



PROJET DE PARTENARIAT GLOBALLAST

Cours général sur la gestion des eaux de ballast

14-17 avril 2008, Alexandrie (Égypte)

RAPPORT

AOÛT 2008



SOMMAIRE

INTRODUCTION	p.1
--------------------	-----

I- OBJECTIFS DU COURS.....	p.2
----------------------------	-----

<i>I.1 Chargés de cours</i>	<i>p.2</i>
-----------------------------------	------------

<i>I.2 Profil des participants</i>	<i>p.2</i>
--	------------

<i>I.3 Thèmes du Cours</i>	<i>p.3</i>
----------------------------------	------------

<i>I.4 Modalités d'organisation</i>	<i>p.4</i>
---	------------

II- ORGANISATION DU COURS	p.4
---------------------------------	-----

<i>II.1 Accueil</i>	<i>p.4</i>
---------------------------	------------

<i>II.2 Présentations</i>	<i>p.5</i>
---------------------------------	------------

<i>II.3 Recommandations et conclusion</i>	<i>p.19</i>
---	-------------

Annexe 1. Liste des intervenants

Annexe 2. Liste des participants

Annexe 3. Programme du cours

Annexe 4. Certificat de présence

INTRODUCTION

Ces vingt dernières années, les eaux de ballast des navires ont été identifiées comme l'un des principaux vecteurs de l'introduction d'organismes aquatiques nocifs et pathogènes dans les milieux aquatiques. L'introduction d'espèces envahissantes est classée parmi les quatre plus grandes menaces pour le milieu marin.

Parmi les activités entreprises par l'OMI pour solder cette problématique figurent le développement d'un régime réglementaire ayant permis l'adoption de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast des navires et des sédiments (Convention BWM) en février 2004 et la mise en place du Programme GloBallast, de la phase pilote couvrant six Pays pilotes (2000-2004) à la phase de suivi (Projet de Partenariat GloBallast 2008-2012) dans six régions prioritaires, dont la Méditerranée.

Ce projet a été conçu conjointement par le Fonds pour l'environnement mondial (FEM), le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) et l'Organisation maritime internationale (OMI) aux fins suivantes:

- aider les pays en développement à réduire le transfert d'organismes aquatiques nocifs et pathogènes via les eaux de ballast des navires,
- renforcer les capacités dédiées à la résolution des problèmes liés aux eaux de ballast,
- entreprendre une réforme juridique, réglementaire et institutionnelle,
- mettre en application la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast des navires et des sédiments (Convention BWM) adoptée sous l'égide de l'OMI.

Pour faciliter la conduite du Projet dans la région méditerranéenne, le Centre Régional Méditerranéen pour l'Intervention d'Urgence contre la Pollution Marine Accidentelle (REMPEC) a été élu Organisation régionale coordonnatrice (ORC), compte tenu de ses liens privilégiés avec l'OMI et de l'adéquation des objectifs du projet avec ses propres obligations. En tant qu'ORC, le REMPEC est chargé de préparer et d'organiser des activités régionales, notamment des formations/ateliers pratiques et réunions (réunions du groupe de travail régional) convenus dans le cadre de ce projet.

Le Centre a ainsi organisé un Cours général sur la gestion des eaux de ballast à Alexandrie (Égypte) du 14 au 17 avril 2008.

Ce cours s'est déroulé à l'Académie Arabe des Sciences, des Technologies et des Transports Maritimes, à Alexandrie en Égypte. Ce fut la première activité régionale conduite dans la région méditerranéenne dans le cadre du Projet de Partenariat GloBallast.

I OBJECTIFS DU COURS

Le principal objectif de ce cours était de familiariser les participants à la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et des sédiments des navires (Convention BWM) et de les former à prendre les bonnes décisions, dans leur domaine de compétence, pour mettre en application cette convention de manière cohérente et uniforme.

Voici plus en détail les objectifs de ce cours:

- décrire le concept d'espèces envahissantes et le rôle des eaux de ballast dans l'introduction de ces espèces en milieu marin,
- informer sur les principaux impacts de l'introduction de ces organismes aquatiques nocifs et pathogènes,
- présenter les diverses initiatives visant à résoudre ce problème, en particulier la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast des navires et des sédiments de l'OMI,
- renforcer les capacités dans la région pour pouvoir dispenser des formations similaires au plus grand nombre possible de parties prenantes à l'échelle nationale et régionale.

1.1 Chargés de cours

Pour atteindre les objectifs décrits ci-avant, le cours a été divisé en 9 modules différents présentés par des instructeurs dont les connaissances et l'expérience touchent différents domaines de la gestion des eaux de ballast. Au total, 5 instructeurs ont été sélectionnés pour dispenser ce cours (2 de l'Académie Arabe, 2 du REMPEC et 1 de l'OMI). La liste des chargés de cours figure en **Annexe I**.

1.2 Profil des participants

Le cours visant à informer de manière générale les participants sur les problèmes de gestion des eaux de ballast et les possibilités de résolution, il était attendu que les participants aient des profils différents ainsi que des connaissances variées sur le sujet. L'un des objectifs de ce cours était d'encourager les participants de différents horizons à confronter leurs points de vue sur la question de la gestion des eaux de ballast.

Au total, 25 personnes ont participé à ce Cours, issues de postes de cadres et de direction dans les domaines du trafic maritime, de la recherche et du sauvetage, de la protection de l'environnement, de l'inspection de l'Etat du port, de la biologie marine et de la pollution marine.

La liste complète des participants figure en **Annexe II**.

I.3 Thèmes du cours

Ce cours a été préparé et organisé conformément aux exigences, normes internationales et critères du programme FORMATION-MER-CÔTE. Étant le premier programme de formation standard à être dispensé à l'échelle régionale, en l'occurrence en Méditerranée, certains de ses Modules ont été améliorés et/ou modifiés par les instructeurs pour l'adapter aux besoins de la région méditerranéenne.

Ce programme de formation est composé de neuf modules. Si chaque module est un composant autonome du cours, tous sont reliés. Ces Modules ont été dispensés dans l'ordre suivant:

- Module 1 «Présentation générale du concept de gestion des eaux de ballast»
- Module 2 «La gestion des eaux de ballast à bord des navires»
- Module 3 «Les normes de gestion des eaux de ballast»
- Module 4 «Les aspects opérationnels de la gestion des eaux de ballast à bord des navires»
- Module 5 «La gestion des eaux de ballast par les autorités portuaires/côtières»
- Module 6 «Contrôle et application de la conformité»
- Module 7 «La gestion des incursions»
- Module 8 «Le développement d'un cadre stratégique national d'application de la Convention BWM»
- Module 9 «L'assistance technique et la coopération régionale».

Chaque Module était suivi d'un test à effectuer sur place.

Une mise en situation a également été organisée le dernier jour du cours, après que tous les modules ont été présentés. Les stagiaires étaient répartis en trois groupes, chacun groupe ayant son propre scénario lui permettant de mettre en pratique ses connaissances des problèmes de gestion des eaux de ballast.

Le programme du cours est fourni en **Annexe III** du présent rapport.

I.4 Modalités d'organisation

Le Capitaine Hussein A. Hegazy de l'Académie Arabe et correspondant de l'OMI-MOU, a coordonné le cours en collaboration avec le REMPEC et l'OMI. Le REMPEC et l'OMI ont sélectionné les participants et instructeurs tandis que le Capitaine Hegazy a organisé la reproduction des supports de formation et géré tous les aspects logistiques du cours. Le Capitaine Hussein A. Hegazy a également été désigné Président du cours.

Du fait de leurs contributions de longue date au Programme GloBallast, M. José Matheickal, Conseiller technique senior du Programme de gestion des eaux de ballast (GloBallast) à l'OMI, et M. Dandiu Pughiuc, Directeur de la section de biosécurité marine à la Division du milieu marin de l'OMI, étaient chargés du backstopping, autrement dit des commentaires et des réponses aux questions, au besoin.

Le REMPEC était représenté par Melle Khodjet El Khil, Chargée de programme (Protection de l'Environnement Marin) en charge de la conduite du projet GloBallast en Méditerranée, et par Melle Cristina Farchi, Chargée de programme.

