

BWM.2/Circ.35
15 August 2011

**INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE CONTROL AND
MANAGEMENT OF SHIPS' BALLAST WATER AND
SEDIMENTS, 2004**

**Communication received from the Regional Marine Pollution Emergency
Response Centre for the Mediterranean Sea (REMPEC)**

1 A communication has been received from the Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean Sea (REMPEC) on behalf of the following Contracting Parties to the Convention for the Protection of the Marine Environment and the Coastal Region of the Mediterranean (Barcelona Convention): Albania, Algeria, Croatia, Cyprus, Egypt, France, Greece, Israel, Italy, Lebanon, the Libyan Arab Jamahiriya, Malta, Monaco, Montenegro, Morocco, Slovenia, Spain, Syria, Tunisia and Turkey.

2 The communication contains the Harmonized Voluntary Arrangements for Ballast Water Management in the Mediterranean Region (in English and French) adopted by the abovementioned Contracting Parties, which provide guidance for voluntary ballast water exchange and management options to vessels transiting the Mediterranean Sea area. The arrangements are of voluntary interim nature and will be applicable from 1 January 2012 until the time that the Ballast Water Management Convention enters into force.

3 At the request of the Administrations of the abovementioned Contracting Parties, the communication annexed hereto is circulated to Member States for their information and future action as appropriate.

ANNEX 1

HARMONIZED VOLUNTARY ARRANGEMENTS FOR BALLAST WATER MANAGEMENT IN THE MEDITERRANEAN REGION (ENGLISH VERSION)

Introduction

The harmonised voluntary interim regime is being submitted under paragraph 3 of Article 13 of the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (Ballast Water Management Convention) whereby Parties with common interest to protect the environment, human health, property and resources, particularly those bordering enclosed or semi-enclosed seas, shall endeavour to enhance regional cooperation, including through the conclusion of regional agreements consistent with the Convention. The proposed arrangements take into account other adopted regional policies on ship's ballast water exchange.

The regime forms also part of a regional strategy on ships' ballast water management, developed within the Mediterranean Action Plan¹, with the technical support of the GloBallast Partnerships Project². It is based on the requirements of the Ballast Water Management Convention and is being proposed as an interim regime. The regime is voluntary; therefore, ships entering the Mediterranean Sea area are encouraged to apply these guidelines on a voluntary basis as from 1st January 2012.

This regime will no longer apply when a ship meets the ballast water performance standard contained in regulation D-2 of the Convention, or when the Convention comes into force and a ship has to apply the D-2 standard in accordance with the application dates set out in regulation B-3 of the Convention.

Definitions

Convention means the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments; and is hereunder referred to as "Ballast Water Management Convention";

Mediterranean Sea area means the Mediterranean Sea proper including the Gulfs and seas therein with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the 41° N parallel and bounded to the west by the Straits of Gibraltar at the meridian of 005°36' W;

Black Sea area means the Black Sea proper with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the parallel 41°;

Red Sea area means the Red Sea proper including the Gulfs of Suez and Aqaba bounded at the south by the rhumb line between Ras si Ane (12°28'.5 N, 043°19'.6 E) and Husn Murad (12°40'.4 N, 043°30'.2 E).

¹ The Contracting Parties to the Convention for the Protection of the Marine Environment and the Coastal Region of the Mediterranean (Barcelona Convention) are the following: Albania, Algeria, Bosnia and Herzegovina, Croatia, Cyprus, Egypt, The European Community, France, Greece, Israel, Italy, Lebanon, Libya, Malta, Morocco, Montenegro, Slovenia, Spain, Syria, Tunisia and Turkey.

² GEF/UNDP/IMO project "Building partnerships to assist developing countries to reduce the transfer of harmful aquatic organisms in ship's ballast water (Globallast Partnerships)".

