

N° 318

# SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2007-2008

---

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 7 mai 2008

## RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées (1) sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, autorisant l'adhésion à la convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires,*

Par M. André BOYER,

Sénateur

---

(1) Cette commission est composée de : M. Josselin de Rohan, *président* ; MM. Jean François-Poncet, Robert del Picchia, Jacques Blanc, Mme Monique Cerisier-ben Guiga, MM. Jean-Pierre Placade, Philippe Nogrix, André Boyer, Robert Hue, *vice-présidents* ; MM. Jacques Peyrat, Jean-Guy Branger, Jean-Louis Carrère, André Rouvière, André Trillard, *secrétaires* ; MM. Bernard Barraux, Jean-Michel Baylet, Mme Maryse Bergé-Lavigne, MM. Pierre Biarnès, Didier Borotra, Didier Boulaud, Robert Bret, Mme Paulette Brisepierre, M. Christian Cambon, Mme Michelle Demessine, M. André Dulait, Mme Josette Durrieu, MM. Jean Faure, Jean-Pierre Fourcade, Mmes Joëlle Garriaud-Maylam, Gisèle Gautier, Nathalie Goulet, MM. Jean-Noël Guérini, Michel Guerry, Hubert Haenel, Joseph Kergeris, Robert Laufoaulu, Louis Le Pensec, Simon Loueckhote, Philippe Madrelle, Pierre Mauroy, Louis Mermaz, Mme Lucette Michaux-Chevry, MM. Charles Pasqua, Daniel Percheron, Xavier Pintat, Yves Pozzo di Borgo, Jean Puech, Jean-Pierre Raffarin, Yves Rispat, Roger Romani, Gérard Roujas, Mme Catherine Tasca, M. André Vantomme, Mme Dominique Voynet.

Voir le(s) numéro(s) :

Assemblée nationale (13<sup>ème</sup> législ.) : 611, 786 et T.A. 126

Sénat : 277 (2007-2008)



## SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>5</b>
<b>I. LA POLLUTION PAR LES EAUX DU BALLAST : UNE NOUVELLE MENACE POUR LES OCÉANS.....</b>	<b>6</b>
<b>II. LA PRÉSENTE CONVENTION ENCADRE FORTEMENT LES REJETS NOCIFS DUS AUX EAUX DE BALLAST, MAIS SON EXTENSION À L'ENSEMBLE DES FLOTTES MARCHANDES RISQUE DE PRENDRE DU TEMPS. ....</b>	<b>7</b>
<b>EXAMEN EN COMMISSION.....</b>	<b>10</b>
<b>PROJET DE LOI .....</b>	<b>11</b>
<b>ANNEXE I - ETUDE D'IMPACT .....</b>	<b>12</b>
<b>ANNEXE II - LISTE DES ETATS PAR POURCENTAGE DU TONNAGE MARCHAND MARITIME .....</b>	<b>15</b>
<b>ANNEXE - III - LA POLLUTION DUE AUX DEBALLASTAGES.....</b>	<b>19</b>



## INTRODUCTION

Mesdames, Messieurs,

A partir des années 1970, une prise de conscience internationale a émergé sur l'impact négatif, sur l'homme et son environnement, des pollutions de diverses origines. Le monde marin a bénéficié de ces réflexions et, sous l'impulsion de l'Organisation Maritime Internationale, organisme relevant de l'ONU, plusieurs instruments juridiques ont été successivement élaborés pour réduire les pollutions marines.

**L'instrument fondateur de l'OMI a été la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), entré en vigueur en 1973.**

Depuis cette date, cette convention a été renforcée et accompagnée de plusieurs autres textes portant sur des pollutions spécifiques.

**C'est dans cette perspective qu'a été établie, le 13 février 2004 à Londres, la présente Convention sur le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments de navires.**

## I. LA POLLUTION PAR LES EAUX DU BALLAST : UNE NOUVELLE MENACE POUR LES OCÉANS

Alors que l'attention publique a été marquée par des événements spectaculaires, comme les naufrages des pétroliers Erika, et Prestige, dans la bande côtière océanique de la France, puis de l'Espagne, la pollution « silencieuse » provoquée par l'activité quotidienne des navires marchands n'est pas moins néfaste.

C'est pourquoi les autorités internationales et européennes ont pris des mesures spécifiques contre ces sources de pollution. Ainsi, la lutte contre les pollutions de l'environnement due aux activités maritimes a fait l'objet de conventions spécifiques, mais issues de conventions « généralistes » de protection de l'environnement. Les pollutions dues aux navires ont également fait l'objet de mesures prises l'Organisation Maritime Internationale (OMI), complétées par l'Union européenne.

