



Government of Canada
Gouvernement du Canada

LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

PROJET DE RÉGLEMENTATION

CONSULTATION PUBLIQUE

Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast



Document de discussion

Mai 2005

Pour communiquer des observations :
procéder par télécopieur, au (613) 991-5670, ou consulter

LE SITE WEB DU CCMC @ [HTTP://WWW.CMAC-CCMC.GC.CA](http://www.cmac-ccmc.gc.ca)

Ce document de discussion vise uniquement à susciter les observations et la discussion.

Introduction:	1
<i>Annexe I : RÈGLEMENT SUR LE CONTRÔLE ET LA GESTION DE L'EAU DE BALLAST</i>	3
Définitions	3
Application	4
Conformité.....	4
Gestion de l'eau de ballast.....	4
Renouvellement de l'eau de ballast – navigation transocéanique	5
Renouvellement de l'eau de ballast – autre navigation	6
Norme de renouvellement de l'eau de ballast	7
Norme de traitement de l'eau de ballast	8
Élimination des sédiments	8
Plan de gestion de l'eau de ballast.....	8
Circonstances exceptionnelles	9
Rapports.....	11
Entrée en vigueur	11
<i>Annexe II : Guide d'application du Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast du Canada</i>	12
Préface.....	12
1.0 Définitions.....	13
2.0 Plan de gestion de l'eau de ballast	13
3.0 Échange d'eau de ballast.....	14
4.0 Traitement de l'eau de ballast.....	16
5.0 Rapports exigés	16
6.0 Recherches	18
7.0 Gestion des sédiments – navire sans eau de ballast à déclarer.....	18
8.0 Formulaire de rapport sur l'eau de ballast	20

Introduction:

Les observations scientifiques nous indiquent que l'eau de ballast (qui comporte des particules en suspension dans l'eau) transportée à bord d'un navire peut être un vecteur de transport non intentionnel d'organismes aquatiques et d'agents pathogènes nuisibles dans le monde entier. Ces organismes et agents pathogènes transportés dans l'eau de ballast peuvent éventuellement envahir un écosystème lorsqu'un navire rejette de l'eau de ballast n'ayant subi aucun traitement. Lorsque des organismes étrangers sont rejetés dans des eaux où les conditions environnementales leur permettent de se reproduire et de croître, ils deviennent envahissants et ils déciment la flore et la faune indigènes. Le règlement proposé a pour but d'obliger les navires à gérer leur eau de ballast de manière à réduire les risques de telles invasions.

La version proposée du « Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast » est exposée à l'annexe 1 du présent document. C'est le fruit de plusieurs années de consultations poussées tenues auprès de l'industrie du transport maritime du Canada, d'autres ministères, de la Garde côtière américaine et d'autres parties intéressées, effectuées principalement par le Conseil consultatif maritime du Canada. Le règlement proposé fait en sorte que les mesures à conformité facultative deviennent obligatoires pour tous les navires conçus pour transporter de l'eau de ballast et qui pénètrent dans les eaux de compétence canadienne. En outre, le règlement incorpore certains des principes enchâssés dans la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires. Le règlement décrit clairement ce que sont des procédures acceptables en matière de gestion d'eau de ballast. L'échange de l'eau de ballast est le meilleur moyen de gestion jusqu'à ce que les technologies de traitement approuvées deviennent disponibles. Le règlement proposé reconnaît que d'autres méthodes de gestion sont également acceptables, notamment le traitement de l'eau de ballast, son transbordement à une installation de réception ainsi que sa rétention.

Le règlement proposé décrit les lieux où l'échange de l'eau de ballast devrait être fait. Vu que l'eau de ballast fait partie intégrante de la manœuvre des navires transocéaniques et non transocéaniques, des lieux d'échange précis sont indiqués pour les deux types de navires. Les autres zones d'échange sont un peu différentes de celles identifiées présentement dans les Lignes directrices visant le contrôle des rejets des eaux de

lest des navires dans les eaux de compétence canadienne – TP 13617. La sélection des lieux inclus dans le règlement est fondée sur les conseils scientifiques du ministère des Pêches et des Océans et vise à protéger le plus possible les écosystèmes du Canada compte tenu de toutes les variables (sécurité, itinéraires des navires, protection de l'environnement et temps).

La réglementation canadienne, comme la convention internationale, contient des normes d'échange et de traitement d'eau de ballast. Le règlement proposé non seulement exige que chaque bâtiment ait à bord un plan dans lequel les procédures relatives à l'eau de ballast sont décrites, mais aussi il précise l'information qui doit se trouver dans ce plan.

Transports Canada a élaboré ce règlement en tenant compte des divers intervenants d'avis que la gestion de l'eau de ballast dans certaines situations compromettrait la sécurité (du navire ou des personnes à bord) ou la stabilité du navire. Un article traite maintenant de ces circonstances exceptionnelles qui, quand elles surviennent, doivent être signalées à Transports Canada par le navire dans les 96 heures précédant son arrivée dans la mer territoriale du Canada. À ce moment, le ministre des Transports et le capitaine détermineront la meilleure façon de procéder. Pour en arriver à une décision, le Ministre prendra certains critères en considération. Pour aider les intervenants à comprendre leurs obligations sous le régime du règlement proposé, la Direction générale de la sécurité maritime, à Transports Canada, a révisé la publication TP 13617, maintenant un guide d'application du règlement proposé.

Les dispositions de la publication TP 13617 révisée sont passées en revue à l'annexe II du présent document de discussion. On y trouve de l'information sur :

- l'application du *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast*;
- la préparation du plan de gestion de l'eau de ballast,
- ce qui pourrait se produire dans des « circonstances exceptionnelles » dans lesquelles la gestion de l'eau de ballast serait omise;
- les exigences relatives au traitement de l'eau de ballast;
- les exigences relatives au rapport sur l'eau de ballast; et
- le gestion des sédiments – navire sans eau de ballast à déclarer.

Annexe 1 : RÈGLEMENT SUR LE CONTRÔLE ET LA GESTION DE L'EAU DE BALLAST

Définitions

1. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.

