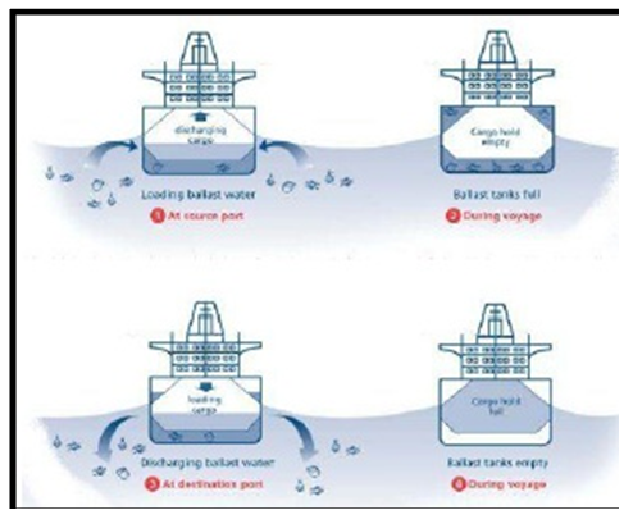


LA GESTION DES EAUX DE BALLAST :

- **Etat des lieux**

Dans le transport maritime, on nomme « ballast » les grands réservoirs situés généralement dans les doubles coques des navires (pour les plus récents), qui permettent d'accueillir d'importantes quantités d'eau, les « eaux de ballast », lesquelles jouent un rôle de stabilisateur, permettant d'équilibrer le navire, ou de corriger son assiette en cas de gîte, ou de roulements de cargaisons. Elles garantissent aussi un enfoncement suffisant du navire dans l'eau pour un fonctionnement efficient de l'hélice. La vidange (déballastage) de ces réservoirs pose des problèmes écologiques, par dispersion de certaines espèces, vivant dans une partie des eaux du globe et rejetées dans une autre, pouvant devenir invasives et ainsi nuire à la zone de rejet.



Chargement et déchargement des eaux de ballast des navires de transport

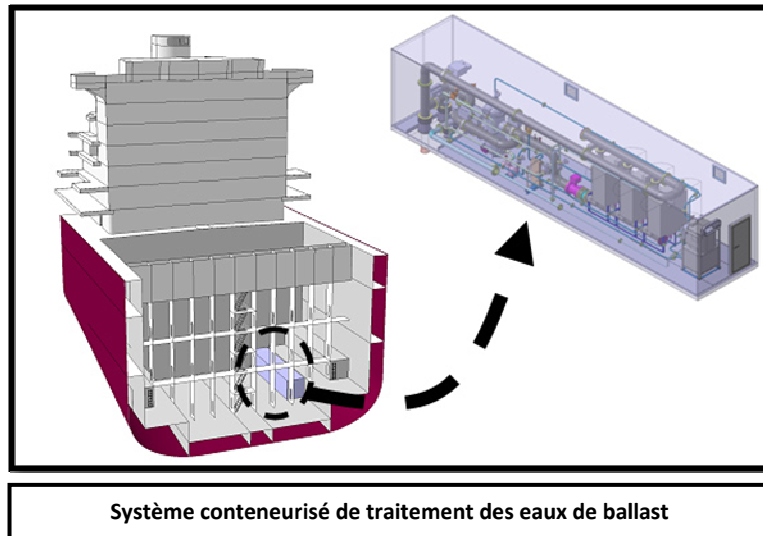
- **Au niveau national**

Le code de l'environnement, article L218-83, prévoit que les navires pénétrant dans les eaux territoriales ou intérieures françaises sont tenus, lorsqu'ils proviennent d'une zone extérieure à la zone de cabotage international ou d'une zone désignée expressément par l'autorité administrative compétente :

- d'attester au moyen des documents de bord qu'ils ont effectué un échange de plus de 95 % de leurs eaux de ballast dans les eaux internationales, ou qu'ils ont procédé à la neutralisation biologique des eaux de ballast et des sédiments produits au moyen d'équipements embarqués agréés par l'autorité administrative compétente au vu notamment de leur efficacité technique et environnementale.
- d'attester que les caractéristiques du navire et les conditions de l'escale ne les conduiront pas à déballaster à l'intérieur des eaux territoriales ou intérieures françaises.

- **Au niveau international**

Une convention « Gestion des eaux de ballast » a été adoptée par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) en février 2004. Cette convention prévoit que dans une première phase, les navires doivent, comme au niveau national effectuer un échange de plus de 95% de leurs eaux de ballast. Dans une deuxième phase, les navires devront s'équiper d'un système de traitement des eaux de ballast. A la date de l'adoption de cette convention, il n'existait pas de tels systèmes, mais depuis, l'OMI a approuvé des systèmes de traitement dont voici la [liste](#).



- **Modalités d'entrée en vigueur de la convention internationale :**

La convention entrera en vigueur 12 mois après la ratification par 30 Etats membres de l'OMI, devant représenter 35% de la flotte de commerce mondiale.

La convention n'est pas entrée en vigueur car elle n'a pas été ratifiée par un nombre d'Etats du pavillon représentant un pourcentage suffisant de la flotte mondiale : début juin 2013, 37 états l'ont ratifiée, mais ils ne représentent que 30.32 de la flotte mondiale.

Parmi les Etats européens, seuls 61 ont ratifié la convention. L'Italie et Royaume-Uni ne prévoient pas de ratifier à court terme malgré les pressions de la commission européenne. Le Japon ne devrait ratifier pas avant 2014. L'Allemagne devrait ratifier fin juin, le pourcentage passerait à 31.

Son entrée en vigueur, envisagée pour le début de l'année 2014 dans un premier temps, risque d'être reportée à 2015, car 5.6% de la flotte mondiale manque encore à l'appel.

Deux possibilités sont à envisager:

- Soit la ratification par 1,2 ou 3 des 20 premières flottes marchandes mondiales, mais hormis les pays déjà cités, les autres sont peu réputés pour être proactifs en ce qui concerne les ratifications.
- Soit la ratification par 10 ou 20 états dont l'importance de la flotte est moindre, ce qui prendra du temps à raison de moins de 0.2% par pays.

¹ Croatie, Danemark, Espagne, France, Pays Bas, Suède