1 Ships entering the waters of Mediterranean Sea area from the Atlantic Ocean (Straits of Gibraltar), or from the Indian Ocean through the Red Sea (Suez Canal) or leaving the waters of the Mediterranean Sea area to the Atlantic Ocean (Strait of Gibraltar) or to the Indian Ocean through the Red Sea (Suez Canal), should:

- (a) undertake ballast water exchange before entering the Mediterranean Sea area, or after leaving the Mediterranean Sea area, as applicable, according to the standard set out in the D-1 Standard of the Ballast Water Management Convention, and at least 200 nautical miles from the nearest land and in waters at least 200 meters in depth³;
- (b) in situations where this is not possible, either due to deviating the ship from its intended voyage or delaying the ship, or for safety reasons, such exchange should be undertaken before entering the Mediterranean Sea area, or after leaving the Mediterranean Sea area, as applicable, according to the standard set out in the D-1 Standard of the Ballast Water Management Convention, as far from the nearest land as possible, and in all cases in waters at least 50 nautical miles from the nearest land and in waters of at least 200 meters depth⁴.

2 Ships should, when engaged in traffic between:

- i. ports located within the Mediterranean Sea area; or
 - ii. a port located in the Black Sea area and a port located in the Red Sea area; or
 - iii. a port located in the Black Sea and a port located in the Mediterranean Sea area; or
 - iv. a port located in the Red Sea area and a port located in the Mediterranean Sea area.
- (a) undertake ballast water exchange as far from the nearest land as possible, and in all cases in waters at least 50 nautical miles from the nearest land and in waters of at least 200 meters depth. The areas, one of which being unfit for ballast water exchange due its size, where such requirements are met in the Mediterranean Sea area, appear in the map provided in the **appendix**;
 - (b) in situation where this is not possible either due to deviating the ship from its intended voyage or delaying the ship, or for safety reasons, exchange of ballast water should be undertaken in areas designated by the port State for that purpose⁵;

and, if a port State decides to designate a ballast water exchange areas,

- (c) such areas shall be assessed in accordance with the *Guidelines on designation of ballast water areas for ballast water exchange* developed by the International Maritime Organization⁶, and in consultation with adjacent States and all interested States.

³ These geographical parameters are those set by Regulation B-4.1.1 of the Ballast Water Management Convention.

⁴ These geographical parameters are those set by Regulation B-4.1.2 of the Ballast Water Management Convention.

⁵ Regulation B-4.2 of the Ballast Water Management Convention.

⁶ Guidelines on Designation of Ballast Water Areas for Ballast Water Exchange (G14), adopted on 13 October 2006. Resolution MEPC.151(55).

3 Sediments collected during the cleaning or repairing operations of ballast tanks should be delivered in sediment reception facilities in ports and terminals, according to Article 5 of the Ballast Water Management Convention, or be discharged beyond 200 nautical miles from the nearest land of the coastline when the ship is sailing in the Mediterranean Sea area.

4 Exemptions can be granted to a ship on a voyage between specified ports or locations within the Mediterranean Sea area, or to a ship operating exclusively between specified ports or locations within the Mediterranean Sea area. These exemptions are to be granted according to Regulation A-4 1 of the Ballast Water Management Convention and based on the *Guidelines for risk assessment under regulation A-4 of the BWM Convention* developed by the International Maritime Organization⁷.

5 As per Regulation B-4 of the Ballast Water Management Convention, if the safety or stability of the ship is threatened by a ballast water exchange operation, this operation should not be undertaken. The reasons should be entered in the ballast water record book and a Report should be submitted to the maritime authorities of the Port of destination.

6 Each vessel calling at a port within the Mediterranean Sea area is required to have on board a Ballast Water Management Plan complying with requirements of the *Guidelines for Ballast Water Management and Development of Ballast water Management Plans* developed by the International Maritime Organization⁸ and to keep a record of all ballast water operations carried out.