Les participants ont tous reçu un Manuel du stagiaire incluant les supports de formation simples et complets pour le cours, ainsi qu'une documentation de référence post-formation extrêmement utile. Ce Manuel constitue la source d'information sur la gestion des eaux de ballast la plus à jour et complète disponible à ce jour.

Ce cours a été dispensé en anglais avec interprétation simultanée en français et en arabe.

II ORGANISATION DU COURS

II.1 Accueil

Le Cours général sur les problèmes de gestion des eaux de ballast s'est ouvert le lundi 14 avril à 9h30 au siège de l'Académie Arabe d'Alexandrie.

Le doyen de l'Académie, le Dr Gamel Mokhtar, a accueilli les participants et souhaité à tous une bonne formation avant de laisser la place au Capitaine Hussein A. Hegazy de l'Académie Arabe, qui a souligné l'importance d'une telle formation dans la sensibilisation régionale au problème d'introduction d'espèces envahissantes.

M. Dandu Pughiuc de l'OMI a ensuite rappelé l'importance du Programme GloBallast et du Projet de Partenariat GloBallast dans la ratification et la mise en œuvre de la Convention

pour la gestion des eaux de ballast. Il a également tenu à remercier l'Académie d'avoir accepté d'accueillir ce tout premier cours dispensé en région méditerranéenne.

La représentante du REMPEC, Melle Lilia Khodjet El Khil, a également félicité l'Académie Arabe pour ses efforts d'organisation du cours. Elle a précisé que ce cours était une première étape importante devant conduire au développement d'une stratégie régionale de prévention de l'introduction d'espèces indésirables en Méditerranée.

II.2 Présentations

Avant que ne débute la formation, les participants ont assisté à la projection du documentaire « Invaders from the Sea » de l'OMI et de la BBC. Les stagiaires ont ainsi pu se faire une idée globale du problème de transfert d'organismes nocifs par les eaux de ballast des navires, des effets de ce phénomène sur nos côtes, ainsi que des mesures prises par la communauté internationale pour lutter contre ces espèces envahissantes.

Jour 1
Modules I et II

MODULE I - Présentation générale du concept de gestion des eaux de ballast:

Le Module I décrivait comment et pourquoi les navires utilisent des eaux de ballast et quel est leur rôle dans le transfert d'espèces aquatiques potentiellement envahissantes et nocives pour les nouveaux milieux. Voici plus en détail les objectifs de ce Module:

- décrire le concept d'espèces envahissantes et le rôle des eaux de ballast dans l'introduction de ces espèces en milieu marin,
- informer sur les principaux impacts de l'introduction de ces organismes aquatiques nocifs et pathogènes,
- présenter les diverses initiatives visant à résoudre ce problème, en particulier la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast des navires et des sédiments de l'OMI.

Le premier Module de la formation a été dispensé par M. José Matheickal de l'OMI. M. Matheickal a insisté sur le fait que les eaux de ballast des navires constituent l'un des principaux vecteurs d'introduction d'organismes aquatiques nocifs dans les milieux aquatiques, permettant le transfert de 7 000 à 10 000 espèces de microbes, de plantes et d'animaux marins chaque jour dans le monde. Il a également indiqué que les impacts écologiques de ce phénomène sont irréversibles. Voici deux exemples cités pour étayer ses dires:

- la moule zébrée (*Dreissena polymorpha*) d'Europe de l'est (mer noire), introduite en Europe du nord et occidentale, notamment en mer d'Irlande et dans la Baltique, ainsi que dans la partie est de l'Amérique du Nord (Grands Lacs), a causé de graves dégâts écologiques et économiques de par sa capacité à envahir massivement toute surface solide;
- le cténophore pélagique ou plancton d'Amérique du Nord (*Mnemiopsis leidyi*), qui a envahi les estuaires le long de la côte atlantique de l'Amérique du Nord et du Sud, a été découvert en mer Caspienne à la fin de l'année 1999 et est désormais si largement établi que sa biomasse excède parfois tous les niveaux enregistrés dans les autres mers, causant ainsi des dégâts non négligeables pour l'industrie de la pêche.

M. Matheickal a indiqué que l'objectif ultime de la gestion des espèces aquatiques envahissantes (EAI) est de limiter l'impact de ce phénomène sur la biodiversité, l'économie et la santé publique. Il a ajouté qu'une coordination efficace entre les autorités concernées s'impose pour gérer ces espèces de manière fructueuse. Il a terminé en insistant sur l'importance de la prévention, laquelle reste le moyen le plus économique et écologique pour résoudre ce problème d'introduction d'espèces envahissantes.

Le Capitaine Hussein A. Hegazy de l'Académie Arabe d'Alexandrie a présenté les Modules II, III et IV de la formation.

MODULE II - La gestion des eaux de ballast à bord des navires:

L'objectif de ce module était de présenter les besoins de gestion des eaux de ballast à bord des navires, en particulier dans le cadre de la Convention. Voici d'autres objectifs de ce module:

- détailler les Besoins internationaux en matière de gestion des eaux de ballast à bord des navires,
- débattre des principes de précaution à respecter pour réduire les effets des espèces marines potentiellement envahissantes transférées dans les eaux de ballast,
- décrire les principes de développement et le champ d'application d'un plan de gestion des eaux de ballast de navires,
- discuter de la mise en oeuvre de ces exigences.

Le Capitaine Hegazy a indiqué que compte tenu que la plupart des navires de la flotte mondiale transportent des eaux de ballast, il est indispensable qu'ils intègrent des mesures de gestion à leurs opérations. Ces mesures doivent s'appliquer aux trois phases principales du cycle de vie des eaux de ballast, à savoir le chargement, le transport et le déchargement.

Après une brève description des diverses méthodes de gestion des eaux de ballast, l'instructeur a tenu à expliquer que le choix de la méthode dépendra des technologies disponibles au moment de la construction du navire et des caractéristiques spécifiques au navire. Il a également présenté des mesures d'échange d'eaux de ballast et de traitement des eaux de ballast, en précisant les avantages et inconvénients de chacune et en recommandant de combiner plusieurs méthodes de traitement.

Le Capitaine Hegazy a également indiqué que l'efficacité de certaines mesures de précaution pouvait être améliorée à condition que l'État du port informe le navire et/ou ses intermédiaires locaux des zones et situations dans lesquelles le chargement d'eaux de ballast doit être évité.

Il a ensuite insisté sur l'importance d'avoir à bord un plan de gestion des eaux de ballast décrivant précisément les procédures à mettre en place et les actions à entreprendre pour assurer la mise en œuvre fiable et efficace du système de gestion des eaux de ballast sur le navire. Bien que le Plan soit inévitablement basé sur les technologies disponibles à bord, son application à chaque voyage se fera sous la responsabilité du Capitaine et au regard de divers facteurs, notamment des conditions météorologiques et autres mesures de sécurité.

L'instructeur a conclu sa présentation en décrivant le rôle fondamental de la formation dans le succès de tout projet de gestion des eaux de ballast. Les officiers et l'équipage des navires doivent être correctement formés pour préserver la sécurité des hommes, du navire et de sa cargaison et éviter les impacts néfastes sur l'environnement et l'économie.

Jour 2
Modules III, IV et V

MODULE III - Les normes de la gestion des eaux de ballast à bord des navires:

Directement lié au Module II, ce module visait à expliquer plus en détail les normes de la Convention pour la gestion des eaux de ballast à bord des navires, à savoir :

- présenter les normes internationales d'échange des eaux de ballast à bord des navires,
- présenter les normes internationales de traitement des eaux de ballast à bord des navires,
- décrire l'étude initiale dont les navires doivent faire l'objet avant d'obtenir le Certificat international de gestion des eaux de ballast,
- décrire les études de suivi dont les navires doivent faire l'objet pour conserver et renouveler leur certificat.

Le Capitaine Hegazy a décrit les normes en vigueur pour l'échange et le traitement des eaux de ballast, ainsi que leur mise en application, qui peut varier selon la date de construction du navire et sa capacité de ballast. Il a toutefois précisé qu'un navire procédant à un échange d'eaux de ballast peut ne pas se conformer à ces normes si le Capitaine estime que la sécurité ou la stabilité du navire, de son équipage ou de ses passagers serait mise en péril.