« agents pathogènes ou organismes aquatiques nuisibles » Agents pathogènes ou organismes aquatiques qui, s'ils sont introduits dans la mer, y compris les estuaires, ou dans les cours d'eau douce, pourraient mettre en danger la santé humaine, nuire aux ressources biologiques, porter atteinte à l'agrément des sites, nuire à la diversité biologique ou gêner toute utilisation légitime de ces milieux. (*harmful aquatic organisms or pathogens*)

« bassin des Grands Lacs » Les eaux des Grands Lacs, leurs eaux tributaires et communicantes, ainsi que les eaux du fleuve Saint-Laurent jusqu'à la sortie inférieure de l'écluse de Saint-Lambert à Montréal, dans la province de Québec. (*Great Lakes Basin*)

« capacité en eau de ballast » Capacité volumétrique totale des citernes, des espaces ou compartiments à bord d'un navire qui sont utilisés pour transporter, charger ou décharger l'eau de ballast, y compris les citernes, les espaces ou les compartiments polyvalents conçus pour le transport d'eau de ballast. (*ballast water capacity*)

« eau de ballast » L'eau et ses matières en suspension prises à bord d'un navire pour en contrôler l'assiette, la gîte, le tirant d'eau, la stabilité et les contraintes. La présente définition comprend les sédiments provenant de l'eau de ballast qui se sont déposés dans un navire. (*ballast water*)

« eaux de compétence canadienne » Les eaux canadiennes et les eaux de la zone économique exclusive du Canada, y compris une zone de contrôle de la sécurité de la navigation désignée en vertu de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*. (*waters under Canadian jurisdiction*)

« installation de réception » Installation pouvant recevoir, entreposer, traiter ou transborder de l'eau de ballast ou des sédiments de manière à réduire la probabilité que des agents pathogènes ou des organismes aquatiques nuisibles soient introduits dans les eaux de compétence canadienne. (*reception facility*)

« système d'eau de ballast » Les citernes, les espaces ou les compartiments à bord d'un navire qui sont utilisés pour transporter, charger ou décharger l'eau de ballast, y compris les citernes, les espaces ou les compartiments polyvalents conçus pour le transport d'eau de ballast, ainsi que la tuyauterie et les pompes. (*ballast water system*)

« TP 13617 » Le document intitulé *Guide d'application du Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast du Canada*, publié par le ministère des Transports, avec ses modifications successives. (*TP 13617*)

Application

2. (1) Le présent règlement s'applique à tout navire se trouvant dans les eaux de compétence canadienne qui est conçu ou construit pour transporter de l'eau de ballast, sauf les navires suivants :

- a) ceux qui sont exploités exclusivement dans les eaux de compétence canadienne;
- b) ceux qui sont exploités dans les eaux américaines du bassin des Grands Lacs ou les eaux françaises des îles Saint-Pierre-et-Miquelon lorsqu'ils le sont à l'extérieur des eaux de compétence canadienne.

(2) Le présent règlement ne s'applique pas :

- a) aux embarcations de plaisance ni aux navires qui effectuent des opérations de recherche et sauvetage, et ont une longueur hors tout inférieure à 50 m et une capacité en eau de ballast maximale de 8 m³;
- b) aux navires qui transportent dans des citernes scellées de l'eau de ballast permanente qui ne fait pas l'objet d'un rejet.

Conformité

3. Le propriétaire d'un navire et le capitaine d'un navire doivent veiller à ce que les exigences prévues aux articles 4 à 9 et à l'article 12 soient respectées.

Gestion de l'eau de ballast

4. (1) Pour l'application du présent article, le navire gère de l'eau de ballast s'il utilise, isolément ou en combinaison, les processus de gestion suivants :

- a) le renouvellement de l'eau de ballast;
- b) le traitement de l'eau de ballast;
- c) le rejet de l'eau de ballast dans une installation de réception;
- d) la conservation de l'eau de ballast à bord du navire.

(2) Le navire qui transporte de l'eau de ballast puisée à l'extérieur des eaux de compétence canadienne la gère afin de réaliser l'un des objectifs suivants :

- a) réduire au minimum l'introduction d'agents pathogènes ou d'organismes aquatiques nuisibles dans l'eau de ballast et leur rejet avec elle dans les eaux de compétence canadienne;
- b) éliminer ou rendre inoffensifs les agents pathogènes ou les organismes aquatiques nuisibles présents dans l'eau de ballast.

Ébauche pour discussion seulement

(3) Il n'est pas nécessaire de gérer l'eau de ballast puisée dans les eaux américaines du bassin des Grands Lacs ou dans les eaux françaises des îles Saint-Pierre-et-Miquelon, si elle n'est pas mélangée à de l'eau de ballast puisée à l'extérieur des eaux de compétence canadienne.

(4) Il n'est pas nécessaire de gérer l'eau de ballast si le navire est exploité :

a) exclusivement entre des ports, des terminaux situés au large ou des mouillages de la côte ouest de l'Amérique du Nord, au nord du cap Blanco;

b) exclusivement entre des ports, des terminaux situés au large ou des mouillages de la côte est de l'Amérique du Nord, au nord de Cape Cod et des ports, des terminaux situés au large ou des mouillages de la baie de Fundy ou de la côte est de la Nouvelle-Écosse.

(5) Il n'est pas nécessaire de gérer l'eau de ballast lorsque se produit l'une des situations d'urgence suivantes :

a) la prise ou le rejet de l'eau de ballast est nécessaire pour garantir la sécurité du navire en cas d'urgence ou pour sauver des vies humaines en mer;

b) la prise ou le rejet d'eau de ballast est nécessaire pour prévenir ou réduire au minimum le rejet d'un polluant par le navire;

c) l'entrée ou le rejet accidentel d'eau de ballast résulte d'une avarie qu'a subie le navire ou son équipement qui n'est pas causée par un acte délibéré ou téméraire du propriétaire ou de l'officier ayant la charge du navire et toutes les précautions raisonnables sont prises avant et après l'occurrence de l'avarie ou sa découverte pour prévenir ou réduire au minimum l'entrée ou le rejet d'eau de ballast.

Renouvellement de l'eau de ballast – navigation transocéanique

5. (1) Le présent article s'applique au navire qui procède au renouvellement de l'eau de ballast et qui, au cours de son voyage, navigue dans une zone qui est située à une distance d'au moins 200 milles marins du rivage et où l'eau atteint une profondeur d'au moins 2 000 m .