Il faut rappeler, cependant, que le transport maritime est un mode de transport peu polluant. Un navire émet environ dix fois moins de CO<sup>2</sup> qu'un camion.

En 1992, s'est tenu le sommet mondial de Rio sur l'environnement et le développement. L'OMI s'est appuyée sur ce cadre pour l'élaboration de l'annexe VI à la Convention Marpol 73/78, qui permet d'agir sur les émissions atmosphériques dues au transport maritime.

De même, les peintures antisalissure, revêtements de finition destinés à empêcher la fixation d'animaux ou de végétaux sur les carènes des navires qui **contenaient initialement de la chaux, de l'arsenic puis de l'oxyde de cuivre**, ont fait l'objet, en 2001, d'une convention internationale sous l'égide de l'OMI.

Enfin, la présente convention cible les résidus potentiellement dangereux des eaux de ballast.

## **II. LA PRÉSENTE CONVENTION ENCADRE FORTEMENT LES REJETS NOCIFS DUS AUX EAUX DE BALLAST, MAIS SON EXTENSION À L'ENSEMBLE DES FLOTTES MARCHANDES RISQUE DE PRENDRE DU TEMPS.**

La présente convention a été adoptée à Londres, le 13 février 2004, à la suite des études menées par l'Organisation Maritime Internationale (OMI). Ce texte vise à instaurer un contrôle sur **les eaux de ballast utilisées pour équilibrer les navires, et garantir leur stabilité**. Il se situe dans le cadre de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer, et se réfère au principe de précaution.

**Ces eaux de ballast présentent, en effet, des risques pour l'environnement dans lequel elles sont relâchées**, car des espèces marines envahissantes, nuisibles ou pathogènes peuvent y être contenues, ou attachées aux coques de navires<sup>1</sup>. Cet apport en espèces végétales et animales étrangères à l'environnement local est potentiellement risqué. En effet, ces éléments n'y trouvent ni consommateurs ni prédateurs, et peuvent donc se développer sans contrainte, avec les risques sanitaires, environnementaux, économiques ou sanitaires graves qui s'attachent à cette prolifération.

Au cours des années 1990, des dispositions non contraignantes ont été établies dans le cadre de l'OMI, notamment, la Résolution portant « Directives relatives au contrôle et à la gestion des eaux de ballast des navires en vue de réduire au minimum le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes », adoptée le 27 novembre 1997.

**L'adoption d'un cadre international commun et contraignant est devenue, au fil du temps, une nécessité**. En effet, les Etats les plus touchés par l'impact nocif des eaux de ballast ont développé une réglementation nationale, opposable dans leurs eaux aux navires battant pavillon d'un Etat tiers : c'est le cas de l'Australie, du Canada, du Chili, d'Israël, de la Nouvelle-Zélande, des Etats-Unis d'Amérique, et plus récemment du Brésil. Des ports comme Buenos Aires en Argentine, Scapa Flow en Ecosse ou Vancouver au Canada ont également développé ce type de réglementation.

De leur côté, les **Etats-Unis d'Amérique** ont adopté le « Non-indigenous aquatic nuisance prevention and control Act (NANPCA) » en 1990, amendé par le « National Invasive Species Act (NISA) » en 1996. Cette loi est applicable à tous les navires ayant des ballasts et provenant d'une zone extérieure à la zone économique exclusive (ZEE) des Etats-Unis. Cette législation ne contient toutefois pas de dispositions relatives au traitement des sédiments.

L'**Australie** a introduit, le 1er juillet 2001, des dispositions obligatoires relatives à la gestion des eaux de ballast dans le but d'éviter l'introduction d'agents pathogènes dans ses eaux territoriales. C'est

---

<sup>1</sup> On trouvera en annexe III des exemples de ces espèces.

l'Australian Quarantine and Inspection Service (AQIS) qui est chargé du contrôle du respect de cette réglementation. Ces normes sont compatibles avec les directives développées par l'OMI.

En Amérique du Sud, deux grands Etats côtiers ont également pris des mesures identiques. Depuis le 10 août 1995, certaines règles régissent la gestion des eaux de ballast dans les eaux territoriales du **Chili** (échange en haute de mer, tenue du registre de bord obligatoires, et liste des traitements chimiques acceptés). Le **Brésil** a adopté, le 15 octobre 2005, un règlement reprenant une des règles de la Convention OMI de Londres.

**Les Etats parties à cette Convention s'engagent à lutter contre les effets nuisibles des eaux de ballast et sédiments de navire par un contrôle et des mesures de gestion de ces éléments.** Leurs navires doivent donc disposer d'un registre de ces eaux, sur le modèle établi par l'appendice II de la Convention, et les renouveler dans des conditions précises : à 200 mille marins de la terre la plus proche, et par au moins 200 m de fond. Le calendrier d'application de la Convention distingue les navires construits avant ou après 2009, et après 2012, les normes à suivre étant plus strictes à mesure que les années passent.

