conditions et en tenant compte des Lignes directrices de 2017 (G7) (résolution MEPC.289(71)). Ces exemptions ne prennent effet que à la suite de leur communication à l'OMI et doivent être consignées dans le Registre des eaux de ballast du navire. Conformément à la règle A-4.1 de la Convention BWM, les exemptions sont assorties de conditions limitatives géographiques et temporelles qui doivent être spécifiées dans les informations communiquées (p.ex. voyage ou voyages entre des ports ou emplacements spécifiés ou opérations exclusivement entre des ports ou des emplacements spécifiés ; période effective qui ne peut excéder cinq ans et doit faire l'objet d'un examen intermédiaire ; etc.). Chaque Partie à la Convention BWM doit également établir un point ou des points de contact pour recevoir les demandes et les coordonnées des personnes à contacter doivent être transmises à l'OMI.
- **Zones de renouvellement des eaux de ballast (BWE) désignées en vertu de la règle B-4.2 de la Convention BWM.** Les navires procédant au renouvellement des eaux de ballast (BWE) doivent le faire conformément aux dispositions de la règle B-4.1 de la Convention BWM relative à la profondeur de l'eau et à la distance des côtes. Toutefois, lorsque ceci est impossible (ce qui est le cas en Méditerranée) l'État du port peut désigner des zones, en consultation avec les États limitrophes, où le navire peut renouveler les eaux de ballast, en tenant compte des Lignes directrices (G14) (résolution MEPC.151(555)). Une Partie ou des Parties à la Convention BWM souhaitant désigner une zone aux fins de renouvellement des eaux de ballast en vertu de la règle

<sup>54</sup> Awad, A., Haag, F., Anil, A.C., Abdulla, A. 2014. Projet FEM-PNUD-OMI Partenariats GloBallast, IOI, CSIR-NIO et UICN. Lignes directrices sur les enquêtes portuaires de référence biologique. Projet FEM-PNUD-OMI Partenariats GloBallast, Londres, Royaume-Uni. Monographie GloBallast no 22.

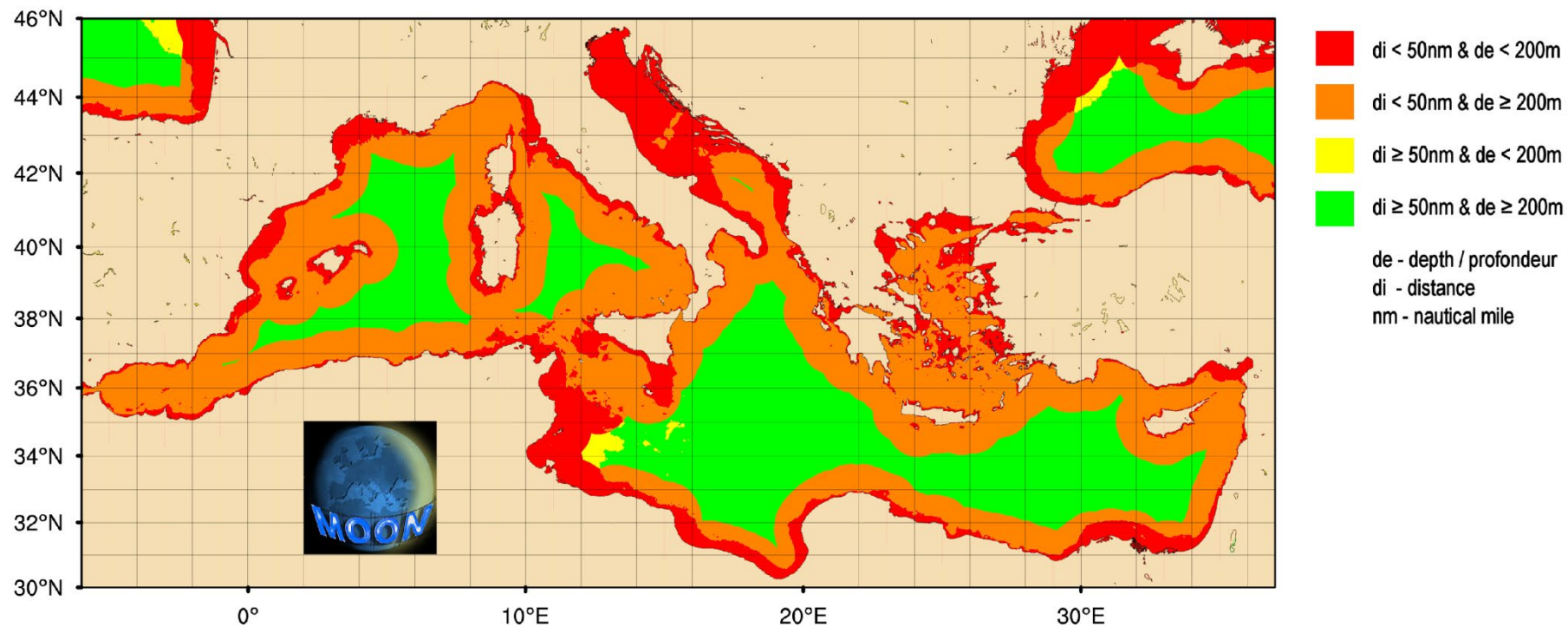
B-4.2 doit communiquer son intention à l'OMI avant de mettre en place cette zone. Cette communication doit inclure :