(2) Il est interdit au navire de rejeter dans les eaux de compétence canadienne de l'eau de ballast puisée à l'extérieur de celles-ci sauf s'il a procédé au renouvellement, avant d'entrer dans les eaux de compétence canadienne, dans une zone qui est située à une distance d'au moins 200 milles marins du rivage et où l'eau atteint une profondeur d'au moins 2 000 m.

(3) Le navire qui effectue un voyage vers un port, un terminal situé au large ou un mouillage dans le bassin des Grands Lacs, du fleuve Saint-Laurent ou du golfe Saint-Laurent et qui ne peut se conformer au paragraphe (2) parce que cela compromettrait sa stabilité ou sa sécurité ou celle des personnes à bord avise le ministre des

Ébauche pour discussion seulement

Transports dès que possible. Après avoir donné l'avis, le navire peut, du 1^{er} décembre au 1^{er} mai, procéder au renouvellement dans une zone du chenal Laurentien qui est situé à l'est du point de longitude ouest 63° et où l'eau atteint une profondeur d'au moins 300 m.

(4) Le navire qui ne peut se conformer au paragraphe (2) parce que cela ne serait pas pratique ou compromettrait sa stabilité ou sa sécurité ou celle des personnes à bord peut procéder au renouvellement dans les zones ci-après des eaux de compétence canadienne :

a) pour un voyage vers un port, un terminal situé au large ou un mouillage de la côte est du Canada, une zone qui est située au sud par 43°30' de latitude nord et où l'eau atteint une profondeur d'au moins 1 000 m;

b) pour un voyage vers un port, un terminal situé au large ou un mouillage de la côte ouest du Canada, une zone située à une distance d'au moins 50 milles marins de la côte ouest de l'île de Vancouver, de celle des îles de la Reine-Charlotte, et d'une ligne tirée du cap Scott au cap St. James, et où l'eau atteint une profondeur d'au moins 500 m, à l'exception des eaux situées dans un rayon de 50 milles marins du mont sous-marin Bowie (53°18' de latitude nord et 135°40' de longitude ouest);

c) pour un voyage vers un port, un terminal situé au large ou un mouillage dans la baie d'Hudson, une zone du détroit d'Hudson qui est située à l'est par 70° de longitude ouest et où l'eau atteint une profondeur d'au moins 300 m;

d) pour un voyage vers un port, un terminal situé au large ou un mouillage de l'Extrême-Arctique, une zone du détroit de Lancaster qui est située à l'est par 80° de longitude ouest et où l'eau atteint une profondeur d'au moins 300 m.

(5) Le navire qui effectue un voyage vers un port, un terminal situé au large ou un mouillage de la côte ouest du Canada et qui ne peut se conformer à l'alinéa (4)*b*) parce que cela ne serait pas pratique ou compromettrait sa stabilité ou sa sécurité ou celle des personnes à bord peut procéder au renouvellement dans une zone qui est située à une distance d'au moins 45 milles marins du rivage de la côte ouest de l'île de Vancouver et des îles de la Reine-Charlotte, et d'une ligne tirée du cap Scott au cap St. James, et où l'eau atteint une profondeur d'au moins 500 m, à l'exception des eaux situées dans un rayon de 50 milles marins du mont sous-marin Bowie (53°18' de latitude nord et 135°40' de longitude ouest).

Renouvellement de l'eau de ballast – autre navigation

6. (1) Le présent article s'applique au navire qui procède au renouvellement de l'eau de ballast et qui, au cours de son voyage, ne navigue pas dans une zone qui est située à une distance d'au moins 200 milles marins du rivage et où l'eau atteint une profondeur d'au moins 2 000 m.

Ébauche pour discussion seulement

(2) Il est interdit au navire de rejeter dans les eaux de compétence canadienne de l'eau de ballast puisée à l'extérieur de celles-ci, sauf s'il a procédé au renouvellement, avant d'entrer dans les eaux de compétence canadienne, dans une zone qui est située à une distance d'au moins 50 milles marins du rivage et où l'eau atteint une profondeur d'au moins 500 m.

(3) Le navire qui ne peut se conformer au paragraphe (2) parce que cela ne serait pas pratique ou compromettrait sa stabilité ou sa sécurité ou celle des personnes à bord peut procéder au renouvellement dans les zones ci-après des eaux de compétence canadienne :

a) pour un voyage le long de la côte est de l'Amérique du Nord, une zone qui est située au sud par 43°30' de latitude nord et où l'eau atteint une profondeur d'au moins 1 000 m;

b) pour un voyage le long de la côte ouest de l'Amérique du Nord, une zone qui est située à une distance d'au moins 50 milles marins de la côte ouest de l'île de Vancouver et des îles de la Reine-Charlotte, et d'une ligne tirée du cap Scott au cap St. James, et où l'eau atteint une profondeur d'au moins 500 m, à l'exception des eaux situées dans un rayon de 50 milles marins du mont sous-marin Bowie (53°18' de latitude nord et 135°40' de longitude ouest);

c) pour un voyage vers un port, un terminal situé au large ou un mouillage dans la baie d'Hudson, une zone du détroit d'Hudson qui est située à l'est par 70° de latitude ouest et où l'eau atteint une profondeur d'au moins 300 m;

d) pour un voyage vers un port, un terminal situé au large ou un mouillage de l'Extrême-Arctique, une zone du détroit de Lancaster qui est située à l'est par 80° de latitude ouest et où l'eau atteint une profondeur d'au moins 300 m.

Norme de renouvellement de l'eau de ballast

7. (1) Le navire qui procède au renouvellement de l'eau de ballast est tenu d'obtenir :

a) d'une part, un renouvellement volumétrique effectif d'au moins 95 pour cent;

b) d'autre part, une salinité de l'eau de ballast d'au moins 30 parties pour mille, s'il procède au renouvellement dans une zone située à une distance d'au moins 50 milles marins du rivage.

(2) Dans le cas du navire qui procède au renouvellement par flux continu, le pompage de trois fois le volume de chaque citerne à ballast constitue un renouvellement volumétrique effectif de 95 pour cent à moins que le plan de gestion de l'eau de ballast ne démontre que le pompage de moins de trois fois le volume permet d'obtenir un renouvellement volumétrique de 95 pour cent.