A la nécessité de préserver l'environnement marin, s'ajoute un enjeu de sécurité alimentaire et de santé publique, car l'intoxication humaine peut être produite par des organismes toxiques, transmis notamment par les produits conchylicoles consommés. **Les algues toxiques peuvent être à l'origine d'infections alimentaires collectives. Ainsi, Vibrio cholerae est le vecteur du choléra, dont une épidémie au Pérou a pu être imputée à des rejets d'eaux de ballast provenant d'Asie du Sud-Est.**

Quelques exemples de ces espèces toxiques peuvent être cités :

– la **moule zébrée** (*Dreissena polymorpha*) a coûté aux États-Unis d'Amérique entre 750 millions et 1 milliard de dollars, consacrés à la lutte contre cette espèce entre 1989 et 2000 ;

– le **goémon asiatique** (*Undaria pinnatifida*) envahit rapidement de nouvelles zones, déplaçant les espèces natives des fonds marins en Australie du Sud ;

– la **méduse nord-américaine** se nourrissant par filtration (*Mnemiopsis leidyi*) a atteint parfois des densités égales à 1 kg de biomasse par m<sup>2</sup>. Elle a appauvri les stocks de plancton natif, contribuant aux difficultés des pêcheries commerciales d'anchois et de sprats en mer Noire ;

– dans nombre de pays, les **algues microscopiques** introduites ont été absorbées par des crustacés et mollusques se nourrissant par filtration, tels que les huîtres. Lorsqu'ils sont consommés par les humains, ces crustacés et mollusques contaminés peuvent provoquer des troubles divers, voire une paralysie parfois mortelle.



Des phytoplanctons toxiques inconnus sont ainsi apparus en France : l'*Alexandrium catenella*, en provenance d'Asie du Sud-Est, est apparu dans l'étang de Thau en 1997, à proximité du port de commerce, et s'y est installé.

De plus, ces risques vont croissants, car le volume du trafic maritime augmente globalement.

**La convention instaure donc des contraintes pour la marine marchande et les ports visités par des navires en provenance du monde entier, ces contraintes reposant sur une base internationale, qui garantit leur homogénéité et leur prédictibilité.**

**L'adoption de cette convention est donc essentielle pour la santé publique, la protection de l'environnement marin, et l'économie côtière.**

**Cependant, sa mise en application tarde à se concrétiser.** Ce texte n'entrera, en effet, en vigueur qu'après ratification par 30 Etats, représentant globalement 35 % du tonnage marchand mondial, estimé à près de 7 milliards de tonnes par an. Or, au 31 janvier 2008, seuls douze Etats (Espagne, Kitts-et-Nevis, Maldives, Nigeria, Syrie, Barbade, Egypte, Kiribadi, Norvège, Sierra Leone, République arabe syrienne et Tuvalu).

On peut s'interroger sur la position que prendront les Etats qui ont déjà mis en œuvre des réglementations nationales pour défendre la pureté de leurs eaux territoriales. Ainsi, l'Argentine, l'Australie, le Brésil, le Canada, le Chili, les Etats-Unis d'Amérique et Israël ont déjà leurs propres réglementations protectrices, qui ne concordent pas toujours avec les dispositions de la présente Convention. **Beaucoup plus préoccupant, les principales flottes marchandes du globe sont rattachées à des Etats qui cherchent à minimiser le plus possible les coûts induits par les transports maritimes.**

C'est dans ce cadre que s'inscrit la démarche de la France, troisième pays européen, après l'Espagne et la Norvège, à présenter cette convention au Parlement pour ratification.

Notre pays ne représente, certes, que 0,46 % du trafic mondial, avec 306 millions de tonnes transportées en 2007, nous situant au 30<sup>e</sup> rang. Mais cela ne doit pas empêcher la France de montrer l'exemple à suivre dans ce domaine.

---

<sup>1</sup> Voir annexe II

## **EXAMEN EN COMMISSION**

La commission a examiné le présent projet de loi lors de sa réunion du 7 mai 2008.

Suivant l'avis du rapporteur, la commission a adopté le projet de loi et proposé que ce texte fasse l'objet d'une procédure d'examen simplifiée en séance publique.

## **PROJET DE LOI**

(Texte proposé par le Gouvernement)

### **Article unique<sup>1</sup>**

Est autorisée l'adhésion à la convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (ensemble une annexe et deux appendices), signée à Londres le 13 février 2004, et dont le texte est annexé à la présente loi (\*).

