

**SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ ET DE LA SÛRETÉ
MARITIMES**

VOLET I - POLITIQUE

**POLITIQUE POUR PRÉSENTER D'UNE DEMANDE DE
PROLONGATION DE L'INSTALLATION POUR SE CONFORMER
AU RÈGLEMENT SUR LES EAUX DE BALLAST**

Date d'entrée en vigueur	Date de révision

SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ ET DE LA SÛRETÉ MARITIMES

VOLET I - POLITIQUE

POLITIQUE POUR PRÉSENTER UNE DEMANDE DE PROLONGATION DE L'INSTALLATION DE SYSTÈME DE GESTION DES EAUX DE BALLAST POUR SE CONFORMER AU RÈGLEMENT SUR LES EAUX DE BALLAST

1 Objectif de la politique

- 1.1 L'objectif de la politique est de promouvoir la cohérence lors de l'évaluation d'une demande de prolongation du délai de mise en conformité pour l'installation des systèmes de gestion des eaux de ballast requis en vertu du *Règlement sur les eaux de ballast*.
- 1.2 La politique définit les conditions que doit remplir le demandeur tout en préservant les objectifs et intentions du règlement sur les eaux de ballast.

2 Déclaration de politique générale

- 2.1 La politique suivante a été élaborée afin de guider Transport Canada Sécurité et Sûreté Maritime (TCSSM) et aux parties prenantes à déterminer les conditions permettant d'accorder aux navires canadiens effectuant des échanges intérieurs un délai supplémentaire pour se conformer au calendrier de mise en conformité de l'installation prévu par le *Règlement sur les eaux de ballast*.
- 2.2 Selon le *Règlement sur les eaux de ballast*, les navires construits avant le 1er janvier 2009 ont jusqu'au 8 septembre 2030 pour installer un système de traitement des eaux de ballast, tandis que ceux construits après le 1er janvier 2009 doivent installer leur système de traitement des eaux de ballast avant le 8 septembre 2024.
- 2.3 La disponibilité des chantiers navals pour réaliser les installations et les perturbations de la chaîne d'approvisionnement qui affectent la disponibilité des composants et leur livraison en temps voulu ont entraîné des difficultés pour certaines entreprises à respecter les délais réglementaires au-delà de leur capacité à les contrôler ou à les atténuer.
- 2.4 Sous réserve que des preuves suffisantes soient présentées à l'appui de la demande de prolongation, toute prolongation accordée ne devrait pas dépasser cinq (5) années civiles à compter de la date de conformité du 8 septembre 2024, afin de garantir la préservation des objectifs généraux du

règlement. La demande d'extension pour installer un système de traitement des eaux de ballast ne devrait pas excéder la cale sèche qui suit la date de mise en conformité selon le *Règlement sur les eaux de Ballast* qui est soit en 2024 ou en 2030.

- 2.5 Pour prendre sa décision, le Bureau d'examen technique en matière maritime (BETMM ou MTRB en anglais) doit suivre les procédures existantes décrites dans le document *Procédure du Bureau d'examen technique en matière maritime pour l'octroi d'une exemption réglementaire ou d'un remplacement (TP 13585 F)*

3 Champ d'application

- 3.1 Cette politique s'applique à tous les navires canadiens conçus ou construits pour transporter de l'eau de ballast et qui naviguent exclusivement dans les eaux relevant de la juridiction canadienne et, le cas échéant, dans les eaux américaines du bassin des Grands Lacs et de la partie orientale du réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent.

4 Autorité

- 4.1 *Loi de 2002 sur la marine marchande du Canada, article 26.*

L'article 26 de la LMMC 2001 autorise le ministre des transports (ou son délégué) à prendre des décisions par l'intermédiaire du Bureau d'examen technique en matière maritime (BETMM) sur les demandes d'exemption ou de remplacement de toute exigence prévue par les règlements concernant un navire canadien ou concernant la délivrance d'un document maritime canadien à une personne, sauf en ce qui concerne les droits.

- 4.2 *Règlement sur les eaux de ballast, art. 11*

L'article 11 du *Règlement sur les eaux de ballast* fixe les délais de mise en conformité des installations pour les navires opérant dans les eaux sous juridiction canadienne et, le cas échéant, dans les eaux américaines du bassin des Grands Lacs et de la partie orientale du réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent.

5 Responsabilité/ informations complémentaires

- 5.1 Le directeur des programmes environnementaux et des normes de protection est responsable de l'élaboration, de la mise en œuvre, de la maintenance et de l'amélioration continue de la procédure.