Il a également indiqué que les systèmes de gestion des eaux de ballast doivent être approuvés avant d'être installés sur les navires de manière à vérifier leur conformité avec les normes de sécurité, environnementales, biologiques et de fonctionnement. Les navires

équipés de systèmes de traitement des eaux de ballast devront s'assurer qu'ils sont correctement entretenus.

Il a également rappelé les conditions de visites prévues par la Convention pour vérifier que les navires sont parés à naviguer et qu'ils ne présentent aucune menace pour l'environnement, la santé, les biens ou les ressources. Lorsque toutes les conditions applicables de la Convention BWM sont remplies, tout navire amené à battre le pavillon d'un Pays signataire de la Convention devra recevoir un Certificat international de gestion des eaux de ballast. La validité du Certificat est limitée à 5 ans maximum.

Module IV - Les aspects opérationnels de la gestion des eaux de ballast à bord des navires

Ce module traitait de certains aspects opérationnels de la gestion des eaux de ballast à bord des navires. Voici plus en détail les sujets couverts:

- Les documents qu'il convient de conserver à bord pour la gestion des eaux de ballast,
- L'importance de bien renseigner ces documents, le plus précisément possible,
- Qui doit tenir ces documents à jour et les présenter aux autorités compétentes,
- La durée de conservation de ces documents,
- Les méthodes pour simplifier les prélèvements d'eaux de ballast et de sédiments par les États du port.

Le Capitaine Hegazy a commencé par souligner l'importance de tenir à jour les documents et de les conserver à bord pour plusieurs raisons (preuve de la sécurité et de la conformité des opérations, itinéraire précis du voyage et des escales, etc.). Il a indiqué que la Convention pour la gestion des eaux de ballast fait état de plusieurs recommandations spécifiques quant aux documents de gestion des eaux de ballast, notamment sur leur forme, usage et durée de conservation. Il a ensuite indiqué quelles informations devaient figurer dans le registre des eaux de ballast, pour justifier:

- où et quand les eaux de ballast ont été chargées à bord et si les conseils sur les restrictions de chargement ont été suivis,
- si les eaux de ballast ont été traitées ou échangées en route, conformément aux exigences de la Convention,
- où et quand les eaux de ballast ont été déchargées,
- si toutes les précautions de sécurité et environnementales imposées par le Plan de gestion des eaux de ballast ont été observées durant le chargement, l'échange, le traitement ou le déchargement,
- si les sédiments ont été correctement rejetés.

Il a également indiqué que le Registre des eaux de ballast devait être conservé à bord au moins deux ans à compter de la dernière entrée, puis au moins trois ans dans les bureaux de l'exploitant.

Tout manquement aux obligations de conservation des registres peut exposer le navire et/ou son Capitaine à des amendes ou autres pénalités. Bien que la Convention BWM ne prescrive pas d'amende ni de pénalité, les autorités nationales de certains pays peuvent le faire.

Le Capitaine Hegazy a conclu ce Module par la question des prélèvements d'échantillons dans les eaux de ballast. Il a indiqué que, selon l'Article 9 de la Convention, les autorités de l'État du port peuvent non seulement inspecter les registres des navires mais également, dans certaines conditions, prélever des échantillons des eaux de ballast et sédiments des navires pour procéder à des contrôles.

L'instructeur a insisté sur l'importance de décrire les points d'accès pour les prélèvements dans le Plan de gestion des eaux de ballast du navire afin que les membres de l'équipage puissent aider au mieux les autorités compétentes à collecter des échantillons.

MODULE V - La gestion des eaux de ballast par les autorités portuaires/côtières:

Ce Module traitait du rôle des autorités portuaires et côtières dans la gestion des eaux de ballast pour limiter l'impact de l'introduction des organismes aquatiques nocifs et pathogènes dans les milieux marins. Il décrit les étapes à suivre par les autorités portuaires pour développer et mettre en place des Plans de gestion des eaux de ballast dans les ports.

Voici plus en détail les objectifs de ce Module:

- Mieux faire comprendre les droits et obligations des autorités portuaires/côtières en vertu de la Convention BWM,
- Présenter les principaux enjeux du développement d'un plan de gestion des eaux de ballast pour les ports,
- Expliquer comment collecter, gérer et stocker les données maritimes et environnementales,
- Décrire les circonstances spécifiques à certaines zones et insister sur la nécessité de signaler les modalités spécifiques de chargement d'eaux de ballast de certaines zones,
- Justifier la nécessité des installations de réception des sédiments,
- Expliquer la nécessité des évaluations des risques par les ports,
- Expliquer l'importance de fournir à l'OMI et aux navires les plans BWM des ports.

Le Module V a été dispensé par le Capitaine Mahmoud Marawan El Said Ismail, expert en sécurité maritime de l'Académie Arabe. Suite à une brève introduction des droits et obligations de l'État du port en vertu de la Convention, il a indiqué que les ports et les autorités portuaires, premier intermédiaire entre les navires et l'État du port ou l'État côtier, ont un rôle fondamental à jouer dans l'optimisation des pratiques de réduction des risques liés à la propagation des organismes aquatiques nocifs et pathogènes par les eaux de ballast. Il a ainsi souligné l'importance de développer un Plan de gestion des eaux de ballast du port qui détaillera les besoins de gestion des eaux de ballast du port, ainsi que les actions requises pour éviter le chargement et l'exportation d'organismes par tous les navires tentant de quitter le port ou d'y pénétrer.

Avant de développer un Plan de gestion des eaux de ballast du port, le Capitaine El Said Ismail a insisté sur la nécessité d'entreprendre les activités suivantes:

- études portuaires biologiques de référence consistant en la collecte d'informations scientifiques sur les organismes aquatiques nocifs et pathogènes déjà présents dans les eaux du Port. Ces informations permettront aux autorités portuaires de se comporter de manière responsable envers les autres ports chaque fois que des navires chargeront des eaux de ballast dans leurs eaux, mais elles participeront également à limiter la propagation aux zones côtières adjacentes d'espèces introduites dans le port.
- évaluation des risques sur la base des résultats de l'étude portuaire biologique de référence, de l'analyse des habitudes maritimes, des opérations relatives aux eaux de ballast et de la comparaison du port objet de l'étude avec les ports d'origine et de destination.

Le Capitaine El Said Ismail a ensuite décrit les principes élémentaires du développement d'un Plan de gestion des eaux de ballast, notamment la nécessité de tenir compte des considérations régionales, de se conformer aux exigences de l'OMI, ainsi qu'à la politique et aux réglementations nationales pour impliquer activement toutes les parties prenantes. Il a également indiqué que le plan devrait inclure un système de communication permettant d'alerter les navires de la présence d'espèces nocives dans le port et des zones à éviter pour le chargement/déchargement des eaux de ballast.

L'instructeur a ensuite présenté dans les grandes lignes la structure du Plan de gestion des eaux de ballast du port (introduction, objectifs et finalités, principes clés et meilleures pratiques, procédures opérationnelles et formalités administratives) en insistant sur le caractère primordial des aspects opérationnels, compte tenu qu'ils décrivent les exigences du Port et les procédures et dispositions à mettre en place.

Il a insisté sur le fait que, jusqu'à ce que le Plan de gestion des eaux de ballast du port soit finalisé et prêt à être appliqué, il est essentiel que soient déterminés et attribués les rôles et responsabilités de toutes les parties prenantes. Tout aussi important dans la gestion des eaux de ballast, la sensibilisation et l'éducation de toutes les parties prenantes sont les moyens de s'assurer de leur contribution à la préparation et à la mise en œuvre du Plan. La formation du personnel des ports constitue ainsi un élément clé de l'administration du Plan.

Le Capitaine El Said Ismail s'est également référé à la Règle C-1 de la Convention qui permet aux Signataires, de manière individuelle ou avec d'autres signataires, de prendre des mesures complémentaires pour protéger davantage l'environnement des organismes aquatiques nocifs et pathogènes. Il est essentiel d'informer l'OMI, et par son biais les autres signataires, des besoins spécifiques de certaines zones.