Norme de traitement de l'eau de ballast

8. Le navire qui procède au traitement de l'eau de ballast est tenu d'obtenir, après traitement, une eau dont la teneur en organismes viables et en agents microbiens indicateurs est inférieure aux concentrations suivantes :

- a) 10 organismes viables par mètre cube dont la dimension minimale est égale ou supérieure à 50 µ;
- b) 10 organismes viables par millilitre dont la dimension minimale inférieure à 50 µ et égale ou supérieure à 10 µ;
- c) une unité formant colonies de *Vibrio cholerae* toxigène (O1 et O139) par 100 mL ou une unité formant colonies par gramme (masse humide) d'échantillons de zooplancton;
- d) 250 unités formant colonies d'*Escherichia coli* par 100 mL;
- e) 100 unités formant colonies d'entérocoque intestinal par 100 mL.

Élimination des sédiments

9. (1) Il est interdit au navire de rejeter dans les eaux de compétence canadienne des sédiments provenant du nettoyage régulier des espaces utilisés pour transporter de l'eau de ballast puisée à l'extérieur des eaux de compétence canadienne.

(2) Le navire peut éliminer les sédiments à une installation de réception.

Plan de gestion de l'eau de ballast

10. (1) Dans les six mois suivant la date d'entrée en vigueur du présent règlement, le propriétaire du navire veille à ce qu'un plan de gestion de l'eau de ballast soit conservé à bord du navire et qu'il soit mis en oeuvre. Le plan établit une procédure sûre et efficace pour la gestion de l'eau de ballast et comporte au moins ce qui suit :

- a) une description détaillée des processus de gestion de l'eau de ballast que le navire doit utiliser;
- b) une description détaillée des consignes de sécurité que le navire et l'équipage doivent suivre relativement à la gestion de l'eau de ballast;
- c) une description détaillée des mesures que l'équipage doit prendre pour satisfaire aux exigences du présent règlement et mettre en oeuvre le plan de gestion de l'eau de ballast;
- d) une description détaillée de la procédure que l'équipage doit suivre pour éliminer, en mer ou à terre, les sédiments provenant du nettoyage régulier des espaces utilisés pour transporter de l'eau de ballast;

e) une description détaillée de la procédure que doit suivre l'équipage pour coordonner la gestion de l'eau de ballast avec les autorités canadiennes.

(2) Le plan de gestion de l'eau de ballast comporte également les éléments suivants :

a) une description détaillée du système d'eau de ballast, y compris les normes de conception;

b) pour les navires qui renouvellent l'eau de ballast par flux continu, des données démontrant que la structure d'entourage de la citerne est stable dans les cas où la colonne d'eau est équivalente à la pleine distance jusqu'au haut du trop plein;

c) pour les navires qui renouvellent l'eau de ballast par échange séquentiel, une liste des séquences de renouvellement qui tiennent compte de la puissance, de la stabilité, du tirant d'eau avant minimum et de l'immersion du propulseur, de même qu'une liste de solutions aux problèmes liés au ballonnement, au martèlement et à l'inertie du ballast;

d) une description des limites opérationnelles, tel les creux de vague acceptables pour divers caps et vitesses, permettant d'assurer une gestion sûre et efficace de l'eau de ballast;

e) la mention de l'officier du bord chargé de la mise en oeuvre du plan de gestion de l'eau de ballast;

f) le formulaire de rapport sur l'eau de ballast et les exigences relatives à sa transmission, de même que les exigences en matière de rapport applicables au navire en vertu du droit de tout autre ressort.

11. (1) Dans les six mois suivant la date d'entrée en vigueur du présent règlement, le propriétaire d'un navire canadien ou d'un navire qui pourrait être immatriculé sous le régime de la partie I de la *Loi sur la marine marchande du Canada* présente au Bureau quatre exemplaires de son plan de gestion de l'eau de ballast.

(2) Lorsqu'une modification apportée au navire ou à son exploitation a une incidence sur son plan de gestion de l'eau de ballast, quatre exemplaires du plan de gestion de l'eau de ballast modifié sont présentés au Bureau dès que possible.

Circonstances exceptionnelles

12. (1) Le navire tenu de gérer son eau de ballast en conformité avec l'article 4 et qui ne peut se conformer au présent règlement ni à son plan de gestion de l'eau de ballast en raison d'une défaillance de l'équipement ou parce que cela compromettrait la stabilité ou la sécurité du navire ou celle des personnes à bord en avise le ministre des Transports, au moins 96 heures avant d'entrer dans la mer territoriale et le tient informé de l'évolution de la situation de la manière prévue par la TP 13617.

Ébauche pour discussion seulement

(2) Le navire qui renouvelle de l'eau de ballast en conformité avec les paragraphes 5(3), (4) ou (5) ou 6(3) n'est pas tenu d'aviser le ministre des Transports.

(3) Après réception de l'avis, le ministre des Transports détermine, en consultation avec le capitaine du navire, les mesures qui, sans compromettre la sécurité du navire ni celle des personnes à son bord, permettraient de réduire autant que possible la probabilité que des agents pathogènes ou des organismes aquatiques nuisibles soient introduits dans les eaux de compétence canadienne.

(4) Pour déterminer les mesures qu'il convient de mettre en oeuvre, le ministre des Transports tient compte des facteurs suivants :

- a) les renseignements que lui fournit le capitaine du navire sur la nature de l'eau de ballast qu'il transporte, y compris sa provenance et les opérations dont elle a fait l'objet au préalable à bord du navire;
- b) les opérations qui permettraient, compte tenu de l'état de la mer, d'éliminer ou de rendre inoffensifs les agents pathogènes ou les organismes aquatiques nuisibles présents dans l'eau de ballast puisée à l'extérieur des eaux de compétence canadienne ou de réduire au minimum leur introduction dans l'eau de ballast ou leur rejet avec celle-ci dans les eaux de compétence canadienne;
- c) la faisabilité d'exécuter les opérations, compte tenu de leur compatibilité avec la conception et l'exploitation du navire;
- d) les conséquences des opérations sur la sécurité du navire et des personnes à son bord.