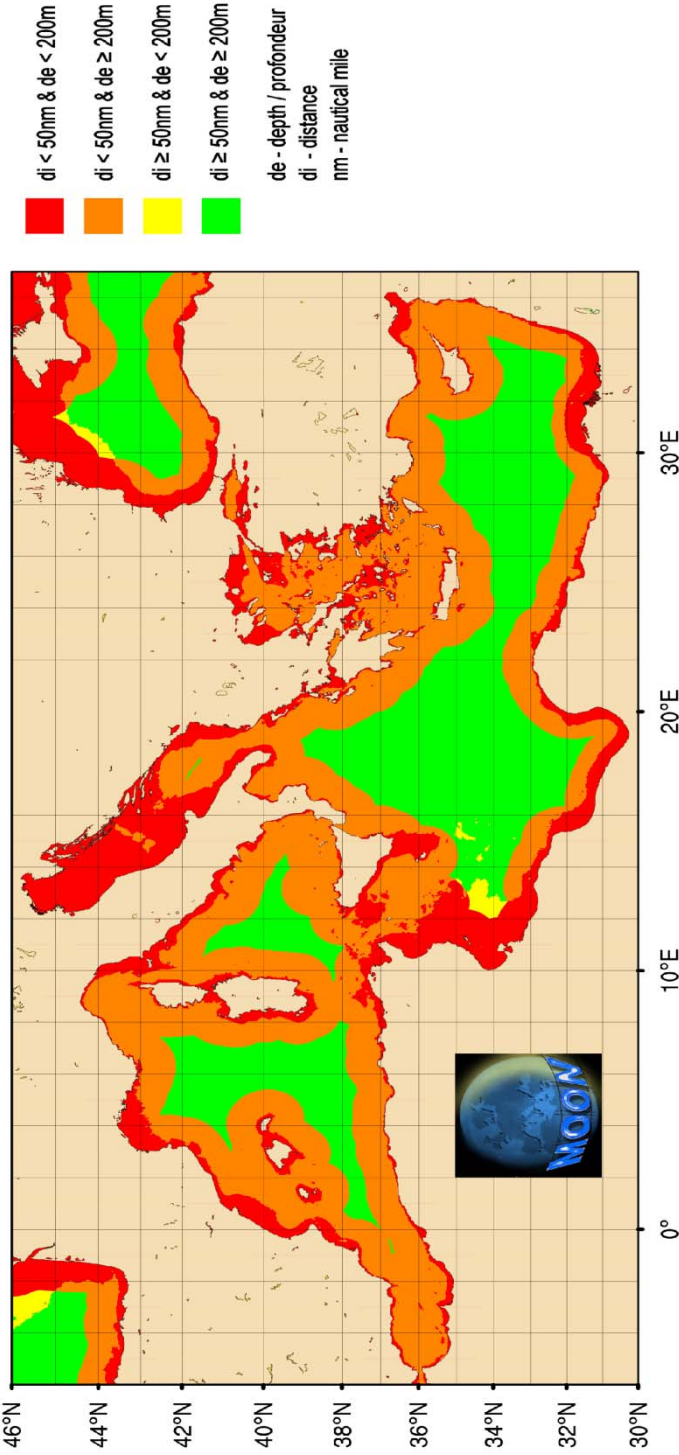
* * *

⁷ Guidelines for Risk Assessment under Regulation A-4 of the BWM Convention (G7), adopted on 13 July 2007. Resolution MEPC.162(56).

⁸ Guidelines for Ballast Water Management and Development of Ballast Water Management Plans (G4), adopted on 22 July 2005. Resolution MEPC.127(53).

APPENDIX

Areas in the Mediterranean Sea meeting the requirements set out
in Regulation B-4.1.2 of the Ballast Water Management Convention
(at least 50 nautical miles from the nearest land in waters of at least 200 meters depth)



ANNEX 2

DISPOSITIONS HARMONISEES APPLIQUEES SUR UNE BASE VOLONTAIRE POUR LE RENOUVELLEMENT DES EAUX DE BALLAST EN MER MEDITERRANEE (FRENCH VERSION)

Introduction

Le présent régime volontaire transitoire harmonisé est présentée aux termes de l'alinéa 2 de l'Article 13 de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (Convention internationale pour la gestion des eaux de ballast) qui dispose que « *les Parties ayant un intérêt commun à protéger l'environnement, la santé humaine, les biens et les ressources d'une région géographique donnée et, en particulier, les Parties riveraines de mers fermées ou semi-fermées, s'efforcent (...) de renforcer la coopération régionale, notamment en concluant des accords régionaux compatibles avec la présente Convention* ». Le dispositif proposé tient également compte d'autres politiques régionales sur le renouvellement des eaux de ballast des navires.