(\* *Nota* : voir le document annexé au projet de loi n° 611 (AN – 13<sup>e</sup> législature)

---

<sup>1</sup> Voir le texte annexé au document Sénat n° 277 (2007-2008)

## **ANNEXE I - ETUDE D'IMPACT<sup>1</sup>**

### **Evaluation juridique**

Les eaux de ballast sont très largement utilisées pour équilibrer les navires et garantir leur stabilité. Elles présentent néanmoins des risques pour l'environnement dans lequel elles sont introduites. Des espèces marines envahissantes, nuisibles ou pathogènes peuvent être contenues dans ces eaux de ballast ou attachées aux coques de navires. Cet apport en espèces végétales et animales totalement étrangères à l'environnement local est potentiellement dommageable. En effet, elles sont en marge des écosystèmes locaux et sans consommateur ni prédateur. Les espèces envahissantes, nuisibles ou pathogènes peuvent avoir des conséquences sanitaires, environnementales, économiques ou sanitaires particulièrement graves.

Au cours des années 1990, des dispositions non contraignantes ont d'abord été adoptées dans le cadre de l'OMI. Il s'agit notamment de la Résolution A.868(20) portant « Directives relatives au contrôle et à la gestion des eaux de ballast des navires en vue de réduire au minimum le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes », adoptée le 27 novembre 1997.

La Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires a été adoptée le 13 février 2004 dans le respect de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer et en se référant au principe de précaution.

L'entrée en vigueur de la présente Convention devrait avoir un impact administratif et juridique important, en particulier en France. L'impact administratif et juridique peut être évalué comme suit.

#### 1. Etat des lieux au plan international

L'adoption d'un cadre international commun est aujourd'hui une nécessité. En effet, les Etats les plus concernés par la problématique des eaux de ballast ont d'ores et déjà développé unilatéralement une réglementation nationale, opposable dans leurs eaux aux navires battant pavillon d'un Etat tiers : l'Australie, le Canada, le Chili, Israël, la Nouvelle-Zélande, les Etats-Unis d'Amérique, et plus récemment le Brésil. De plus, des ports comme Buenos Aires en Argentine, Scapa Flow en Ecosse ou Vancouver au Canada ont développé ce type de réglementation.

---

<sup>1</sup> Texte transmis par le Gouvernement pour l'information des parlementaires.

Ainsi, les Etats-Unis d'Amérique ont adopté le « Nonindigenous aquatic nuisance prevention and control Act of 1990 (NANPCA) », amendé par le « National Invasive Species Act (NISA) » en 1996. Cette loi est applicable à tous les navires ayant des ballasts et provenant d'une zone extérieure à la ZEE des Etats-Unis. Cette législation ne contient toutefois pas de dispositions relatives au traitement des sédiments.

L'Australie a introduit le 1<sup>er</sup> juillet 2001 des dispositions obligatoires relatives à la gestion des eaux de ballast dans le but d'éviter l'introduction d'agents pathogènes dans les eaux territoriales du pays. C'est l'« Australian Quarantine and Inspection Service (AQIS) » qui est chargé du contrôle du respect de cette réglementation. Ces normes sont compatibles avec les directives développées par l'OMI.

En Amérique du Sud, deux cas méritent d'être signalés. Depuis le 10 août 1995, certaines règles régissent la gestion des eaux de ballast dans les eaux territoriales du Chili (échange en haute de mer et tenue du registre de bord obligatoires, et traitements chimiques acceptés). Plus récemment, le Brésil a adopté le 15 octobre 2005 un règlement reprenant exactement la règle D1 de la Convention OMI du 13 février 2004.

## 2. Impact législatif et administratif en France

### a. Un cas particulier

Un arrêté du 13 juillet 2006 (arrêté n°3/AEM) relatif aux conditions de déballastage dans les eaux territoriales de Nouvelle-Calédonie anticipe sur la ratification de la Convention eaux de ballast. Cette réglementation s'appuie sur les termes de la convention OMI pour le mode opératoire de renouvellement des eaux de ballast, et met en place un régime déclaratif préalable.

### b. Les procédures de contrôle et d'inspection

La Convention s'inscrit dans le cadre du droit français relatif à la sécurité des navires. Les procédures de contrôle relèvent essentiellement de l'inspection des navires par l'Etat du port ou par l'Etat du pavillon, et s'inscrivent dans le cadre des missions des centres de sécurité des navires.