Enfin, l'instructeur a évoqué la question des dispositifs de réception. Il a indiqué que, en vertu de la Convention, l'État du port doit aménager des installations adéquates de réception des sédiments où nettoyer et réparer les caisses d'eaux de ballast. Il doit également informer les navires de la disponibilité, de la localisation, des capacités des dispositifs de réception et des frais applicables pour la mise au rebut écologique des sédiments.

Jour 3
Modules VI, VII et VIII

MODULE VI - Contrôle et application de la conformité:

Le module VI traitait de l'intérêt du contrôle et de l'application de la conformité, composante essentielle du régime de gestion des eaux de ballast. Ses objectifs sont les suivants:

- expliquer en quoi consiste un système de contrôle et d'application de la conformité,
- décrire le rôle du contrôle et de l'application de la conformité dans les régimes de gestion des eaux de ballast,
- décrire quelles sont les données requises par un système de contrôle et d'application de la conformité et les méthodes utilisées pour les vérifier,
- expliquer le rôle du prélèvement d'échantillons d'eaux de ballast dans le contrôle de la conformité,
- débattre de l'application, des mesures de modération, des pénalités et des sanctions et des moyens pour les mettre en place.

Le Module VI a été dispensé par M. José Matheickal de l'OMI, qui a expliqué à quel point le système de contrôle et d'application de la conformité est un composant essentiel du régime de gestion des eaux de ballast, conçu spécifiquement pour:

- évaluer la conformité des navires aux exigences de l'OMI et aux exigences de gestion des eaux de ballast de l'État du port,
- assurer le respect de ces exigences, au besoin.

Il a également expliqué que les systèmes de contrôle et d'application de la conformité doivent être pleinement cohérents avec le régime de gestion des eaux de ballast et la Convention BWM de l'OMI et a rappelé les éléments clés suivants:

- obligation pour les navires de collecter des informations sur leurs pratiques de gestion des eaux de ballast et de les consigner,
- obligation des navires de rendre ces informations disponibles aux autorités réglementaires (AR) de gestion des eaux de ballast de l'État du port et de respecter leurs directives,
- production des informations nécessaires à l'étude/l'audit des carnets de bord des navires et autres registres officiels prouvant la conformité aux exigences de la Convention BWM de l'État du port,
- fourniture des informations nécessaires à l'autorité compétente, soit l'AR, soit un représentant de l'AR, pour prélever des échantillons d'eaux de ballast (et de sédiments) et procéder aux tests requis,
- dispositions légales pour obliger, au besoin, les navires en défaut à respecter les exigences de la Convention BWM,
- obligation d'avertir l'OMI et autres parties prenantes des dispositions prises.

Par ailleurs, les risques que présentent les navires constituent un autre problème important à prendre en compte et à inclure dans le système de contrôle et d'application de la conformité. Plus le risque posé par un navire est grand, plus les efforts de contrôle et d'application de la conformité sont nombreux pour garantir le respect des exigences de la Convention BWM.

M. Matheickal a détaillé les données à collecter pour le contrôle et l'application de la conformité, comme le Certificat international de gestion des eaux de ballast, le Plan de gestion des eaux de ballast et le Registre de gestion des eaux de ballast. Il a également indiqué que, le système de contrôle et d'application de la conformité étant intégré au régime de gestion des eaux de ballast de l'État du port, il est préférable de l'inclure dans le package d'information/sensibilisation fourni aux navires. Ce package informe le navire des exigences de l'État du port, des conditions d'audit et d'application de la conformité.

Il a ensuite décrit les inspections de routine et approfondies des navires. Il a insisté sur le fait que les inspections de contrôle et d'application de la conformité des navires pouvaient

donner lieu à des prélèvements d'échantillons d'eaux de ballast. M. Matheickal en a profité pour souligner l'importance de la coopération entre le personnel des navires et l'autorité compétente responsable des prélèvements d'eaux de ballast, puis il a décrit aux participants plusieurs considérations liées à ces prélèvements.

La dernière partie du Module était consacrée à la description du processus d'application. L'instructeur a expliqué que ce processus commence lorsque l'autorité réglementaire de gestion des eaux de ballast de l'État du port, par le biais du système de contrôle et d'application de la conformité, confirme que les exigences BWM de l'État du port n'ont pas été totalement observées. Il est donc nécessaire, à ce stade, de déterminer le niveau de non-conformité et sa gravité afin d'évaluer l'éventuelle pénalité ou sanction.

M. Matheickal a souligné que les pénalités ou sanctions devaient être proportionnelles au niveau de gravité du manquement et du risque encouru, le cas échéant, afin de décourager d'autres tentatives de violation.

MODULE VII - Gestion des incursions:

Le module VII traite de la gestion des espèces envahissantes en environnements aquatiques une fois l'invasion constatée. Il tend à démontrer que, bien que la gestion des incursions en environnement marin soit généralement complexe, coûteuse et qu'elle n'ait remporté que peu de succès de par le monde, plusieurs options existent pour limiter les conséquences de ces incursions.

Voici les objectifs de ce module:

- évaluer le rôle de la gestion des incursions dans le régime national de gestion des eaux de ballast,
- décrire les stratégies et techniques de gestion des incursions existantes,
- appliquer le processus décisionnel de sélection de la stratégie appropriée (évaluation de la faisabilité, des risques et de la rentabilité),
- décrire le plan d'opérations en réponse à l'introduction d'espèces aquatiques envahissantes.

Melle Farchi a présenté le Module VII en soulignant que, bien que les introductions d'espèces aquatiques ne constituent généralement pas des populations viables, des études sur ces dernières ont démontré que l'introduction d'une seule espèce envahissante suffit à causer d'importants dommages écologiques, économiques et sanitaires, dont les effets sont généralement irréversibles.

Une fois qu'une espèce introduite est détectée et considérée comme potentiellement envahissante, les mesures suivantes devraient être prises:

- confirmer la présence et la répartition de l'espèce,
- évaluer les risques pour l'environnement et la société,
- définir les options de gestion,
- analyser la rentabilité des options,
- mettre en œuvre les options retenues.

Melle Farchi a tenu à rappeler que si la prévention des bio invasions marines reste la meilleure option, elle n'est jamais efficace à 100%. Il faut donc recourir à des options de gestion complémentaires. Ces options, pratiques et faisables, doivent faciliter la prise de décision rapide et, idéalement, figurer dans le Plan de gestion des incursions du pays (à développer par le pays).

Elle a présenté les deux grandes catégories d'options de gestion:

1. détection précoce des incursions, suivie par une réponse rapide en vue d'éradiquer la nouvelle espèce,
2. contrôle et gestion des populations nuisibles, lorsque l'éradication n'est pas possible.

Parmi les options de gestion, Melle Farchi a décrit certaines des réponses les plus souvent apportées, comme le confinement, l'éradication, le contrôle (physique, chimique et biologique) et la modération des effets. Elle a insisté sur l'importance de contrôles réguliers pour détecter rapidement les incursions ou évaluer la réussite de l'éradication d'une espèce cible, ainsi que des plans de confinement pour accélérer la mise en œuvre des solutions. Les chances de succès d'une option de gestion dépendent de nombreux facteurs, notamment des informations disponibles sur l'espèce, de l'ampleur de l'invasion, des ressources disponibles (main d'œuvre, budget, etc.) et de l'investissement des agences responsables.

L'accent a également été mis sur l'évaluation des risques, précédant le choix de l'option à mettre en œuvre. L'instructeur a indiqué qu'une évaluation efficace des risques comporte les trois étapes suivantes:

- détermination de l'ampleur de l'invasion,
- identification de l'origine de l'espèce et de ses caractéristiques,
- identification des ressources à risque.

L'étape finale consiste à analyser la rentabilité des options de gestion sélectionnées pour que les autorités compétentes décident ou non de les appliquer.

La dernière partie du Module était consacrée au développement d'un Plan de gestion des incursions. Melle Farchi a insisté sur les avantages d'un tel plan et présenté les principaux éléments à y inclure.