- les coordonnées géographiques précises, la limite de profondeur et / ou la distance du rivage le plus proche, qui définissent la zone désignée à des fins de renouvellement des eaux de ballast (BWE) ;
  - toute autre information susceptible d'être utile pour identifier le navire de la zone désignée à des fins de BWE, par exemple, les aides à la navigation ; et
  - les caractéristiques détaillées de la zone désignée à des fins de BWE qui pourraient être utiles afin d'aider les navires à planifier leur voyage y compris : la traversée de la zone par d'autres navires, le courant et le flux de marée, le vent et la houle, les événements saisonniers (cyclones, typhons, glace, etc.).
- **Mesures supplémentaires en vertu de la règle C-1 de la Convention BWM.** Si cela est nécessaire afin de prévenir, réduire ou supprimer le transfert d'espèces aquatiques envahissantes par le biais des eaux de ballast des navires et des sédiments, les Parties à la Convention BWM, peuvent, en conformité avec le droit international, exiger que les navires répondent à certains critères ou certaines normes supplémentaires par rapport à ceux exposés dans la Convention BWM, en tenant compte des Lignes directrices pour des mesures supplémentaires relatives à la gestion des eaux de ballast y compris les situations d'urgence (G13) (résolution MEPC 161(56)). Les Parties à la Convention de Barcelone doivent avertir l'OMI de leur intention de prendre des mesures supplémentaires au moins six mois avant leur mise en œuvre, sauf en cas d'urgence ou de situations épidémiques. Dans ces derniers cas, les mesures supplémentaires doivent être communiquées à l'OMI dès que possible (dans la mesure requise par le droit international coutumier, tel que reflété dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, le cas échéant, les Parties à la Convention BWM, doivent également recueillir le consentement de l'OMI). Cette communication doit inclure :
- une coordination précise, lorsque des mesures supplémentaires sont applicables ;
  - la justification de l'application des mesures supplémentaires ainsi que leur nécessité y compris, à chaque fois que possible, les bénéfices susceptibles d'en découler ;
  - une description de la (des) mesure(s) supplémentaire(s) ; et
  - tout arrangement susceptible d'être atteint afin de faciliter le respect par le navire des mesures supplémentaires.
- **Avertissements concernant la prise d'eaux de ballast dans certaines zones et mesures connexes de l'État du pavillon en vertu de la règle C-2 de la Convention BWM.** Les Parties contractantes à la Convention BWM doivent avertir les marins et l'OMI concernant les zones sous leur juridiction, où les navires ne doivent pas prendre des eaux de ballast en raison de conditions connues (p.ex. zones épidémiques, infectieuses ou contenant des populations (p.ex. algues toxiques pouvant proliférer) qui sont susceptibles d'être pertinentes pour la prise d'eaux de ballast ou leur rejet ; zones à proximité de lieux de déversements d'eaux usées ou dans lesquelles les mouvements de marée sont faibles ou horaire spécifique au cours duquel un courant de marée est connu pour être plus trouble). La notification à l'OMI et à tout État riverain potentiellement affecté, doit inclure les coordonnées précises de la zone ou des zones et si possible, l'emplacement de toute zone alternative pour la prise d'eaux de ballast ainsi que des conseils aux navires devant prendre des eaux de ballast dans la zone et décrire les arrangements atteints pour des fournitures alternatives. La Partie contractante à la Convention de Barcelone doit également avertir les marins, l'OMI ainsi que tout État riverain potentiellement affecté lorsqu'un avertissement donné n'est plus applicable.

