

### Arrêté n° 3/AEM du 13 juillet 2006 relatif aux conditions de déballastage des navires dans les eaux territoriales de la Nouvelle-Calédonie

Le haut-commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie, délégué du gouvernement pour l'action de l'Etat en mer, officier de la légion d'honneur, officier de l'ordre national du mérite,

Vu la convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, signée à Londres le 1<sup>er</sup> novembre 1974, portant sur les mesures minimales de sécurité lors d'opérations de ballastage (notamment au chapitre II-1, art 22) ;

Vu la convention internationale pour la prévention de la pollution pour les navires, signée à Londres le 2 novembre 1973 et son protocole additionnel relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, signé à Londres le 17 février 1978 ;

Vu la convention des nations unies sur le droit de la mer (UNCLOS), signée à Montego Bay le 10 décembre 1982 (notamment les articles 30, 31, 32, 192, 194 et 211) ;

Vu la résolution A.868(20) de l'organisation maritime internationale (OMI), 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 ;

Vu la loi organique n° 99-209 modifiée du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie ;

Vu la loi du 17 décembre 1926, portant sur le code disciplinaire et pénal de la marine marchande (notamment l'article 63) ;

Vu le décret n°2002-827 du 3 mai 2002 définissant les lignes de base droite et les lignes de fermeture des baies servant à la définition des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur des eaux territoriales françaises adjacentes à la Nouvelle-Calédonie ;

Vu le décret n° 2005-1514 du 6 décembre 2005 relatif à l'organisation outre-mer de l'action de l'Etat en mer ;

Vu l'avis de la commission nautique de Nouvelle-Calédonie du 13 décembre 2001 ;

Considérant la nécessité de réglementer la décharge des eaux de ballast des navires qui fréquentent la mer territoriale et les eaux intérieures de la Nouvelle-Calédonie, afin de minimiser le risque d'introduction d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes dans l'environnement marin de la Nouvelle-Calédonie,

Arrête :

#### *Préambule : Définitions*

Dans le présent arrêté :

"Navire" signifie tout engin flottant, mobile ou fixe, y compris les sous-marins.

"Eau de ballast" désigne l'eau et ses matières en suspension, embarquée comme lest liquide à bord d'un navire dans des ballasts propres ou séparés, servant à contrôler son assiette, sa gîte, son tirant d'eau, sa stabilité ou ses fatigues structurelles.

"Sédiments" désigne l'ensemble des matières formant dépôt au fond des ballasts et résultant de la décantation des eaux de ballast.

"Gestion des eaux de ballast" désigne l'ensemble des moyens mécaniques, physiques, chimiques ou biologiques utilisés, individuellement ou en association, pour tuer, éliminer ou neutraliser les organismes aquatiques

pathogènes ou nuisibles contenus dans les eaux de ballast d'un navire.

"Zone de déballastage contrôlé" désigne la zone recouvrant les eaux territoriales et intérieures de Nouvelle-Calédonie, telles qu'elles sont définies dans le décret n° 2002-827 du 3 mai 2002.

**Art. 1<sup>er</sup>.** - Le présent arrêté s'applique à tous les navires qui pénètrent la zone de déballastage contrôlé avec à leur bord des eaux de ballast, à l'exception :

- des navires transitant dans les eaux intérieures et territoriales de Nouvelle-Calédonie sans intention de faire usage de leurs ballasts,
- des navires n'étant pas conçus et construits pour transporter des eaux de ballast,
- des navires exploités exclusivement dans les eaux intérieures et territoriales de Nouvelle-Calédonie ou effectuant des trajets inter-îles,
- des bâtiments de guerre et des navires de l'Etat utilisés à des fins non commerciales.

**Art. 2.** - A l'intérieur de la zone de déballastage contrôlé, le rejet d'eaux de ballast par les navires visés à l'article I du présent arrêté est interdit, sauf s'il a été procédé à leur renouvellement avant l'entrée dans cette zone et par une profondeur minimale de 2000 mètres, pour au moins 95% de leur volume initial, en utilisant l'une des deux méthodes suivantes :

- méthode séquentielle : vidange totale de chaque ballast, puis remplissage,
- méthode par dilution : remplissage et débordement simultanés de chaque ballast, à condition que le volume d'eau embarqué soit au moins égal à trois fois la capacité du ballast.

Cette opération ne doit pas compromettre la sécurité de l'équipage ou du navire, et en particulier ne pas altérer sa stabilité ni sa résistance structurelle.