(5) Le navire est tenu de mettre en oeuvre les mesures déterminées par le ministre des Transports, lesquelles comportent une ou plusieurs des actions suivantes :

- a) la conservation de la totalité ou d'une partie de l'eau de ballast à bord du navire pendant qu'il se trouve dans les eaux de compétence canadienne;
- b) le renouvellement de la totalité ou d'une partie de l'eau de ballast à l'endroit indiqué, au moyen de la procédure précisée;
- c) le rejet de la totalité ou d'une partie de l'eau de ballast à l'endroit indiqué, au moyen de la procédure précisée;
- d) le traitement de la totalité ou d'une partie de l'eau de ballast à bord du navire en conformité avec une méthode précisée.

(6) Le navire est tenu de fournir au ministre des Transports toute l'assistance raisonnable qu'il peut demander.

Rapports

13. (1) Le capitaine du navire qui se dirige vers un port, un terminal situé au large ou un mouillage au Canada présente au ministre des Transports le Formulaire pour l'eau de ballast rempli de la manière prévue par la TP 13617 dès que possible après l'exécution d'un processus de gestion ou la mise en oeuvre d'une mesure déterminée par le ministre.

(2) Une copie de chaque Formulaire pour l'eau de ballast présenté est conservée à bord pendant une période de 24 mois.

Entrée en vigueur

14. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

Annex II: Guide d'application du Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast du Canada

Préface

Le présent guide décrit l'application du *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast* (le Règlement) pris en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Il vise à protéger les eaux de compétence canadienne contre les organismes aquatiques non indigènes et les agents pathogènes qui risquent de perturber les écosystèmes. Lorsqu'un organisme est introduit dans un écosystème, des changements néfastes et irréversibles peuvent survenir, notamment une altération de la biodiversité. De nombreux organismes aquatiques ont été introduits accidentellement par des rejets d'eau de ballast des navires et plusieurs d'entre eux ont été extrêmement nuisibles tant pour les écosystèmes que pour la santé économique du pays. Le *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast* du Canada vise à réduire le plus possible la probabilité d'introduction d'organismes aquatiques ou d'agents pathogènes nuisibles à la suite du rejet d'eau de ballast d'un navire, tout en assurant la sécurité des navires. Il importe de noter que ce guide est un document d'accompagnement du Règlement et que l'interprétation de ce guide ne doit ajouter en rien aux prescriptions législatives ou réglementaires actuelles et n'altérer en rien ces prescriptions, qui ont préséance en cas de conflits.

Au Canada, c'est en 1989 que des dispositions relatives à l'échange d'eau de ballast ont été introduites pour la première fois; elles étaient à libre conformité et visaient les navires se dirigeant vers les Grands Lacs. D'autres événements marquants sont survenus par la suite, entre autres :

- En 1991, l'Organisation maritime internationale (OMI) a énoncé des directives sur l'échange d'eaux de ballast – révisées en 1997 par la résolution A.868(20), intitulée « Directives relatives au contrôle et à la gestion des eaux de lest des navires en vue de réduire au minimum le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes ».
- En 1993, la Garde côtière américaine a instauré un règlement d'application obligatoire exigeant que les navires se dirigeant vers les Grands Lacs échangent l'eau de ballast. Ce règlement a été modifié en 2004 afin que les navires produisent des comptes rendus obligatoires dans toutes les eaux des États-Unis. Une autre modification apportée à ce règlement en 2005 donne un caractère obligatoire à la gestion d'eau de ballast dans toutes les eaux américaines.
- En 2000, l'application des directives canadiennes a été étendue à toutes les eaux de compétence canadienne et recevaient le nouveau titre « *Lignes directrice visant le contrôle des rejets des eaux de lest des navires dans les eaux de compétence canadienne* » - TP 13617.
- En 2002, la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent a modifié les Pratiques et procédures communes en accord avec la St. Lawrence Seaway Development Corporation, pour que la conformité aux meilleures

pratiques de gestion soit une condition préalable à la navigation dans le réseau de la Voie maritime.

- En 2004, l'OMI a produit la version finale de sa nouvelle Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, qui introduit une norme de rendement applicable au traitement de l'eau de ballast et promeut l'élimination graduelle des échanges d'eau de ballast. Toutefois, cette convention n'est pas encore en vigueur.

Le nouveau *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast* est harmoniser le plus possible avec les dispositions actuelles des États-Unis et de la communauté internationale, incluant la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires.

1.0 Définitions

1.1 Les définitions suivantes sont retenues aux fins du présent guide :

« zone économique exclusive » La zone maritime qui est au-delà et adjacente à la mer territoriale du Canada et dont la limite intérieure est la limite extérieure de la mer territoriale du Canada et dont la limite extérieure est soit la ligne dont chaque point est à 200 milles marins du point le plus proche de la ligne de base de la mer territoriale du Canada, soit une limite conforme à ce qui est prévu par la *Loi sur les océans*.

« OMI » L'Organisation maritime internationale.

2.0 Plan de gestion de l'eau de ballast

2.1 Étant donné l'importance de la planification en vue d'exécuter n'importe quelle procédure de gestion de l'eau de ballast avec sûreté et efficacité, les articles 10 et 11 du Règlement exigent qu'un plan de gestion de l'eau de ballast soit préparé et gardé à bord.

2.2 Un navire canadien immatriculé sous le régime de la *Loi sur la marine marchande du Canada* doit remettre quatre exemplaires de ce plan de gestion de l'eau de ballast au Bureau d'inspection des navires à vapeur.

2.3 Les plans gardés à bord des navires canadiens et des navires non canadiens devraient être examinés par l'Administration nationale, mais leur approbation n'est pas obligatoire.

2.4 Le plan de gestion de l'eau de ballast doit comprendre l'information décrite à l'article 10 du Règlement. Les documents suivants peuvent aider à la préparation du plan de gestion de l'eau de ballast :

- .1 la résolution A.868(20) de l'OMI, intitulée « Directives relatives au contrôle et à la gestion des eaux de lest des navires en vue de réduire au minimum le transfert

Ébauche pour discussion seulement

d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes », en particulier l'article 7.1;

.2 le modèle de plan de gestion de l'eau de ballast élaboré par la Chambre internationale de la marine marchande (ICS) et par l'Association internationale des armateurs indépendants de pétroliers (INTERTANKO);

.3 la règle B-1 du règlement de l'OMI sur le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (pas encore en vigueur);

.4 les Directives relatives à la gestion des eaux de ballast et à l'élaboration de plans de gestion des eaux de ballast (en cours d'élaboration à l'OMI);

.5 le projet de modifications à la règle 22 – Visibilité à la passerelle de navigation, au chapitre V de la Convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) – au sujet de la non-conformité transitoire à l'égard de la Convention SOLAS lors de l'échange d'eau de ballast (à l'étude à l'OMI).