La loi n°83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution sanctionne les infractions à un ensemble de conventions internationales visées dans son article 6. Les articles 3 et 5 donnent par ailleurs compétence aux inspecteurs de la sécurité des navires pour vérifier la bonne application des conventions visées à ce même article 6, notamment lors de la délivrance des titres de navigation. Il conviendra donc de modifier cet article afin d'intégrer une

référence à la Convention et de donner ainsi compétence aux inspecteurs de la sécurité des navires pour en vérifier la bonne application (article 5). Le règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires devra lui aussi être complété.

c. Une modification du Code de l'environnement

La loi n°2006-1772 du 30 décembre 2006 sur l'eau et les milieux aquatiques introduit dans le Code de l'environnement des dispositions, notamment répressives, relatives au contrôle et à la gestion des eaux de ballast et des sédiments des navires (articles L. 218-82 et suivants).

**ANNEXE II -  
LISTE DES ETATS PAR POURCENTAGE  
DU TONNAGE MARCHAND MARITIME**

Sources : OMI – 25<sup>e</sup> Assemblée, novembre 2007

	Tonnage	%
<b>Panama</b>	154 964 649	22,825
<b>Libéria</b>	68 405 100	10,076
<b>Bahamas</b>	40 830 744	6,014
<b>Royaume Uni</b>	33 455 782	4,928
<b>Îles Marshall</b>	32 840 480	4,837
<b>Singapour</b>	32 173 922	4,739
<b>Grèce</b>	32 048 052	4,720
<b>Malte</b>	24 849 818	3,660
<b>Chine</b>	23 488 427	3,460
<b>Chypre</b>	19 032 189	2,803
<b>Norvège</b>	18 222 273	2,684
<b>Japon</b>	12 798 237	1,885
<b>Italie</b>	12 571 161	1,852
<b>Allemagne</b>	11 364 346	1,674
<b>États Unis</b>	11 217 562	1,652
<b>République de Corée</b>	10 477 118	1,543
<b>Danemark</b>	8 580 369	1,264
<b>Inde</b>	8 381 185	1,234
<b>Fédération de Russie</b>	8 045 964	1,185
<b>Antigua et Barbuda</b>	7 947 165	1,171
<b>Pays Bas</b>	7 230 356	1,065
<b>Malaisie</b>	6 389 000	0,941
<b>Saint Vincent et les Grenadines</b>	6 107 004	0,900
<b>Indonésie</b>	5 287 148	0,779
<b>Iran (République islamique d')</b>	5 207 276	0,767
<b>Philippines</b>	5 072 004	0,747
<b>Turquie</b>	4 848 839	0,714
<b>Belgique</b>	4 312 670	0,635
<b>Suède</b>	3 876 499	0,571
<b>France</b>	3 061 747	0,451
<b>Espagne</b>	3 004 626	0,443
<b>Thaïlande</b>	2 882 703	0,425
<b>Canada</b>	2 787 764	0,411
<b>Brésil</b>	2 280 792	0,336
<b>Koweït</b>	2 156 836	0,318
<b>Viet Nam</b>	2 053 813	0,303
<b>Vanuatu</b>	1 968 705	0,290
<b>Cambodge</b>	1 951 382	0,287
<b>Australie</b>	1 852 796	0,273
<b>Belize</b>	1 437 986	0,212
<b>Finlande</b>	1 422 561	0,210

<b>Portugal</b>	1 223 616	0,180
<b>Mexique</b>	1 161 875	0,171
<b>Croatie</b>	1 157 196	0,170
<b>Égypte</b>	1 141 729	0,168
<b>Ukraine</b>	1 136 490	0,167
<b>Géorgie</b>	1 129 311	0,166
<b>République populaire démocratique de Corée</b>	1 052 626	0,155
<b>Venezuela</b>	1 033 955	0,152
<b>Arabie saoudite</b>	1 021 845	0,151
<b>Chili</b>	935 594	0,138
<b>Bulgarie</b>	875 474	0,129
<b>Émirats arabes unis</b>	870 326	0,128
<b>Argentine</b>	837 800	0,123
<b>Luxembourg</b>	779 871	0,115
<b>Algérie</b>	764 099	0,113
<b>Israël</b>	763 538	0,112
<b>Honduras</b>	735 317	0,108
<b>Comores</b>	727 185	0,107
<b>Azerbaïdjan</b>	692 891	0,102
<b>Qatar</b>	652 280	0,096
<b>Dominique</b>	614 481	0,091
<b>Barbades</b>	607 215	0,089
<b>Maroc</b>	526 795	0,078
<b>Suisse</b>	509 963	0,075
<b>Brunéi Darussalam</b>	478 475	0,070
<b>Saint Kitts et Nevis</b>	473 191	0,070
<b>Lituanie</b>	448 646	0,066
<b>Bangladesh</b>	444 360	0,065
<b>Mongolie</b>	427 152	0,063
<b>Estonie</b>	416 666	0,061
<b>Pakistan</b>	414 620	0,061
<b>Myanmar</b>	397 263	0,059
<b>République arabe syrienne</b>	388 681	0,057
<b>Jordanie</b>	386 319	0,057
<b>Nigéria</b>	363 253	0,054
<b>Tuvalu</b>	359 270	0,053
<b>Lettonie</b>	333 275	0,049
<b>Bahreïn</b>	328 350	0,048
<b>Sierra Leone</b>	293 872	0,043
<b>Équateur</b>	280 516	0,041
<b>Roumanie</b>	272 128	0,040
<b>Pérou</b>	235 273	0,035
<b>Slovaquie</b>	232 653	0,034
<b>Nouvelle Zélande</b>	206 573	0,030
<b>Pologne</b>	193445	0,028
<b>Irlande</b>	193 350	0,028
<b>Islande</b>	184 157	0,027
<b>Sri Lanka</b>	174 084	0,026
<b>Afrique du Sud</b>	173 066	0,025
<b>Tunisie</b>	168 095	0,025