**Art. 3.** - Les obligations précédentes ne s'appliquent pas aux navires visés à l'article I du présent arrêté lorsque :

- ils effectuent des opérations de remplissage ou de vidange d'eaux de ballast en situation d'urgence, dans le but d'assurer la sécurité de l'équipage et du navire ;
- ils effectuent des opérations de remplissage et de vidange d'eaux originaires de la zone de déballastage contrôlé, à condition que celles-ci ne soient pas contaminées à bord par mixtion avec des eaux ou sédiments d'une autre provenance ;
- ils effectuent des opérations de remplissage ou de vidange dans le but d'éviter ou de minimiser un risque de pollution ou une pollution par le navire ;

**Art. 4.** - Le capitaine de tout navire visé à l'article I du présent arrêté est tenu :

- d'adresser à l'agent consignataire du navire à Nouméa, vingt-quatre heures avant son heure probable d'arrivée, la déclaration de ballastage et de déballastage figurant en annexe I du présent arrêté ;
- de présenter cette même déclaration au pilote maritime à son arrivée à bord ;

Le capitaine doit préciser en particulier son heure probable d'arrivée, son lieu de destination en Nouvelle-Calédonie et l'origine de ses eaux de ballast.

S'il a l'intention de vidanger ses ballasts dans la zone de déballastage contrôlé, le capitaine doit confirmer :

- qu'il a procédé ou va procéder à l'échange de ses eaux de ballast avant d'entrer dans la zone de déballastage contrôlé,
- ou qu'il a appliqué à ses compartiments d'eaux de ballast l'un des traitements agréés par l'OMI.

La demande de pilotage déposée par l'agent consignataire doit, au vu de la déclaration reçue du capitaine du navire, mentionner expressément que le navire s'est conformé ou se sera conformé avant son entrée dans les eaux territoriales, à l'une ou l'autre des deux obligations ci-dessus.

A défaut de cette mention, le pilote ne peut entreprendre l'opération de pilotage et le service du pilotage maritime en Nouvelle-Calédonie en rend compte au commandant de la marine (MRCC Nouméa) ainsi qu'au chef du service des affaires maritimes.

**Art. 5.** - Le capitaine de tout navire visé à l'article I du présent arrêté doit tenir en permanence :

- un plan de gestion des eaux de ballast conforme aux recommandations de l'OMI et comprenant en particulier :
  - la description détaillée des actions mises en œuvre dans la gestion des eaux de ballast,
  - les procédures de sécurité associées à ces actions,
  - les méthodes d'évacuation des sédiments déposés dans les ballasts,
  - l'accès aux points de prises d'échantillon.

- un registre des eaux de ballast d'un modèle agréé par l'OMI, dans lequel doivent être impérativement consignés :

- toute opération de ballastage, rejet des eaux de ballast ou d'échange en haute mer effectuée par le navire ;
- les cas d'exceptions cités à l'article IV du présent arrêté ;
- le cas échéant, les raisons précises pour lesquelles il n'a pas pu être procédé à l'échange en haute mer des eaux de ballast .

- la déclaration de ballastage et de déballastage, visée à l'article IV.

**Art. 6.** - Aux fins de contrôle, le capitaine de tout navire visé à l'article I du présent arrêté doit permettre aux agents habilités, d'accéder aux points de prise d'échantillons des eaux de ballast et leur fournir l'assistance nécessaire.

**Art. 7.** - Tout capitaine d'un navire visé à l'article I ne respectant pas les prescriptions du présent arrêté sera puni selon les dispositions prévues par le code pénal et disciplinaire de la marine marchande, notamment en son article 63 et s'expose au déroutement de son navire dans une zone d'échange des eaux de ballast désignée par le MRCC Nouméa.

**Art. 8.** - Le commandant de la marine en Nouvelle-Calédonie, le commandant de la gendarmerie nationale et le chef du service des affaires maritimes, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Pour le haut-commissaire de la République  
et par délégation :

*Le secrétaire général adjoint  
du haut-commissariat,*  
FRANÇOIS-XAVIER BIEUVILLE

**DECLARATION DE BALLASTAGE ET DE DEBALLASTAGE**

Nom du bateau : **HPA :** Indicatif d'appel :  
 Port d'escale en NC : **N°TMO :** Page n° de  
 Date : **Date :**

N° de compartiment d'eaux de ballast	PROVENANCE DES EAUX DE BALLAST		TRAITEMENT		DEBALLASTAGE		
	Pour chaque compartiment d'eau de ballast, le port doit être mentionné	Si le ballastage n'a pas été effectué dans un port, mentionner les latitudes et longitudes du lieu de ballastage	Mentionner les dates et heures des ballastages	Un traitement agréé par l'OMI a-t-il été appliqué : O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Lieu de déballastage	Date de déballastage	Heure estimée de fin de déballastage
Mentionner les différents compartiments regroupés par provenance	Nom du port de provenance		Date de ballastage	Nature et date du traitement OMI appliqué à chaque ballast :			
1		Lat Long	/ /	Début (heures locales)		/ /	Fin :
2		Lat Long	/ /	Début :		/ /	Fin :
3		Lat Long	/ /	Début :		/ /	Fin :
4		Lat Long	/ /	Début :		/ /	Fin :
5		Lat Long	/ /	Début :		/ /	Fin :
6		Lat Long	/ /	Début :		/ /	Fin :
8		Lat Long	/ /	Début :		/ /	Fin :

Les navires soumis à ce formulaire doivent également mentionner les informations de ballastage et de déballastage dans le journal de navigation et le journal des machines.

Signature du capitaine :