Module VIII - Le développement d'un cadre stratégique national d'application de la Convention BWM:

Ce module visait à décrire les étapes recommandées pour développer un cadre stratégique national de gestion des eaux de ballast. Voici ses objectifs:

- décrire les principales composantes d'un cadre stratégique national de gestion des eaux de ballast et leur lien avec la politique internationale sur la gestion des espèces envahissantes,
- décrire les responsabilités de l'Agence de direction,
- expliquer l'intérêt de constituer un groupe de travail et quelles responsabilités lui attribuer,
- expliquer les principes clés gouvernant la formulation et la conception d'une Stratégie nationale,
- établir une liste des principales actions d'application de la Stratégie nationale.

Le module VIII du cours a été dispensé par Melle Lilia Khodjet El Khil, Chargée de programme (Protection du milieu marin) du REMPEC. Elle a débuté ce module en décrivant les principales composantes d'un cadre national (politique, législation, structures institutionnelles, stratégie/plan d'action) et leurs objectifs spécifiques. Elle a également détaillé les diverses étapes du développement d'un tel cadre, à savoir:

- collecte d'informations sur toutes les mesures, politiques, législations / réglementations connexes existantes,
- développement, sur la base de ces informations, d'une politique, d'une stratégie et d'un plan d'action,
- développement, instauration et application d'une législation et conduite des réformes institutionnelles,
- application de la stratégie et du plan d'action,
- contrôle et évaluation du système.

L'accent a été mis sur le rôle et les responsabilités des structures institutionnelles, comme le groupe de travail chargé de conseiller et de participer au développement d'une Stratégie nationale, et l'Agence de direction chargée de superviser le développement et l'application de la stratégie nationale de gestion des eaux de ballast.

Pour faciliter le choix de l'Agence de direction par les pays participants, l'instructeur a décrit les principales responsabilités de cette Agence. Elle a notamment mentionné que la structure constitutionnelle du pays, ainsi que les agences déjà en place et leurs capacités et ressources devaient influencer le choix final.

Melle Khodjet El Khil a également expliqué les avantages de créer un groupe de travail et donné quelques exemples d'agences, d'autorités nationales et d'autres parties prenantes pouvant en faire partie. Concernant les recommandations sur la politique, la stratégie, les dispositions opérationnelles et la législation, le groupe de travail devra constamment veiller à leur cohérence avec les obligations et responsabilités internationales.

Elle a ensuite présenté les principaux éléments devant figurer dans la Stratégie nationale et mentionné les dispositions opérationnelles du plan d'action nécessaires pour mettre en œuvre et faire appliquer la Stratégie nationale, attirant l'attention des stagiaires sur le fait que chaque action proposée était liée à un sujet étudié lors d'un précédent module. En fait, le module VIII vise à aider les pays à intégrer à l'échelle nationale tous les éléments techniques évoqués dans les modules précédents.

Avant de conclure, Melle Khodjet El Khil a précisé que tous les participants disposaient à présent de tous les outils nécessaires pour développer leur politique/stratégie nationale, laquelle pourrait faire partie de la législation qu'ils sont en train de mettre en place pour appliquer la Convention BWM.

Jour 4

Module IX et mise en situation

MODULE IX- Assistance technique et coopération régionale:

Ce module entendait présenter les options d'assistance technique disponibles et démontrer l'importance d'une coopération régionale pour résoudre les problèmes de gestion des eaux de ballast et d'invasions d'espèces aquatiques. Voici ses objectifs:

- établir une liste des sources d'assistance et d'information,
- démontrer l'importance d'une coopération régionale,
- discuter des structures et dispositions,
- décrire le développement de stratégies régionales,
- informer sur la situation actuelle de la Méditerranée.

Melle Khodjet El Khil a introduit le module IX en décrivant en détail l'Article 13 de la Convention BWM, qui traite de deux sujets fondamentaux:

- la nécessité de prêter une assistance technique à la gestion des eaux de ballast via la formation, de mettre à disposition les technologies, équipements et locaux requis et de conduire des programmes communs de recherche et de développement,

- la promotion de la coopération régionale – en particulier autour des mers fermées et semi-fermées – par le biais d'accords régionaux et de procédures d'harmonisation.

Étant donné que des problèmes similaires liés aux espèces aquatiques envahissantes (EAI) sont constatés partout dans le monde, le partage d'information et d'expertise à l'international sur l'écologie, les impacts et la gestion de ces problèmes est une véritable priorité.

Les espèces aquatiques envahissantes posent, par définition, des problèmes transfrontières. Il est donc logique que les pays ne puissent pas résoudre ces problèmes seuls. Lorsqu'un pays développe une stratégie nationale de gestion des eaux de ballast, il est indispensable qu'il prenne en compte le contexte régional.

Melle Khodjet El Khil a fourni aux participants certaines sources d'assistance technique dans le domaine de la gestion des eaux de ballast. Elle a indiqué que l'OMI, en tant qu'autorité chargée principalement de la gestion des navires et des eaux de ballast à l'international, a mis en place diverses initiatives pour guider et/ou fournir une assistance technique aux pays ou régions par le biais des éléments suivants:

- Recommandations en vertu de la Convention,
- Division de coopération technique (formation, réunions consultatives, activités de sensibilisation),
- Programme Globallast (Phase I),
- Partenariat Globallast (Phase II).

Melle Khodjet El Khil a décrit le travail déjà réalisé dans le cadre du Programme GloBallast achevé en 2004 et les attentes du Partenariat Globallast, entre 2008 et 2012. Elle a ensuite présenté les systèmes d'information et d'accompagnement disponibles à ce jour sur les EAI pour aider les pays à résoudre leurs problèmes de gestion des eaux de ballast.

L'instructeur a expliqué l'importance de la coopération régionale et donné des exemples d'Accords/de Programmes régionaux existants, ainsi que de stratégies de gestion des eaux de ballast et de plans d'action déjà mis en place à l'échelle mondiale. Elle a indiqué que le processus de conception et d'application de toute disposition régionale impliquant une coopération passe par trois étapes interdépendantes:

- 1- l'approche (participation, partenariats, partage de l'expérience, etc.),
- 2- l'instrument (groupe de travail régional), et
- 3- les outils (Plan d'action régional stratégique – PAR).

Le groupe de travail sera principalement chargé de concevoir et d'appliquer la stratégie régionale/le PAR selon les principes et éléments clés fournis par l'instructeur.

La dernière partie du module était dédiée à informer les participants sur la situation actuelle de la région méditerranéenne quant aux problèmes de gestion des eaux de ballast. Après avoir rappelé les structures institutionnelles mises en place en mer Méditerranée pour gérer les eaux de ballast, Melle Khodjet El Khil a récapitulé les actions conduites dans la région pour faire face aux problèmes posés par les EAI et confirmé aux participants que trois pays de la Méditerranée, à savoir l'Égypte, l'Espagne et la Syrie, ont ratifié la Convention BWM.

Pour conclure, elle a présenté le Projet de Partenariat GloBallast en cours de mise en œuvre dans la région et décrit le rôle du REMPEC, chargé de faciliter l'exécution du projet. Melle Khodjet El Khil a conclu ce module en indiquant que le résultat le plus attendu du Projet de Partenariat GloBallast était la mise en place d'une Stratégie méditerranéenne de gestion des eaux de ballast ratifiée par tous les signataires de la Convention de Barcelone.

Mise en situation : la suite de la matinée était consacrée à une **mise en situation**. Les participants ont été répartis en trois groupes chacun ayant son propre scénario pour les inciter à confronter leurs points de vue sur les problèmes de gestion des eaux de ballast. Chaque groupe a dû identifier les autorités les plus à même, selon leurs compétences respectives, de gérer les problèmes posés par les eaux de ballast des navires et les espèces envahissantes. M. Pughiuc et M. Matheickal de l'OMI ont assisté les participants dans cette tâche.

II.3 Recommandations et conclusion

Avant la fin de la formation, les participants ont adopté une **série de recommandations** en vue de la première réunion du groupe de travail de la région méditerranéenne, prévue en septembre 2008.

Ces recommandations concernent les trois thèmes suivants:

- **Renforcement des capacités**: le Groupe reconnaît l'importance du Partenariat GloBallast et la nécessité d'un renforcement des capacités en prévision de la ratification et de la mise en œuvre de la Convention BWM pour la gestion des eaux de ballast dans la région de la Méditerranée. Le Groupe reconnaît que des sources de financement devront être rendues disponibles au niveau national pour mener à bien les activités de renforcement des capacités.

Recommandation 1: l'option la plus économique recommandée par le Groupe consiste à partager autant que possible les connaissances et l'expertise disponibles, particulièrement via les capacités établies et renforcées dans les Pays Partenaires Leaders de GloBallast.

Recommandation 2: la Turquie a proposé d'accueillir des formations sur l'évaluation des risques et le Groupe a recommandé que l'OMI et le REMPEC examinent la possibilité de financer la participation des représentants des pays à ces formations.

Recommandation 3: le Groupe recommande également d'utiliser autant que possible l'assistance bilatérale entre les pays développés et en développement dans la région. Les représentants des pays de la Méditerranée pourront évoquer ces possibilités d'assistance bilatérale lors de forums régionaux et/ou internationaux.

- **Sensibilisation:** le Groupe reconnaît que le documentaire de l'OMI et de la BBC « Invaders from the Sea » est un bon moyen pour sensibiliser le public et un outil de lobbying pour susciter l'intérêt et mobiliser des ressources.

Recommandation 4: le Groupe recommande d'utiliser autant que possible le documentaire de l'OMI et de la BBC « Invaders from the Sea » aux fins de sensibilisation, et recommande à l'OMI et au REMPEC d'examiner la possibilité de l'adapter dans d'autres langues que l'anglais.

- **Évaluation des risques:** le Groupe reconnaît la nécessité d'une évaluation régionale des risques pour la région Méditerranée.

Recommandation 5: le Groupe recommande que des efforts soient consentis pour établir des plans de financement bilatéraux et régionaux qui permettront de conduire l'évaluation régionale des risques pour la région Méditerranée.

- **Communication et partage d'information:** le Groupe reconnaît l'importance cruciale de la communication et du partage d'information entre les institutions concernées de la région et au-delà.

Recommandation 6: le Groupe recommande de redoubler d'efforts pour faire figurer les questions liées aux eaux de ballast à l'ordre du jour des réunions régionales, ex. réunion des Correspondants du REMPEC, réunion des Correspondants du Plan d'Action pour la Méditerranée (PAM) et réunion des Parties Contractantes de la Convention de Barcelone.

Recommandation 7: le Groupe recommande d'assurer une liaison appropriée entre les forums régionaux et internationaux concernés sur les questions de la gestion des eaux de ballast.

Recommandation 8: le Groupe recommande l'établissement dans la région d'un Groupe de Correspondance sur les eaux de ballast qui faciliterait l'échange d'information.

Recommandation 9: le Groupe encourage les participants à faire part de leurs besoins spécifiques et à échanger des informations sur les démarches effectuées en vue de la ratification et de la mise en oeuvre de la Convention BWM en s'entretenant avec leurs collègues lors des réunions de l'OMI, comme celles-ci: Comité de la protection du milieu marin (MEPC), Sous-comité aux gaz liquéfiés en vrac (BLG), Sous-comité à la mise en oeuvre des pavillons nationaux ou encore Comité de coopération technique (TTC).

- **Formation:** le Groupe reconnaît tout l'intérêt du Cours général sur la gestion des eaux de ballast et demande une formation plus spécifique/ciblée à l'attention des administrateurs et du personnel à bord des navires.

Recommandation 10: le Groupe recommande qu'une version spécifique du Cours général sur la gestion des eaux de ballast soit produite à l'attention de ce personnel.

Recommandation 11: le Groupe recommande que des mesures soient prises sur le plan national pour que les formations à la gestion des eaux de ballast figurent au programme des instituts d'études maritimes.

- **Contribution du Groupe aux activités à venir:** le Groupe a débattu de la participation des pays de la côte méditerranéenne aux activités de développement d'une Stratégie régionale de gestion des eaux de ballast dans la région de la Méditerranée et a pris note que la Croatie accueillera la première réunion du groupe de travail régional dans la région de la Méditerranée, où sont attendues toutes les Parties contractantes de la Convention de Barcelone.

Recommandation 12: le Groupe recommande que tous les pays de la côte méditerranéenne participent aux formations et aux activités de renforcement des capacités organisées dans le cadre du Partenariat GloBallast et d'autres initiatives connexes. Il a également appelé à une participation plus large des pays méditerranéens non-sponsorisés.

Recommandation 13: le Groupe recommande que ses conclusions et ses recommandations soient présentées et débattues lors de la réunion du groupe de travail régional en ajoutant un point à l'ordre du jour.

Le Cours général s'est terminé le 17 avril 2008 à 16h30. Les représentants de l'OMI et du REMPEC ont remercié l'Académie Arabe d'Alexandrie pour son soutien et sa collaboration, ainsi que pour la qualité de l'environnement de travail proposé pour le cours. Les participants ont également été remerciés pour leur contribution active aux modules dispensés.

Un Certificat de participation au cours (voir annexe IV de ce rapport) a été remis à chacun des participants.

ANNEXE I

LISTE DES CONFÉRENCIERS

ACADÉMIE ARABE DES SCIENCES, DES TECHNOLOGIES ET DES TRANSPORTS MARITIMES (AASTMT)

Capitaine Hussein A. HEGAZY

Correspondant OMI-MOU

Académie Arabe des Sciences, des Technologies et des Transports Maritimes

Boîte postale 1029

Alexandrie

ÉGYPTE

N° de tél./fax: **+20 (3) 562 17 33 / 563 11 62**

Portable: **+20 (12) 322 94 54**

Fax: **+20 (3) 562 17 33 / 563 11 62**

E-mail: capthijaz@hotmail.com

Capitaine Mahmoud MARAWAN EL SAYED

Expert senior

Académie Arabe des Sciences, des Technologies et des Transports Maritimes

Boîte postale 1029

Alexandrie

ÉGYPTE

N° de tél.: **+20 (3) 577 38 37**

Portable: **+20 (10) 163 51 02**

E-mail: Cap_Marwan@yahoo.com

ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE (OMI)

Dr. José MATHEICKAL

Conseiller technique senior

Programme mondial de gestion des eaux de ballast (GloBallast)

Division du milieu marin

Organisation maritime internationale

4, Albert Embankment

Londres SE1 7SR

ROYAUME-UNI

N° de tél.: **+44 (20) 7 587 32 79**

Fax: **+44 (20) 7 587 32 61**

E-mail: jmatheic@imo.org

CENTRE RÉGIONAL MÉDITERRANÉEN POUR L'INTERVENTION D'URGENCE CONTRE LA POLLUTION MARINE ACCIDENTELLE (REMPEC)

Dr. Lilia KHODJET EL KHIL

Chargée de programme (Protection du milieu marin)
Centre Régional Méditerranéen pour l'Intervention d'Urgence contre la Pollution
Marine Accidentelle (REMPEC)
'Maritime House'
Lascaris Wharf,
Valletta VLT 1921
MALTE

N° de tél: +356 21 337296/7/8
Fax: +356 21 339951
E-mail: lilia.khodjet@rempec.org

Mme Cristina FARCHI

Chargée de programme
Centre Régional Méditerranéen pour l'Intervention d'Urgence contre la Pollution
Marine Accidentelle (REMPEC)
'Maritime House'
Lascaris Wharf,
Valletta VLT 1921
MALTE

N° de tél: +356 21 337296/7/8
Fax: +356 21 339951
E-mail: cfarchi@rempec.org

BACKSTOPPING

ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE (OMI)

M. Dandu PUGHIUC

Directeur de la section de biosécurité marine
Division du milieu marin
Organisation maritime internationale
4, Albert Embankment
Londres SE1 7SR
ROYAUME-UNI

N° de tél.: **+44 (20) 7 587 32 79**
Fax: **+44 (20) 7 587 32 61**
E-mail: DPUGHIUC@imo.org

ANNEXE II

LISTE DES PARTICIPANTS

STAGIAIRES

ALBANIE

M. Arben MALOKU

Spécialiste des politiques de transport maritime
Ministère des travaux publics, des transports et des communications
Square Skënderbej
Tirana

N° de tél.: **+355 (4) 25 70 28**
Portable: **+355 69 20 93 819**
Fax: **+355 (4) 25 70 28**
E-mail: beni2000al@yahoo.com

ALGÉRIE

M. Mohamed EL MATMATI

Chef d'études
COSS/DMM
Ministère des transports
Cité des rosiers (34 lots) villa no. 8
Beni Mered
Wilaya de Blida

N° de tél.: **+213 (21) 92 98 81**
Portable: **+213 (77) 694 68 68**
Fax: **+213 (21) 92 60 96**
E-mail: cptemm2004@hotmail.com

M. Mohamed DOGHMANI

Chargé d'études
COSS/DMM
Ministère des transports
16 lgts Rue Abdelaoui Mouloud
Bouismail W Tipaza

N° de tél.: **+213 (21) 92 98 81**
Portable: **+213 (77) 1 26 31 27**
Fax: **+213 (21) 92 60 96**
E-mail: clowdeck@hotmail.com

CROATIE

Mme Ivana MAROVIĆ

Département trafic, recherche et sauvetage maritimes
Direction de la Sécurité et de la protection maritimes
Ministère des Affaires maritimes, du transport et des infrastructures
Prisavlje 14
10000 Zagreb

N° de tél.: **+385 (1) 616 94 18**
Fax: **+385 (1) 616 90 69**
E-mail: ivana.marovic@pomorstvo.hr

Mme Nevja KRUŽIĆ

Directrice du département de la protection des eaux et du sol
Ministère de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Construction
Division de la Protection de l'environnement
Uzarska 2/1
51000 Rijeka

N° de tél.: **+385 (51) 213 499**
Portable: **+385 (91) 1394 035**
Fax: **+385 (51) 214 324**
E-mail: nevia.kruzic@mzopu.hr

EGYPTE

Commodore Mohamed MAHMOUD ISMAIL

Directeur général – Coordinateur national
Division de gestion du fonds d'affectation spéciale et des catastrophes écologiques
Agence Égyptienne des Affaires Environnementales (EEAA)
Cabinet des ministres
30 Misr-Helwan Agricultural Road
Maadi, Caire

N° de tél.: **+20 (22) 525 64 91**
+20 (22) 525 64 92
Portable: **+20 (11) 235 91 92**
Fax: **+20 (22) 525 64 94**
E-mail: mahmoud_s51@yahoo.com
cor@eeaa.gov.eg

EGYPTE (suite)

M. Ahmed Kassam SHETA

Chef de la direction de la gestion des catastrophes écologiques
Agence Égyptienne des Affaires Environnementales (EEAA)
30 Misr-Helwan Agricultural Road
Maadi, Caire

N° de tél.: **+20 (22) 525 64 91**
Portable: **+20 (10) 382 46 00**
Fax: **+20 (22) 525 64 94**
E-mail: ahmed_sheta@hotmail.com

Ingénieur Kamal Hussein EL KAZZAZ

Chef du département de la protection de l'environnement marin
Ministère du Transport
Autorité portuaire de la mer rouge
Boîte postale 1
Porttawfiqu
Suez

N° de tél.: **+20 (62) 333 11 24**
Portable: **+20 (12) 162 41 86**
Fax: **+20 (62) 333 1117**
E-mail: kmkazaz@hotmail.com

M. Ashraf Mohamed Ali HANAFY

Directeur du Département de l'Environnement
Division du Transport Maritime
Ministère du Transport
4, Ptolemy Street
Alexandrie 21514

N° de tél.: **+20 (3) 54 50 337**
+20101700569
Portable: **+20 (10) 17 00 569**
Fax: **+20 (3) 484 20 96**
E-mail: mmt@idsc.gov.eg

Mme Sooad ABDELMAKSOOD

Directrice du Département des Traités et Conventions Internationaux
Division du Transport Maritime
Ministère du Transport
4, Ptolemy Street
Alexandrie 21514

N° de tél.: **+20 (3) 54 50 337**
Portable: **+20 (10) 1535 129**
Fax: **+20 (3) 484 20 96**
E-mail: mmt@idsc.gov.eg

EGYPTE (suite)

M. Moustafa Kamis ABDEL MAGEED

Division de la Sécurité
Gomrok Door 1 – Ras El Tin

N° de tél.: **+20 (3)** 5260838
Portable: **+20 (10)** 3822597
E-mail: mustafa-kamis@yahoo.com

M. Mansour THABET

Contrôle de l'État du Port
8 Ali Basha – Sidi Bishr – Alexandrie

Portable: **+20 (12)** 22 4 1954
E-mail: logistics@dataxprs.com.eg

LIBYE

Ingénieur Mohamed A. EL GAMEZI

Directeur du Bureau de gestion des urgences environnementales
Autorité Générale de l'Environnement
Boîte postale 83618
Al Ghiran
Tripoli

N° de tél.: **+218 (21)** 487 37 61
Portable: **+218 (92)** 518 4180
Fax: **+218 (21)** 487 21 60
E-mail: etleha@yahoo.com

Ingénieur Abduladim Abdallah BALLUG

Conseiller du Bureau de gestion des urgences environnementales
Autorité Générale de l'Environnement
Boîte postale 83618
S.guma – Ain Zarah -Tripoli

N° de tél.: **+218 (21)** 463 08 70
Portable: **+218 (91)** 212 42 05
Fax: **+218 (21)** 483 08 70
E-mail: aaafmm@yahoo.com

MONTENÉGRO

M. Goran JURISIC

Inspecteur de la sécurité maritime
Capitainerie du port
Ministère du Transport, des Affaires Maritimes et des Communications
Obala 13 Jula 18
85000-Bar

N° de tél.: **+382 (85) 312733**
Portable: **+382 (0) 69 035 423**
Fax: **+382 (85) 302060**
E-mail: mingo@cg.yu

Mme Vesna MACIC

Chercheuse
Institut de biologie marine
Boîte postale 69
85330 Kotor

N° de tél.: **+382 (82) 334 570**
Portable: **+382 (67) 562 184**
Fax: **+382 (82) 334 570**
E-mail: vmacic@ibmk.org

MAROC

M. Mohamed BOUGHALEB

Inspecteur de la navigation et du travail maritime
Direction de la marine marchande
Ministère de l'équipement et des transports
Boulevard Felix Houphouet Boigny
Casablanca

N° de tél.: **+212 (22) 22 19 31**
Mobile: **+212 (62) 80 40 73**
Fax no: **+212 (22) 27 33 40**
E-mail: bougha_moha@yahoo.fr

M. Abderrahim BELKAD

Directeur des Études
Institut Supérieur d'Études Maritimes
Ministère de l'équipement et des transports
Hay Essalam
BP 20 219
CP 20203 Casablanca

N° de tél.: **+212 (22) 23 07 46**
Portable: **+212 (64) 69 58 48**
Fax: **+212 (22) 23 15 68**
E-mail: belkad@isem.ac.ma

SYRIE

Ingénieur Waseem SAEED

Directeur adjoint
Département du Centre National de contrôle et de lutte contre la pollution marine
Direction générale des ports
Centre National de contrôle et de lutte contre la pollution marine
Baniyas
Tartous

N° de tél.: **+963 (43) 72 33 36**
Portable: **+963 (944) 93 57 37**
Fax: **+963(43) 72 33 36**
E-mail: danco@net.sy

Capitaine Mustafa H. KANAFANI

Représentant de la Syrie auprès de l'Organisation Maritime Internationale
Ambassade de la Syrie
8 Belgrave Square
Londres SW 1X8 PH

N° de tél.: **+ 20(12) 2340084** (numéro temporaire en Égypte)
+963 (93) 3467961 (Syrie):
Portable: **+44 (0) 7900417503**
Fax: **+44 (0) 2072354621**
E-mail: mkanafani@hotmail.co.uk
lmo-syria@hotmail.com

Ingénieur Hussein SHAHADEH

Ingénieur chimiste du Département du Centre National de contrôle et de lutte
contre la pollution marine
Direction générale des ports
Centre National de contrôle et de lutte contre la pollution marine
Baniyas
Lattakia

N° de tél.: **+963 (43) 72 33 36**
Portable: **+963 (944) 747 628**
Fax: **+963 (43) 72 33 36**
E-mail: danco@net.sy
hu-imo@shuf.com

TUNISIE

M. Mourad GHORBEL

Chef de Service du Trafic Maritime
Direction Générale de la marine marchande
Ministère du Transport
Boulevard du 7 Novembre (Près de l'aéroport)
Tunis-Carthage
2035 Tunis

N° de tél: **+216 (71) 772 110**
Portable: **+216 (98) 227 531**
Fax: **+216 (71) 806 413**
E-mail: ghorbelmourad@yahoo.fr

M. Hatem FEKI

Inspecteur des affaires maritimes
Direction Générale de la marine marchande
Ministère du Transport
Boulevard 7 Novembre (Près de l'aéroport)
Tunis-Carthage
2035 Tunis

N° de tél.: **+216 (71) 772 110**
Portable: **+216 (21) 860 066**
Fax: **+216 (71) 806 413**
E-mail: hatemfekih@yahoo.fr

TURQUIE

M. Ömer TIKTIK

Directeur de la Division de l'Environnement Maritime
Premier Ministre du sous-secrétariat des Affaires Maritimes
Direction générale du Transport Maritime
GMK Bulvari No.128 - Kat 6
ODA: 603 Maltepe
Ankara

N° de tél.: **+90 (312) 232 09 22**
Fax: **+90 (312) 231 33 06**
E-mail: omer.tiktik@denizcilik.gov.tr

TURQUIE (suite)

M. Murat KORCAK

Ingénieur pour la Division de l'Environnement Maritime
Premier Ministre du sous-secrétariat des Affaires Maritimes
Denizcilik Mustesarligi
GMK Bulvari No.128 - Kat 6
ODA: 603 Maltepe
Ankara

N° de tél.: **+90 (232) 3850 / 2174**
Fax: **+90 (312) 231 33 06**
E-mail: murat.korcak@denizcilik.gov.tr

EVALUATEUR DU COURS (Consultant)

Mme Stella Maris VALLEJO

80 Rua do Astrolabio 6ESQ
2750-300 Cascais
PORTUGAL

N° de tél.: **+351 309 940 232**
E-mail: stillvallejo@yahoo.com
stellamaris@msn.com

COORDINATEUR

Melle / Shireene M. Galal MOUNIR

Vice-présidente du bureau des Affaires de l'OMI
Assistante, correspondante de l'OMI/du Mémoire
IMO Compound/Délégation de l'OMI
Académie Arabe des Sciences, des Technologies et des Transports Maritimes
Boîte postale 1029
Alexandrie
EGYPTE

N° de tél./fax: **+20 (3) 562 17 33 / 563 11 62**
Portable: **+20 (10) 707 90 55 / 952 60 66**
Fax: **+20 (3) 562 17 33 / 563 11 62**
E-mail: galal_shireene@yahoo.com
shireene_galal@live.com

INTERPRÈTES

Mme Mervat RAGAB

P.C.S.I

Interprète (arabe-anglais et « vice versa »)

ÉGYPTE

Portable: **+20 (10) 550 98 38**

E-mail: mervat.ragab@yahoo.com

Melle / Shahira SAID

P.C.S.I

Interprète (arabe-anglais-français et « vice versa »)

ÉGYPTE

Portable: **+20 (10) 915 15 80**

E-mail: shahirasaid@gmail.com

Melle / Mona Galal FARAHAT

P.C.S.I

Interprète (arabe-français et « vice versa »)

ÉGYPTE

Portable: **+20 (11) 18 21 846**

E-mail: zouzoudawayati@gmail.com

Mme Doaa DARWISH

P.C.S.I

Interprète (arabe-anglais et « vice versa »)

ÉGYPTE

N° de tél.: **+20(2) 63 58 452**

Portable: **+20(10) 16 722 61**

Fax: **+20(2) 22 667241**

E-mail: doadarwish@yahoo.com

Mme Amany RASHED

P.C.S.I

Interprète (arabe-anglais et « vice versa »)

ÉGYPTE

N° de tél.: **+20(2) 26 33 97 89**

Portable: **+20 (12) 341 82 55**

Fax: **+20(2) 26 33 97 89**

ANNEXE III

PROGRAMME DU COURS

Lundi 14 avril 2008	
Horaires	
08.30 -09.00	Inscription
09.00- 09.30	Accueil et informations générales
09.30 -10.00	Présentation des instructeurs et participants
10.00 -10.30	<i>Pause café</i>
10.30-11.30	Vidéo « Invaders of the sea »
11.30 -12.00	Présentation générale du cours
12.00 -13.00	<i>Pause déjeuner</i>
13.00 -14.30	Module 1. Présentation générale du concept de gestion des eaux de ballast
14.30 -15.00	Module 2. La gestion des eaux de ballast à bord des navires
15.00 -15.30	<i>Pause café</i>
15.30 – 17.00	Module 2. La gestion des eaux de ballast à bord des navires
Mardi 15 avril 2008	
Horaires	
08.30 - 10.00	Module 3. Les normes de la gestion des eaux de ballast
10.00 - 10.30	<i>Pause café</i>
10.30 - 12.00	Module 4. Les aspects opérationnels de la gestion des eaux de ballast à bord des navires
12.00 - 13.00	<i>Pause déjeuner</i>
13.00 - 14.00	
14.00 - 15.00	Module 4. Les aspects opérationnels de la gestion des eaux de ballast à bord des navires
15.00 - 15.30	Module 5. La gestion des eaux de ballast par les autorités portuaires/côtières
15.30 – 17.00	<i>Pause café</i>
	Module 5. La gestion des eaux de ballast par les autorités portuaires/côtières

Mercredi 16 avril 2008	
Horaires	
08.30 - 10.00	Module 6. Contrôle et application de la conformité
10.00 - 10.30	<i>Pause café</i>
10.30 - 11.30	Module 6. Contrôle et application de la conformité
11.30 - 12.00	Module 7. La gestion des incursions
12.00 - 13.00	<i>Pause déjeuner</i>
13.00 - 14.30	Module 7. La gestion des incursions
14.30 - 15.00	Module 8. Le développement d'un cadre stratégique national d'application de la Convention BWM
15.00 - 15.30	<i>Pause café</i>
15.30 - 17.00	Module 8. Le développement d'un cadre stratégique national d'application de la Convention BWM
Jeudi 17 avril 2008	
Horaires	
08.30 - 09.30	Module 9. L'assistance technique et la coopération régionale
09.30 - 10.00	Présentation des exercices de mise en situation
10.00 - 10.30	<i>Pause café</i>
10.30 - 12.00	Mise en situation
12.00 - 13.30	<i>Pause déjeuner</i>
13.30 - 15.00	Mise en situation et présentations des groupes
15.00 - 15.30	<i>Pause café</i>
15.30 - 16.00	Conclusion sur les mises en situation
16.00 - 17.00	Cérémonie de clôture et de remise des certificats

ANNEXE IV

CERTIFICAT DE PRESENCE



IMO



REMPEC



MAP



UNEP

REGIONAL MARINE POLLUTION EMERGENCY RESPONSE CENTRE
FOR THE MEDITERRANEAN SEA
(REMPEC)

CERTIFICATE

No.

This is to certify that

has attended the

**INTRODUCTORY TRAINING COURSE ON BALLAST WATER
MANAGEMENT ISSUES**

Alexandria, Egypt
14-17 April 2008

organized within the framework of the

**GLOBAL ENVIRONMENT FACILITY (GEF)/
UNITED NATIONS ENVIRONMENT PROGRAMME (UNEP)/
INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO)
GLOBALLAST PARTNERSHIP**

by

REMPEC

in co-operation with the



AASTMT

**ARAB ACADEMY FOR SCIENCE, TECHNOLOGY AND
MARITIME TRANSPORT (AASTMT)**



Mr. Frederic HEBERT
Director, REMPEC