<b>Liban</b>	156 957	0,023
<b>Iraq</b>	142 225	0,021
<b>Jamaïque</b>	120 953	0,018
<b>Ghana</b>	116 284	0,017
<b>Seychelles</b>	115 616	0,017
<b>Bolivie</b>	107 451	0,016
<b>Jamahiriya arabe libyenne</b>	105 368	0,016
<b>Namibie</b>	102 901	0,015
<b>Maldives</b>	99 931	0,015
<b>Éthiopie</b>	99 912	0,015
<b>Uruguay</b>	97 411	0,014
<b>Colombie</b>	96 167	0,014
<b>Papouasie Nouvelle Guinée</b>	85044	0,013
<b>Tonga</b>	79 049	0,012
<b>Albanie</b>	74 677	0,011
<b>Maurice</b>	68 608	0,010
<b>Kazakhstan</b>	64 932	0,010
<b>Cuba</b>	64 674	0,010
<b>Angola</b>	56 391	0,008
<b>Cameroun</b>	55 254	0,008
<b>Turkménistan</b>	53 415	0,008
<b>Mauritanie</b>	51 870	0,008
<b>Paraguay</b>	44 080	0,006
<b>Sénégal</b>	42 500	0,006
<b>Trinité et Tobago</b>	38835	0,006
<b>République Unie de Tanzanie</b>	37 459	0,006
<b>Guyana</b>	37 391	0,006
<b>Mozambique</b>	36 478	0,005
<b>Gambie</b>	34 635	0,005
<b>Autriche</b>	34 072	0,005
<b>Madagascar</b>	33 585	0,005
<b>Sao Tomé et Príncipe</b>	32 659	0,005
<b>Fidji</b>	31 802	0,005
<b>Cap Vert</b>	29 518	0,004
<b>Guinée équatoriale</b>	29 391	0,004
<b>Yémen</b>	29 169	0,004
<b>Kiribati</b>	27 704	0,004
<b>Soudan</b>	25 904	0,004
<b>Érythrée</b>	21 455	0,003
<b>Oman</b>	20 333	0,003
<b>Togo</b>	18 463	0,003
<b>Guinée</b>	18 448	0,003
<b>Kenya</b>	17627	0,003
<b>Moldova</b>	15 668	0,002
<b>République démocratique du Congo</b>	13 922	0,002
<b>Gabon</b>	13 770	0,002
<b>Monténégro</b>	10 519	0,002
<b>Samoa</b>	10 465	0,002
<b>Somalie</b>	10 339	0,002
<b>Îles Salomon</b>	10 193	0,002

<b>République dominicaine</b>	9 977	0,001
<b>Côte d'Ivoire</b>	9 236	0,001
<b>Guinée Bissau</b>	6 627	0,001
<b>El Salvador</b>	6 607	0,001
<b>Nicaragua</b>	5 651	0,001
<b>Guatemala</b>	5 528	0,001
<b>Suriname</b>	5 229	0,001
<b>Djibouti</b>	5 160	0,001
<b>Costa Rica</b>	3 613	0,001
<b>Congo</b>	3 580	0,001
<b>Grenade</b>	2 821	0,000
<b>Slovénie</b>	1 626	0,000
<b>Haïti</b>	1 286	0,000
<b>Bénin</b>	1 003	0,000
<b>Bosnie Herzégovine</b>	0	0,000
<b>République tchèque</b>	0	0,000
<b>Hongrie</b>	0	0,000
<b>Malawi</b>	0	0,000
<b>Monaco</b>	0	0,000
<b>Népal</b>	0	0,000
<b>Sainte Lucie</b>	0	0,000
<b>San Marin</b>	0	0,000
<b>Serbie</b>	0	0,000
<b>Ex République yougoslave de Macédoine</b>	0	0,000
<b>Timor Leste</b>	0	0,000
<b>Zimbabwe</b>	0	0,000