3.0 Échange d'eau de ballast

3.1 Exception faite des navires expressément exemptés des dispositions en la matière du Règlement, tout navire est censé échanger ou traiter l'eau de ballast avant de la rejeter dans des eaux de compétence canadienne.

3.2 Le Règlement décrit les procédures qui doivent être suivies par les navires effectuant des voyages transocéaniques et des voyages non transocéaniques, notamment lorsque, dans certaines circonstances, il faut convenir que des raisons de sécurité, une panne d'équipement ou un manque de faisabilité font qu'il n'est pas toujours possible de mettre en oeuvre l'option préférée lors de la gestion des eaux de ballast. D'autres options acceptables à utiliser dans ces cas ont été déterminées; elles doivent être choisies en fonction de la nature des voyages.

3.3 Dans les cas de non-conformité aux exigences relatives à l'option préférée ou aux autres options, le capitaine doit être en mesure de prouver clairement que la conformité n'était pas possible.

3.4 Dans les circonstances exceptionnelles empêchant un navire de se conformer aux dispositions en la matière du Règlement, le navire devra être conforme à une ou plus qu'une des dispositions de l'alinéa 12(5)a) du Règlement. Le navire doit au moins rejeter uniquement le volume d'eau de ballast qu'il est nécessaire de rejeter aux fins de ses opérations de cargaisons. Le capitaine désirerait peut-être proposer des mesures convenables à Transports Canada.

Ébauche pour discussion seulement

3.5 Lorsqu'une inspection effectuée à bord dans le but de vérifier la conformité révèle que le navire n'est pas conforme au Règlement (par exemple, la salinité de l'eau de ballast est inférieure à la limite de 30 parties par millier prescrite par le paragraphe 7(1*b*)) ou que les raisons invoquées à l'appui de la non-conformité ne sont pas valides, Transports Canada doit traiter le navire au même titre qu'un cas de circonstances exceptionnelles et exiger qu'il se conforme à une ou plus des dispositions de l'alinéa 12(5*a*) du Règlement.

3.6 En plus des dispositions d'application obligatoire du Règlement, il est recommandé qu'un navire navigant à destination et en provenance des ports de la baie de Fundy échange l'eau de ballast dans le golfe du Maine dans des eaux de plus que 100 mètres de profondeur, comme l'indique la figure 1. Il est recommandé également qu'un navire traversant le golfe du Maine et passant par une route côtière le long de la plate-forme Scotian (plateau néo-écossais) échange l'eau de ballast dans le golfe du Maine dans des eaux de plus que 100 mètres de profondeur.

3.7 Sur la figure 1 est indiquée également une autre zone d'échange à l'intention des navires effectuant des voyages transocéaniques vers des ports de la côte est – précisions à l'alinéa 5(4*a*) du Règlement – et des navires effectuant des voyages non transocéaniques le long de la côte est de l'Amérique du Nord – précisions à l'alinéa 6(3*a*) du Règlement.

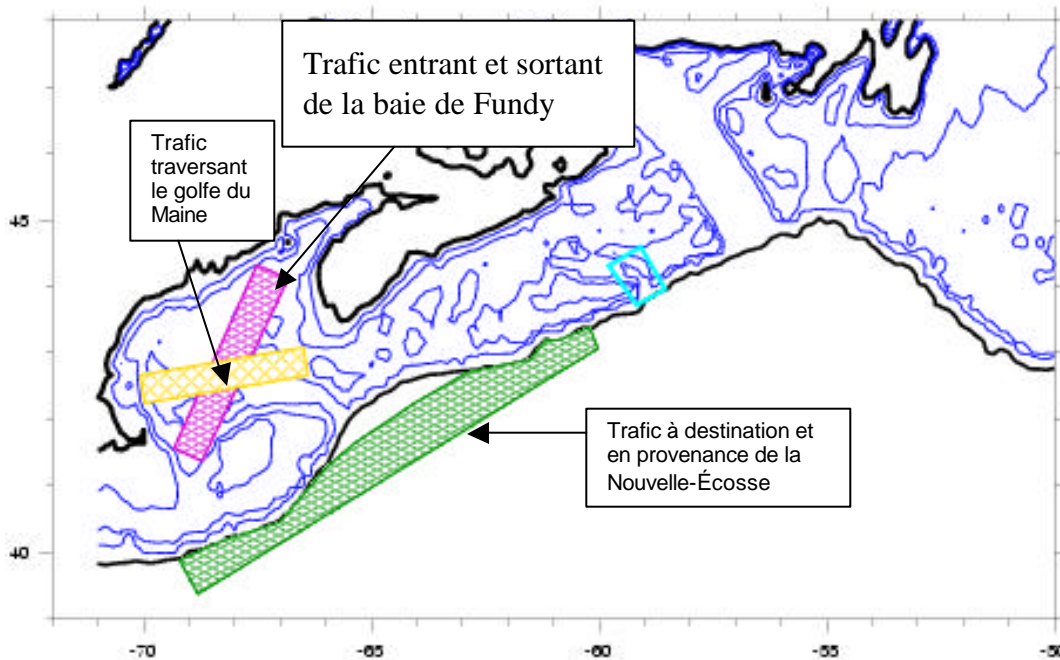


Figure 1. Zones dans lesquelles l'échange d'eau de ballast est recommandé sur la plate-forme Scotian et dans le golfe du Maine.

Les navires entrant et sortant de la baie de Fundy devraient échanger l'eau de ballast dans la zone de couleur magenta dans le golfe du Maine, dans des eaux de plus que 100 mètres de profondeur. Les navires traversant le golfe du Maine et parcourant une route côtière sur la plate-forme Scotian devraient échanger l'eau de ballast dans la zone jaune dans le golfe du Maine, dans des eaux de

Ébauche pour discussion seulement

plus que 100 mètres de profondeur. Les navires à destination et en provenance de la Nouvelle-Écosse qui circulent sur la plate-forme Scotian ou suivent son bord extérieur abrupte devraient échanger l'eau de ballast dans la zone verte. Les navires devraient échanger l'eau de ballast dans des eaux de plus que 1 000 mètres de profondeur, à l'ouest de l'île de Sable et du Goulet et loin de l'entrée du chenal du Nord-Est.

4.0 Traitement de l'eau de ballast

4.1 Dans le cas d'un navire qui utilise une méthode de traitement autre que l'échange d'eau de ballast, la méthode sera jugée acceptable si, après le traitement, l'eau de ballast satisfait à la norme prescrite par l'article 8 du Règlement. Cette norme est la même que la norme de rendement de l'eau de ballast de la règle D-2 du règlement de l'OMI sur le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires. Il importe de noter que le but de l'article 8 du Règlement est de souligner que l'utilisation, par les navires venant au Canada, des systèmes de traitement approuvés par l'OMI est acceptée, mais aucun navire n'est tenu de se munir d'un de ces systèmes pour l'instant.

4.2 L'utilisation d'un système de traitement non conforme à la norme prescrite par l'article 8 du Règlement peut être jugée acceptable elle aussi à condition que l'utilisation de ce système soit au moins équivalente à l'échange d'eau de ballast. Toutefois, ces systèmes devraient être évalués et acceptés individuellement par Transports Canada.

5.0 Rapports exigés

5.1 Lorsqu'un navire ne peut pas changer l'eau de ballast en conformité avec l'article 4 du Règlement, il doit, en vertu du paragraphe 12(1) du Règlement, en aviser le ministre des Transports au moins 96 heures avant d'entrer au Canada. L'avis doit être adressé au centre approprié indiqué en 5.3 dans le présent guide et contenir l'information suivante :

- .1 la raison pour laquelle il n'a pas pu effectuer l'échange, et
- .2 les mesures équivalentes que le navire a l'intention de prendre avant d'entrer dans des eaux de compétence canadienne pour limiter le plus possible l'introduction d'espèces aquatiques envahissantes susceptibles d'être présentes dans les citernes d'eau de ballast.

5.2 Comme l'exige le paragraphe 13(1) du Règlement, le capitaine d'un navire se dirigeant vers un port canadien doit envoyer, par courriel ou par tout autre moyen approuvé mentionné en 5.3, le formulaire de rapport sur l'eau de ballast (annexe I du présent guide) dûment rempli.

5.3 Le capitaine du navire doit fournir le formulaire de rapport sur l'eau de ballast dûment rempli comme suite :

Ébauche pour discussion seulement

.1 dans le cas des navires qui se dirigent vers un port de la côte est, du Québec ou de l'Ontario (Grands Lacs) :

par courriel : atlanticballastwater@tc.gc.ca

ou

aux Services de communications et de trafic maritimes (ECAREG)

N° de télécopieur : (902) 426-4483

N° de téléphone : (902) 426-4956

Télex : 019 22510

.2 dans le cas des navires qui se dirigent vers un port de l'est du Canada situé au nord du 60 degré de latitude Nord :

par courriel : atlanticballastwater@tc.gc.ca

ou

aux Services de communications et de trafic maritimes (NORDREG)

N° de télécopieur : (867) 979-4236

N° de téléphone : (867) 979-5724

.3 dans le cas des navires qui se dirigent vers un port de la côte ouest :

par courriel : rmic-pacific@pac.dfo-mpo.gc.ca

ou

aux Centre des Services de communications et de trafic maritimes¹
Centre régional d'information maritime²

N° de télécopieur : (604) 666-8453

N° de téléphone : (604) 666-6011

5.4 Un navire assujéti au Règlement et qui n'a pas soumis le formulaire dûment rempli conformément au paragraphe 13 du Règlement devra répondre aux questions que le Centre des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) lui adressera pour savoir :

¹ Canadian Coast Guard Marine Communications and Traffic Center

² Regional Marine Information Center

Ébauche pour discussion seulement

(i) si un formulaire de rapport sur l'eau de ballast signé par le capitaine a été envoyé soit par télécopieur à l'organisme compétent (Sécurité maritime de Transports Canada, administrations portuaires ou Garde côtière américaine), soit par voie électronique ou tout autre moyen acceptable;

(ii) s'il transporte de l'eau de ballast;

(iii) dans l'affirmative à (ii) :

(iv) s'il est doté d'un plan de gestion de l'eau de ballast convenant à ce navire;

(v) si le plan de gestion de l'eau de ballast a été examiné par une société de classification ou par l'administration du pavillon;

(vi) si des procédures de gestion de l'eau de ballast ont été exécutées avant l'entrée du navire dans la zone économique exclusive du Canada;

(vii) dans la négative à (vi) –

La raison pour laquelle la procédure n'a pas été exécutée.

Les procédures proposées dans le but de protéger les eaux du Canada avant le rejet de l'eau de ballast.

5.5 En vertu du paragraphe 562.19 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, toute personne qui refuse de fournir les renseignements exigés ou qui fournit sciemment de faux renseignements à un agent des Services de communication et de trafic maritimes commet une infraction lorsqu'il s'agit de renseignements exigés pour assurer la protection de l'environnement.

6.0 Recherches

6.1 En plus des inspections visant à vérifier la conformité aux dispositions du Règlement, il se peut que des agents montent à bord du navire et y prélèvent des échantillons d'eau de ballast à des fins d'analyse scientifique dans le but d'effectuer des recherches plus poussées sur l'efficacité de la gestion de l'eau de ballast.