- **Disponibilité des installations de réception pour les eaux de ballast et les sédiments et insuffisances alléguées** liées aux installations de réception des sédiments conformément aux articles 5 et 14 de la Convention BWM. En vertu de l'article 5.1 de la Convention BWM, les Parties contractantes s'engagent à veiller à ce que, dans des ports et terminaux désignés, où l'on nettoie ou répare des citernes de ballast, des installations adéquates soient mises à disposition pour recevoir les sédiments, en tenant compte des Lignes directrices (G1) (résolution MEPC.152(55)). En vertu de l'article 14.1(b) de la Convention BWM, les Parties contractantes doivent signaler à l'OMI la disponibilité et l'emplacement de toute installation de réception pour l'élimination sûre d'un point de vue environnemental des eaux de ballast et des sédiments. En outre, en vertu de l'article 5.2 de la Convention BWM, les Parties contractantes doivent avertir l'OMI si une des installations mise à dispositions selon les modalités sus-décrites se révèle inadéquate.
- **Responsabilités et conditions de l'autorité déléguée pour nommer des inspecteurs** ou des organisations reconnues conformément à la règle E-1 de la Convention BWM. En vertu de la règle E-1.5 de la Convention BWM, l'administration doit notifier à l'OMI toute responsabilité ou conditions spécifiques de l'autorité déléguée aux enquêteurs désignés ou organisations reconnues pour conduire des enquêtes dans le cadre de la Convention BWM.
- Informations relatives aux **BWMS** approuvés conformément à la règle D-3 de la Convention BWM. Aux termes du paragraphe 7.2 de l'annexe du Code BWMS (résolution MEPC300(72)), les Parties à la Convention BWM, lorsqu'elles approuvent un système de gestion des eaux de ballast, car répondant aux critères de la règle D-2, doivent soumettre à l'OMI le rapport d'approbation. Les informations requises sont énumérées dans le paragraphe susmentionné du Code BWMS qui n'a pas été repris ici en raison de sa longueur. Voici toutefois, un résumé des données requises (tel que souligné dans la résolution MEPC.228(65)) :
  - la date d'approbation ;
  - le nom de l'administration ;
  - le nom du BWMS ;
  - une copie du type de certificat d'approbation et toute appendice incluant des informations sur l'ensemble des conditions limitatives imposées sur le fonctionnement du BWMS ;
  - une annexe du certificat d'approbation type qui contient les résultats de chaque test réalisé à terre ou sur le navire ;
  - une description des substances actives ; et
  - l'identification du rapport MEPC de l'OMI spécifique et numéro de paragraphe accordant l'autorisation.



Graphique A : Schéma illustrant la transition entre les règles D-1 et D-2 de gestion des eaux de ballast (Source : OMI)



**Graphique B : Zones de la mer Méditerranée répondant aux exigences établies dans la règle B-4.1.2 de la Convention BWM (à au moins 50 milles marins de la terre la plus proche dans des eaux d'au moins 200 mètres de profondeur)**