## **ANNEXE - III - LA POLLUTION DUE AUX DEBALLASTAGES**

Source : Institut supérieur d'économie maritime de Saint-Nazaire

### **La pollution due aux déchets d'exploitation et aux résidus de cargaison**

La convention Marpol 73/78 régleme nte les rejets des navires en mer selon les dispositions contenues dans ses annexes I, IV et V qui portent respectivement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures, par les eaux usées et par les déchets ménagers. Le rejet en mer de certains déchets en certaines quantités est autorisé. Le surplus et les autres déchets doivent être déposés dans des installations de réception portuaires tout comme les résidus de cargaison, issus du nettoyage des cuves. Une redevance est perçue en contrepartie.

L'UE, dont tous les Etats membres ont ratifié la convention Marpol 73/78, a décidé d'aller plus loin en proposant la directive 2000/59/CE relative aux installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison.

Aux termes de la directive, on entend par « déchets d'exploitation des navires », tous les déchets y compris les eaux résiduaires, et résidus autres que les résidus de cargaison, qui sont produits durant l'exploitation d'un navire et qui relèvent des annexes I, IV et V de Marpol 73/78, ainsi que les déchets liés à la cargaison tels que définis dans les directives pour la mise en oeuvre de l'annexe V de Marpol 73/78 ; par « résidus de cargaison », les restes de cargaison à bord qui demeurent dans les cales ou dans les citernes à cargaison après la fin des opérations de déchargement et de nettoyage, y compris les excédants et quantités déversés lors du chargement/déchargement ; par « installations de réception portuaires », toute installation fixe, flottante ou mobile, pouvant servir à la collecte des déchets d'exploitation des navires ou des résidus de cargaison ».

La directive concerne tous les ports de l'UE et tous les navires, quelque soit leur pavillon, faisant escale dans un port de l'UE. Les ports ont l'obligation de fournir des installations ad hoc eu égard à l'importance du port, à la catégorie de navires et au type de déchets déposés afin de ne pas causer de retard anormal au navire qui dépose, sous peine d'indemnisation.

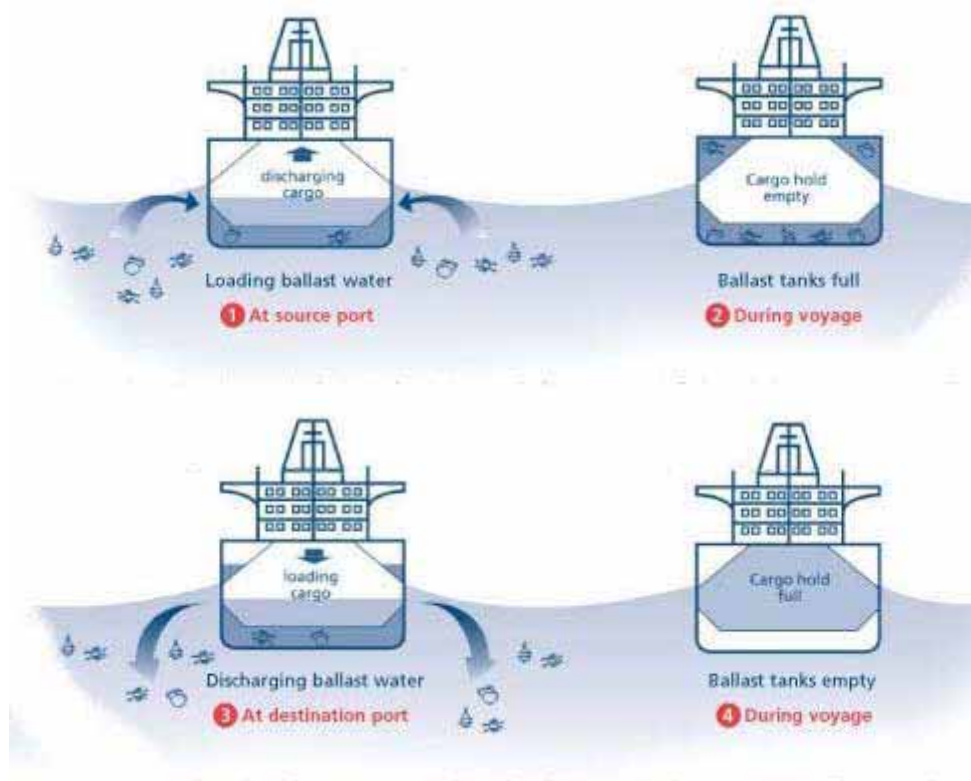
Le capitaine, dont le navire est à destination d'un port de l'UE, a une obligation de notification. La notification fait mention du dernier port de dépôt, de la quantité de déchets restant alors et de la date du dépôt. Il a l'obligation de déposer les déchets d'exploitation avant de quitter un port communautaire sauf dérogation ou sauf si ce capitaine prouve une capacité de stockage suffisante à bord du navire. S'il est prouvé qu'un navire a pris la mer sans dépôt et sans dérogation, le prochain port d'escale est alerté. Alors, le navire doit être inspecté dans ce nouveau port avant toute manipulation de marchandise. Dans tous les cas, 25% des navires faisant escale dans les ports communautaires peuvent être inspectés conformément au Port State Control.