Le régime entre dans le cadre d'une stratégie régionale de gestion des eaux de ballast des navires, élaborée dans le cadre du Plan d'Action pour la Méditerranée, avec le soutien technique du Projet de partenariat GloBallast⁹. Le régime est basé sur les règles de la Convention internationale pour la gestion des eaux de ballast et s'applique à titre de régime transitoire et volontaire. Ainsi, les navires entrant en Méditerranée sont appelés à appliquer ces lignes directrices sur une base volontaire à partir du 1^{er} janvier 2012.

Ce régime cessera de s'appliquer dès qu'un navire aura satisfait la norme de performance pour l'eau de ballast prévue à la Règle D-2 de la Convention ou lorsque la Convention entrera en vigueur et que le navire doit appliquer la Règle D-2 suivant les dates indiquées à la Règle B-3 de la même Convention.

Définitions

Convention : la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (ci-après « Convention internationale pour la gestion des eaux de ballast »);

Mer Méditerranée (zone de la): la mer Méditerranée proprement dite, avec les golfes et les mers qu'elle comprend, limitée du côté de la Mer Noire par le parallèle 41° N, et limitée à l'ouest, dans le Déroit de Gibraltar, par le méridien 005°36' W;

Mer Noire (zone de la): la Mer Noire proprement dite ainsi que la mer d'Azov, limitée du coté de la Méditerranée par le parallèle 41°;

Mer Rouge (zone de la): la Mer Rouge proprement dite ainsi que les golfes de Suez et d'Aqaba, limitée au sud par la loxodromie reliant Ras Siyan (12°28'.5 N, 043°19'.6 E) et Husn Murad (12°40'.4 N, 043°30'.2 E).

⁹ Projet FEM/PNUD/OMI « Construire un partenariat pour aider les pays en développement à réduire le transfert des organismes aquatiques nocifs dans l'eau de ballast des navires » (Partenariat GloBallast)".

1 Les navires entrant dans les eaux de la Méditerranée, à partir de l'océan atlantique (Déroit de Gibraltar) ou de l'océan indien à travers la Mer Rouge (Canal de Suez) ou qui quittent la Méditerranée en direction de l'océan atlantique (Déroit de Gibraltar) ou de l'océan indien passant par la Mer Rouge (Canal de Suez), doivent:

- (a) procéder au renouvellement de leurs eaux de ballast avant d'entrer en Méditerranée, ou après avoir quitté celle-ci, selon le cas, conformément à la procédure prévue à la Règle D-1 de la Convention internationale pour la gestion des eaux de ballast, et à au moins 200 miles nautiques de la terre la plus proche et dans des eaux d'une profondeur d'au moins 200 mètres¹⁰;
- (b) si cela n'est pas possible, parce que cela impliquerait que le navire s'écarte de sa route ou qu'il retarde son voyage ou pour des raisons de sécurité, le renouvellement des eaux de ballast doit se faire avant d'entrer en Méditerranée ou après l'avoir quittée, selon le cas, conformément à la procédure prévue à la Règle D-1 de la Convention internationale pour la gestion des eaux de ballast; le renouvellement doit se faire le plus loin possible de la terre ferme et, dans tous les cas, dans des eaux situées à au moins 50 miles nautiques de la terre la plus proche et à une profondeur minimum de 200 mètres¹¹.