7.0 Gestion des sédiments – navire sans eau de ballast à déclarer

7.1 Le paragraphe 4(3) du Règlement précise qu'il *n'est pas nécessaire de gérer* l'eau de ballast puisée dans les eaux américaines du bassin des Grands Lacs ou dans les eaux

Ébauche pour discussion seulement

françaises des îles de St-Pierre et Miquelon *si elle n'est pas mélangée à de l'eau de ballast puisée à l'extérieur des eaux de compétence canadienne*. Vu que les navires provenant d'eaux non canadiennes et n'ayant pas d'eau de ballast à bord à déclarer ont de l'eau de ballast et des sédiments résiduels à bord, un navire qui se dirige vers une zone d'eau douce du fleuve Saint-Laurent ou des Grands Lacs et qui affirme n'avoir pas d'eau de ballast à déclarer doit s'assurer :

.1 d'être conforme à l'exigence d'application obligatoire des administrations de la voie maritime du Saint-Laurent énoncée au paragraphe 30(2) des Pratiques et procédures de la Voie maritime (<http://www.greatlakes-seaway.com/fr/navigation/handbook.html>) : pour obtenir l'autorisation de transiter dans la Voie maritime... tout navire entrant dans la Voie maritime après avoir navigué au-delà de la zone économique exclusive doit accepter d'observer...le « Code des pratiques exemplaires pour la gestion du lest d'eau » de la Fédération maritime du Canada (voir l'Avis de la Voie maritime n° 6 – 2002 à l'adresse <http://www.greatlakes-seaway.com/fr/navigation/notice20020322e.html>);

.2 que toute eau résiduelle dans toutes les citernes à ballast qui pourrait être mélangée avec de l'eau douce puisée dans le fleuve Saint-Laurent ou les Grands Lacs et rejetée subséquemment dans l'eau douce du fleuve Saint-Laurent ou des Grands Lacs est exposée à des conditions de salinité équivalentes à un échange d'eau de ballast avant l'entrée de ce navire dans des zones d'eau douce de ces écosystèmes.

7.2 Un navire incapable de se conformer à la partie 7.1.1 ou 7.1.2 ci-dessus doit en aviser le ministre des Transports, qui pourra, en consultation avec le capitaine, demander que toute eau de ballast prise à bord et mélangée subséquemment avec de l'eau douce puisée dans le fleuve Saint-Laurent ou les Grand Lacs soit conservée à bord, traitée à bord ou déchargée à une installation de réception.

7.3 Un navire qui navigue dans les Grands Lacs et sur le fleuve Saint-Laurent doit observer le « Guide des pratiques de gestion volontaires visant à réduire le transfert des envahisseurs aquatiques dans les Grands Lacs par l'industrie maritime intérieure des États-Unis et du Canada » de la Lake Carriers' Association et de l'Association des armateurs canadiens quand il navigue n'importe où dans les Grands Lacs et dans la Voie maritime (voir l'Avis de la Voie maritime n° 6 – 2002 à l'adresse <http://www.greatlakes-seaway.com/fr/navigation/notice20020322e.html>).

8.0 Formulaire de rapport sur l'eau de ballast

FORMULAIRE DE RAPPORT SUR L'EAU DE BALLAST

1. RENSEIGNEMENTS SUR LE NAVIRE				2. EAU DE BALLAST	
Nom du navire:	Type:	Numéro OMI:		Unités: m ³ , tonne métrique, anglaise, américaine	
Propriétaire:	TJS:	Indicatif d'appel:		Quantité totale d'eau de ballast à bord:	
Pavillon:	Date d'arrivée:	Agent:			
Derniers port et pays:			Port d'arrivée:		Capacité totale des citernes:
Prochains port et pays:					

3. CITERNES DE BALLAST PLAN DE CONTRÔLE DES EAUX DE BALLAST À BORD? OUI NON A-T-IL ÉTÉ APPLIQUÉ? OUI NON

N. TOTAL DE CITERNES À BORD

N. DE CITERNES LESTÉES

SI AUCUNE N'EST LESTÉE, ALLER À 5

N. DE CITERNES OÙ IL Y A EU ÉCHANGE D'EAU DE BALLAST:

N. DE CITERNES OÙ IL N'Y A PAS EU ÉCHANGE D'EAU DE BALLAST:

4. RENSEIGNEMENTS SUR LE LEST D'EAU : INDICER LE NOMBRE TOTAL DE CITERNES QUI SERONT DÉLESTÉES À L'ARRIVÉE À L'ÉTAT DU PORT, S'IL N'Y EN A AUCUNE, PASSER À LA QUESTION 5.

Citernes/soutes (Énumérer les provenances Multiples/soutes groupement)	PROVENANCE DE L'EAU DE BALLAST				ÉCHANGE D'EAU DE BALLAST Encercler le choix applicable : Vidange/remplissage ou circulation					REJET D'EAU DE BALLAST			
	DATE JJ/MM/AA	PORT ou LAT. LONG.	VOLUME (unités)	TEMP (unités)	DATE JJ/MM/AA	DESTINATION LAT. LONG.	VOLUME (unités)	% Échange	SER Probauteur (re)	DATE JJ/MM/AA	PORT ou LAT. LONG.	VOLUME (unités)	SALINITÉ (unités)

CODES DES CITERNES DE LEST : CAV = COQUERON AVANT, CAR = COQUERON ARRIÈRE, DF = DOUBLEFOND, BL = BALLAST LATÉRALE, SM = SOUTE À MARCHANDISES, A = AUTRE

SI AUCUN ÉCHANGE N'A LIEU, QUELLES AUTRES MESURES ONT ÉTÉ PRISES?:

SI AUCUNE AUTRE MESURE N'A ÉTÉ PRISE, POURQUOI?:

5. EST-CE QUE L'EAU SERA AJOUTÉE AUX CITERNES CONTENANT SEULEMENT DE L'EAU DE BALLAST ET DES SÉDIMENTS RÉSIDUELS QUI SERONT DÉCHARGÉS ULTÉRIEUREMENT PAR LE NAVIRE PENDANT QU'IL SE TROUVE DANS LES EAUX DE COMPÉTENCE CANADIENNE? OUI NON

6. SI VOUS AVEZ RÉPONDU OUI À LA QUESTION 5, L'EAU DE BALLAST ET LES SÉDIMENTS RÉSIDUELS ONT-ILS ÉTÉ EXPOSÉS À DES CONDITIONS DE SALINITÉ ÉQUIVALANT À L'ÉCHANGE DE L'EAU DE BALLAST? OUI NON

NOM ET TITRE DE L'AGENT RESPONSABLE (EN CARACTÈRES D'IMPRIMERIE) ET SIGNATURE

ANNEXE I