Le système de recouvrement des coûts doit être incitatif pour un dépôt au port et décourageant pour un rejet en mer. Il doit éviter les distorsions de concurrence, être proportionné et transparent. Tous les navires faisant escale dans un port communautaire

paient au moins 30% des coûts, que le navire utilise ou non les installations. Le système de recouvrement des coûts comporte au moins une partie fixe et un élément variable selon la quantité de déchets effectivement déposés. Toutefois, ce système fait l'objet d'applications variées et controversées selon les ports.

### La pollution due aux déballastages

Une confusion est trop souvent faite entre les termes déballastage et déballastage. On parle à tort de déballastage pour exprimer tout rejet quelconque des résidus huileux des navires. Or le déballastage est une opération réalisée lors du nettoyage complet des citernes à pétrole. Les ballasts tanks, quant à elles, sont des capacités à eau de mer employées pour équilibrer le navire. Selon les besoins pour l'équilibre du navire, les ballasts tanks sont remplies ou vidées d'eau de mer. L'OMI définit le ballast comme « toute matière solide ou liquide placée à bord d'un navire pour augmenter son tirant d'eau, modifier son assiette, réguler sa stabilité ou maintenir les contraintes dans des limites acceptables. L'eau est utilisée comme ballast depuis les années 1880 ».



Ces eaux de ballast peuvent contenir des (micro-) organismes aquatiques à tous stades de vie. Parce que les vidanges des ballasts tanks n'ont généralement pas lieu au même endroit que leur remplissage, ces (micro-) organismes sont disséminés dans des zones où ils étaient inexistantes auparavant. Même si moins de 3% des espèces rejetées parviennent à s'établir dans ces nouvelles régions, il en suffit d'une seule pour perturber toute la biodiversité d'un écosystème.

### **Invasion d'espèces non indigènes (exemples)**

<b>Espèces</b>	<b>Lieu d'introduction</b>
Mysidacé indonésien	Golfe arabique
Palourde du Pacifique	Mer Noire
Crabe vert européen	Afrique du Sud
Moule méditerranéenne	Hong Kong
Caulerpe Taxifolia	Méditerranée
Etoile de mer japonaise Australie	Australie
Grémille européenne	Grands Lacs

Au plan régional, des Etats comme l'Australie et le Canada, très touchés par ce type de pollution, ont réalisé des études et travaux précis en la matière et ont, par ce biais, incité l'OMI à réagir. C'est pourquoi l'OMI a lancé un programme d'action visant d'une part à prévenir l'introduction d'espèces exogènes et d'autre part à gérer les eaux de ballast. Le 13 février 2004, l'OMI a adopté une convention internationale relative au contrôle et à la gestion des eaux et sédiments de ballast des navires mais dont on ne connaît pas la date d'entrée en vigueur. Cette convention prévoit l'utilisation d'installations de réception portuaire pour les sédiments, la promotion de la recherche et des études et inspections permettant une certification du navire.

Précédemment, il a été instauré que, lorsque cela était possible, la vidange des eaux de ballast devait s'effectuer au maximum en haute mer, par plus de 2000 mètres de fond. D'autre part, des législations ont imposé la construction et l'utilisation de pétroliers double-coque.

Enfin, pour l'avenir, un armement teste actuellement un nouveau système (à base de bioxyde de chlore) pour éliminer efficacement les espèces aquatiques indésirables des eaux de ballast, tout en respectant le milieu marin (Le Journal de la Marine Marchande, 1er octobre 2004, pp. 18-19 : « ACL et Echochlor testent un système de retraitement des eaux de ballast »). L'expérience semblerait prometteuse.

Anne GALLAIS  
Doctorante en droit, CDM/ISEMAR

Synthèse réalisée avec le soutien de l'Union  
européenne  
(Fond européen de développement régional)  
Décembre 2004. ISSN : 1282-3910.  
Dépôt légal : mois en cours  
Directeur de la rédaction : Paul TOURRET