2 Les navires doivent, lorsqu'ils naviguent entre:

- i. des ports situés en Méditerranée, ou
 - ii. un port situé en Mer Noire et un autre en Mer Rouge, ou
 - iii. un port situé en Mer Noire et un autre en Mer Méditerranée, ou
 - iv. un port situé en Mer Rouge et un autre en Mer Méditerranée
- (a) procéder au renouvellement de leurs eaux de ballast dans un lieu aussi éloigné de la terre ferme que possible et, dans tous les cas, dans des eaux se trouvant à au moins 50 miles nautiques de la terre la plus proche, à une profondeur d'au moins 200 mètres. Les zones, dont l'une ne se prête pas au renouvellement des eaux de ballast en raison de sa taille, qui satisfont ces conditions en Mer Méditerranée sont identifiées sur la carte reproduite en **appendice**;
 - (b) si cela n'est pas possible, parce que cela impliquerait que le navire s'écarte de sa route ou qu'il retarde son voyage, ou pour des raisons de sécurité, le navire doit échanger ses eaux de ballast dans les zones que les autorités de l'Etat du port auront désignés à cette fin¹²,

et si l'Etat du port décide de désigner une zone pour le renouvellement des eaux de ballast:

¹⁰ Coordonnées géographiques fixées à la Règle B-4.1.1 de la Convention internationale pour la gestion des eaux de ballast.

¹¹ Coordonnées géographiques fixées à la Règle B-4.1.2 de la Convention internationale pour la gestion des eaux de ballast.

¹² Règle B-4.2 de la Convention internationale pour la gestion des eaux de ballast.

- (c) ces zones doivent faire l'objet d'une évaluation conformément aux *Lignes directrices sur la désignation des lieux d'échange des eaux de ballast des navires* de l'Organisation maritime internationale¹³, et en consultation avec les Etats adjacents et tout autre Etat intéressé.

3 Les sédiments récupérés durant le nettoyage ou les réparations des citernes de ballast doivent être délivrés dans des installations de réception des sédiments dans les ports et terminaux, conformément à l'article 5 de la Convention internationale pour la gestion des eaux de ballast, ou à une distance d'au moins 200 miles de la côte la plus proche lorsque le navire navigue en mer Méditerranée.

4. Des dérogations aux règles sur la gestion des eaux de ballast par les navires peuvent être accordées à un navire effectuant une ou plusieurs traversées entre des ports ou des lieux spécifiques ou s'il dessert exclusivement des ports ou des lieux spécifiques en Méditerranée. Ces dérogations sont accordées conformément à la Règle A-4 1 de la Convention internationale pour la gestion des eaux de ballast et aux *Lignes directrices sur la désignation des lieux d'échange des eaux de ballast des navires* de l'Organisation maritime internationale¹⁴.

5 Aux termes de la Règle B-4, de la Convention internationale pour la gestion des eaux de ballast, si une opération de renouvellement des eaux de ballast est de nature à menacer la sécurité ou la stabilité d'un navire, l'opération ne doit pas être effectuée. Ces raisons doivent être consignées dans le registre des eaux de ballast et un rapport doit être remis aux autorités portuaires compétentes du port de destination.

6 Tout navire entrant un port de la Méditerranée doit avoir à son bord un Plan de gestion des eaux de ballast conforme aux *Lignes directrices sur la gestion des eaux de ballast et l'élaboration de plans de gestion des eaux de ballast*, élaborées par l'Organisation maritime internationale¹⁵. Le navire doit également tenir un registre de toutes les opérations de renouvellement des eaux de ballast effectuées.

* * *

¹³ Lignes directrices sur la désignation des lieux d'échange des eaux de ballast des navires (G14), adoptées le 13 octobre 2006. Résolution MEPC.151(55).

¹⁴ Lignes directrices pour l'évaluation des risques, voir la Règle A-4 de la Convention internationale pour la gestion des eaux de ballast(G7), adoptée le 13 juillet 2007. Résolution MEPC.162(56).

¹⁵ Lignes directrices sur la gestion des eaux de ballast et l'élaboration de plans de gestion des eaux de ballast (G4), adoptées le 22 juillet 2005. Résolution MEPC.127(53).

APPENDICE

Zones en mer Méditerranée qui satisfont aux conditions prévues à la Règle B-4.1.2 de la Convention internationale sur la gestion des eaux de ballast (50 miles nautiques au moins de la terre la plus proche et profondeur d'au moins 200 mètres)