Pour plus d'informations, veuillez contacter

Directrice, AMSK

330 rue Sparks
Ottawa (Ontario) K1A 0N8
Courriel : AMSKCoordination@tc.gc.ca

6 Documents connexes

- 6.1 *Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (BWMC)*
- 6.2 *Loi sur la marine marchande du Canada, 2001*
- 6.3 *Règlement sur les eaux de ballast*
- 6.4 Procédure du Bureau d'examen technique en matière maritime pour l'octroi d'une exemption réglementaire ou d'un remplacement (TP 13585 F)

7 Contexte

- 7.1 En 2004, l'Organisation maritime internationale (OMI) a approuvé la *Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires*, pour les navires effectuant des échanges internationaux. La convention stipule les exigences applicables aux navires afin d'empêcher le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et de pathogènes par les eaux de ballast et les sédiments des navires.
- 7.2 En juin 2021, Transports Canada a publié le *Règlement sur les eaux de ballast*, qui transpose les exigences de la *Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires*, pour les navires opérant dans les eaux sous juridiction canadienne et, le cas échéant, dans les eaux américaines du bassin des Grands Lacs et de la partie orientale du réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent.
- 7.3 Le *Règlement sur les eaux de ballast* exige que les navires canadiens qui naviguent exclusivement dans les eaux canadiennes ou dans les eaux américaines du bassin des Grands Lacs gèrent leurs eaux de ballast de manière à respecter les normes de performance fixées par la *Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires*.
- 7.4 Un navire est réputé conforme aux exigences si son système de gestion des eaux de ballast a été installé dans les délais indiqués au point 2.3, s'il est titulaire d'un certificat *International Ballast Water Management (IBWM)* valide ou d'un certificat équivalent, si son système de gestion des eaux de ballast est en bon état de fonctionnement et s'il est entretenu et exploité conformément aux instructions du fabricant, et si les eaux de ballast sont gérées conformément aux conditions indiquées dans son certificat d'approbation de type, comme l'exigent les dispositions applicables du *Règlement sur l'eau de ballast*.

- 7.5 Pour les navires qui prennent du lest à bord dans le bassin des Grands Lacs ou dans les eaux orientales du fleuve Saint-Laurent, le *Règlement sur les eaux de ballast* considère que les exigences sont respectées si, entre autres variables, le navire a installé un système de gestion des eaux de ballast approuvé par l'OMI avant septembre 2024 et qu'il l'exploite dans les conditions fixées par le fabricant et décrites dans son certificat d'approbation de type.
- 7.6 Une exemption des exigences compromettrait les objectifs à long terme du règlement, notamment la protection du milieu marin contre les effets néfastes des espèces aquatiques envahissantes et des agents pathogènes transférés par l'intermédiaire des eaux de ballast des navires. Une prolongation du calendrier de mise en conformité pour les navires canadiens donnerait plus de temps aux opérateurs pour trouver des chantiers navals ou des fabricants de systèmes de gestion des eaux de ballast disponibles.

8 Définitions

- 8.1 **Système de gestion des eaux de ballast (SGEB)** : tout système qui traite les eaux de ballast de manière à respecter ou à dépasser la norme de performance des eaux de ballast prévue par la règle D-2 de la *Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires*. Le système de gestion des eaux de ballast comprend le matériel de traitement des eaux de ballast, tout le matériel de contrôle associé, les tuyauteries spécifiées par le fabricant, le matériel de contrôle et de surveillance et les installations d'échantillonnage.
- 8.2 **Norme de performance pour les eaux de ballast** : la norme énoncée dans la règle D-2 de l'annexe de la *Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires*.
- 8.3 **Les eaux orientales du fleuve Saint-Laurent** désignent les eaux du fleuve Saint-Laurent depuis la sortie inférieure de l'écluse de Saint-Lambert à Montréal (Québec) jusqu'à une ligne droite allant de Cap-des-Rosiers à Pointe Ouest, île d'Anticosti, et de l'île d'Anticosti à la rive nord du fleuve Saint-Laurent le long du méridien de longitude 63° O, ainsi que leurs eaux connexes et affluentes.

9 Date de la demande

- 9.1 23 janvier 2024.

10 Date de révision ou d'expiration

- 10.1 La présente politique doit être réexaminée dans un délai d'un an à compter de son approbation.

11 Référence du SGDDI

- 11.1 La version anglaise de ce document est enregistrée dans le SGDDI sous le numéro de référence 199995781.
- 11.2 La version française du présent document est dans le SGDDI et porte le numéro de référence (20051999).
- 11.3 Il s'agit de la première révision approuvée et finalisée de la version anglaise de ce document.

12 Mots clés

- Système de gestion des eaux de ballast
- *Règlement sur les eaux de ballast*
- *Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires*